Bulletinen

MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN 5 - 2020



Innehåll nr 4-2020

Sid 3 Styrelsen har ordet
Sid 4-5 Min MGF, Lennart Ågren
Sid 6-9 En liten röd eller en stor svart, Lennart Nordström
Sid 10-11 Blåljus, Tommy Lyngborn
Sid 12 Bokpresentation, Per de Faire
Sid 13 Presentation av ny medlem, Per Kasslert
Sid 14-15 Racing igen i England, T Lyngborn & Colin Murrell
Sid 16 Säkring 18, Tommy Lyngborn
Sid 17 Mobilizera, Tommy Lyngborn
Sid 18-21 Vi som varit med länge – Sven Ordell, Per de Faire
Sid 22-25 MG VA tourer 1936, Jack Valentin
Sid 26-27 Äntligen MG igen, Knut Nilsson
Sid 28-29 Mittbild
Sid 30-31 Sveriges vackraste väg? Bo Adolfsson
Sid 32-33 En scooter skall vara italiensk, Kajanders Sempler
Sid 34 Min AA-badge, Torgny Söderberg
Sid 35 Notiser
Sid 36 Wiscombe Park Hill Cilmbe, Colin Murrell
Sid 37 Horst Brüning, Peter Edkvist
Sid 38-39 Vad har hänt med Lisas renovering, Lisa Spathon
Sid 40 Se Upp!!, Hans-Åke Nilsson
Sid 41 MGCC UK 90 år
Sid 42-43 Roadtrip i Södermanland, Christer Östmark
Sid 44-45 MGA & MGB stora framgångar för BMC, Gert Assermark
Sid 46 Annonser
Sid 47-50 Rapporter från centren
Sid 51 Inbjudan till träffar
Sid 52-53 MG Market
Sid 54-55 Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

6728	Kröger Clas	Gammelstad	MGA -58, (gammalt reg.nr E 54973)
6729	Hylén Anton	Skanör	
6730	Andersson Per	Östansjö	MGB GT -72,
6731	Lindell Thomas	Trollhättan	MG ZT-T 190 -03, TTN 871
6732	Norlander Jan	Lerum	
6733	Clarberg Björn	Stockholm	MGA 1600 -60, UBS 085
6734	Starby Ulf	Reftele	MGB Tourer -66, GFM 862
6735	Casselbrant Henrik	Sollentuna	
6736	Jernström Bengt	Stockholm	MGB Tourer -64, FMU 661
6737	Nordin Persson Monica	Halmstad	MGB GT -66, EGN 267
6738	Ericson Torbjörn	Tyresö	MGF 1,8 VVC -98, AZA 146
6739	Kasslert Per	Skattkärr	
6740	Jutemalm William	Nora	MGF -98, EFX 450
6741	Jacobson Tage	Gamleby	MG ZT 190 -02, WNY 291
6742	Hilding Johan	Bromma	MG TF -05, XLF 262

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2020

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
6	14/11	v 49	December

MG Car Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Omslag: Janne Stenvalls MG 1000
Foto: Robert Gustavsson

Tryck: exaktacreative
EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ

MILJÖMÄRKT
341 131

From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Att det varit en annorlunda MG-säsong i år vet vi alla alldeles för väl. Fördelen i tider med social distans är att en nöjestur med sin MG passar perfekt, och jag hoppas att ni alla använt den möjligheten så mycket som möjligt under året.

Även om det nu är höst så finns det fina dagar som passar för en MG-tur. Lördagen den 10 oktober uppmanar jag och övriga i styrelsen alla att fira 90-årsjubileet av MGCC genom att köra en tur och visa upp er MG för alla. MGCC UK, moderklubben, firar denna dag i Storbritannien.

Att ett bilmärke som är 96 år gammalt har en märkesklubb som fyller 90 år är imponerande, och jag undrar om det finns något annat bilmärke som kan uppvisa så entusiastiska ägare?

Eftersom allt blev inställt i år så finns det mycket som planerats för i år som sparas till nästa år. Jag uppmanar dock alla medlemmar att överösa centrerepresentanterna med förslag till aktiviteter nästa år. Självklart är också erbjudanden om er hjälp med att genomföra evenemang mycket önskvärt och välkommet.

Styrelsen och centrerepresentanterna har sedan i våras haft regelbundna gemensamma telefonkonferenser för att utbyta idéer och stötta varandra i kommunikationen med alla medlemmar. Tyvärr kommer det fysiska möte som var planerat till i november inte att genomföras utan är flyttat till början av 2021. Telefonkonferenserna och samarbetet fortsätter dock, så räkna med full fart 2021!

I dessa Corona-tider har diskussionerna kring Brexit nästan försvunnit, men vid årsskiftet träder Storbritannien ut ur EU och vad det exakt innebär vet ingen ännu. Själv skall jag se till att köpa hem de reservdelar jag identifierat att jag behöver innan årsskiftet för att undvika eventuellt kaos med transporter och tullar. Allt för att säkerställa en bra MG-säsong 2021.

Till sist vill jag tacka vår redaktör för Bulletinen, Tommy Lyngborn, som tillsammans med redaktionsgruppen tar fram en fantastisk tidning åt oss att njuta av, inte minst nu när vi inte träffas på evenemangen.

8-kantiga hälsningar

P-O

Hjälp MGCC och FIVA genom att delta i en undersökning om historiska fordon och bruket av dessa!!! Viktigt att vi gör Sveriges röst hörd i detta.
FIVA (Federation International Vehicules Anciens) genomför fram till 31 Oktober en världsomfattande undersökning för detaljerande och bra information som kan hjälpa oss alla i de utmaningar, som finns nu och i framtiden, med att bevara och använda våra historiska fordon. Undersökningen har gått ut till mer än 70 länder och tar ca 10-15 min att genomföra.
Gå till undersökningen via länken och där börjar du med att välja språk, ex svenska.

https://fiva.org/en/fiva-survey/



Denna J2, fotograferad i Nora, presenteras i nästa nummer av Bulletinen.

Min MGF 1996

Text: Lennart Ågren Foto: Birger Lallo



Hur jag blev med min MGF

Våren 2006 ringde min gamle vän och affärsbekant Nils ”Nippe” Wassberg och berättade att han just köpt en liten MG – utöver de bilar han redan hade – kul!

Sommaren 2006 hyrde familjen en stuga i Böda på Öland. Jag tog tillfället i akt och åkte ner till Nippe, som har en gård i Skedstad på östra sidan av Öland, för att hälsa på och kolla på MG:n. Vi tog en tur in till Borgholm med mig vid ratten. Härligt att rulla fram på Öland i en cab och låta vinden rufsa håret medan alla ljud och dofter tränger in i bilen med full kraft.

Efter provturen tyckte Nippe att jag skulle låna bilen upp till Böda en sväng. Självklart tackade jag ja. Kändes kungligt att rulla fram i en ”egen” cab i det härliga sommarvädret. Efter lite provturer med nöjda familjemedlemmar återvände jag till Nippe och tackade för lånet – och återvände till Böda med en ganska stor saknad...

Hösten 2006 skulle äldste sonen gifta sig och ville att jag ”fixade en häftig bröllopsbil”. Det var ett ganska stort (dyrt) bröllop så jag funderade på ett ”billigt” alternativ. Ringde så till min kompis Nippe och undrade om jag kunde hyra (!) MG:n ett par veckor. Jo, självklart gick det bra. Åkte med min Yamaha ner till Mönsterås där Nippe bodde då. Tog sedan med MG:n till Hjo och bröllopet. Brudparet fick sedan ha den på bröllopsresan i en vecka. Sedan var det dags att återigen lämna tillbaka den.

Våren 2008 ringde Nippe och undrade om jag ville köpa MG:n? Han hade just köpt en Porsche Boxter. Efter kort betänketid sa jag OK. Ett par dagar senare ringde Nippe och sa att det tyvärr inte kunde bli någon affär! Hans hustru ville ha ”en egen cab” och därför behålla MGF:en! Jag accepterade naturligtvis detta. Nippe lovade dock att absolut höra av sig innan den eventuellt såldes vidare.

På våren 2010 ringde Nippe igen. NU skall bilen säljas, ”den har bara stått still i två år!”

Eftersom jag hade sålt av både min och grabbarnas MC var det ”lite tomt” hemma. NU blev det äntligen affär med lite lägre pris och inklusive en hardtop. Den hade då bara gått ca 5 800 mil, fördelat på 6 ägare, sedan den ursprungligen registrerades i Tyskland 1996-08-28.

Frun och jag åkte ner till Mönsterås och affären gjordes upp. Kändes härligt att rulla hem på de kurviga smålandsvägarna till Vetlanda med en alldeles egen MG-cab, även om hardtopen nu var på.

2011 blev det besök på SMGM i Sigtuna. Frugan och jag bodde hos en kompis



i Sigtuna men var med på utflykten, en mycket trevlig tur. På vägen hem till Småland blev det problem då den började koka i höjd med Linköping. Fick fylla på vatten och kunde i maklig takt, med flera påfyllningar av vatten, ta oss hem. Gjorde en rejäl genomgång på verkstad och fixade lite slangar, kopplingar, mm och passade på att byta kamrem.

2013 var det dags för en större genomgång igen med bl a byte av topplockspackning, tändstift, mm.

Under år 2015 fick min dotter, som inte hade egen bil, låna bilen några månader i Stockholm. Hon behövde p g a flytt köra barnbarnet till förskolan som hamnat lite längre bort. Uppskattades mycket förstås, inte minst av barnbarnet Ronja.

2017 var det dags för ny olja och stift och nya framdäck gjorde susen – de gamla var stenhårda!

Vi har varit med på en del mindre MG-träffar, men tyvärr inte så många som man önskat. Hade köpt både sommarstuga och båt under 2008 varför mycket ledig tid gick åt till detta. De fyra barnen behövde ju också hjälp av en ”ledig” pensionär.

Senast var jag och fotografen Birger Lallo i Skåne på Norra Vram-träffen – en mycket trevlig tur och runda.

I år har det ju av förklarliga skäl inte blivit några träffar, men en fotorunda blev det i alla fall.

Bilen har rullat några hundra mil varje sommar och stått inställd/avställd på vintern. Längsta turen var till Rättvik och Dalhalla som gick utan problem, förutom att det nästan var för varmt(!) att köra med taket nere. Utöver två ”lite större” servicar har den rullat på utan problem. En trevlig och trogen ”familjemedlem” som gett både mig och övriga familjen mycket glädje vid olika turer.





Detta är de sista bilderna Bulletinen fått av fotografen Birger Lallo. Birger avled tyvärr efter en kort tids sjukdom den 7:e september. Birger är sörjd och saknad av Bulletinens redaktör och av alla i entusiastbilsbranchen som kände honom. /Tommy



En liten röd eller en stor svart?

Text & foto: Lennart Nordström

Året är 1959. Pappa Malm vill att sonen Ingvar ska skaffa sig ett rejält jobb, rörmokare eller snickare kanske. Ingvar, 18 år gammal, har andra idéer: ”Jag ska ha ett jobb där man går i slips hela dagarna”. Han blir bilförsäljare. Fyra år senare träffar han Astrid, hittar en gammal MG TD i ganska risigt skick och renoverar den.

Fast forward femtiosju år. Astrid har satt på kaffet och vi har flyttat på en Citroën DS Chapron-cabriolet och knuffat en Alfa Romeo Montreal åt sidan för att få fram samma TD ur garaget. En Aston-Martin DB Mark III och en Jaguar XKR klarar sig med några nervösa centimetrar till godo. TD:n kommer ut i augustisolskenet för första gången på ett par veckor. Den ser i stort sett ut som på sextiotalet, men det finns viss patina i form av små sprickor i lacken på framskärmarna. Inte att undra på efter så många års trogen tjänst. Proveniens är nog en bra term här.

–Den är en favorit efter så många år, en gammal vän som man kan lita på. Efter renoveringen under tidigt sextiotal har jag inte behövt jobba mycket med den, bara hållit efter den. Den har tagit oss på många resor i Sverige och har också då och då gått på bana.

TD:ns motor har fått lite extra omsorg. Bilen är lite breddad med spacers innanför de ekerfälgar som TD aldrig hade i original, men som snart erbjöds som tillbehör när MG-fabriken insett att efterfrågan på ekerhjul inte försvunnit.

Mängder av andra sportvagnar har passerat Ingvars privata garage. En del exotiska som till exempel Gordon-Keeble, Ferrari av olika typer och Ginetta, en del vanligare som Austin-Healey, Porsche 356 och 911, Triumph, Morgan +8. Ett antal TC, MGA och en MGC också. Citroëner av alla de slag förstås som det anstår en f d Citroënhandlare, SM, ID/DS, Chapron-cabriolet, B11 och de vanligare 2CV – men också den sällsynta 2CV Sahara med en motor fram och en bak – Ami och Dyane. En del bilar har blivit kvar genom åren, TD:n längst av alla. Ingvar är pensionär, men intresset för bilar har accelererat nu när fordon inte är ett levebröd, bilarna bara är entusiastbilar och slips inte längre behöver bäras hela dagarna. Vi har för många bilar, säger Astrid. Vi har för få garage, säger Ingvar. I ett av garagen står några tävlingsbilar, en Elva 100, en Sportscars Focus MK III från 1960 och en Volpini Formula Junior E 1958 som Ingvar använder i Formula Junior-samman-


Sittvänliga skinnfåtöljer.



Lika snygg bakifrån som framifrån.

hang. Såväl tävlingsbilar som klassiker är fullt körklara, alla har sin batteriladdare inkopplad och är startklara.

I garaget finns också den MG SA från 1938 som är en av de senare tillkomna bilarna i Ingvars garage. Vi slår upp dörrarna, ett par varv på startmotorn och SA:n backas ut och placeras bredvid TD:n. Vilken skillnad i storlek! TD:n ser plötsligt dvärglik ut. När man tittar närmare ser SA:n trots allt ändå ganska smäcker ut. Inredningen är makalös, skinnsäten naturligtvis. Instrumentbrädan är en njutning att beskåda, och trädetaljerna med intarsia är det finaste hantverk man kan tänka sig. En taklucka släpper in sommarsolen. Allting andas kvalitet.

MG-modellen SA, eller MG Two-Litre som den kallades i samtida trycksaker och marknadsföring, tillverkades åren 1936 till 1939 med några prototyp-bilar klara redan 1935. Lanseringen drabbades inledningsvis av förseningar, många skulle ha ett ord med i laget vid denna tid när Morris Motors Ltd just tagit över MG Car Company och Cecil Kimbers ord inte längre var avgörande. Nuffield-gruppens ambitioner att standardisera komponenter och produktion ledde till tröghet och inflexibilitet i beslutsfattandet. William Lyons SS-bilar – som dittills aldrig setts som seriösa medtävlare till MG – blev en verklig konkurrent, och det sägs att över 500 desillusionerade kunder istället vände sig till SS, vars Jaguar-modell var klar för omedelbar leverans. Det var inte MG:s bästa dagar.

MG SA är en mycket stor bil, den största som MG dittills byggt. Som vanligt (får man väl säga) togs den nya modellen emot med skepticism av MG-aficionados. Liksom samtida TA/TB har motorn stötstänger. Tiden med överliggande kamaxel var förbi och det gillade inte sportbilsälskarna. Däremot tycks alla ha varit överens om att bilen var vacker, med en väldesignad kaross. Den var också förvånansvärt billig, inte mer än 375 pund, vilket motsvarar 26 679 pund idag men var nästan tre årslöner för en hantverkare. Den kunde inte med bästa vilja i världen anses sportig, och det anmärkte MG-brödraskapet givetvis på. När man väl fått upp farten var 70 mph ingen omöjlighet, men det tog sin rundliga tid att nå dit. Man kunde tack och lov fortfarande mäta accelerationen 0-60mph i sekunder, inte i minuter eller med kalender.

Karossen finns i tre versioner: Saloon (4-dörrars sedan med sollucka), Drophead (2-dörrars cabriolet, senare kallad Tickford), tillverkad av karossbyggaren Salmons & Sons, samt fyradörrars Tourer, tillverkad av Charlesworth Bodies. Vid gynnsamt väder kan man öppna solluckan som är standardutrustning på Saloon-modellen. Instrumenteringen är generös med ljusa mätartavlor med guldinslag, omgivna av vackert trä.

Den 6-cylindriga vattenkylda toppventilsmotorn hade först 2 288 cc cylindervolym, senare 2 322 cc, och utvecklar 78,5 hästkrafter vid 4 200 varv/min. Dubbla överliggande SU-fallförgasare matas med dubbla elektriska bränslepumpar.

Nästan direkt efter lanseringen fick växellådorna synkronisering på treans och fyrans växel. Lockheeds hydrauliska trumbromsar var en nyhet och ”Jackall” hydrauliska domkrafter fanns vid varje hjul. Bilens 1500 kg vilade på ekerhjul med dimensionen 5.50 x 18, låsta med centrummutter. Inalles tillverkades 2 745 SA under åren 1935 till 1939, med 1936 och 1937 som produktionstoppar. Saloonvarianten var den helt dominerande karosstypen. Under samma tidsperiod tillverkades något fler TA/TB, 3 382 bilar. Men det totala antalet ”storbilar” (SA, VA och WA) som producerades under perioden var större, hela 5 524 bilar.



Vackrare bakdörr är svårt att hitta. Körriktningsvisarpilen indikerar sväng åt vänster.



Saloonmodellen har öppningsbara ventilationsrutor i alla dörrar, märkligt nog med reglage som inte prytts med oktagoner.



Vacker utsikt från förarplatsen. Svårt att hålla ögonen på vägen!

Statistiken tyder på att 29 SA hamnade i Sverige. Man undrar vart alla dessa tagit vägen, man ser dem sällan i klubbsammanhang. Två (eller tre?) hamnade på sjuttiotalet hos MGCC-medlemmen Thord Löfgren i Rimbo och en av dessa bilar står i alla fall framför oss nu. Förr var SA2788 registrerad som A51518, numera heter den OPU596.

Den här bilen kan vara svensksåld, den bär ett firmamärke på motorhuven från Bil-Soneson i Hälsingborg, men man vet inte säkert, bilens tidiga historia är okänd. I Bulletinens jubileumsnummer från 2002 finns en ägarlängd från 1951 och framåt. Thord Löfgren ägde den som sagt på sjuttiotalet och Lars-Eric Wictorson i Blomstermåla/Ålem köpte den någon gång på 80-talet. Lars-Eric står bakom den mycket snygga och professionellt genomförda renoveringen som tog nästan tjugo år och som – mycket välförtjänt – belönades med klubbens *The Outstanding Renovation Award år 1996*. Den som vill läsa mer om SA-modellen och de andra stora modellerna VA och WA kan titta i Bulletin 6 från 2013 (finns i .pdf-format på hemsidan), som innehåller mängder med teknisk information och Lars-Erics egen berättelse om bilen. Ingvar övertog bilen i början av 2018 och har i stort sett bara finjusterat motorn och takluckans funktion sedan köpet.

”Hur kommer det sig att du föll för en stor och tung svart saloon? Det brukar ju vara röda sportbilar eller Citroën som gäller nuförtiden?” frågar jag.

–Den är helt enkelt väldigt snygg i kaross och inredning. Den är fint renoverad och går bra på vägen om vägen är plan, med extramonterad styrdämpare och Michelin-däck, men den kräver aktiv körning. Det går inte att sitta och drömma vid ratten. Parkering på små ytor är förstås ett elände. Men man åker bra i den. Den väcker en hel del uppmärksamhet och framkallar glada vinkningar. Astrid och jag försöker att motionera alla våra bilar, så SA:n kan inte vara ute varje dag, förstås. Men för en tur i lugnt tempo en fin sommarkväll är den perfekt.

”Nå, om du måste välja då, som om du stod vid roulettbordet: satsar du på rött eller svart?"

–Jag hoppas att jag aldrig behöver välja, men jag kan väl säga så mycket som att TD:n nog är den bil som skulle bli kvar som sista bil i garaget. Gamla vänner gör man sig inte av med. Och jag kan ju växla mellan TD:n och SA:n. Fast Astrid gillar fortfarande MGC:n vi hade. Varför sålde vi den?



Sex cylindrar, 2 322 cc och dubbla ”överliggande SU-förgasare”.



Telefon: namnanrop. Det var långt kvar till de smarta telefonerna.



Bagaget läggs på en skiva som skjuts in när bagageluckan stängs. Tidig automatisering!



Slangklämmorna kan dras åt med handkraft.



BLÅLJUS

Text: Tommy Lyngborn
Foto: Robert Gustavsson

Klubbens märkesrepresentant för MG 1100 och 1300, Janne Stenvall, äger ett antal MG-bilar, bl a en ljusblå 1100. Den förekom i en trevlig artikel i Classic Motor nr 6 i år. I ett mail från Janne skriver han:

– Bilen är en MG 1100 från -64 som jag köpte för säkert 10 år sedan med endast en ägare före mig. Robert Gustavsson från Classic Motor såg den i höstas och tyckte att vi skulle göra en polisbil av den och göra ett reportage i tidningen. Med mina polisuniformer blev det ju bra.

Efter en kontakt med artikelns författare, Robert Gustavsson, fick jag bilder från fotograferingstillfället och tillstånd att hämta uppgifter från artikeln för en artikel i Bulletinen. Här kommer historien om Jannes Polis-MG:

År 1965 började den engelska polisen att förse sina Bobbies, d.v.s. ”vanliga” konstaplar, med lite enklare bilar. Polisen i Lancashire var bland de första att skaffa ”Pandabilar” som de kallades, och de skaffade ljusblå Ford Anglia med vita dörrar och vitt på taket mellan dörrarna. Ordet Police fanns på båda dörrarna. Efter ett par år hade nästan alla polisdistrikt skaffat Pandor, och trots att det inte fanns några officiella regler på hur de skulle se ut hade nästan alla samma utseende. Pandabilarna fanns som Austin 1100, Morris Minor, Mini, Hillman Imp, Vauxhall Viva, Triumph Herald, Ford Anglia m fl. Utrustningsnivån varierade, men de flesta var utrustade som bilen här i reportaget. Sirener fanns troligen inte på någon.



Robert polerar upp en fin lyster i lacken.

Det första som gjordes med bilen för att få den i polisutförande var att tvätta och vaxa den samt att plocka bort felaktiga dekaler, ett BMC-emblem i fronten samt varselljusen. Det är ganska populärt att bygga polisbils-kopior, så det var inte svårt att genom kontakter skaffa de rätta detaljerna, framför allt från England. Dörrarna folierades med vit vinyl och därefter sattes texten Police på plats på dörrar och baklucka. Ett extraljus från tiden placerades i fronten. Ett stort jobb lades ner på takskylten. Först gjordes en dummy i papp, sedan överfördes måtten till en plåt som bockades till. Polisdekalerna monterades och en två meter lång LED-slinga förser skylten med ljus inifrån. Ett blåljus placerades på toppen av skylten som hålls på plats av tre kraftiga magneter. Gummilister hindrar skylten från att repa taket.

Interiörmässigt plockades handskfacket bort och ersattes med en masonitskiva. På denna monterades några vippströmbrytare, några kontrollampor och delar av en slaktad telefon. En bit rutig tejp förhöjde trovärdigheten. En gammal komradio monterades och platsen för askkoppen gjordes om till mikrofonhållare.

För att kunna köra bilen på allmän väg gjordes vita magnetskyltar att täcka Police-texten på dörrar och baklucka med. Janne hade ett par engelska polisuniformer hemma i lagret på Farmen, så dessa kom till god användning.

Bilen har deltagit i några rallyn i sommar, bl a Helgasjörallyt 30 augusti och kommer även att synas i några även under nästa år.



Dörrsidorna folieras.



Tillverkning av takskylt pågår.



Det svartvitrutiga mönstret kallas sillitoemönster. Det är uppkallat efter polischef Percy Sillitoe som införde mönstret i Glasgow redan 1932. Sedan 1972 används det av alla polisdistrikt i Storbritannien.



Den pålitliga 1100-motorn.



I tjänst under Helgasjörallyt.



Bokpresentation

Text: Per de Faire

Rob Hawkins
The Essential Buyer´s Guide
MGF & MG TF

Dagens bok ingår i en serie böcker, i vilken även MG Midget, MG TD, TF & TF 1500, MGA och MGB återfinns. Upplägget och affärsidén är fullkomligt lysande om än en aning oroande för den som redan är ägare till en MGF eller TF. Hade jag tagit del av innehållet innan jag inhandlade min MGF hade det sannolikt inte blivit någon sådan affär för min del.

Rob Hawkins, som anses vara ytters sakkunnig på dessa båda modeller, beskriver systematiskt och faktiskt lite småroligt i 17 korta kapitel (på 59 sidor), alla de fel som vanligen kan uppstå på dessa bilar och hur dessa kan åtgärdas och vilka kostnader detta kan medföra.

Kapitelrubrikerna ger en antydan om innehållet:

1. Is it the right car for you? –marriage guidance
2. Cost considerations –affordable, or a money pit?
3. Living with an MGF/TF –will you get along together?
4. Relative values –which model for you?
5. Before you view –be well informed
6. Inspection equipment –these items will really help
7. Fifteen minute evaluation –walk away or stay?
8. Key points –where to look for problems
9. Serious evaluation –60 minutes for years of enjoyment
10. Auctions –sold! Another way to buy your dream
11. Paperwork –correct documentation is essential!
12. What´s it worth? –let your head rule your heart
13. Do you really want to restore? –it´ll take longer and cost more than you think
14. Paint problems –bad complexion, including dimples, pimples and bubbles
15. Problems due to the lack of use –just like their owners, MGFs/TFs need exercise
16. The Community –key people, organisations and companies in the MGF/TF world
17. Vital statistics –essential data at your fingertips

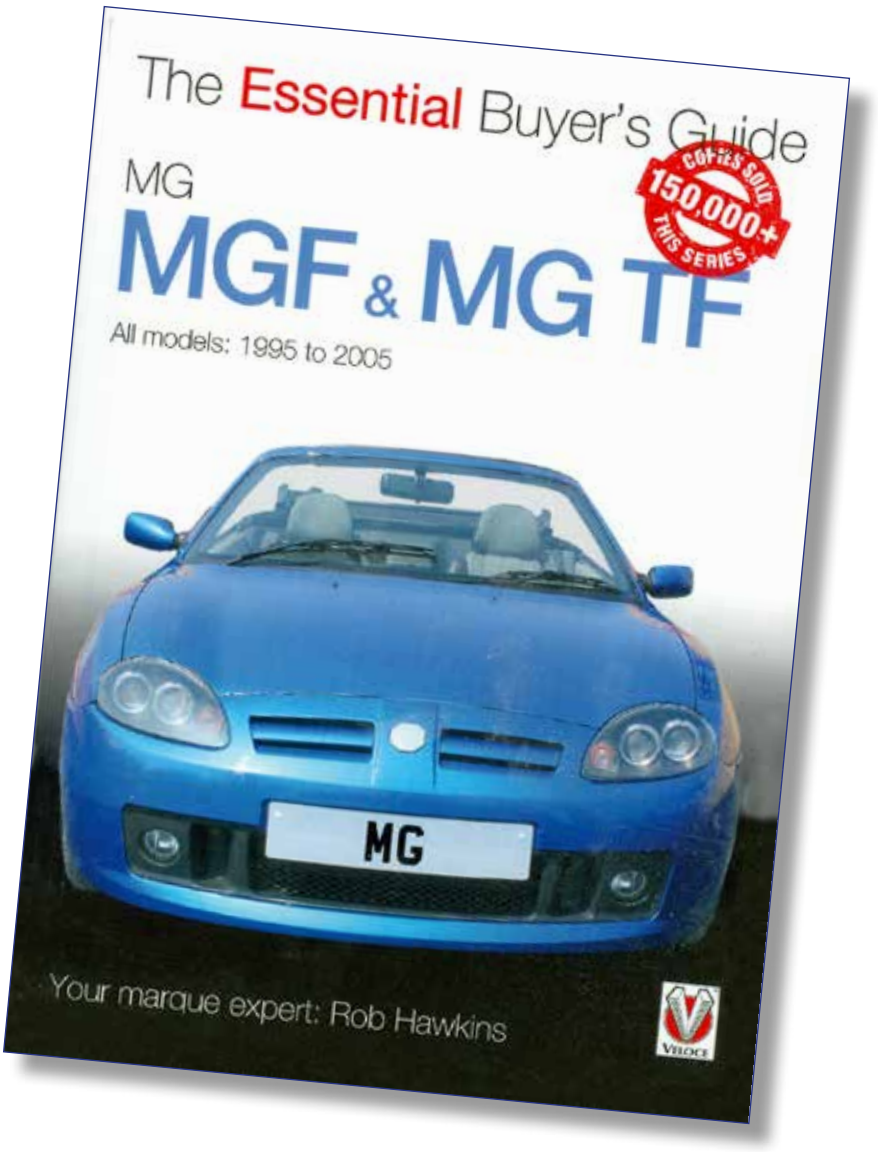
På bokens baksida står med stora bokstäver:

STOP!

Don´t buy an MGF or MG TF without buying this book FIRST!

vilket är ett mycket gott råd!

Förlaget heter Veloce Publishing, ISBN är 978-1-787112-98-8 och det facila priset för denna mycket otäcka lilla bok är £12.99UK



Välkommen till MGCC SE

Text & foto: Per Kasslert





Jag heter Per Kasslert och bor i Skattkärr utanför Karlstad med min fru och mina tvillinggrabbar. Jag är en 51 år gammal småföretagare som gillar att vara på sjön med vår segelbåt och att spela golf. Jag har alltid haft ett motorintresse och har åkt motorcykel några år. Givetvis engelskt, Triumph Thruxton 1200.

Min fru gillade inte motorcykel, så vi kom överens om att jag skulle sälja den och köpa något som är roligt för oss bägge två. Då jag är svag för engelska fordon letade jag efter en engelsk cabriolet. Valet föll på en MGB tourer 62:a.

Jag ringde på en annons i Lycksele 90 mil bort och fick kontakt med en väldigt trevlig och seriös herre som jag fick stort förtroende för. Vi gjorde affär, och nu är jag med MGB. Bilen är i ett fint bruksskick, och det finns ambitioner att få den helt perfekt om några år.

Nu längtar vi efter att Corona-läget blir bättre så vi får åka på många härliga biltträffar 2021.





Racing igen i England

Text: Colin Murrell/T Lyngborn
Foto: Colin Murrell



Vi gjorde det! Helgen 11-12 juli återupptogs MG Car Clubs racing på härliga Historic Donington Park Circuit. Många olika klasser med MG-bilar tävlade under helgen med Triple M-racing på söndagen. Flera av dessa bilar tävlade här på 30-talet. Ett av heaten för MMM-bilarna var den ärofyllda Mary Harris Trophy, en trofé som daterar sig tillbaka till 1963.

Charles Goddard hade den snabbaste kvalificeringstiden med sin MG PA Special. Vinnare av racet blev Tony Seber i en Wolseley Hornet Special, tvåa och vinnare av The Kimber Trophy blev Charles Goddard med PA och trea kom Richard Frankel med en MG K3. Vinnare av Mary Harris Trophy, när handikapp-koefficienterna lagts till, blev Teifion Salisbury i en MG K3. ”Driver of the Race”-priset tilldelades Richard Frankel som körde en MG PB ”Cream Cracker”.

Tony Seber var snabbast även i race två med Charles Goddard på andra plats och trea blev Richard Frankel, alltså samma placeringar som i första racet, men här var det inget handikappsystem så de fick behålla sina placeringar. ”Driver of the Race” blev Vernon MacKenzie som körde en MG PB ”Cream Cracker”.

Stort grattis och tack, inte bara till de tävlande och MG Car Clubs organisatörer utan också till funktionärer och MSV team och alla andra som gjorde detta möjligt. Donington är en favorit hos såväl tävlande som publik. Översikten från läktarna är utmärkt. Åskådare var tillåtet denna helg men det var nödvändigt med föranmälan. Det var också lätt för de tävlande att övernatta vilket gjorde det enkelt för de som hade långt att åka och möjliggjorde, om än från lite distans, lite umgänge med tävlingskamrater. Depåerna var stängda för publiken. Tyvärr kunde vi inte genomföra den traditionella BBQ-aftonen, men vi hade i alla fall tur med vädret.

Mark Reece var en speciellt stolt far denna helg eftersom han tog sig till tävlingen med sin debuterande dotter Ellie i en MG PB. Det gav lite extra krydda åt helgen.



Vinnaren av Mary Harris Trophy, Teifion Salisbury, ångar på mot segern i sin K3.



Tight MMM-racing.



Ett gäng MGB I BCV8 Cup.



Midget Sprite Challenge Cup.



ZR Trophy.



Rookien Ellie Reece, MG PB.



Vernon MacKenzie, "Driver of the Race" i heat två, MG PB.



Richard Garrard, MG Metro Turbo Cup.



David Choultard, MGF Cup.

Säkring 18

Text & foto: Tommy Lyngborn

Vi har en medlem i klubben, låt oss kalla honom Tobbe, han vill vara anonym i all sin anspråkslöshet. Tobbe bor, och har alltid gjort, på södra sidan av huvudstaden. En kväll i juli tog han och hans fru Mimmi sig en tur till en ort tillhörande Stockholms skärgård med sin MGF för att, på armlängds avstånd, avnjuta en kopp kaffe och en glass. På orten har man öppnat en ”gelateria”, vilket är detsamma som en lite finare glasskiosk. Där serveras gärna italiensk ”hemgjord” glass i alla regnbågens färger och många fler. Tobbes val föll på hallonsorbet och saltlakrits, Tobbe älskar saltlakritsglass. Mimmi är lite försiktigare i sitt glassval och beställde pistage och vanilj. När det avslutande kaffet var urdrucket ställdes färden hemåt. Bilen spann som vanligt som en katt och snart var de hemma igen. Bilen parkerades i carporten, men när Tobbe skulle hissa upp förarsidans fönster fungerade inte fönsterhissen. Så var även fallet på Mimmis sida, fast där var fönstret i uppe-läge.

Tobbe, som meckat en hel del med gamla bilar och även med dessa lite modernare, undrade naturligtvis hur två säkringar kunnat gå sönder samtidigt. Ner på knä och upp med säkringsluckan. Mimmi hämtade en ficklampa för där nere är det mörkt. Översikten på luckans insida berättade att säkringarna fyra och fem hörde till vänster respektive höger fönsterhiss. Säkringarna kollades optiskt och mättes även upp med multimetern, inga fel på dem inte! Vidare undersökning lades ner för tillfället då klockan var mycket.

Tobbe funderade innan han somnade på hur det var möjligt att två fönsterhissar eller två strömbrytare till dessa skulle kunnat gå sönder samtidigt. Inte ens engelsmän skulle kunna åstadkomma något dylikt. Dessa konstruerades ju långt efter att gubben Lucas låst garaget och kastat bort nyckeln.

Dagen efter inleddes med att med multimeterns hjälp konstatera att det fanns spänning både till och från säkringarna. Alltså ett komplicerat fall. Några forum på internet konsulterades och felet tycktes inte vara helt ovanligt. Lösningen skulle bestå i att byta ut ett ”multi function relay”, en liten röd dosa bakom säkringarna.

Klubbens märkesrepresentant för moderna bilar konsulterades, han hade aldrig upplevt just detta fel. Den röda dosan bakom säkringarna hade han på hyllan.

– Jag skickar med ett relä också, jag tror det kan vara där felet är sade han.

PostNord fick förtroendet att distribuera paketet till huvudstaden. De klarade av det på rekordtiden 10 dagar. Hade säkert gått fortare att beställa från England, men Tobbe är en lojal medborgare och gynnar gärna de svenska leverantörerna.

När paketet väl anlänt provade Tobbe först med att byta reläet, det är gult och sitter alldeles bredvid säkringarna. Ingen skillnad noterades och inte heller när den röda dosan pillats bort och ersatts. Tillbaka med originaldelarna och iväg med de nya tillbaka till försäljaren med PostNord (hoppas de kommit fram).

Nu händer något ovanligt. Tobbe plockar fram bilens instruktionsbok. Den är visserligen på tyska då bilen kom hit som kvotflykting 2004. Tobbe hade Ba+ i tyska på gymnasiet så det funkade ganska bra att förstå den, dessutom har vi ju det utmärkta hjälpmedlet Google Translate att tillgå numera. På sidan 90 hittar han en översikt av säkringarna och hittar nummer 18: ”Spiegel und Fensterheber”. Dess funktion fattar Tobbe genast, en säkring för säkringarna alltså. Genuine British indeed. Logiken i att denna ska vara på 10A och de båda separata nr fyra och fem ska vara på 15A vardera har Tobbe inte riktigt tagit in ännu. Säkring nr 18 byttes, och tro det eller ej, allt fungerade som det skulle igen. Nu tror man att denna historia är över.

En månad senare, precis när Armand Duplantis koncentrerar sig för sexmeters-hoppet i Monte Carlo, ringer ordförande Ewa upp Tobbe. Efter att ha utbytt de vanliga fraserna om Corona-eländet och alla inställda träffar säger Ewa:

– Jag står här på en parkering i värmen i Göteborg och båda mina fönsterhissar har lagt av. Du som är lite inne på dessa bilar, vet du vad det kan vara? Både säkring fyra och fem är hela. Inte kan väl ens engelsmännen konstruera en bil där båda fönserhissmotorerna eller strömbrytarna till dessa pajar samtidigt??

Här öppnar sig helt oväntat ett sällan skådat tillfälle för Tobbe att imponera.

– Har du kollat säkring 18 svarar Tobbe med självklar ackuratess?

– Näe, blir svaret.

– Gör det svarar Tobbe.

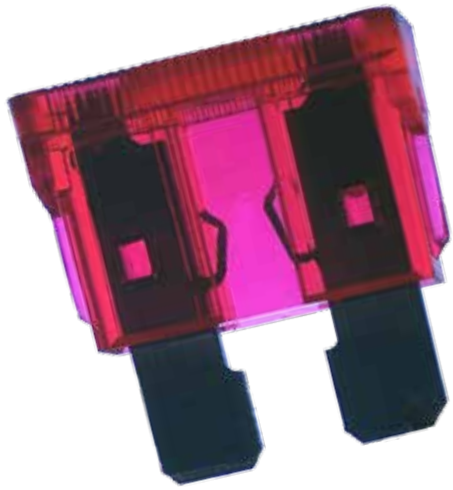
Fem minuter senare ringer en upprymd Ewa åter upp Tobbe.

– Det var den, nu funkar det igen. Hur visste du att det var den?

– Äsch det är sådant man bara vet svarar Tobbe blygt.

Varför säkring 18 gett upp för båda svävar Tobbe fortfarande i ovisshet om.

Duplantis klarade sexmeters-hoppet.



Boven i dramat – säkring nr 18, 10 Amp.

Mobilizera!

en enkel åtgärd för att lättare starta en tidig MGF

Text & foto: Tommy Lyngborn

Många har väl, liksom jag, irriterats på att man på de tidiga MGF:erna, Mk1:orna dvs bilar före årsmodell 2000, måste trycka på "lås upp-knappen" på larmdosan om motorn varit avstängd ca 30 sekunder för att starta den igen. Gör man inte det så hörs ett ilsket pipande och ingenting mer händer när man vrider på nyckeln. Trycker man då på fel knapp på larmdosan så går larmet och det tutar än värre. Detta har med immobilizern att göra, den aktiveras efter en stund när man stängt av motorn. Senare årsmodeller har inte denna funktion.

Misströsta inte, lösningen är nära och enkel och kostar inte mycket. En spole, som satt på Rover 200/25/400/45/MG ZR/ZS senare MGF och TF, monteras runt tändningslåset och saken är biff. Spolen kan du hitta begagnad på Ebay om du söker på t ex "Rover 25 immobilizer ring 99-05". Priset brukar hamna på 350 - 400 kronor inklusive frakt.

Vi är flera som gjort denna uppgradering och det har fungerat felfritt för alla. Monteringen är enkel, följ denna monteringsanvisning!

Lycka till!



1. Börja med att skaffa en immobilizer-ring. Den ser ut så här. Sök och finn på Ebay!



2. Förläng anslutningskablarna så att de blir cirka 75 cm långa. Skarva genom att löda eller använd en skarvkontakt. Här har jag använt Biltemas 44-152.



3. I kablarnas ändar skall det sitta crimpkontakter, här Biltemas 44-159.



4. Till kontakterna finns en speciell tång (Biltema 71-656) men det går bra med en sidavbitare också om man klämmer till ordentligt men inte så hårt att det går sönder.



5. Tag bort kåporna runt rattstången. Tre skruvar i den undre först, den övre är bara fastklämd.

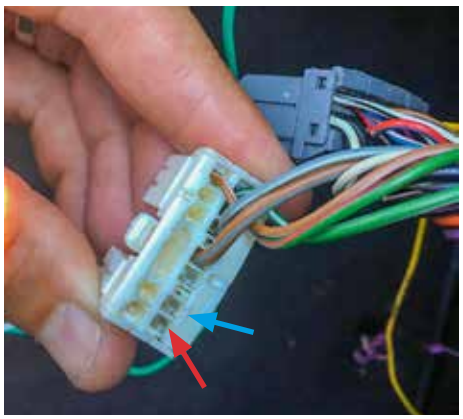


6. Immobilizer-ringen knäpps fast runt tändningslåset.



7. En sådan här kontakt sitter i kontaktstycket nedan. Kontaktstycket sitter under radion. Du kommer åt det genom att ta bort det vänstra sidostycket på mittkonsolen vid fötterna, det med lampan på. Dra ut kontakten från kontaktstycket. Demontera även den grå kontakten så kommer du åt bättre.



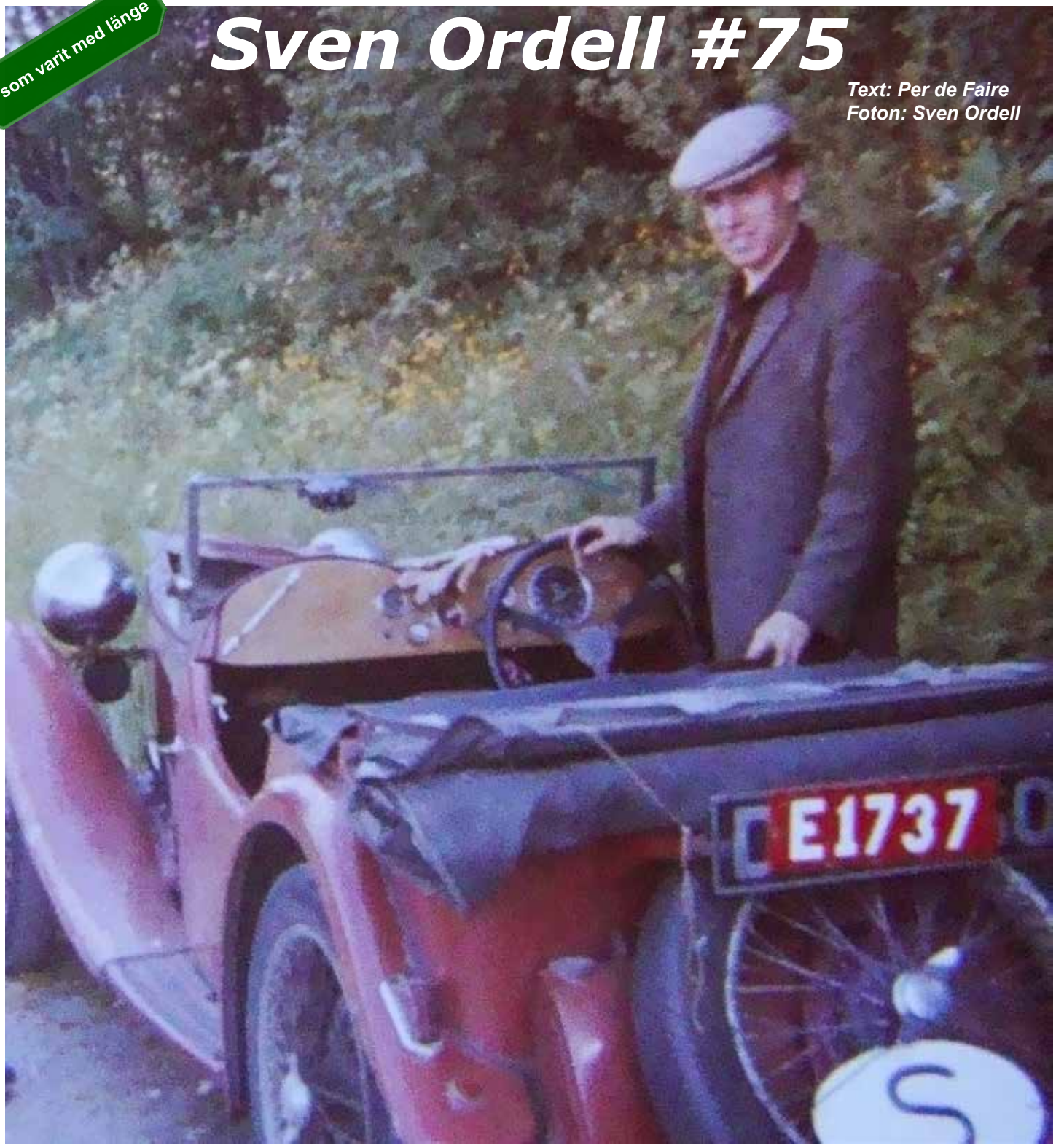


8. Så här ser kontakten ut från baksidan. Stick in crimpkontakten på den lila kabelns förlängning i hålet vid den röda pilen, den grå kabelns förlängning vid den blå pilen. Var noga med att kontakten kommer in ordentligt, den skall låsa så att den inte går att dra ut igen. När du gjort detta är det bara att sätta tillbaka kontakterna och prova. Nu ska det gå att starta motorn utan att behöva trycka på larmdosan när motorn varit avstängd en stund. Montera sedan tillbaka kåporna och häll upp en kall öl och njut!

Vi som varit med länge

Sven Ordell #75

Text: Per de Faire
Foton: Sven Ordell



Sven med nyimporterad Magna L1 i Norge 1965.

Pappan Tore hade alltid varit mycket intresserad av bilar. Redan 1931, det vill säga långt ifrån arton år fyllda, slogs personligt rekord med hastigheten 100 kilometer i timmen på en slingrig byväg mellan Östra Husby och Norrköping. Bilen var en jättelik och inte helt lättmanövrerad Graham Paige.

Med ovanstående i bagaget kan var och en förstå att sonen Sven, förr eller senare, skulle drabbas av en allvarlig, bilrelaterad miljöskada, vilket också skedde – förr än någon någonsin kunnat ana. Det allra första bilminnet härrör från en utflykt från hemstaden Norrköping till Motala, på vars kullerstensknaggliga stora torg treårige Sven var mycket nära att handlöst ramla ur baksätet på familjens TC.

Den bilen återfinns i originalskick i Svens garage. Arvegodset skall sjösättas till sommaren, som det brukar heta. Pappa Tore var orolig för den då nyinstiftade Bilprovningen, som var utomordentligt nitiska på den tiden, så den kördes senast 1963. Intervjuoffret har alltså aldrig kört den. På förfrågan om det kunde tänkas vara några tekniska svårigheter, svarade en mycket välrenommerad TC-ägare: ”Nej då, de fungerar ungefär som en gammal Morris Minor.” Vi får väl se. Till sommaren.

Uppvuxen i det brittiska bilspåret

Hur som helst så är Sven född (1946) och uppvuxen i den stora textilstaden vid Bråviken. Redan tolv år senare provkördes en Morris Minor. Familjehistorien upprepade sig, och det brittiska bilspåret hade således redan anträtts. Körkort togs senare med hjälp av familjebilen som var en Morris Isis. En i sammanhanget intressant detalj är att föraren har såväl handbroms som växelspak på sin vänstra sida.

Den gamla klenoden var i många år i familjens ägo, men återfinns numera hos en norrländsk Morrissamlare.

Efter studentexamen på reallinjen väntade tandläkarhögskolan i Stockholm, vars studier, under sommartid, varvades med marin värnplikt. Det var också på tandläkarutbildningen han träffade hustru Ulla.

En synnerligen minnesvärd sommar

Året 1965 kommer sent att glömmas, då en MG Magna L1 Fourseater (1933) togs hem från England via Norge. Pappa Tore mötte upp i Oslo, och utan några som helst formaliteter kördes bilen direkt in i Sverige. Den hiskeligt långa resan gick smärtfritt fram till bensinmacken i Svärtinge, strax utanför Norrköping, där ett däck punkterade. Bilen, som var lätt sliten, hade inköpts från en engelsk gentleman med tvenne förskolebarn och som i regn och rusk använt den som vardagsbil, trots att sufflett saknades. Hela den kommande hösten blev en enda lång följetong av besök på bilbesiktningen eftersom det dåtida nybilskravet, alltifrån blinkers till stänkskydd, måste uppfyllas.

Vardagsbil var vid denna tid en Morris Minor. En bil som lärde Sven mycket om renovering och trimning av motorer, liksom allsköns annan engelsk bilteknik. Den ständigt trilskande bilen gav ingen tid över för Magnan. Därför återfördes denna i delar påföljande sommar till sitt forna hemland, där den under en månad tillrättades av vänliga själar såsom Toulmin (topplocket) och Windmill (splitterny sufflett). Bilen användes därefter under många år som utflyktsbil för familjen Ordell, som sedermera kompletterats med sönerna Tore och Anders. Denna Magna är, i skrivande stund, under långt gången karossrenovering. Mer om detta nedan.

Kontakt med Stockholm

Året var nu 1967 och paret Ordell bodde på Banérgatan i



Sven och mamma Eva i Kolmården i april 1948.



Familjen Ordell vid MHS Lopp 30 år 1984. Stallet i Åtvidaberg i bakgrunden.



Sonen Anders tar sig en lur i bakluckan på MGC:n.


Tre sexcylindriga bilar vid flytten från Finspång 1981.

Stockholm. En svart TC stod understundom parkerad på gatan alldeles utanför porten. Efter en tid kunde kontakt etableras med ägaren, som visade sig heta Lars Rivert. Man började omedelbart prata om bilar. Samtalet pågår fortfarande. Sven erbjöds en välkommen stallplats i garaget på Renstiernas gata, en miljö från vilken vissa figurer tycktes vara direkt hämtade ur Bellmans Epistlar och som i sig förtjänar en egen lång artikel.

Under alla årens lopp har allehanda Hundkojor, Morrisar, MG 1300, Maxisar och Princessar (med sexcylindrig tvärställd motor) använts som vardagliga åkbilar. Inte förrän i början av detta sekel tog klokheten överhand, då Ulla och Sven infogade sig i den gråsvenska verkligheten genom att inköpa och köra modernare märken och modeller som Rover 25, Skoda, Renault och Skoda och därefter åter Skoda.

Så fortsätter vi historien

1970 var året då, via goda vänner, en krockskadad och avställd Austin Healey införskaffades. Bilen tjänade under alla år som tjänstgörande sommarbil, men återfinns numera i annan del av Östergötland.

En jaguargrön MGC GT köptes sex år senare av Gabriel Öhman, som sommar som vinter använt den som firmabil. Bilen härstammar dock från SYA utanför Linköping. Den ägs och sommarkörs av makan Ulla. Den vassa bilen är under running restoration.

Samma år utannonserades i tidningen Motor Sport en Magna L2 (1933) i delar. Storyn är hyperintressant då bilen troligen endast körts under fem år. 1938 krockades den nämligen och ställdes undan. Först att besvara annonsen var Barry Walker, en välkänd handlare i södra London, varefter Sven kontaktade denne och bildelarna bytte ägare. Bilen blev färdigrenoverad 2002 och är en mycket vacker tvåfärgad skapelse i Oxford and Cambridge Blue. För det idoga renoveringsarbetet tilldelades Sven 2003 års Renovation Award. Bilen har hela tiden förbättrats innebärande att t ex bromsarna inte längre är ett ”retardationsinstrument” från tiden utan modernt väl fungerande sådana.

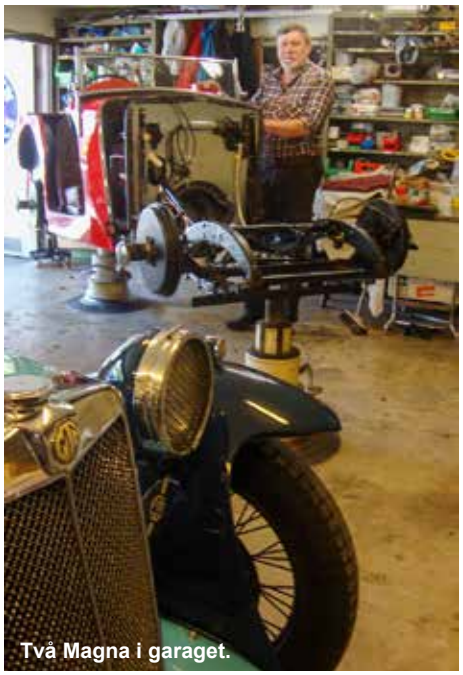
Senaste tillskottet i stallet är också äldst av dem alla. För 25 år sedan inköptes av förste ägarens son en Morris Cowley från 1927, vilken alltså en gång i tiden sålts som ny i Sverige. En mycket varsam renovering av åldringen har inletts. Artikelkrönikören ser verkligen fram mot fortsättningen och slutförandet av det arkeologiska arbetet.

Dessa riktigt gamla bilar är tekniskt sett synnerligen tillförlitliga, och ägaren tvekar inte att framhålla Cowleyn som varande den enda bilmodell han med förtroende skulle ratta vid ett eventuellt deltagande i det klassiska rallyt mellan Peking och Paris.

På diverse platser i västra Östergötland har, under årens lopp, ett icke ringa antal engelska bilar vinterförvarats. Bland de mest minnesvärda är en fyradörrars Morris Minor och några Hundkojor, varav en med automatisk växellåda.

Just nu pågår arbetet med renoveringen av Magna Fourseatern. Karossen är lackerad i två läckra röda nyanser, och jag ser fram mot vårens paradbild med de två Magnorna side-by-side med Bispmotala herrgårds imposanta vårdträd som effektfull bakgrund.

Om samlingen skulle utökas med ytterligare objekt, vad skulle då dessa kunna tänkas vara? Tänkbar vore en konstruktion äldre än Cowleyn, och då sannolikt en ångbil. Önskvärd vore också en tidig racer, förutsatt att prisbilden varit en anings ana mer gynnsam. Ty stort är det industrihistoriska intresset, det vill säga den produktionstekniska bakgrunden till varför vissa brittiska konstruktioner ser ut


Två Magna i garaget.



Sven tar sig en funderare under arbetet med renoveringen av L1:an.

som de i själva verket gör. En fråga som mången förbryllad amatörmekaniker ställt sig under årens lopp.

Aktiv i klubbarbetet

I slutet av 1960-talet innehade Sven sekreterarskapet i vår klubb, men intresset falnade så sakteliga på grund av avflyttning från Stockholm. Klubben var ju på den tiden synnerligen huvudstadscentrerad.

Att undertecknad själv blivit en någorlunda aktiv klubbmedlem beror enbart på Sven, trots att han inför mitt första MG-inköp strängt påpekade att ”klubben enbart är ett lämpligt organ för anskaffandet av reservdelar och inget annat!” Tillsammans med andra klubbmedlemmar rekonstruerades South East Centre som då sedan länge legat i träda.

Sedan mer än tjugo år har Sven arrangerat teknikträffar under vintertid, då hans inställning är att man skall dela med sig av sådana kunskaper som kan vara till praktisk nytta för andra. För dessa insatser tilldelades han det stolta vandringspriset Newcomers Award.

Hans inställning till bilutbildningsfrågor har manifesterats via kurser i Motala kommuns regi, liksom varande sakkunnig i utformningen av en yrkeshögskoleutbildning avseende äldre fordon. Sven var under många år klubbens modellrepresentant för MGC men är numera, passande nog, sådan för Triple M.

Artikelns huvudrollsinnehavare har vid alla dessa teknikträffar visat prov på närmast obegränsade kunskaper i brittisk bilhistoria, alltifrån – till synes – smått löjliga skruvar och muttrar till hela, mycket invecklade, bilkonstruktioner.

Att det även under brinnande åksäsonger klappar ett varmt hjärta för mer sociala klubbaktiviteter bevisas inte minst av rollen som rallyankare för de fyra SMGM som hittills anordnats i centret. Till detta kommer ett otal antal egenarrangerade rallyn och träffar av mest skilda slag.

På artikelförfattarens undran om vad som kan bli klubbens ödesfråga inför den mera långsiktiga, ljusnande framtiden följer en lång utläggning om behovet av att bevara kunnandet, men framför allt behovet av att få yngre intresserade av klubbens aktiviteter.

Avslutningsvis kan nämnas att Sven under senare år, vid sidan om allt annat, också disputerat i odontologi. Ämnet anknyter alltså mer till tänder än till bilar. Således kan det konstateras, att denne genomsympatiske kille alltid haft en synnerligen rik och välorganiserad fritid.



L2:an i gräset utanför Bjärka Säby slott vid slotttsturen 2017.

MG VA tourer 1938
– en före detta polisbil

Text: Jack Valentin
Foto: Tommy Lyngborn



MIN första bil var en MG TD från 1953. Den skaffade jag 1973, långt efter körkortsåldern. Jag är nämligen så rysligt gammal att jag i många år använde motorcykel som ett praktiskt dagligt transportmedel till jobbet och allt annat, i ur och skur – självklart i min fars generation; inte unikt men ganska udda för mig på 60-talet; om någon idag skulle använda motorcykel till något annat än ren nöjeskörning skulle man väl överväga mentalvård.

Men 1973 ville jag alltså ha bil, sportig skulle den vara, och helst med veteranstuk, så jag slog till direkt när jag fick korn på den fina TD:n, nyimporterad från England. Det var inte tal om att veteranförsäkra, det blev ju min bruksbil, och den fick verkligen göra skäl för sig!

Och naturligtvis gick jag med i MG-klubben (och är rätt stolt över mitt medlemsnummer, 96). I ett par tidigare reportage här i Bulletinen har jag berättat om hur jag på mitt allra första rally vann en fin bok (det har aldrig hänt igen) och där förälskade mig i en bild på en MG Y – vilket fick mig att 1978 skaffa en andra-MG, en Y 1¼ litre saloon.

Åren gick, ett skruttigt gammalt flygplan sällade sig till samlingen av dyra och tidskrävande tekniska manicker och varken tid, pengar eller utrymme ville riktigt räcka till så när det runt 1995 blev dags för en stor reparation på flygplanet sålde jag med sorg i hjärtat TD:n – men jag hade ju ändå en MG YA att åka med.

Men hur det nu var så började YA:n ropa på mer kärleksfull omvårdnad. I det längsta försökte jag skjuta upp åtgärder, men 2012, efter 34 års flitigt körande, var jag helt enkelt tvungen att påbörja en total renovering. Flygplanet var då borta sen



VA:n har en mycket fin inredning och instrumentbrädan i trä är särskilt elegant.

något år, gammal gubbe såg och hörde för dåligt för sånt, så plötsligt stod vår lilla familj helt utan brukbart veteranfordon!

Något måste göras. Jag klagade min nöd för min tålmodiga, ständigt stöttande hustru som bara sade: ”Jamen kom med ett förslag”! I ett tillfälligt anfall av villfarelse visade jag henne artiklar och annonser om Alvis, som fått någon sorts engelskt tillstånd att färdigställa några exemplar av 1939 års modell som aldrig hade byggts klart pga kriget. Den såg väldigt tjusig ut och visst lät det bra med en ”äkta” men ändå fabriksny 30-talare – men vi konstaterade snabbt att den skulle kosta bortåt 10 gånger mer än vi hade råd med, att man skulle få vänta åratal (och kanske förlora pengarna ifall företaget konkade) och att det inte alls var säkert att bilen skulle kunna registreras i Sverige.

”Men du har ju pratat i alla år om en fyrsitsig MG, och visat mig fina bilder”, fortsatte frun och syftade på just en VA 1½ litre tourer, avbildad i Mike Allisons The Magic of MG. Javisst, hur kunde jag vara så dum att jag inte genast tänkte på det? Jag hade ju faktiskt längtat efter en sån! Det har bara byggts 591 sådana bilar, mellan 1936 och 1939, men nästan 200 finns kvar (fast inte alla körklara!) vilket väl säger en del om att detta är en bra och attraktiv bil.

Så småningom hittade jag ett lovande objekt i Holland, i gott skick och med intressant historia (en gång polisbil i Doncaster). Den



Långa svepande linjer karaktäriserar VA. Lite gotländskt damm förhöjer elegansen.



Sommar, grusväg och MG.

kände holländske gurun för MG S/V/W-bilar, Bas de Voogd (nu tyvärr död), kände väl till bilen och försäkrade att den var i hyggligt skick och till ungefär rätt pris. Och den otroligt snälle och hjälpsamme Mats Månsson här hemma lät mig provköra hans VA tourer från 1939, så jag skulle veta vad jag gav mig in på, och han har sen dess stöttat mitt VA-körande fantastiskt med råd och dåd.

Så jag åkte till Holland, rustad med alla egna besparingar plus, tack vare den solidariska frun, en rejäl näve ur hushållskassan, provkörde och var genast frälst (eller förtappad?). Efter ett par veckor var bilen i Sverige, och någon månad senare var alla formaliteter klara och vi kunde börja åka med bilen.

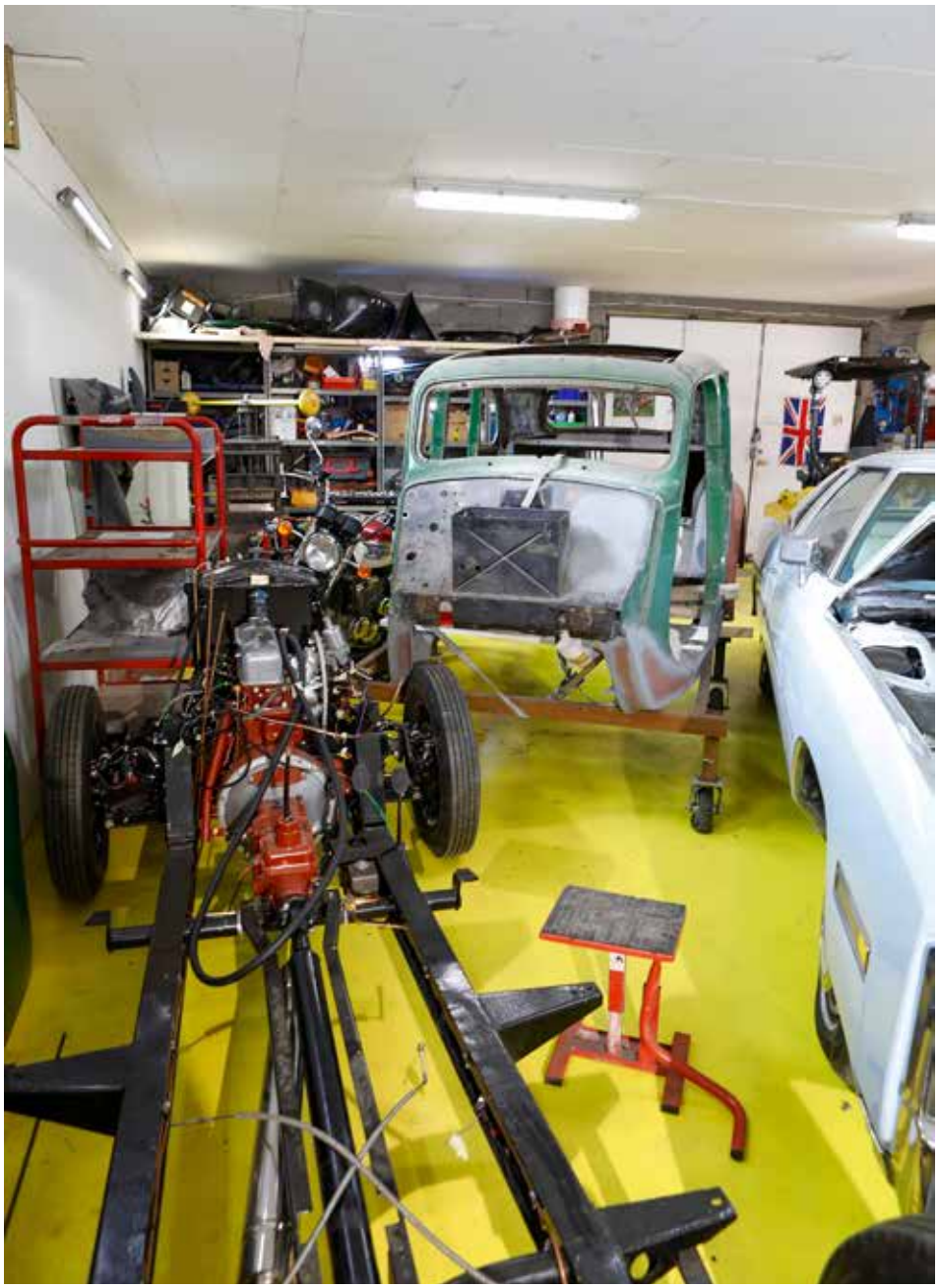
Så hurdan är då en MG VA tourer från 1938 att köra? Helt underbar, tycker jag – som en MG TC på steroider. Visst måste man hålla i ratten hela tiden och parera bilens egna idéer, visst måste man ta tid på sig när man växlar, men den är ändå lättkörd jämfört med många andra gamla bilar, och går tillräckligt fort för att hänga med i trafiken (men omkörningar avrådes, accelerationen är inget att skryta om). Utseendemässigt är den en dröm, och allt är som på en arketypisk MG fast lite större och bekvämare. Ett riktigt baksäte betyder också att man kan ta med vänner på utflykter, och på somrarna brukar jag medverka i studentkörningar på Gotland.

Ett och annat pyssel har det förstås blivit, annars vore det ju inte en veteranbil. Skaffa reservdelar är en lite större utmaning än för en 50-talsbil, men det brukar ordna sig. Vattenpumpen fick jag renovera efter ett par år. Varvräknaren blev genomgången året efter, sen ny wire till hastighetsmätaren (låter enkelt men är struligt att komma åt), så var det dags att svarva bromstrummor och byta bromsband, i våras blev det nya spindelbultar – och just till fotograferingen för det här reportaget bestämde sig topplockspackningen för att ge upp, så jag har att göra i höst parallellt med YA-renoveringen!

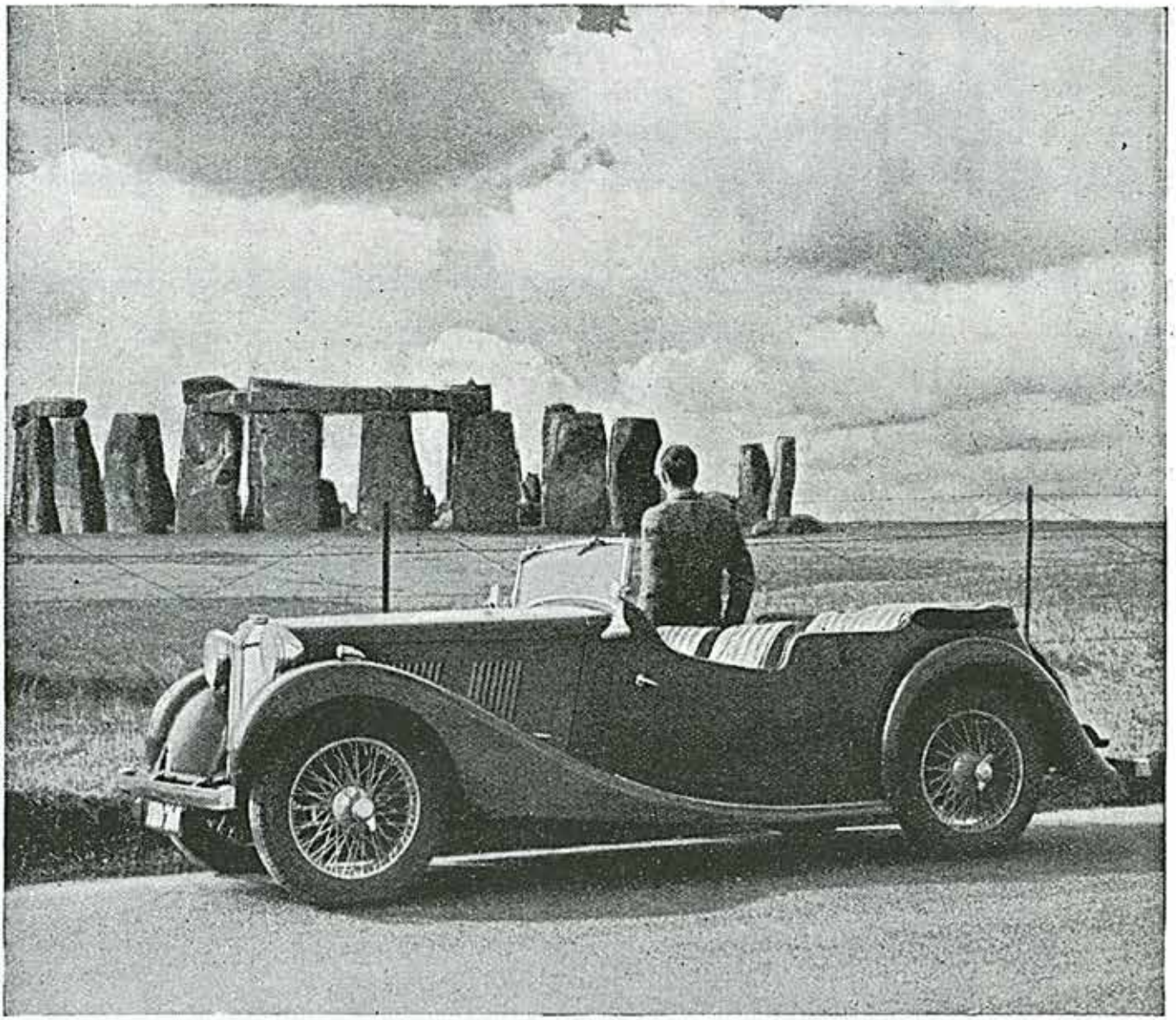




Från SVW-registret i England kan man få en hel del tips.



Här står mitt YA-projekt i väntan på färdigställande. Ram och drivlina är färdiga och avvaktar att karossen skall bli klar.



Stonehenge, Wiltshire. The origin of this world-famed prehistoric megalith and the source of the stones which form it are matters for conjecture. Its exact locality is two miles outside Amesbury to the West.

Route from London—Staines, Bagshot, Camberley, Hartley Wintney, Basingstoke (by-pass), Andover, Amesbury. 85 miles.

Some makes of car announce 'special' models —for which a higher price is asked. If you will carefully compare their performance and specification with the perfectly standard M.G. you will make an interesting discovery. On every point the M.G. competes more than favourably with these 'specials' — but doesn't cost as much.

MG

SAFETY FAST!

"British cars are better built — British cars last longer"

M.G. Midget Series T £222 • M.G. 1½-Litre from £280 • M.G. Two-Litre from £389 • Prices ex works. Dunlop, Triplex

THE M.G. CAR COMPANY LIMITED · ABINGDON-ON-THAMES · BERKSHIRE

SOLE EXPORTERS—M.I.E. LTD . COWLEY · OXFORD · ENGLAND

OCTOBER 1937

Äntligen MG igen!





Text: Knut Nilsson
Foto: Knut Nilsson & Robert Söderberg

Min första bil var en fabriksny MG 1100. Engelskt skulle det naturligtvis vara då jag är uppväxt med Morris Minor, först en med rutig nos, därefter en med randig. Efter tre års fabriksarbete, och vid en ålder av 18 år och 2 månader, var MG 1100:an min. Den fungerade som bruksbil för mig och senare min familj under 22 års tid och cirka 20 000 mil. Tre barn hann växa upp tillsammans med den, men vi hade också en Volvo Amazon som andrabil.
MG:n såldes defekt år 1989 efter det andra växellådsraset, annars gick den felfritt under alla år. Givetvis fick den olja av bra kvalitet vid varje service. Därmed tog fas ett av mitt MG-ägande slut och Volvo Amazon fick bli vårt fortskaffningsmedel.
Sedan 60-talet hade min dröm varit en MGB GT, och vid Valborg förra året gick drömmen i uppfyllelse. Jag hade fått medlemskap i MG-klubben i 70-årspresent, och begäret efter en GT fick sig en rejäl knuff framåt. Jag hittade förra året en GT i Mölnlycke som hämtades hem. Resan gick bra, och fas två inleddes och pågår fortfarande.
Det finns ju alltid att göra på en gammal bil, men det är ju det som håller en ”ung”. Vi har varit med på några träffar i MG-klubben och i framtiden, när det blir ”som vanligt” igen, hoppas vi på att kunna besöka fler.
Vår son Robert, som tagit GT-bilderna, är också bilintresserad. Han åker liksom min fru och jag Volvo Amazon. Frugan och jag har varsin, någon modernare bil har vi aldrig haft.

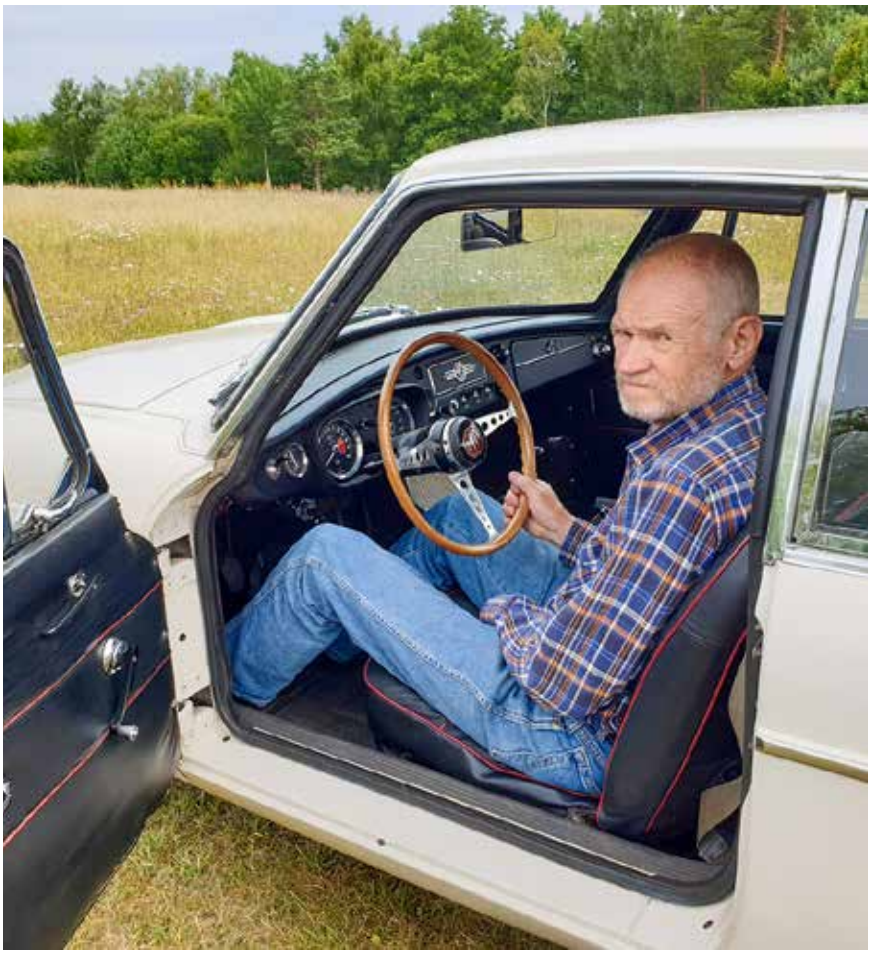


Köpt ny hos Yngves bil i Örkelljunga därav "L"-nummer. På den tiden fick man röda skyltar innan man tilldelades sitt ordinarie registreringsnummer.



Genom att vrida lamphållaren ändrades från vänster- till högerasymmetriskt ljus vid högertrafikomläggningen 3 sept 1967.








FBZ 254





MGB GT 1966

Ägare: Knut Nilsson Kristianstad
Foto: Robert Söderberg

Sveriges vackraste väg?

Text & foto: Bo Adolfsson



Vägen från Penningby, en knapp mil söder om Norrtälje utefter Kustvägen (väg 276) mellan Åkersberga och Norrtälje, till Furusund brukar anses som en av Sveriges vackraste vägar, speciellt sommartid. Det är lätt att förstå varför när man åker där, vilket vi ofta gör eftersom vi har fritidshus på Blidö i skärgården utanför.

För att ta sig från Blidö till Furusund får man åka bilfärja, först från Blidö till Yxlan och därefter ytterligare en färja från Yxlan till Furusund. Det är ett par korta sjöturer, ca fem minuter vardera, med en strålande utsikt både söderut och norrut. När man åker färja, speciellt om man har suffletten nedfälld, hoppas man alltid på att man inte behöver stå under överbyggnaden där det brukar finnas svalbon…

Furusund är en liten sommaridyll, med hektiskt liv vid färjan, macken, gästhamnen med sjömack och värdshuset, men ganska dött under vinterhalvåret. Värdshuset, med ny regim sedan ett par år, anses mycket bra och väl värt ett lunchbesök.

Från Furusund slingrar sig den ganska smala vägen i mjuka bukter genom ett varierat landskap. Här bjuds öppna, leende kulturlandskap omväxlande med partier med löv- och blandskog. Beståndet av stora ekar är omfattande och blomsterprakten utefter vägen i diken och slänter enastående, från senvår till sensommar. I juni står vägslänterna vackert lilaröda av tjärblomstren och under högsommaren går dikesrenarna i blågult av blåklockor och fibblor. Det är aldrig långt till vattnet eftersom vägen går på inte mindre än fem öar, förbundna med större och mindre broar och vägbankar. Bebyggelsen utefter vägen är främst samlad i mindre byar med inslag av aktiva bondgårdar, båtvarv och lokala småföretag, i huvudsak äldre byggnader med traditionellt utseende, ofta faluröda. Ett genuint svenskt landskap med andra ord!



Broar och färjeturer ingår i rutten.

Väl framme i Penningby är det en mycket god idé att ta av till höger mot Norrtälje och därefter, efter ett par kilometer, ta av till vänster mot Länna kyrka Här är vägen riktigt smal, krokig och kuperad men med i huvudsak bra asfaltbeläggning. Den går genom ett mycket vackert, öppet jordbrukslandskap med sädesfält och vallväxter, omväxlande med lövdungar och hagmarker där boskap betar. Vägen vindlar sig förbi bondgårdar och genom små byar, flera med ganska ålderdomlig bebyggelse i traditionell stil.

Avståndet till Länna kyrka är endast fyra kilometer, men vägen känns längre eftersom några högre hastigheter inte är att rekommendera. 50 km/h är en ganska

lagom hastighet, dels eftersom möten måste ske med försiktighet p g a vägens beskaffenhet men kanske främst för att man ska hinna ta in det vackra och omväxlande sceneriet utefter vägen.

Då man närmar sig kyrkan har man ett synnerligen naturskönt, öppet landskap framför sig med kyrkan och klockstapeln i fonden. Kyrkan, som i sina äldsta delar är från 1100-talet, ligger naturskönt i sluttningen ner mot Länna Kyrksjö. Det är väl värt att titta in i kyrkan som brukar vara öppen. I anslutning till kyrkan finns en ganska stor parkering och intill denna en stor gräsyta där det står bord och bänkar för rastande. Ett utomordentligt fint ställe att avnjuta sin medhavda kaffekorg på! Dessutom – om så skulle behövas – kan man nyttja kyrkans alltid välstädade toalett nere i backen mot sjön.

Efter denna natur- och kulturupplevelse återstår bara att besluta om den vidare färdvägen. Antingen tillbaka till Kustvägen, och valet mellan Norrtälje eller Åkersberga, eller att fortsätta vidare på den inslagna vägen. Om man gör det valet får man ytterligare ca 10 kilometers fin tur fram till gamla Norrtäljevägen, ungefär vid Finsta. Här är dock inslaget av tät barrskog större liksom förekomsten av fritidshus, varför enligt min uppfattning just sträckan fram till Länna kyrka utgör den allra finaste upplevelsen, särskilt en vacker, solig sommardag. Men om man tänker sig en längre tur på de fina småvägarna i Roslagen är det en utmärkt idé att fortsätta vidare från kyrkan.



Vägen vindlar sig genom små vackra byar.



Länna kyrka och dess klockstapel lockar till ett fikastopp.



Länna kyrka ligger fint vid vattnet.



En scooter ska vara italiensk!

Text & foto: Kaianders Sempler

Det finns dagar då man behöver köra till affären för att köpa mjölk till morgonkaffet men man tycker att de två kilometrarna är en för kort sträcka för att ta ut MG:n. Visst vore det bäst att ta cykeln, men den branta backen på vägsträckans mitt avskräcker. Vad gör man då? Man tar naturligtvis Vespan.

Min egen Vespa är en ljusblå 150-kubikare från 1962 som jag köpte i våras. Faktum är att den är två år äldre än min MG Midget, men den ser modernare ut. Den har fotbroms och var den första modellen med fyra växlar. Bönpallen har ryggstöd och baktill finns en pakethållare där man exempelvis kan spänna fast en korg. Naturligtvis har den också den klassiska kroken under sadeln för att hänga sin portfölj eller väska på.

I övrigt är formgivningen tidlöst elegant. En sorts futuristisk art deco med anor från 1930-talet. Den har breda höfter som ger ett feminint intryck när man ser den bakifrån. Överhuvud taget hade vespan redan från början ett formspråk som var långt före sin tid. Det var först på 1950-talet med MGA som de engelska sportbilarna övergav lådbilskonceptet och kom med en liknande modern, strömlinjeformad design. Men låt oss gå tillbaka i tiden, då andra världskriget just tagit slut, och se hur Vespan kom till.

Egentligen hade den italienske flygingenjören Corradino d'Ascanio inte alls någon lust att utföra uppdraget han fått från chefen för industrikonglomeratet Innocenti i Lambrate utanför Milano: att konstruera en scooter, ett litet och billigt tvåhjuligt fordon som kunde köras av både män och kvinnor utan risk att smutsa ner sig.

Men tiderna var hårda, Italien låg i ruiner efter kriget och det var ont om jobb. d'Ascanio bet ihop tänderna och gick till verket. Snart hade han fått ihop en egendomlig skapelse som av kollegerna föraktfullt kallades Paperino – Kalle Anka. Tyvärr uppskattade inte chefen hans design. Konstruktionen ändrades en smula, och nu blev det bättre. Men fortfarande var inte chefen nöjd. d'Ascanio ville ha en självbärande plåtkonstruktion medan chefen krävde stålrörsram. Kanske inte så konstigt, Innocentis huvudprodukt var nämligen just stålrör.

I vredesmod gick D'Ascanio då till konkurrenten Piaggio i Pontevera i Toscana. Piaggio hade grundats redan vid förra sekelskiftet och fram till andra världskrigets slut tillverkat tåg och flygplan. Men 1945, med fabriken och hela Italien i ruiner, var det dags att satsa på något nytt. d'Ascanio kom som en skänk från ovan. Konstruktionen modifierades åter en smula, och sommaren 1946 var den första Vespan – getingen – ute på marknaden.

Men Innocentis ingenjörer hade inte legat på latsidan under tiden, och året därpå kom även de med ett fordon som byggde på d'Ascanios koncept: Lambrettan, döpt efter floden Lambro som rinner genom Milano.

Både Vespa och Lambretta har alltså samma ursprung. Inte konstigt då att de blev så lika.

Scootern blev omedelbart italienarnas favoritfordon för stadsbruk, och snart upptäcktes den även av resten av världen. Ovärderlig gratisreklam fick Vespan genom filmen "Prinsessa på vift", där Audrey Hepburn och Gregory Peck fräste runt i Rom på en ljusblå Vespa (fast frågan är vilken färg den egentligen hade, filmen var ju svartvit). Ännu bättre blev det när även kändisfotografen Paparazzo i Fellinis "Det ljuva livet" körde Vespa. Försäljningen ökade allt mer, och på 1960-talet började även svenska städer fyllas av Vespor och Lambrettor.

Samma dag som jag fyllde 18 år började jag i körskola. En månad senare hade jag körkortet i min hand. Nästa steg var att skaffa en scooter. Det blev en Lambretta av den enkla orsaken att det var en begagnad sådan som råkade finnas till salu till rimligt pris. Den var mintgrön och vit och gick som ett skott, nåja, sommar som vinter.

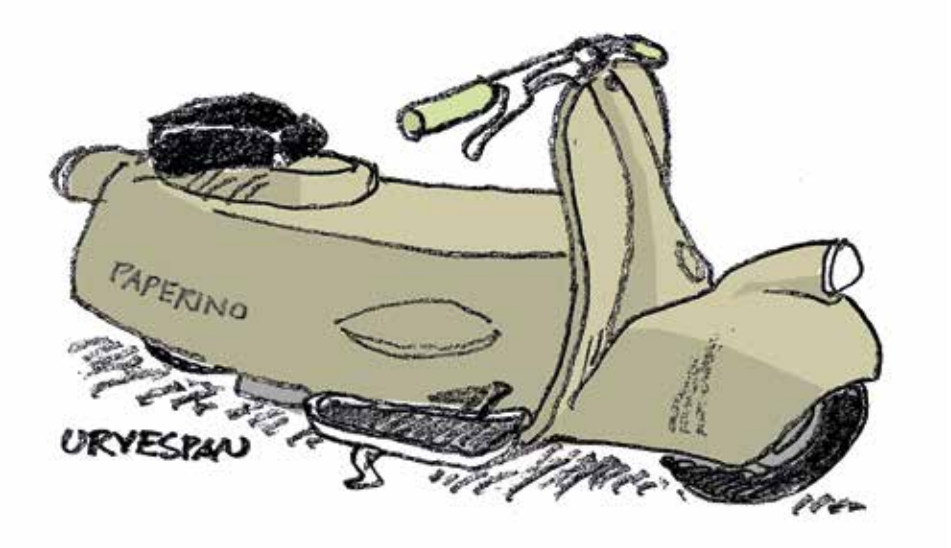
Men de flesta av mina kamrater körde Vespa. Om de inte hade engelska motorcyklar förstås. Då kunde jag ofta se dem stående vid vägkanten och förgäves försöka trampa igång sina tunga och åbäkiga maskiner när jag fräste förbi.

Men tiden gick, och scootern förlorade sin dragningskraft på ungdomen. Nu skulle man ha bil. Dessutom kändes det omodernt med en knattrande tvåtaktsmotor. Förresten fanns det knappt några mackar som sålde tvåtaktsbensin längre. Och min Lambretta blev stulen i Göteborg i mitten av 1970-talet.

Innocenti la ner tillverkningen av Lambrettan redan 1971 och ägnade sig i stället åt att bygga Austin Mini och andra bilar från BMC på licens. Men Piaggio hängde med sin tid och vidareutvecklade Vespan. Först fick den 4-taktsmotor, sedan elstart och automatväxel. Och nu finns den eldrivna Vespa Elettrica i två varianter. I Sverige hittills bara som EU-moppe som går i högst 45 km/h, men i Italien också i en snabbare version som gör 70. Fortfarande känns den igen på sin enkla men eleganta design. Och den lilla kroken där man hänger portföljen finns kvar.



Vespans breda, strömlinjeformade rumpa ger ett intryck av Art deco. I den högra skinkan ryms motorn. I mitten sitter bensintanken och till vänster är det ett enda stort utrymme för verktyg med mera. Lambrettan skilde sig från Vespan genom att den hade stålrörsram och motorn i mitten.



d'Ascanios första förslag till en scooter. Den mötte allmänt ogillande och kallades föraktfullt "Paperino", Kalle Anka. Men ur denna besynnerliga skapelse utvecklades både Vespan och Lambrettan. Jag ritade av den på Piaggios museum i Pontevere, Toscana.



En firma i Vasastan Stockholm gör reklam för sig själva med en antik Vespa i fönstret. Notera att på de tidigaste modellerna satt strålkastaren nere på framskärmen.

Min AA-badge

Text & foto: Torgny Söderberg

"Tack för en trevlig artikel om AA-badge i senaste Bulletinen. Eftersom jag har haft en AA-badge som tidigare medlem i AA så satte jag ner några tankar och minnen kring det märket".

Så löd ett mail som kom till BRG från Torgny Söderberg i Västerås. Här är hans berättelse om sitt AA-märke.

1967 skulle jag och min fru Inger åka på campingsemester till Schweiz i vår VW. För att få rabatter på campingplatserna och slippa att lämna passet skulle man ha en camping carnet som utfärdades av de olika motororganisationerna, för Sveriges del närmast av Motormännen.

Efter lite efterforskningar fann jag att medlemskap i the Automobile Association ställde sig förmånligare. Jag blev medlem i januari 1967 till kostnaden av £ 4.1.6 till en kurs av 14.43½ och fick deras badge med fäste för VW, Handbook och nyckel till vägtelefonerna. Jag kunde då ta del av AA:s Continental Touring and Camping Services med camping carnet, och för ytterligare £ 1 fick jag också deras Contintental Handbook med adresser på hotell och verkstäder runt om i Europa.

Jag förblev under ett antal år "Overseas member" till en kostnad av 10 shillings per år. Detta medlemskap gällde i UK i 6 månader och var främst avsett för folk på ”home leave” från kolonierna, och när den medlemsskapsformen upphörde i samband med koloniernas avveckling så lämnade jag AA.

Under resan i Schweiz hade jag god nytta av AA:s camping carnet och blev ofta antecknad i campingplatsliggarna som ”British”, kanske också beroende på att min VW var högerstyrd – mycket praktiskt i Sveriges vänstertrafik och bland Schweiz djupa ”diken”.

Min AA-badge satt på mina följande bilar: VW, Volvo PV, Morris 1800 ”Landcrab”, Volvo 142 och 244:or för att under 1990-talet ligga i garaget, eftersom mina bilar då varken hade lämpliga kylare eller kofångare att fästa den på.

2002 köpte jag en Rover 75 tourer V6 2.5, och på en sådan bil passade naturligtvis AA-märket och gjorde bilden av bilen komplett.

När jag sålde Rovern efter några år och nästan 20 000 mil så passade inte märket längre på mina följande bilar. Jag skänkte därför min AA-badge till min gode vän Nils-Göran Öhrman i Hållsta utanför Eskilstuna som ett premium för att han var klar med restaureringen av sin Morgan 4/4 -75, som nu bär min AA-badge på sin ”badge bar”.

Några år senare hade jag en Land Rover Ser. III 88”, och eftersom jag då inte hade någon AA-badge så köpte jag en på eBay för £30.

För sjätte sommaren kör jag nu en MG TF -02, givetvis BRG och RHD som jag tycker passar en MG, och till den har jag bara en AA-klisterlapp i vindrutan. Sic transit gloria mundi.



Här pryder AA-märket min Land-Rover.



AA-märket på min Rover 75.



Artikelförfattaren i skinnklädsel i sin högerstyrda MG TF.

Fototävling 2020



Nu är sommaren slut och den har ju inte passerat i standardutförande detta år. Men en hel del MG-åkande har det ju trots allt kunnat bli. Kameror och mobildelefoner är förhoppningsvis fyllda med bilder som lämpar sig för att deltaa i årets fototävling, där de bästa bilderna får illustrera nästa års kalender. Gamla pappersbilder eller dia duger också om de är tillräckligt skarpa. Kriteriet för bilden är att det skall vara en MG-bil på den, annars är det fritt fram.

Bulletinens redaktionsgrupp är enväldig jury. Den som tagit den, som vi tycker, bästa bilden premieras dessutom med fritt medlemskap i klubben år 2021.

Alla medlemmar i MGCC SE kan delta.

Vi vill ha ditt bidrag på ***mgbulletinen@mgcc.se*** eller på Bulletinens postadress senast 31 oktober 2020.

Än är det inte för sent så vässa kreativiteten, plocka fram en lämplig kamera, putsa MG:n, leta upp en lämplig miljö och ta en bra bild till tävlingen!

Lycka till!

BRG

Kung Bore knackar på dörren

Vintern kommer allt närmare och våra kära bilar kommer att förvaras tryggt, torrt och säkert inomhus. Till Bulletinerna nummer 6/20 och 1/21 vill BRG gärna ha fina vinterbilder som kan pryda omslagen samt eventuella mittuppslag. Leta i dina bildmappar eller i dina gamla album och skicka till redaktionen. Analoga "papperskort" och dior går också bra **OM** de håller bra kvalitet.

Vi ser fram emot ditt bidrag!

/BRG



Som för alla under Covid 19-pandemin har inte redaktören med fru kunnat åka på några klubbträffar. Dock har vi åkt en hel del själva runt omkring huvudstadens södra omgivningar. Hamnträffen i Nyköping har i alla år varit ett måste för oss, givetvis inställd också den denna sommar. Dock tog vi oss friheten att göra en egen hamnträff i Nyköping tillsammans med Ditte och Per samt Siw i deras F:ar en solig dag i augusti. Lunch avnjöts på sedvanligt ställe och på hemvägen stannade vi i Vagnhärad för en fika och en mjukglass. /Tommy

Wiscombe Park Hill Climb

Text & foto: Colin Murrell

Den 12 september var det dags för racing i Wonderful Wiscombe, som ligger i det vackra Wiscombe Park, nära Honiton i Devon. Detta evenemang, som arrangeras av South West Center of the MG Car Club, har en lång historia som går tillbaka till början av sjuttiotalet och är en favorit bland både deltagare och åskådare. En härlig sensommardag hälsade oss tillsammans med höstens färger i träden.

Tävlingen var ett hill climb med många MG av typer sorter, men också en hel del andra bilmodeller deltog.

Vi tackar MG Car Club Southwest Center, Wiscombe Park, marshalls och andra volontärer för ett riktigt bra evenemang. Ett särskilt tack till Mike Dalby, som var frivillig marshall, och som anlände i sin M-typ.



James Burmester, MG PA single seater 1935.



Keith Richies, MG PA 1935.



Andrew Morland, MG PA 1935.



Frank Ashley, MG M-type 1929



Det svenska stålet bet också bra.





"Moderna" MG-bilar var också med och tävlade.

Horst Brüning – till minne

Text: Peter Edqvist
Foto: Anders Forsberg

Horst avled i somras efter en lång tids sjukdom. Därmed är en av de riktigt stora personligheterna inom den fordonshistoriska rörelsen, inte bara i Sverige utan även globalt, borta för alltid. Med sin internationella uppväxt, född i Tyskland och uppvuxen i Belgien, var han ett språkgeni som framgångsrikt kom att leda två stora organisationer inom den fordonshistoriska rörelsen. Först som mångårig ordförande i Motorhistoriska Riksförbundet, där han visionärt moderniserade både strategier, målsättningar och arbetssätt. Inte minst hans arbete med myndigheter och politiska beslutsfattare kom att prägla verksamheten. Det är till stor del genom hans arbete som vi i Sverige idag har bland de bästa villkoren i världen när vi vill ta ut våra MG på vägarna.

År 2007 valdes så Horst till ordförande – president heter det i detta sammanhang – för FIVA, den världsomspännande organisation som verkar för att bevara det rullande museum som våra gamla bilar utgör. Fast världsomspännande var kanske inte FIVA riktigt när Horst tillträdde – det var snarare han som lyckades få ett flertal större länder att ansluta sig; Ryssland, Kina, USA, Canada och andra. Därutöver gjorde han samma sak med FIVA som med Motorhistoriska Riksförbundet – han moderniserade hela organisationen. Horst var FIVAs president i maximala två perioder.

Även i svenska MG-kretsar var Horst aktiv på olika sätt och givetvis mångårig medlem i MG Car Club Sweden, och han hade en MGA Twin Cam i garaget. Horst blev 73 år.



Horst med en instrumentbräda till en MG A Twin Cam under renoveringsfasen. Karossen kan anas i bakgrunden.

Vad har hänt med Lisas renovering?

DEL 4

Text & foto: Lisa Spathon

I min förra artikel började jag med att skriva att saker och ting äntligen tagit fart. Det var precis så det kändes, det rullade på väldigt bra med renoveringen av vår MGA. Där och då var det väl ingen av oss som kunde ana att vi kort efter vår artikel i Bulletinen skulle gå in i en pandemi, och att det efter MG-klubbens årsmöte i mars skulle dröja länge tills jag befinner mig i ett rum med en massa människor på nära avstånd. Corona, Corona – ett, två, tre så stannade hela världen upp på grund av dig!

Pandemin har för vår del dessvärre inneburit att vi i mindre utsträckning har befunnit oss i vår väns garage där MG:n står. Efter några månader med att avvakta hur pandemin skulle utveckla sig vågade vi till sist ta oss till garaget. Det var dags att blästra bakdelen av karossen, men dessvärre gick blästern sönder så en ny fick beställas. När blästern väl anlänt blästrades bakkarossen och den fick grå epoxyprimer på sig.

Förutom att en ny bläster köpts in har vi även införskaffat andra verktyg för att kunna reparera karossdelar. En sick- och fals-maskin har köpts in för att vid behov kunna kantbocka plåtdelar samt ett engelskt hjul så att vi kan rundvalsa plåt. Vad gäller våra nyinköpta tröskellådor har vi som väntat behövt finjustera dessa då det diffade med en centimeter. Dessutom har vi bland annat fått göra hålen i trösklarna större för att kunna föra ner brickorna. Genom att få brickorna lite längre ner, som det var på våra gamla tröskellådor, kan vi justera så att tröskellådorna sitter rätt och på så vis få in bak- och framskärmar samt dörrar i rätt linje med varandra. För att brickorna ska sitta kvar på sin plats kommer vi att tillverka ett stopp i tröskellådornas hål.

Vår vän, som jag även kallar McGyver då han är så uppfinningsrik med allt mellan himmel och jord, är väldigt mån om att vi ska lära oss vad de olika verktygen heter och vad de används till, vilket jag är väldigt tacksam för då det är kul att lära sig. Vi har nu haft en genomgång av de nyinköpta verktygen, och jag har bland annat fått lära mig att mässingsmothåll används när man vill fylla igen mindre hål med svets, och jag har fått se hur man krymper och sträcker plåt. Jag har som sagt alltid gillat att snickra och är därför trygg med att arbeta med detta material, till skillnad från med plåt. McGyver har

Några av hjälpmedlen vi skaffat oss.



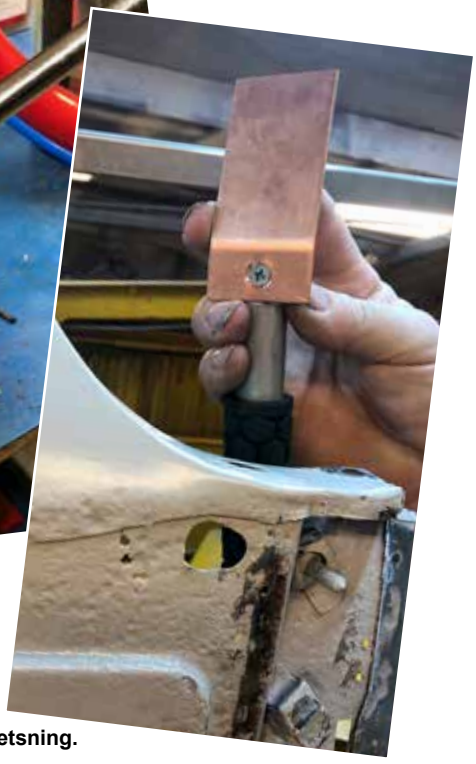
Engelskt hjul.



Sick- och fals-maskin.



Krymp- och sträck-maskin.



Mässingsmothåll för svetsning.

dock lärt mig att det finns många fördelar med att arbeta med plåt, såsom att det är formbart och att användningsområdena är näst intill oändliga. Har jag däremot kapat en träplanka för kort så får jag helt enkelt kapa en ny i rätt längd. Jag tror att jag redan nu har fått en förkärlek för plåtmaterial.

Vi är nu i startfasen med att passa in karossdelar, och det blir spännande att se hur det fungerar med våra nya kontra begagnade skärmar. Vi har, som ni vet att jag skrivit om i tidigare artikel, blivit väl informerade av olika MG-ägare om att nya skärmar inte passar in lika bra som begagnade, så nu ska det bli spännande att se om vi lyckas få till alla linjer. Våra begagnade framskärmar står härnäst på tur att bli blästrade och att få epoxyprimer på sig. Vad gäller vår kylare, som vi förra hösten köpte begagnad från Varberg, ska den provtryckas. Jag har fått tips om att det finns en verkstad i Malmö som gör detta, men dessvärre verkar det som att den har upphört. Om det är någon av er som kan ge tips på var jag kan göra detta, gärna i södra Skåne, får ni gärna kontakta mig.

Jag älskar verkligen att hålla på med detta projekt, och jag får nypa mig själv i armen för att inse att vi en dag ska köra denna sportbil. Min barndomsvän Cornelia med sambo köpte i somras en röd MGB, så jag ser framför mig hur vi i framtiden kommer att köra i karavan efter varandra med fladdrande hår, och metaforiskt symbolisera den skånska slätten med en gul och en röd bil.

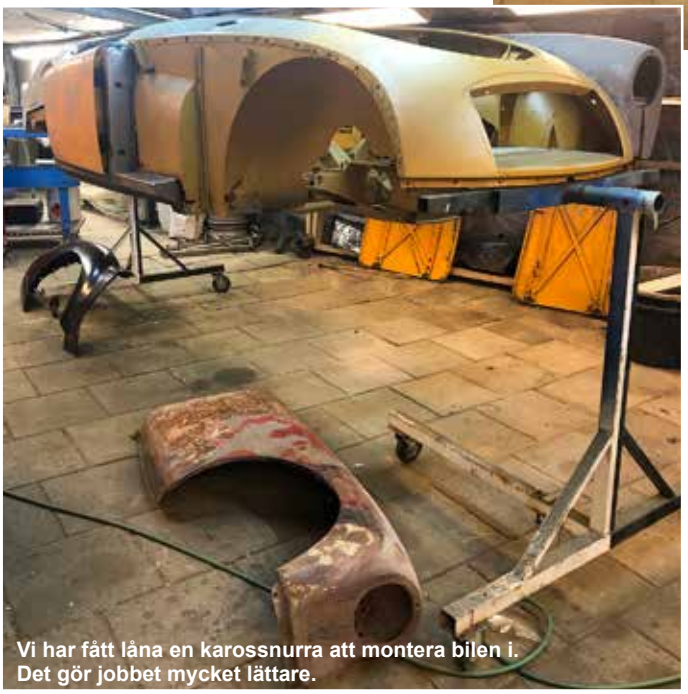
Ta hand om er, och glöm inte bort att med lager på lager kan vi umgås utomhus med våra nära och kära året runt oavsett väder!



Vänster framskärm provmonterad före blästring.



Nya töskeln och dörrstolpar monterade. Jämför med den gamla töskeln som föll i bitar när den demonterades.



Vi har fått låna en karossnurra att montera bilen i. Det gör jobbet mycket lättare.

Inpassning av skärmar och dörr skall starta.



SE UPP!!

Text & foto: Hans-Åke Nilsson

Eller rättare sagt se ner… på golvet. För någon vecka sen ringde Tommy Hadrys mig och frågade om jag visste vad som kunde läcka in på passagerarsidan på hans TF. Kom fram till att eftersom både värmepaketet och AC-paketet sitter där så bör man väl kolla dessa.

Kunde inte släppa tankarna på detta, så senare gick jag ut och tittade på min TF. Lyfte på högermattan och finner en mindre sjö. Av synen att döma så har det varit länge. Ingenting kändes ovanpå mattan heller. Då visar det sig att någon ”smart” engelsk tekniker har uppfunnit en tunn vinklad slang som går ut genom karossen. I ändan på slangen är en tunn öppen strimma och vid kondensorn är slangen bara påförd. Ingen klamma!

Stopp i slangen och tryck från kondensorn. Resultatet är givet. Slangen trycks av och kondensvattnet kommer i fortsättningen ut på golvet bakom mattan. Tolv dagar i Tyskland med drygt 30 graders värme med full AC gjorde inte saken bättre.

Kontentan blir också att om ni känner till något ”vanligt” förekommande fel så skriv in en rad till Bulletinen. Inte roligt att höra saker i efterhand. Kunde i varje fall sparat mig en massa jobb.

Mvh Hans-Åke. Trots det inträffade en glad och nöjd TF-åkare!

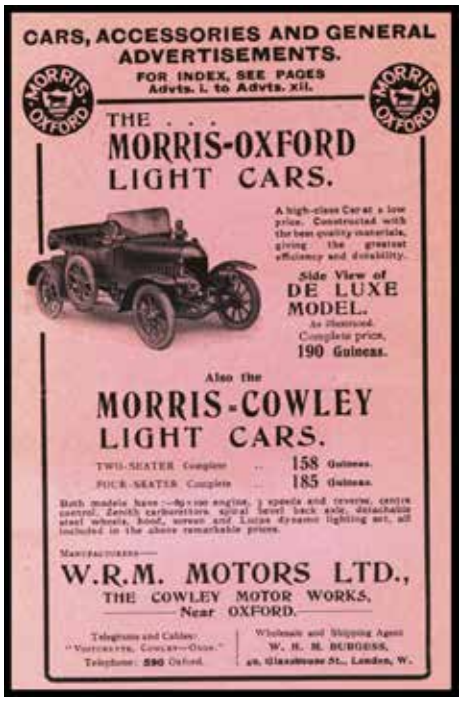


Sätt en slangklämma eller ett buntband här!





Fuktskadat golv.



CARS, ACCESSORIES AND GENERAL ADVERTISEMENTS.

FOR INDEX, SEE PAGES Advts. i. to Advts. xii.

THE . . .

MORRIS-OXFORD LIGHT CARS.

Side View of DE LUXE MODEL.

190 Guineas.

Also the

MORRIS-COWLEY LIGHT CARS.

TWO-SEATER Complete ... 158 Guineas.

FOUR-SEATER Complete ... 185 Guineas.

W.R.M. MOTORS LTD.,

THE COWLEY MOTOR WORKS,

Near OXFORD.

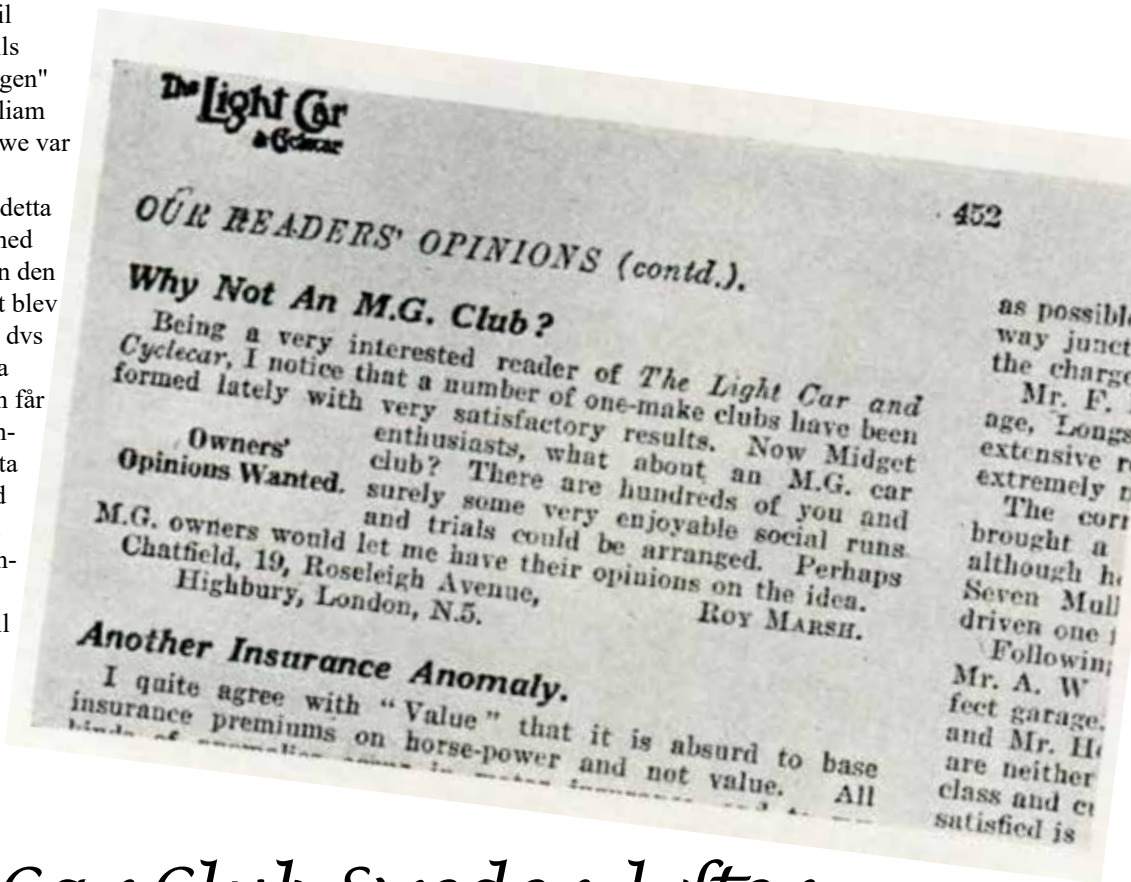
MGCC UK 90 år



Roebuck Hotel – det var där det började.

Den 12 oktober 2020 är det 90-årsjubileum för grundandet av MG Car Club UK. Klubbens ursprung ligger i en annons i tidningen Light Car 1930 (se klipp)som föreslår bildandet av en klubb för MG-ägare. Platsen var Roebuck Hotel, Broadwater, Stevenage, Hertfordshire i England. Hotellet finns fortfarande kvar. Över trettio bilar, deras förare och passagerare hörsammade kallelsen och en klubb bildades snabbt. Året därpå hölls den första klubbmiddagen med Cecil Kimber som gästtalare. År 1932 hölls den första "dinner and dance-middagen" på Café Royal i London där Sir William Morris, George Eyston och Earl Howe var bland gästerna.

Det var naturligtvis meningen att detta skulle firas stort över hela världen med event och rally i varje land söndagen den 11:e oktober. Nu blev det ju som det blev med det tack vare Covid-pandemin, dvs inget alls. Vår klubb kan ju inte göra något heller centralt utan var och en får hitta på något bra sätt att fira 90-åringen. Kanske man spontant råkar stöta ihop med någon annan i centret med samma målsättning. Gör en tur med din MG, informera gärna lokaltidningen och allmänheten, ta lite bilder på din aktivitet som du skickar in till Bulletinens redaktion så gör vi ett collage av inkomna bilder.



The Light Car & Cyclecar

452

OUR READERS' OPINIONS (contd.).

Why Not An M.G. Club?

Being a very interested reader of *The Light Car and Cyclecar*, I notice that a number of one-make clubs have been formed lately with very satisfactory results. Now Midget enthusiasts, what about an M.G. car club? There are hundreds of you and surely some very enjoyable social runs and trials could be arranged. Perhaps M.G. owners would let me have their opinions on the idea.

Owners' Opinions Wanted.

Chatfield, 19, Roseleigh Avenue, Highbury, London, N.5.

ROY MARSH.

Another Insurance Anomaly.

I quite agree with "Value" that it is absurd to base insurance premiums on horse-power and not value. All

as possibl
way junct
the charg
Mr. F.
age, Longs
extensive r
extremely
The corr
brought a
although h
Seven Mull
driven one
Followin
Mr. A. W
fect garage.
and Mr. H
are neither
class and c
satisfied is

MG Car Club Sweden lyfter på hatten och gratulerar.

Roadtrip i Södermanland
och lite i Östergötland aug 2020

Text och Foto: Christer Östmark

Det hela startade hemma hos min yngsta dotter, i slutet av juni. Hon började då prata om att semestern började närma sig. Jag sa då att jag inte haft en ordentlig semester på 20 år. Med en riktig semester menar jag en semester på 3-4 veckor i ett sträck. Orsaken till detta är att jag arbetat utomlands sedan 2000. Då får man inte en lång semester, och när jag kommit hem så har jag varit tjänstledig och inte varit berättigad till någon längre semester. 2012 sa jag upp mig, och därefter har jag fått lov att jobba när tillfälle har getts.

Min dotter frågade då hur jag hade bokat in jobb. Sa då att jag är bokad i juli, men inget i augusti. Då sa hon, ”då tar Du semester i augusti”! Så fick det bli! Jag är ju lydig!



Den hyrda stugan vid Trosa Havsbad.

Jag började fundera vad jag skulle göra. Bestämde mig, naturligtvis, för att börja semestern med en resa med min MGB-62.

Den 2 augusti

startade jag min resa, efter att ha gått igenom min MG och gjort den resklar. Bl a putsade jag en av mina ekerfälgar. Jag hade tidigare fått en punktering, och efter att den blev lagad bestämde jag mig för att inte sätta tillbaka hjulet innan det var upputsat. Det tog mig tre och en halv timme att få fälgen snygg, inte 100% men nästan. Nu blänker den fint.

Första stoppet blev vid Grinda Gårdsglass, utanför Malmköping. Det blev en macka och naturligtvis en god glass. Resan fortsatte sedan mot Trosa Havsbad via Gnesta, där jag hade bokat en liten stuga på campingen. Stugan var liten men räckte åt mig. Jag bar ut bordet på verandan och satt där största delen av tiden, med utsikt över badet.

Dag 2

åkte jag in till Trosa och strosade runt i staden. En mysig stad! Väl tillbaka på campingen, tog jag ett dopp. Burr, så kallt!



Stendörren är vackert även om grusvägen dit är dålig.



Inuti Femörefortet.



Nästa dag
var det dags att packa bilen och fara vidare på Utflyktsvägen. Nu mot Jogersö Camping & Stugor utanför Oxelösund, där jag hade bokat en annan stuga. Om stugan i Trosa var liten, så var detta en villa. På vägen dit passerade jag Stendörren. Åkte dit på en väldigt dålig grusväg i 6 km. Ej att rekommendera! Fortsatte sedan till Svärdsklova innan Nyköping där jag inmundigade en sen lunch på ett fantastiskt fint ställe.

Dagen därpå
besökte jag Femörefortet strax utanför Oxelösund. En militär anläggning som är insprängd i berget. Den var aktiv 1961-2003 med uppgift att skydda inloppet till Oxelösund från havet.

Femte dagen
fortsatte jag på Utflyktsvägen, nu mot Nävekvarns Skärgårdscamping som ligger vid norra stranden av Bråviken. Här hade jag inte bokat något, och de stugor de hade var fullbokade. Jag fick tips att fortsätta mot Kvarsebo där Kolmårdsgården hade rum lediga. Körde på den kurvigaste asfalterade väg jag någonsin åkt på. Smalt var det också. Fick mestadels köra på 2:ans växel i 11 km. Fick ett rum där jag kunde ta en titt på min bil ovanifrån. Kan verkligen rekommendera detta ställe, som ett alternativ till Vildmarkshotellet om man skall besöka Kolmården. En fantastisk frukost!

Nästa dag
tog jag Kvarsebofärjan över Bråviken till Vikbolandet för att leta reda på min mormors och morfars stuga. På denna färja hade jag och min MG åkt tidigare, det var när jag hämtade den 2016. Då var jag rädd att den inte skulle starta, för jag hade tidigare haft problem att starta den när motorn var varm. Nu startade den så fint när det var dags att åka av.

Först tog jag en titt på Mauritzbergs slott, som ligger strax efter färjan. Jag hade bott där en natt för några år sedan. Sedan åkte jag till kyrkan där mormor och morfar hade haft sin grav. Stenen är numera borta. På samma kyrkogård ligger Zarah Leander begravd. Kyrkan heter Häradshammar kyrka. Letade sedan efter gården, där de hade bott. Hittade den inte, så jag hamnade i Arkösund. Efter att blivit mätt och belåten fortsatte jag letandet, och nu hittade jag stället. Det var några år sedan jag var där. Gården är liten och består av ett par boningshus och en liten ladugård.

Dag 7
var det dags att åka hemåt. På vägen hem stannade jag till vid Dufweholms Herrgård utanför Katrineholm. De har en del gamla roliga detaljer där.

Jag hade en väldigt trevlig tur med hjälp av min MG. Det blev sammanlagt 60 mil, utan några som helst problem. Endast lite regn under en av nätterna i Jogersö.

Tack Ejfi!


Mormors och morfars gård på Vikbolandet.

MGA och MGB var stora

Syd Enever började 1930 på MG Car Company i Abingdon, och mellan 1954 och 1971 var han som chefsingenjör ansvarig för MGA:s och MGB:s utveckling. Syd Enevers stora insatser och hans framsynthet gjorde honom till en av de viktigaste personerna bakom MG:s framgångar.



Syd Enever.

Donald Hayter började 1956 på MG Car Company. Han hade tidigare jobbat på Aston Martin med DB2 och DB4. Don Hayter jobbade med MGA, MGA Coupé och den speciella MGA Twin Cam SRX 210, som hade en fastback-kaross och kördes på 24-timmars Le Mans tre gånger. Han utsågs 1973 till chefsingenjör och kvarstod som sådan tills fabriken stängdes.

Roy Brocklehurst jobbade med MGA, MGB, MGC och MGB GT V8. Han var ansvarig för utvecklingen av MGA-chassit medan Don Hayter arbetade med konstruktionsritningarna och modellerna. Från modellerna gjordes MGB:s produktionsverktyg. Produktionen startade 1962, och 1965 kom MGB GT som designades tillsammans med Pininfarina. Don Hayter och Roy Brocklehurst arbetade också tillsammans med MGC och MGB GT.

MGA

MGA var den första strömlinjeformade MG:n. Den lanserades 1955 och 1956 kom en coupéversion. Syd Enever



Roy Brocklehurst.

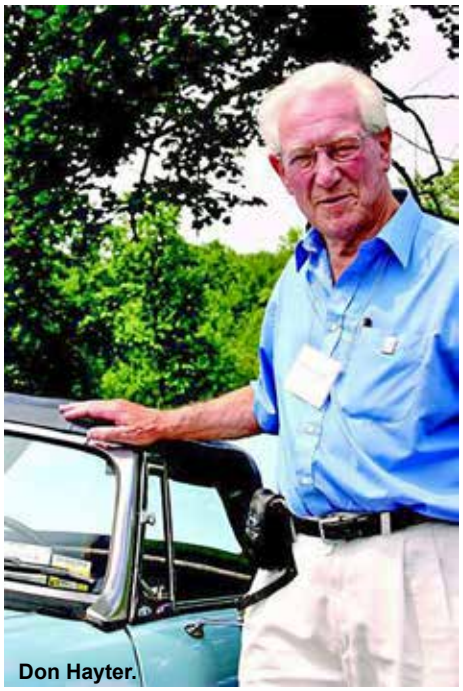
ansvarade för formgivningen av karossen till de fyra prototypbilarna, EX 175, vilka kördes på Le Mans 1955 och som var mycket nära den slutliga MGA:n. Roy Brocklehurst hade modifierat MG TD-chassit till Le Mans-bilarna, och förmodligen var detta det bästa separata chassit som har konstruerats och det användes till MGA. Rationaliseringar inom koncernen var i full gång, och MG:s egen motor skrotades och MGA fick i stället BMC:s B-motor. Gerald Palmer hade till BMC:s B-motor på 1 588 cc konstruerat en topp med dubbla överliggande kamaxlar vilket efterfrågades för tävlingsbruk. MGA Twin Cam kom 1958, och endast 2 111 Twin Cam har tillverkas. Totalt tillverkades strax över 100 000 exemplar av MGA-modellerna.

”MGA Twin Cam är en mycket eftertraktad bil vilket har gjort att den är mycket sällsynt på marknaden. Jag har försökt få tag på en och det har varit svårt. Jag fick napp på en i Holland, den var i mycket dåligt skick och de begärde över 200 000 kr. Jag tror att man får betala en bit över 300 000 kr för en i bra skick” säger Ingemar Bjerkborn som nu håller på och färdigställer sin MGA 57:a för att anmäla sig till Mille Miglia 2021.

MGB

MGB introducerades 1962 på den årliga bilsalongen i London och var nu en tydlig BMC-produkt. Den hade en kaross som var en monocoque-konstruktion, d v s självbärande, som gav större utrymme för passagerarna. MGB GT introducerades på Earls Court Motor Show 1965. Pininfarina i Italien stod för MGB GT:s design med den nya datorstödda designtekniken. Motorn var BMC:s B-motor som satt i MGA men nu upptagen till 1 798 cc. För att möta nya säkerhetskrav i USA kom nya stötfångare i gummi 1975 på MGB och MGB GT.

Vid Abingdon har över en halv miljon MGB och MGB GT tillverkats vilket gör den till den mest sålda MG:n genom tider-



Don Hayter.



MGB och MG Midget i fabriken i Abingdon på 60-talet.

a framgångar för BMC!

Text & bildanskaffning: Gert Assermark

na. Dessutom har MGC och MGC GT samt MGB GT V8, som har mer kraftfulla motorer, tillverkats där.

”Att tävla med MGB är trevligt eftersom många har ägt eller på något sätt har en koppling till märket vilket ger trevliga pratstunder i depån. Att man sedan blir varse att det inte är den vassaste bilen på banan, det står jag ut med så länge man kör ifrån Porsche 911. Jag kör i klassen mellan 1 601 och 2 500 cc. Det är pålitliga bilar och tämligen billiga att köpa, men nu börjar priserna dra iväg” säger Jimmy Edvardsson.

Den engelska bilindustrin hade problem från 60-talet med ekonomiska svårigheter, strejker och omstruktureringar. Samtidigt kom det hårdare säkerhetskrav som också gällde för engelska sportbilar.

Den charmiga MG-fabriken startades i Abingdon 1929 och stängdes 1980. Den sista bilen som byggdes i Abingdon var en MGB. Få bilföretag har någonsin varit närmare kopplade till en specifik plats än MG i Abingdon.

Mazda Miatas historia började 1979 då den amerikanska motorskribenten Bob Hall kontaktade Kenichi på Yamamotos kontor i Hiroshima och föreslog honom att prova en Triumph Spitfire. Två år senare blev Bob Hall anställd på Mazda och 1989 presenterades Mazda Miata på Chicagosalongen. Mazda gjorde ingen hemlighet av att bilen var en produkt av sextiotalets engelska sportbilar som MGB, Triumph Spitfire, Austin Healey och Lotus Elan. Över en miljon Miator har hittills tillverkats.



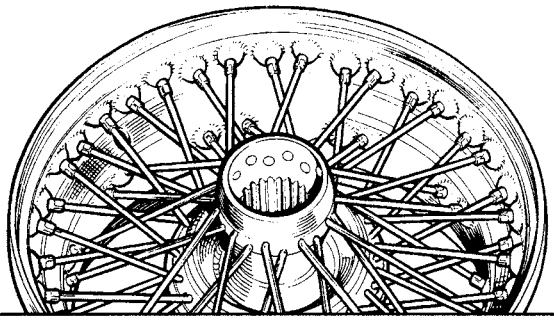
Den sista MG:n lämnar bandet i Abingdon 1980. Syd Enever i kostym till vänster.



Jimmy Edvardsson på Falkenbergsbanan 2019 Foto: Jimmy Norström



Ingemar Bjerkborns MGA -57, klar för Mille Miglia 2021. Foto: Ingemar Bjerkborn



EKERHJUL
SERVICE

Blästring • Riktning • Lackering • Splinesrenovering
Riktning av alum./plåtfälgar • Rengöring av kromfälgar
Utbytesfälgar • Montering/demontering av däck
Vi säljer även nya fälgar, se vår hemsida
BRÅLUNDEN 14, 167 74 BROMMA
Tel. 08-26 59 34, 070-422 23 44, www.ekerhjulservice.nu



Bromma
Bil & Båtinredningar
08-26 19 63
www.brommabilobatinredning.se



Reparationer och klädslar
i skinn och vinyl
Suffletter, mattor och innertak

EVANS®
WATERLESS ENGINE COOLANTS

INGET VATTEN
INGEN ÖVERHETTNING
INGEN KORROSION
INGET TRYCK
INGA PROBLEM





Svensk generalagent och distributör
www.evanscoolants.se
Epost: **info@evanscoolants.se** • Tel: **+46 73 8974157**

South Centre

Gavnö Classic

Text: Hans-Åke Nilsson
Foto: Tommy Hadrys

Äntligen fick vi chansen att sparka lite däck. Det årligen återkommande Gavnö Classic utanför Nestved i Danmark hade fått tillstånd att arrangera årets träff. Lite senarelagd men ändå.

Vi, d v s jag, Gunilla, Max, Titti, Tommy Hadrys och hans son Mattias, beslöt oss för en långhelg i Danmark. Bron över på lördagsförmiddagen. Köge Gamle Landevej ner och sen en härlig lunch i Köge. Efter detta en avstickare in till Ringsted och deras internationella outlet. Visst behövde vi något onödigt till bra pris!

Efter detta en knapp mil söderut för övernattning på Sörups Herrgård. Lite förtäring utanför rummen innan en superb middag och en god natts sömn.

Tidig frukost och avfärd till Gavnös underbara slottspark. Har sagt det innan, men planlägg ett besök här! Som vanligt hundratals bilar varav ca ett 50 tal MG utspridda med gott om utrymme. Tiden går fort, och vid fyra drog vi vidare till Rödvig Kro & Badehotel. En liten pärla på östra sidan söder om Köge.

Alla på glatt humör. Bilarna gick klanderfritt och mycket tillrop på vägen. Den helgen kändes livet extra rättvist!

Och förresten. Glöm inte att MG fyller 90 år den 12:e oktober.



Bilar och besättningar i avslappnat tillstånd.



Lunch i Köge.



Gavnö slott.

Middle North Centre

A very strange season

- är snart förbi….

Sommaren 2020 har inte varit lik någon annan då vi i likhet med många andra verksamheter varit tvungna att ställa in alla våra planerade aktiviteter. Jag hoppas ändå att du på egen hand har kunnat göra många turer med MG:n och besökt intressanta mål! Kanske har du något att berätta som du kan dela med dig av? Skriv i så fall en kort berättelse och skicka den till mig eller till Bulletinens redaktör Tommy Lyngborn!

Jag hade så klart hoppats att Corona-pandemin skulle klinga av till hösten och att vi då skulle kunna genomföra några av våra evenemang, men dessvärre blev det inte så varför vi nu tvingas ställa in höstens pubträffar och även vårt traditionella julkaffe i december. Vi får helt enkelt blicka fram mot nästa år och hoppas att det blir ett normalt år!

Den 12:e oktober fyller vår engelska moderklubb 90 år! Alla de europeiska MG-klubbarna uppmanas därför att uppmärksamma detta söndagen den 11 oktober. Det är ju inte riktigt säsong då, och den rådande pandemin gör det svårt att arrangera en träff, men om vädret tillåter vi kan ju alltid köra en tur med våra MG så att vi syns i trafiken och på så sätt firar jubilaren! Ta gärna några bilder från den dagen om du ger dig ut med MG:n – dessa kan vi sedan både publicera i Bulletinen och skicka till England!

Planeringsarbetet för 2021 påbörjas nu under hösten (jag är trots allt optimist), men mer om detta i kommande nummer av Bulletinen! Meddela mig gärna om du har något förslag eller idé till aktivitet inför nästa år!

Som medlem i Middle North Centre är du registrerad i centrets e-postllista som används för att påminna om aktiviteter och för att snabbt kunna meddela eventuella förändringar. Om du inte får dessa e-postmeddelanden, v.g. meddela mig detta på adressen www.middle-north-centre.se! Om du av någon anledning inte vill vara med på e-postlistan, meddela mig detta så stryker jag dig.

Glöm inte att meddela klubben om du byter e-postadress och/eller postadress! Flera e-post- och Bulletinenutskick kommer i retur p.g.a. okänd eller felaktig adress.

På klubbens hemsida www.mgcc.se uppdateras aktivitetslistan efterhand som nya aktiviteter kommer till eller ändringar sker.

Med tillönskan om en frisk och skön höst!

/Christer Farneman

South East Centre

Liten rapport från South East – sommarhändelser

Brist på fastlagt program blev det i sommar upp till enskilda, påhittiga medlemmar att ordna små turer med inbjudna vänner, och tack och lov så finns det sådana påhittiga i centret. Man har gjort så att när vädret verkat bli bra så togs det kontakt med några kompisar i närområdet, sådär 6-8 st, och beordrade dessa att packa sin kaffekorg. Sedan åkte man till olika platser där det kanske fanns något att titta på, eller bara att det var ett bra ställe att fika på.

Vi har i Motala i och för sig också haft mer långväga besök, vår nya styrelsemedlem Anette Årstedt med make besökte Motala Motormuseum då de var ute på långtur, deras hemvist är ju annars Varberg.

Medlemmar från Norrköping, Linköping, Mjölby, Borensberg och Motala vet vi har hittat på utflykter i närområdet, kanske har det förekommit även i andra delar i centret. På det här viset, har vi kunnat åka, och träffats i små grupper utomhus, trots den jäkla Coronan.

Det har även varit med några som åkt annat än MG, som Standard 8, Saab, Rolls-Royce, Rover och Triumph t.ex. Det har varit utflykter till Södra Vi-trakten, Östra Skrukeby, Borkhult, och trots inställt BMM i Hjo var några där på eget litet rally. Vikbolandet med besök på strutsfarmen och Ombergstur med fika i Borghamn, två gånger har Skedevi gård fått besök vid sin fina grillplats. Västanviks gästhamn blev ett bra lunchställe, liksom en kaffepaus i en sommarstuga i det vackra Öjebro.

Vi rastade vid den fina rastplatsen vid Motala Ström utanför Borensberg efter en tur runt i grannskapet, med besök på Cloettabutiken. En jättefin tur med en roadbook bestående enbart av foton, som så småningom ledde oss till den Ordellska parken där vi gick runt på frågesport och packade upp kaffekorgen. Kanske hinns det med något mer innan hösten slår till på allvar.

Centerrepresentanterna i South East är tacksamma för de initiativ som tagits av vännerna i centret, så vi har fått prata av oss med likasinnade och åka lite ihop, även om vi hoppas att alla ändå varit ute med bilarna på egen hand, framförallt i det fina augustivädret.

Vi hoppas ändå att säsongen varit uthärdlig, så vi ses igen framöver!

Centerrepresentanterna i South East



Den vackra insidan av Djursdala kyrka.



Gick ej att tanka på macken utanför Spångsholm, men den var fin att titta på. Telefonkiosken provade vi inte.

Några bilder från South East Centres utflykter i sommar.



Röda stallet i Hjo.



Avslutning på fin tur, på familjen Wass sommarstugeterass i Öjebro.



Blandad konfekt på parkeringen vid Djursdala.



Fika i den Ordellska parken.

Tankar från West Coast Centre September 2020

Text: Hansi Borgström
Foto: Inger Hultman Borgström

I skrivande stund är det riktigt höstrusk ute, men nästa vecka lovar bättre väder med sol och 20 grader. 2020 har varit ett mycket märkligt MG-år.

Vi har som bekant fått ställa in samtliga av klubbens arrangemang efter årsmötet i mars. Vi hade hoppats att vi skulle kunna köra igång igen efter sommaren, men så blev det inte heller.

Vad som har blivit av här i West Coast Centre är två picknickutflykter då vi med kort varsel och goda väderutsikter mailat ut om sådana på UBCC-listan. Eftersom var och en tagit med sig sin egen picknick och vi haft möjlighet att sprida ut oss har det funkat väl i enlighet med rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten. Vi har åkt hem till Irene och Göte i Jaguarklubben som har en stor tomt och en fantastiskt fin utsikt över Göteborgs skärgård. Det var riktigt roligt och trevligt att få träffa sina bilkompisar och åka en runda, fika och prata bil och allt annat.

Vi hoppas på ett normalt år igen 2021 och planerar utifrån det. Här i West Coast har vi hand om årsmötet i mars och SMGM på Stenungsbaden i juni, vilket är de stora händelserna, men planerar även för de vanliga träffarna.

Jag tycker synd om våra nya medlemmar som inte har fått möjligheten att träffa oss i centret, men det är inget vi kan göra något åt så vi får hoppas på bättre tider nästa år.

Vi i styrelsen, Bulletinens redaktionsgrupp och UBCC-kommittén har haft regelbundna webbmöten via Skype och Hangouts. Detta har varit ett trevligt och enkelt sätt att hålla kontakten och ventilera tankar, idéer och erfarenheter då vi alla sitter i samma båt.

I lördags var SVT här och filmade min MGC som kommer att vara med i en film, ”Mörtfors Tarzan”, som kommer att visas till Jul, och då kan vi även se Jan Ödmans TC i ”Vår tid är nu”. Kul att kunna leverera fina MG-bilar till SVT då de frågar efter det. Jag hade föreställt mig att de skulle komma i en Van och med en stor kamera och mikrofon med strumpa på, men de kom i en SAAB kombi och filmade med en mobil då de numera har god bildkvalité.

Ta hand om dig och din MG!

Hansi Borgström



På picknick hemma hos Irene och Göte i Jaguarklubben. Bäst att ta Jaggan då.



Hansi njuter av utsikten över Göteborgs skärgård.



Kul att komma ut och åka och snacka bil.



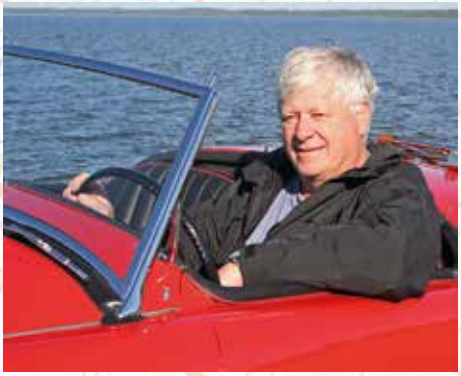
SVT filmar min MGC med mobilkamera.

Inbudan till träffar

PÅ GÅNG

**Håll dig uppdaterad genom att besöka hemsidan *www. mgcc.se*!
Du kan också ämna din e-mailadress till din Centrerepresentant
och bli kontinuerligt uppdaterad om nytillkomna evenemang.**

Några träffar eller andra aktiviteter har vi ju inte att presentera i dessa Covid 19-tider. Här nedan presenterar vi klubbens Centrerepresentanter med bild och kontaktuppgifter. Kontakta gärna din CR om du har något att dryfta, t ex tips på aktiviteter inför tiden efter Covid, förhoppningsvis nästa år.



BIG LAKES CENTRE
K G Lindblom, tel 0510-546 131



MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713



OCTAGON CENTRE
Bengt Eliasson, tel 0702-573 746



MIDDLE WEST CENTRE
Lennart Nordström, tel 070-204 68 46
Owe Andersson, tel 070-520 42 21



SOUTH CENTRE
Hans-Åke Nilsson, tel 0705-868 481
Max Jacobson, tel 0708-93 84 01



SOUTH EAST CENTRE
Gerry Gardelin, tel 0709-308 628
Håkan Wass, tel 0701-112 465



SUNNY COAST & LAKE CENTRE
Anders Bäcklund, tel 0491-833 51
Åke Ståhl, tel 0730-451 466



WEST COAST CENTRE
Hansi Borgström, tel 0705-485 203

DALECARLIA CENTRE
För tillfället vakant
Vid frågor kontakta
Ewa Brander, tel 0702-226 220

MIDDLE SOUTH CENTRE
För tillfället vakant
Vid frågor kontakta
Per de Faire, tel 0706-238 148

NORTH CENTRE
För tillfället vakant
Vid frågor kontakta
Anders Ericsson, tel 0705-764 914

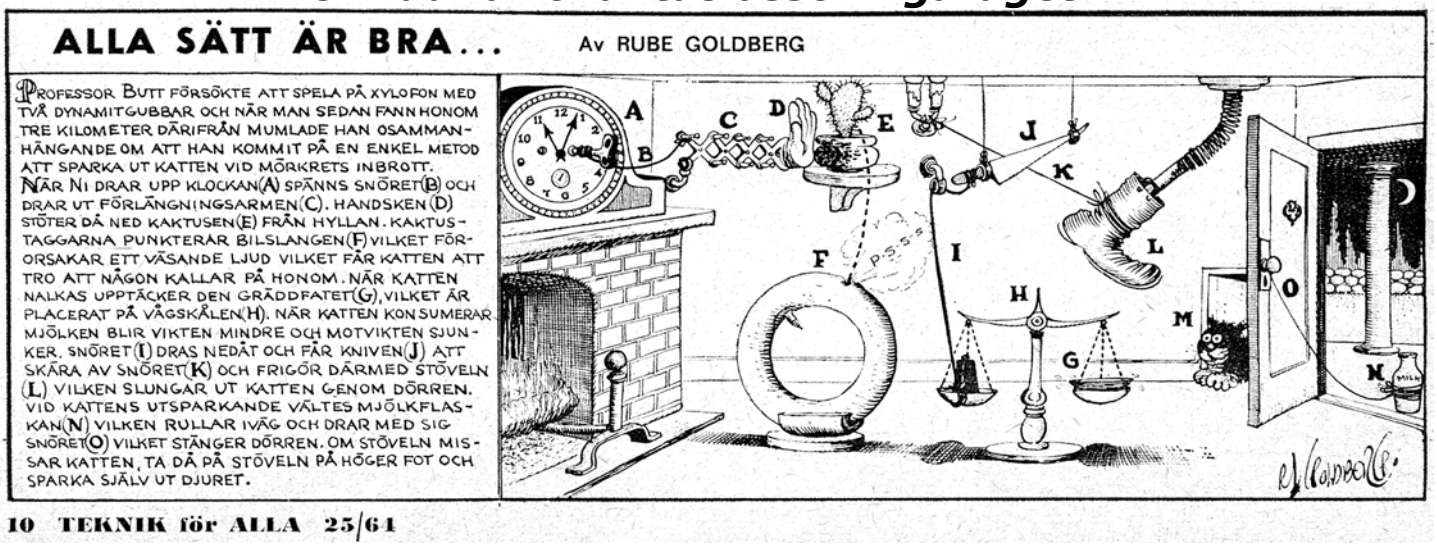
Till Salu: MGA 1600 Mkl 1960
På grund av min makes bortgång säljer jag nu vår fina MGA som vi haft mycket glädje av i fyra år. Bilen är mycket fin och påkostad. Välrenoverad motor, växellåda, fram- och bakvagn samt nya ekerfälgar, vingmuttrar och däck när vi köpte den. Allt krom, alla beslag och emblem var nya liksom stötfångarna. Lacken var ny också. Säkerhetsbälten monterade. Skivbromsar fram. En mycket fin MGA som går utan anmärkning.
Besiktigad för alltid. Säljes med stor saknad. Pris: 250 000.
Meta Lewander, Tullinge
Tfn: 070-4331464
E-post: meta.lewander@telia.com



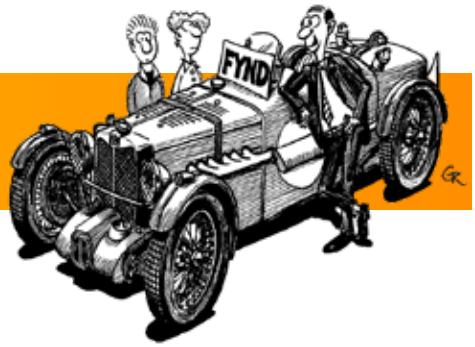




Om du får oväntat besök i garaget...



MG MARKET

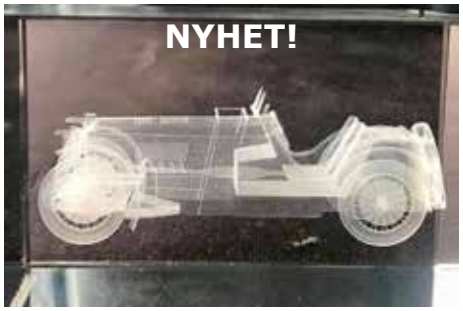


Till salu: Prydnadsbilar till jul
Små glasblock 90mm x 50mm x 50mm med MGTC, MGTD, MGA och MGB i fin detaljerad genomskärning.
Säljes per styck till pris av 695 kr plus frakt, vid köp av två 620 kr/st plus frakt.
Gå samman och få bättre pris på begäran!
Nytt på väg in är MGPA och MGBGT i fin detaljerad genomskärning. Belysning ingår inte, men kan skaffas.
Max Jacobson, Svedala
Tel: 0708-93 84 01
E-post: max.b.jacobson@telia.com



Till Salu: Delar till Wolseley 444/MG xpg
Jag har nu sålt min TD men har lite reservdelar kvar.
Motorblock 500:-
Topplock 500:-
Vipparmsbrygga 400:-
Vevaxel 5 000:-
Oljepump 500:-
Kamaxel med drev och kedja 300:-
Koppling 400:-
Kopplingskåpa 300:-
Vevstakar 4 st. 1 500:-
Leo Tatti, Vallentuna
Tfn: 070-729 60 96





Säljes/bortskänkes:
Samling av biltidningen Automobil 1982-2011, ca: 300 tidningar. Rädda dem innan de åker till pappersåtervinningen.
Torbjörn Lilja, Mjölby
Tfn: 070-7247962, 0142-10772
E-post: thorbjorn.lilja@mgcc.se



Klubbinformation

MG CAR CLUB SWEDEN
Box 6
195 21 Märsta
E-post: info@mgcc.se
Klubbens hemsida: www.mgcc.se
Bankgiro 5029-0923

The M.G. Car Club of Sweden bildades 1952 med namnet Stockholms M.G.-Klubb och är landets äldsta aktiva bilmärkesklubb med idag över 2 000 medlemmar spridda över hela landet såväl som utomlands.
MG Car Club Sweden är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet.

Medlemsavgifter i MG Car Club Sweden 2020
Huvudmedlem: 385 Kr
Familjemedlem: 60 Kr
E-medlem: 290 Kr

@MGCCSweden

KLUBBFUNKTIONÄRER

KLUBBENS STYRELSE

Ordförande
Ewa Brander
tel 0702-226 220
ewa.brander@mgcc.se



Vice ordförande
P-O Nigrell
tel 0768-595 614
per-ove.nigrell@mgcc.se



Sekreterare
Max Jacobson
tel 0708-938 401
max.jacobson@mgcc.se



Kassör
Anders Ericsson
tel 0705-764 914
anders.ericsson@mgcc.se



Ledamot
Hansi Borgström
tel 0705-485 203
hansi.borgstrom@mgcc.se



Ledamot
Christer Farneman
tel 0705-938 713
christer.farneman@mgcc.se



Ledamot
Per de Faire
tel 0706-238 148
per.de.faire@mgcc.se



Ledamot
Anette Årstedt
tel 0705-785 692
anette.arstedt@mgcc.se



VALBEREDNING
Gunnar Ahlqvist (sammank.)
070-764 53 00
valberedning@mgcc.se
Knut Tersmeden
knut@tersmeden.com
Steven Muskantor
fam.muskantor@telia.com

REVISORER
Annica Raap (sammankallande)
070-6302656***annika.raap@tele2.se***
Lars-Erik Vesterlund
Kjell-Arne Stamvall (suppleant)

MGCC MEDIA
Hansi Borgström
hansi.borgström@mgcc.se
Tommy Lyngborn
tommy.lyngborn@mgcc.se

ANSVARIG FÖR HEMSIDAN
P-O Nigrell
per-ove.nigrell@mgcc.se

REDAKTÖR FÖR HEMSIDAN
För närvarande vakant.

WEBMASTER
Carola Pettersson
webmaster@mgcc.se

MEDLEMSREGISTER
Christer Farneman
christer.farneman@mgcc.se

FÖRETAGSANNONSER
Hansi Borgström
hansi.borgström@mgcc.se

FACEBOOKANSVARIG
Ewa Brander
ewa.brander@mgcc.se

REGALIA
Anders Ericsson
anders.ericsson@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR
Försäkringskommitté MHRF
Anders Bäcklund, kontaktperson
anders.backlund@mgcc.se
tel 073986 66 95
Bengt Sedell
bengt.sedell@mgcc.se
tel 0706-402 711

HISTORISKA KOMMITTÉN
Anders Bäcklund
anders.backlund@mgcc.se

MILJÖKOMMITTÉN
Mats Månsson
mats.mansson@mgcc.se

EUROPASAMORDNARE
Ewa Brander
tel 0702-226 220
ewa.brander@mgcc.se

MGCC RENOVERINGSSTIPENDIUM
För att underlätta för yngre medlemmar att göra en renovering av en MG så har klubben ett stipendium att söka. Mer information och regler finns på medlemssidorna på hemsidan:
www.mgcc.se

BULLETINENS REDAKTIONSGRUPP
Bo Adolfsson, Hansi Borgström, Per de Faire, Tommy Lyngborn & Lennart Nordström

ADRESSÄNDRING
Ny adress, telefon eller förändrat bilinnehav meddelar du på klubbens adress eller via hemsidan. Gå in under medlemssidorna/medlems- eller bilregistret och gör dina ändringar samt klicka på sänd.

För Information om evenemang, kontakta din Centrerepresentant
Centre koordinator: Per de Farie

South Centre
Max Jacobson, Svedala
tel 0708-938 401
Hans-Åke Nilsson, Limhamn
tel 0705-868 481
south-centre@mgcc.se

Sunny Coast & Islands Centre
Anders Bäcklund, Oskarshamn
tel 0739-866 695
Åke Ståhl
tel 0730-451 466
sunny-coast-islands-centre@mgcc.se

West Coast Centre
Hansi Borgström, Onsala
tel 0705-485 203
west-coast-centre@mgcc.se

Big Lakes Centre
K G Lindblom
tel 0705-466 131
big-lakes-centre@mgcc.se

Octagon Centre
Bengt Eliasson, Filipstad
tel 0702-573 746
octagon-centre@mgcc.se

South East Centre
Håkan Wass, Mjölby
tel 0701-112 465
Gerry Gardelin, Motala
tel 0709-308 628
south-east-centre@mgcc.se

Middle West Centre
Lennart Nordström, Örebro
tel 070-204 68 46
Owe Andersson, Örebro
tel 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

Middle South Centre
För tillfället vakant.
Vid frågor, ***per.de.faire@mgcc.se***

Middle North Centre
Christer Farneman, Täby
tel 0705-938 713
middle-north-centre@mgcc.se

Dalecarlia Centre
För tillfället vakant.
Vid frågor, ***ewa.brander@mgcc.se***

North Centre
För tillfället vakant.
Vid frågor; ***anders.ericsson@mgcc.se***

Vintagemodeller
Lars Rivert
tel 08-648 02 19
vintage@mgcc.se



MMM
Sven Ordell
tel 0141-217 175
triple-m@mgcc.se



S, V, W
Mats Månsson
tel 08-768 39 65
va@mgcc.se



Y-typer
Jack Valentin
tel 0708-589 450
ya@mgcc.se



T-typer
Jan Levenstam
tel 08-361 832
midget@mgcc.se



Magnette ZA & ZB
Göran Jonsson
tel 031-823 878
za-zb@mgcc.se



1100, 1300
Jan Stenwall
tel 0340-855 66
1100-1300@mgcc.se



MGA
K-G Lindblom
tel 0705-466 131
mga@mgcc.se



Midget
Jan Levenstam
tel 08-361 832
midget@mgcc.se



MGB
Ulf Edström
0707-946634
mgb@mgcc.se



MGC
Torbjörn Lilja
tel 0142-107 72
mgc@mgcc.se



MGB V8
Mats Månsson
tel 08-768 39 65
v8@mgcc.se



RV8
Steven Muskantor
031-282 676
rv8@mgcc.se



MGF och senare modeller
Kjell Johansson
sms till: 070-346 68 09 eller
modern@mgcc.se



Är medlemstidskrift för MG Car Club Sweden och utkommer med 6 nummer per år.
Redaktör och layout: Tommy Lyngborn
Korrekturläsning: Bo Adolfsson
Ansvarig utgivare: Hansi Borgström
Tryck: Exaktacrative, Hässlehom
ISSN 1652-4055

MATERIAL TILL MG BULLETINEN
Alla bidrag till MG-Bulletinen är välkomna. Bilder och text tas helst emot digitalt. Digitala bör helst ha en storlek på 500 kB eller mer för att bli bra i tryck. Pappersbilder och dia går också bra. Om du vill ha tillbaka ditt inskickade material, bifoga svarsporto!
Skriv text till bilderna, det underlättar!
Textmaterial vill vi helst ha i Wordformat. Text på papper endast i yttersta undantagsfall.
E-postadressen är: ***mgbulletinen@mgcc.se***
Postadressen till redaktören är:
Tommy Lyngborn
Tylögränd 6
121 56 Johanneshov
Bidrag via SMS ignoreras.
Har du frågor, ring på: 0708-700 454

Privatannonser för medlemmar
Skriv alltid både för- och efternamn samt telefonnummer i din annons, och gärna e-postadress. Postadress publiceras endast om så uttryckligen önskas. Bulletinen ansvarar ej för riktigheten i annonserna.
MG Car Club of Sweden tar inte ansvar för medlemmarnas affärstransaktioner. Redaktionen förbehåller sig rätten att stryka i annonsmaterial.
Annonser under Köp, Byt och Sälj är gratis för medlemmar.
Skicka din annons till redaktören!
Du kan också annonsera på klubbens hemsida: www.mgcc.se.
Du bör helst sätta in din annons själv på klubbens hemsida. I andra hand skickar du annonsen till: ***webannonser@mgcc.se***

Företagsannonser
Annonspriser för företagsannonsering:

- 1 spalt	200:-
- 2 spalt	400:-
- Halvsida	700:-
- Helsida	1200:-
- Baksida i färg	2500:-

För andra alternativ, eller del i utskick, begär offert.

Utgivningsplan för 2020, se sid 2!

Eftertryck utan tillstånd förbjudes. Redaktionen förbehåller sig rätten att använda och publicera inskickat material både på klubbens hemsida och i Bulletinen. Artikelförfattarna ansvarar själva för riktigheten i artiklarnas innehåll samt att tillstånd finns för publicering av inskickade bilder. Redaktionen förbehåller sig också rätten till viss redigering av erhållna bidrag. Åsikter och synpunkter som framförs i artiklar och insändare delas inte nödvändigtvis av redaktionen eller klubbens styrelse.

POSTTIDNING B
SVERIGE

The MG Car Club of Sweden
Box 6
195 21 Märsta
Sweden



#510891
POLERMASKIN 1050W, INKLUSIVE VÄGGFÄSTE
1.389 KR
Polermaskin med högt vridmoment, ergonomisk design och vikt på endast 2,8 kg. Maskinen har soft start-funktion och variabel hastighet mellan 1100-3300 varv/min. i 6 st steg utan förlust av vridmoment vid lägre varvtal. Regummerad nos för bättre grepp. Elkabel längd 3 m. Levereras med sidohandtag och väggfäste för förvaring. Polersvampar medföljer ej.

KAMPANJ



4.999 KR
7.450 KR

#511083
VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR
Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.



7.795 KR

#86810
KOMPRESSOR, 5,5 HK, 180 L
Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Kompressorblock med gjutjärnscylindrar för tyst gång och lång driftstid. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckvakt

NYHET



1.490 KR

#512798
ÅNGTVÄTT, 2000 W
Kraftfull ångtvätt som effektivt tar bort ingrodd smuts från bilens in- och exteriör skonsamt utan någon risk för skada. Den fantastiska egenskapen ånga har är att inga kemikalier är nödvändiga, vilket är både skonsamt för bilen och miljön.



39.500 KR

#511754
SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG
Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. 4 st lyftkuddar ingår!



2.999 KR

#497931
BLÄSTERSKÅP, 220 LITER
Golvmodell levereras komplett med handskar, innerbelysning, arbetsbord, blästerpistol och 5 st. skyddsfilmer för siktrutan.



23.900 KR
26.738 KR

#85268
PARKERINGSLYFT, FYRPELARE
Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasten. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppkar för att skydda bilen under. Behöver inte skruvas fast i golvet.

NYHET



2.495 KR

#511962
BÄNKPOLERMASKIN, 750W
Bänkpolermaskin för verkstad och industri med kraftig 750W induktionsmotor. Polermaskinen levereras med 2 st 250x20x20 mm.

KAMPANJ



2.999 KR
4.113 KR

#510421
KOMPRESSORPAKET
Kompressor inklusive tryckluftsslang, blåspistol och mutterdragare med hylsor till paketpris! Perfekt för pumpning av däck och bollar, däckbyte, blåsrengöring eller till spikpistolen vid renovering.



3.595 KR
4.476 KR

#495863
VERKTYGSVAGN OCH LÅDA
Spara plats med den här verktygsvagnen! Både topplåda och vagn till lägre pris än vad bara en vagn kostar normalt.



3.995 KR
5.385 KR

#513169
SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L
Paket med oscillerande enhandsslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhandsslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor. Stop-funktionen förlänger även motorns livslängd eftersom inte lika mycket skadligt damm tränger in.



16.900 KR

#510425
TVÅPELARLYFT, 4-TON
Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

www.verktygsboden.se
Verktygsboden

KUNDTJÄNST
info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS
Källbäcksrydsgatan 1
Mån-Fre 07-18, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN