CAR CLUB MG SWEDEN

Bulletinen

MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN 1 - 2022

1952 70 2022



Innehåll nr 1-2022

Sid 3	Styrelsen har ordet, Per-Ove Nigrell
Sid 4-5	Inbjudan till SMGM 2022
Sid 6-9	Vi som varit med länge, Sven Erik bloMGren
Sid 10-11	MGCC SE 70 år, Gunnar Ahlqvist
Sid 12-13	Problem med tomgången på din MG, Gunnar Eriksson
Sid 14-17	MG och reklamen, Per Börje Elg
Sid 18	MG Bulletin för 50 år sedan
Sid 19	Presentation av ny medlem, Lena Björkén
Sid 20-21	Hur går det med Lisas renovering, Lisa Spathon
Sid 22-24	Min MGB, Lasse Juhlin
Sid 25	MG åter vinnare, fick pris av Teknikens Värld
Sid 26-27	Cotswold Trial 2021, Peter Kumlin & Colin Murrell
Sid 28-29	Mittbild
Sid 30-31	Bok- och tidningspresentationer, Per de Faire
Sid 32	Bilhistoria i Malaga, Hansi Borgström
Sid 33	Kvinnor kör bättre än män, Tommy Lyngborn
Sid 34	Annons MHRF
Sid 35	Notiser
Sid 36	I garaget, Ulf Edström
Sid 37	Annonser
Sid 38	MG flyttar in på ”fina gatan”, Hansi Borgström
Sid 39	MG på eCar Expo, Hansi Borgström
Sid 40-41	Utflykt till vackra Ulricehamn, Dan Svensson
Sid 42	MG 1100 och MG 1300, Dan Svensson
Sid 43-47	Rapporter från centren
Sid 48-51	På gång, inbjudan till träffar
Sid 52-53	MG Market
Sid 54-55	Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

1796	Huber	Marcus	Stockholm	MGA 1500 Roadster -57	PCB 132
6890	Wahnström	Ulf	Bua	MGB Tourer -79,	TXT 859
6891	Guldbrand	Gert	Kållered	MGB Tourer -65	GJL 614
6892	Erlandsson	Anette	Halmstad	MG TF 1500 -55	GKZ 855
6893	Bäckstrand	Morgan	Skänninge		
6894	Nord	Jan	Sandviken	MGB Tourer -64	DFT 330
6895	Björkén	Lena	Kimstad	MG TF -05,	EXD 346
6896	Forslund	Olle	Vintrosa	MG Magnette ZB Varitone -58	ADU 603
6897	Tollgerdt	Johan	Limhamn	MG Midget -61	BFS 683
6898	Månsson	Pär	Kristianstad	MGC Tourer -68	EUH 488
6899	Karlsson	Anders	Höllviken	MGB Tourer -62	PAZ 102
6900	Mossberg	Jan	Trångsund	MGF -99,	BEY 225
6901	Sennerup	Mårten	Lidingö	MGC GT -68	LBM 664
6902	Gredegård	Bengt	Jönköping	MGB GT -78	BEB 196
6903	Andersson	Jonas	Anderstorp		
6904	Björk	Viveka	Täby	MGB Tourer -64	EEK 744
6905	Björkman	Inger	Staffanstorp		
6906	Bonning	Nils	Falsterbo	MGA 1600 Mk II -61	EAB 293
6907	Nilsson	Lars-Gustaf	Tvååker	MGB Tourer -66	AHC 338

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2022

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
2	18/3	v 14	April
3	20/5	v 23	Juni
4	15/7	v 32	Augusti
5	16/9	v 41	Oktober
6	18/11	v 49	December,

Omslag: MGB Tourer 1976
Ägare & foto: Lasse Juhlin, Stocksund

Trycksak
3041 0417

MG Car Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Tryck:
exaktacreative
EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ

From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Hej alla MG-vänner!

Äntligen Bulletinen nr 1, och vi ser förstås fram mot ännu ett **Gott Nytt MG-År!**

2021 fortsatte pandemin att sätta stopp för våra klubbevenemang, dock lättade det något under sensommaren. Även om det just nu i början av 2022 fortfarande är mycket begränsningar, hoppas vi och planerar för att vi kan ses på klubbträffar till våren och sommaren.

2022 firar vi att klubben fyller 70 år!

Att det nu är 70 år sedan klubben startades är imponerande, och det är roligt att det sammanfaller med att MG som bilmärke åter kan köpas i Sverige. Det vore intressant att kunna vara med om ytterligare 70 år och se hur klubben ser ut då.

Det är ett antal MG-modeller som har jubileum 2022: J2 90 år, YA 75 år, YB 70 år, MGB 60 år, 1100 60 år, MGC 55 år, MG RV8 30 år och, yngst i sällskapet, MG*TF* som fyller 20 år.

Så det finns anledningar att fira och träffas på vägarna och på evenemang. I år arrangeras vårt nationella MG-event, SMGM, av Sunny Coast & Islands Centre med Anders Bäcklund och Åke Ståhl i spetsen, och det är första gången evenemanget anordnas på Gotland. SMGM hålls helgen 17-19 juni, och inbjudan och information finns i detta nummer av Bulletinen.

En trevlig nyhet är att klubben har startat ett nytt samarbete vad gäller klubbregalia, och en ny webbshop, med nytt innehåll avseende framförallt kläder, kommer att öppna på hemsidan under våren, så håll utkik.

De lokala MG-träffarna är stommen i klubbens aktiviteter, och alla Centrerepresentanter håller på för fullt att planera årets träffar. Som vanligt finns informationen i Bulletinen, på klubbens hemsida, mgcc.se, och på Facebook. Alla Centrerepresentanter har maillistor där de skickar ut information, så anmäl er till de Centre som ni är intresserade av för att alltid kunna vara uppdaterade om vad som händer.

Årsmötet kommer även 2022 att hållas helt digitalt med anledning av pandemin. Även om det verkligen skulle varit roligt att träffas på plats, så innebär ju ett digitalt möte att det är mer tillgängligt för alla, oavsett var man bor. Information om årsmötet finns med i detta nummer av Bulletinen, och anmälan till årsmötet görs till Max Jacobson (***max.jacobson@mgcc.se***).

För egen del har det första året som ordförande varit roligt och intressant, även om det varit trist att inte kunna träffas fysiskt. Klubben har totalt drygt 40 funktionärer, och jag vill passa på att tacka alla för det arbete som görs och som är grunden till att klubben fungerar.

Njut nu av vår fina klubbtidning och se fram emot trevliga träffar och roliga vägar när det så småningom blir varmare.

8-kantiga hälsningar

/P-O



MG J2 fyller 90



och MG YA 75 år i år.

SMGM 2022

Välkommen till Gotland!

17 – 19 juni







Sunny Coast and Islands Centre har nöjet att bjuda in till SMGM på Tofta Strandbad

Tofta ligger cirka 20 minuters bilfärd söder om Visby Det är lika långt till Fårö i norr som till Hoburgen i söder.
Pensionatet ligger 50 meter från den populära stranden i Tofta där solnedgångarna är magiska.
Eftersom klubben i år fyller 70 år kommer vi att uppmärksamma detta lite extra.
Vi samlas på fredagen och umgås och äter en buffé mot kvällningen.
På lördagen kör vi en ”rallyrunda” som är uppdelad i två halvor. Vi delar upp oss i två grupper och kör varsin halva och sedan ses vi på mitten och äter lunch. Därefter byter vi runda och tar oss tillbaka till hotellet.
Vi avslutar dagen med en jubileumsmiddag som består av en trerätters meny med gotländsk anknytning. Vi uppmanar er att beställa vinpaketet, prisvärt och anpassat för en snabb och smidig hantering vid middagen!
På söndagen har vi ett spännande program, en resa i Valdemar Atterdags fotspår under ledning av Mikael Qviberg.
Denna tur är lagd så att det finns gott om tid för att hinna med en lunch i Visby och sedan med färjorna till Nynäshamn och Oskarshamn som båda går vid 16-tiden, såvida ni inte vill stanna kvar längre på Gotland.
Hotellet vi bor på erbjuder oss att stanna kvar längre/komma tidigare till samma pris som under SMGM.

Anmälan till SMGM 2022

Program:

Fredag kväll: Ankomst. Drop-in buffé i restaurangen klockan 19.00 – 21.00, kallskuret mm, lättöl samt kaffe med tilltugg.

Lördag: Frukostbuffé, enkel lunch samt 3-rätters middag med gotländsk touch, inklusive välkomstdrink, klockan 19.00. Köp gärna till vinpaketet! Rallyrunda under dagen. Vandringspriser och andra förtjänsttecken delas ut vid middagen.

Söndag: Frukostbuffé samt utflykt i Valdermar Atterdags fotspår. Därefter hemfärd.

Kostnader: Pris för drop-in buffé + lunch + middag (295+115+615) = 1.030 kr/person.
Vinpaket: ett glas till förrätten och två glas till varmrätten på lördagen, 275 kr/person.

Boende:

Alt 1: Dubbelrum 17-19 juni, 2 440 kr för två personer. Övernattning inklusive frukostbuffé.

Alt 2: Samma som ovan fast enkelrum, 1 690 kr.

Extra nätter före och efter SMGM kan bokas och ni får då samma pris för dessa nätter på Strandpensionatet.

Du bokar ditt boendealternativ och eventuellt vinpaket direkt till Tofta Strandpensionat på: 0498-29 70 60 eller *info@toftastrand.se*

Färjan till Gotland körs av Destination Gotland. Vi har ett specialpris för evenemanget. Biljetter beställs direkt av Destination Gotland. Bokningsrutin och kod får du när du anmält dig. Erbjudandet gäller 13/6 tom 23/6.

Du anmäler dig via mail till Anders Bäcklund senast 1:a maj. Vi bekräftar din anmälan via mail. Tänk på att det är midsommar helgen efter vårt event och att det därför kan vara bra att vara ute i god tid med bokning av färjeresan. Var ute i god tid även med din anmälan! Vänta dock med att betala in anmälningsavgiften till slutet av april då vi vet hur läget med pandemin är.
Anmälningsavgiften är 500 kr/ekipage och sätts in på konto i Swedbank clearingnummer: *81695* kontonummer: *13 642 0536* eller Swisha till *0739-866 695*, glöm inte att ange avsändare!
Maila din anmälan till ***anders.backlund@mgcc.se***
Där uppger du: Förarens namn och eventuell Co-drivers namn, MG-modell, årsmodell, registreringsnummer, mobilnummer och mailadress. Meddela även om ni åker med på söndagens utflykt och ev. matallergier.

Varmt välkomna till årets MG-höjdpunkt önskar
Sunny Coast and Islands Centre
Frågor/oklarheter ring Anders Bäcklund tfn: 0739-866 695

Vi som varit med länge

Vår MG-resa

DEL 1

Text & foto: #10 Sven Erik bloMGren

Det händer rätt ofta att jag får frågan: ”Vad betyder **MG**?” Mitt svar blir att **MG** för min del står för tre viktiga saker: **M**ycken **G**alenskap, **M**ycken **G**lädje och **M**ycken **G**emenskap. Tre mycket viktiga förutsättningar för ett rikt liv.

En annan återkommande fråga är: ”Varför just **MG**, och när tändes detta intresse”? Den frågan kan jag ge ett exakt svar på. Det var på sommaren 1953 i Bollnäs när stans ledande motorprofil Rune Sköld körde Midnattssolsrallyt i en röd, ”supertrimmad” MG TD!

Jag var 13 år, med ögon stora som tenntallrikar, och sög i mig hela konceptet som en torrlagd ökenvandrare. ”Supertrimningen ” innebar tejpade lyktor, borttagna kofångare och navkapslar och, naturligtvis, vita skinnhuvor. Detta var för en arbetarunge en helt annan värld, så skild från vardagen och fullständigt ouppnåbar. En värld där Rune Sköld var Kungen, det yppersta man kunde bli. Därmed var ett frö planterat, ett frö som långt senare skulle explodera i ett ”Jag måste ha en **MG**”, och sen var det kört.

Det är alltså Rune som är orsaken till dessa rader. Han förde dessutom omedvetet in mig på ett annat engelskt märke 30 år senare, men det är som Kipling sa, en helt annan historia.

Intressant i sammanhanget kan vara att Runes bägge söner Peter och Thomas, några år yngre än jag, har ärvt sin fars motorintresse och är goda representanter för vår hobby bägge är också medlemmar i bl.a. MG-klubben

Hälsingland var då tätt befolkat med motorprofiler, förutom Rune Sköld en drös gubbar i Bollnäs, Ockelbo-Lundgren, Alfta-Bergström med våldsamma specialbyggen. Och i andra hörnet Waldemar Sterner i Färila med bl.a. Ferrari och Ulf Norinder från Kilafors med parhästen Joakim Bonnier som retade landsfiskal Stenborg-Pettersson till vansinne med några snabba vändor på stan medan vi ungar hejade och njöt. Förmodligen så satte det sina spår när vi kom i MC-åldern, att reta landsfiskalen alltså...

Den storögde gossen växte till sig enligt det etablerade mönstret med studier, jobb, Mercedes, äktenskap, P 1800, hus, nytt jobb, flytt till Stockholm, trerummare i Tensta och inget nätverk. Trist!

MG-explosionen kom efter en tids biltorka. Jag bara måste ha en **MG**, och då var det MGB som gällde. Tog en ledig eftermiddag från jobbet, lånade en Norton Dominator av en kollega och drog runt till stans bilhandlare i jakt efter en MGB. Inget bra köpläge med andra ord, bilhungrig och med fördunklat omdöme kan utgången bli vad som helst.

Jag hittade en välskött ljusblå MGB till rätt pris hos en säljare på Söder. ”Den tar jag”, sa jag och avtalade muntligt med säljaren att hämta bilen följande dag med pengar i fickan. Dagen därpå, kommunaltransport från Vällingby till söder, bara för att upptäcka att MG:n, den var såld och levererad till en annan kund! Där stod jag på Söder utan hemtransport, djupt besviken och med fickan full med pengar. Ny jakt som resulterade i – förmodligen – stans sopigaste MGB. Men en **MG** var det och en ny tid stundade.

Ny tid, nya frågor och nya utmaningar, hade aldrig tidigare kört en öppen bil. Tekniskt var det inte komplicerat, fräscha batterier och soppa i tanken så inga problem. Startade alltid och fungerade troget som en gammal häst.

För att komplettera bilden köpte jag till mor min en röd MG 1100 i gott skick. Först vägrade hon att köra en MG, det var ju en sportbil och det var farligt! Men snart nog blev det motsatsen, hon älskade sin MG och for fram som en furie däruppe i Dalom.



Sven Erik och Gun.

En fråga för min del var att jag aldrig hade kört en sportbil eller öppen bil tidigare. Men det måste finnas fler galningar än jag som åker **MG**, det måste finnas en klubb eller gängbildning som har samma frågor som jag har.

Även den frågan löste sig elegant av en händelse, som så mycket annat i denna



MG-återförsäljarna i Dalarna var tidigt ute. Gustav, vår bäste kung, var Cecils första kund.



Första MG:n, sista tjejen. Modellen blev sedemera fru bloMGren.



Andra MG:n och mammas enda MG.

berättelse som handlar om att det blev som det blev, av en händelse. Vi åkte förbi Ostermans marmorhallar vid Stureplan en dag och såg att det var någon form av sportbilsarrangemang på gång. Stannade, parkerade vid trottoarkanten – det kunde man göra då! Mycket riktigt. I utställningshallen fanns en hel hoper med spännande sportbilar, däribland några **MG**. En elegant herre var värd för **MG**-stallet, han såg så sympatisk ut att jag vågade ställa ett antal frågor om märket, bl.a. om han eventuellt kände till om det fanns någon sammanslutning av **MG**-ägare. Jo, därom kunde han ge besked, det fanns en relativt nystartad klubb vid namn Svenska MG-klubben med koppling till moderklubben i England.

Den sympatiske mannen var Björn-Eric Lindh, en av klubbens stöttepelare som blev min första kontakt med MG-klubben. Han skickade mig vidare till Carl Asp, en annan av portalfigurerna i klubben. Calle tog väl hand om oss, mig och min fästmö Gun, sedermera hustru. Hustrun, som fortfarande är en vacker kvinna, var då som 20-åring helt bedårande. Calle han förstod sig på att uppskatta skönhet, så Gun blev en av hans favoriter.

Calle blev för oss ”Pappa MG”, mentor, inspiratör och dörröppnare till klubben. Vi blev inbjudna till klubbens traditionella julfest på puben, där Calle presenterade oss och fick de övriga medlemmarna att resa sig upp och berätta om sig själva. Gissa om vi kände oss varmt välkomna, även om Gun kände sig lite udda som tjej. Då var inte klubben större än att festen kändes som en familjemiddag.

När vi sent omsider på kvällen lämnade festen var det många nya namn som snurrade runt i skallen, men det som snurrade mest var Lasse Rivert. Ytterligare ett av de tunga namnen i klubben och som blev min kunskapsbank med svar och lösningar på alla mina frågor och problem. Men vi förstod också under kvällen att det fanns en skiljelinje, en stark markering, mellan stel framaxel respektive separatfjädring, d.v.s. modellerna t.o.m. TC och fr.o.m. TD. TD, som dessutom inte hade ekerhjul utan plåtfälg med navkapsel, precis som en vanlig vardagsbil, oj, oj... Nu har dock den gränsen mjukats upp betydligt, men då var den djupt rotad.

Samma sak upprepas mer eller mindre vid varje modell- eller typförändring, som när de Italien-ritade 4-dörrars familjebilarna kom på 60-talet, eller mittmotorutrustade MGF:en. För att inte tala om dagens kinesiska elbilar med **MG**-märket



Calle Asp på promenad i sanden på Skagens udde.



Calles förtjusande fru Birgit.



Tre MG-profiler, fr v Åke Andersson, Tord Sommar och Janne Borgfelt.

i fronten! Utveckling och framsteg har alltid mötts av motstånd.

Vi fortsatte vår vandring genom presentationskorridoren, förstod hur klubben fungerade, inordnade oss i ledet och deltog i så många träffar och rallyn som vi hann med. Oförglömliga Skarpörallyt med målgång i Calles och Birgits sommarhus på Skarpö. Varm korv i massor, mer eller mindre sanningsenliga skrönor, panikrusning till sista färjan mot Vaxholm och hemfärd i ljuvligt augustimörker.

När tuppkammen växte tog vi på oss delar av Lucas memorial, en mörkerori-



Paret Rivert i gröngräset på SMGM i Gränna. På rätt sida om framaxelgränsen.

entering på Mälaröarna med mål hos oss. Vi hade lämnat Tensta och köpt hus på Ekerö så det passade utmärkt. 25-30 gamla, konstiga bilar på vår trånga gata blev garanterat en ny upplevelse för grannarna. Jag kanske blev en ny Calle Asp för ungarna på gatan, dom trivdes i vart fall i vårt garage.

Åter till Calle Asp som var ansvarig för dessa Mälarörallyn. 1998 var träffen inställd, men tre dagar före tänkt datum ringde Calle och meddelade att rallyt ändå skulle gå av stapeln. Kunde vi vara slutstation med något att stoppa i mun? Det blir max 12 pers!

Det blev lite trångt med tiden, dagen efter avseglade DFDS från Göteborg mot England och vi hade räknat med att följa med. Bokning och biljetter var betalt och klart och även det ”cottage” som vi hyrt. Beräknad avresa till Göteborg ca 06.00, men OK, 10-12 bekanta människor med förståelse för vår situation, inga problem, klart vi sa ja!

Dagen för rallyt, på väg in till stan och jobbet, sprack topplockspackningen på vår bil, en SAAB 99 med Triumphmotorn. Alla som skruvat med den motorn vet hur finurligt man fått ihop det med topp och block. Mina böner om hjälp på ett antal verkstäder mottogs med ett stort hån-

skratt: ”Byta topplockspackning på den motorn på en dag, glöm det och dra en annan saga”. Vad göra? Till England skulle vi. Jag tvingade in mig på en verkstad där jag var lite känd, lånade plats och verktyg och gjorde det själv.

På hemväg såg jag med fasa ett tjugotal MG-bilar och Calle i farten vid Drottningholms slott som var rallyts startpunkt. Svängde in och frågade Calle: ”Vad är detta??” Calle svarade, för en gångs skull lite generad: ”Förlåt, jag glömde berätta att det blir fler ”Ridå!!! Hem till hustrun som väntat 10-12 personer, citerade bonden Paavo: ”Blanda hälften bark i brödet”, ty det kommer 30 personer om en timme! Just då var Calles aktier billiga, men charmig, det var han, och förlåten blev han också.

När 30 pers lämnade oss strax efter midnatt återstod städning och disk efter hopen, sen några timmars orolig sömn. Men vi hann med båten som vi skulle, med minsta möjliga marginal.

Tiderna var gynnsamma, vår ekonomi blev stadigare så vi kunde byta upp oss till en nyare och betydligt bättre MGB, årsmodell -66. Kompletterad med hardtop och snökedjor – jag är förmodligen den enda i klubben som utrustat sin bil med kedjor, och så vitt jag vet ligger dom kvar i skuffen än.

Den bilen fick gå långt och mycket i vår ägo, runt om i landet, till grannländerna. Och naturligtvis till moderlandet England, det är väl närmast ett krav!

Efter en senare helrenovering och ny motor överlät vi den till Erik Kristiansen i Halmstad som sköter den som ett lindebarn. Jag återser henne lite nu och då och med en tår i ögat.

En morgon blev vi stående i morgonrusningen på Tranebergsbron, inte ovanligt, men denna gång brast det för mig: ”Nu flyttar jag, helst långt bort till något lugnt ställe där vi får tid med själva livet och inte bara trängsel och stress! ”Hustrun som är infödd stadsbo, född på lilla Essingen, sa oväntat ja, och ett år senare bodde vi i Älvdalen, och det gör vi än.

Ni är inte kloka, mässade alla vänner, du kommer aldrig att trivas som kommunaltjänsteman, tjänar knappt till hyran, och hustrun får aldrig ett jobb. Dessutom, ingen ägnar sig år gammelbilar uppe i norra Dalarna och framför allt inte **MG**! Så fel dom fick, ett tjänstemannajobb i en landsortskommun med fingrarna i alla syltburkar kan var attan så spännande, dock inte speciellt lönsamt.



Lotterivinst i Masrallyt 1984. Äkta dalahäst made in Älvdalen i Cream Crackers färger. Finns idag hemma hos paret Hammers i Halmstad.

Fortsättningen på Sven Eriks och Guns MG-resa och om deras liv i Dalarna kan du läsa om i nästa nummer av Bulletinen.



Vinterförvaring hos Tord Löfgren.

MG Car Club Sweden 70 år
1952 – 2022

Text: Gunnar Ahlqvist
Foto: Tommy Lyngborn

Med anledning av att klubben blev till för sjuttio år sedan finns det anledning att reflektera lite. Först och främst kan konstateras att det är en synnerligen vital sjuttioåring vi har att göra med. Även om Covid-pandemin begränsat de fysiska aktiviteterna under de två senaste åren har styrelsen och centrerepresentanterna (CR) arbetat idogt. MG Bulletinen har utkommit med sex nummer årligen och, trots brist på lokala evenemangsartiklar på sistone, har vi ändå fått se och läsa välmatade nummer med många intressanta inslag. Stort tack till vår eminente chefredaktör Tommy Lyngborn och BRG-gruppen som återuppstått. MG Bulletinen måste vara en av Sveriges bästa klubbtidningar inom fordonshobbyn!

Klubbens historia från den tidiga barndomen har sammanfattats i ett antal specialutgåvor av MG Bulletinen. De första 40 åren finns dokumenterade i ett ”Jubileumsnummer 1992” på 24 sidor. Även ”MG Bulletinen – Jubileumsnumret 2002”, då klubben fyllde 50 år, beskrev dessa år samt åren fram till och med 2002. För åren 2003-2016 finns en artikelserie som publicerades löpande i tidningen under 2017, och här följer en sammanfattning över de följande åren.

År 2017

Ett av styrelsens mål för 2017 innebar att ligga kvar på oförändrat medlemsantal. Det lyckades nästan. Resultatet blev minus 9 huvudmedlemmar, minus 8 familjemedlemmar och minus 1 e-medlem. Antalet medlemmar var vid årets slut 2 212, en minskning med 18 st. Antalet bilar i klubbens bilregister uppgick till 1 989 st. En ny medlemsmatrikel hade framtagits och distribuerats. Klubben fick under året ett elfte centre i och med tillkomsten av Middle West Centre med Örebro län som arbetsområde. De utnämnda CR heter Lennart Nordström och Owe Andersson. I South Centre kompletterar Hans-Åke Nilsson Max Jacobson som CR. Styrelsen hade åtta protokollförda möten.



Under SMGM 2017 besökte vi Målerås glasbruk.

Drygt 100 träffar, rallyn och möten genomfördes. Därvid har e-postbrev med inbjudningar och kallelser från respektive CR fått en alltmer betydande roll utöver hemsidan och Facebook i informationsflödet. SMGM anordnades av Sunny Coast & Lake Centre på vackra Stufvenäs Gästgiveri söder om Kalmar.

MG Bulletinen utkom under året med sex välmatade nummer. Under året hylladesMGB som fyllde 55 år och MGC som fyllde 50 år i en rad artiklar. En temaserie lanserades också under rubriken ”Medlem som ägt sin bil längst”. På eCar Expo i Nacka i november visade det finska företaget E-drive Retro upp en MGA som byggts om till eldrift.

Styrelsens sammansättning:

Ewa Brander, ordförande; Tord Persson, v.ordförande; Christer Farneman, sekreterare; Anders Ericsson, kassör samt Per de Faire, Jan Eneroth och P-O Nigrell som styrelseledamöter. Årsmötet genomfördes i Malmö 18 mars med 39 deltagande medlemmar.

År 2018

Årsmötet avhölls på Göteborgs Högre Samskola med 33 närvarande medlemmar under ledning av mötesordföranden Johan Leissner. Ledamoten Jan Eneroth hade undanbett sig omval och avgick ur styrelsen. Ett renoveringsstipendium instiftades vilket syftar till att stimulera ägare av gamla, okörbara MG bilar att börja renovera.

Styrelsen hade under året arbetat med översyn och utveckling av centreområdena, vilket bl.a. utmynnat i att landskapet Småland delats upp mellan Sunny Coast & Lake Centre och West Coast Centre. Under året genomförde man åtta protokollförda möten samt ett tvådagarsmöte med övriga funktionärer inom klubben. Även ett möte med modellrepresentanterna genomfördes.



SMGM 2018 gick av stapeln i Skåne. Vi besökte bl a bärnstensmuséet i Kämpinge.

Totalt antal medlemmar vid årets slut utgjorde 2 188 vilket innebär en minskning med 24.

MG Bulletinen utkom med sex nummer varvid årets födelsedagsmodell presenterades, nämligen MGA Twin Cam som fyllde 60 år. Även regelverket för renoveringsstipendiet redovisades.

Styrelsens sammansättning:

Ewa Brander, ordförande; Tord Persson, v.ordförande; Christer Farneman, sekreterare; Anders Ericsson, kassör samt Per de Faire, P-O Nigrell och Håkan Wass som styrelseledamöter.

År 2019

Styrelsen hade genom ett samarbetsavtal med Json Handels AB i Gnosjö öppnat en web-shop för försäljning av klubbens regalier och profilkläder. Vid årsmötet i mars tilldelades medlemmen Lisa Spathon från Trelleborg det första, nyinstiftade renoveringsstipendiet på 10 000 kr för renovering av en MGA Roadster. CR i Dalecarlia Centre avgick under året. Svenska MG Mötet, SMGM, genomfördes i South East Centre, närmare bestämt i Söderköping, med turer och aktiviteter i Östergötland och boende på Söderköpings Brunn. Födelsedagsbilarna för året heter



Söderköping huserade SMGM 2019. Här är vi på besök vid Stegeborgs slottsruin.

MG TD Midget som fyllde 70 år, MG TB Midget 80 år och MG M Type Midget 90 år!

Årsmötet avhölls 16 mars i Arlandastad med 51 medlemmar närvarande och med Gunnar Ahlqvist som mötesordförande. Styrelseledamoten Per de Faire, som av valberedningen var föreslagen för omval, avgick med omedelbar verkan efter diverse palaver och meningsutbyten. Styrelseledamoten Tord Persson hade undanbett sig omval och valberedningen föreslog Max Jacobson samt Hansi Borgström, båda dessutom CR, att ingå i styrelsen. Redaktören, Tommy Lyngborn, föreslogs att vara ständigt adjungerad på framtida styrelsemöten. Bengt Sedell och Jens Arnekleiv valdes båda som nya CR i Middle South Centre.

Styrelsen hade under året haft åtta protokollförda möten. Även ett fysiskt möte med CR och övriga funktionärer genomfördes. Antalet medlemmar vid årets slut var 2 181 vilket utgjorde en minskning med 7 st. Antalet bilar i klubbens bilregister uppgick till 2 014 (+15). MG Bulletinen utkom som vanligt med sex innehållsrika nummer. Även en ny matrikel 2019/2020 levererades till alla medlemmar.

Styrelsens sammansättning:

Ewa Brander, ordförande; P-O Nigrell, v.ordförande; Max Jacobson, sekreterare; Anders Ericsson, kassör samt ledamöterna Christer Farneman, Håkan Wass och Hansi Borgström.

År 2020

Årsmötet hölls 7 mars i Malmö med 37 närvarande medlemmar och med Olof Sunesson som mötesordförande. Valberedningens förslag till nya ledamöter bifölls, vilket innebar att Per de Faire återkom som ledamot och Anette Årstedt invaldes som ny ledamot i styrelsen. Håkan Wass hade avböjt omval. Bengt Sedell och Jens Arnekleiv hade, efter ett år i befattningarna, avböjt omval som CR i Middle South Centre. Vid årsmötet tilldelades Oscar Efverlund klubbens renoveringsstipendium för renovering av sin MG PA 1935.

SMGM skulle ha gått av stapeln på hotell Stenungsbaden i Stenungsund, men med anledning av Coronapandemin som svepte in över landet i början av året tog styrelsen beslut att ställa in alla officiella klubbaktiviteter under vårkanten och tills vidare. Styrelsemöten, CR-möten m.fl. har därefter genomförts som telefon- och videomöten under resten av året.

En kampanj för medlemsrekrytering genomfördes under våren med utskick till samtliga MG-ägare i Sverige som inte är med i klubben. Denna aktivitet hade specifikt genererat 93 nya medlemmar. Under året har medlemmen Oscar Efverlund rekryterats som redaktör att ansvara för klubbens digitala kanaler, d.v.s. hemsidan och klubbens Facebooksida. Medlemsregistret har utvecklats för enklare och snabbare administration samt anslutits till automatisk avprickning vid inbetalning av medlemsavgifterna. Det noterades också att moderklubben, MG Car Club UK, bildades för 90 år sedan. MG TC Midget firade 75-års- och MG R Type 85-årsjubileum.

Ny redaktionsgrupp för MG Bulletinen hade tillsatts med Hansi Borgström (ansvarig utgivare), Tommy Lyngborn (redaktör MG Bulletinen), Oscar Efverlund (redaktör digitala kanaler), Per de Faire, Lennart Nordström och Bo Adolfsson.

Styrelsens sammansättning:

Ewa Brander, ordförande; P-O Nigrell, v.ordförande; Max Jacobson, sekreterare; Anders Ericsson, kassör samt styrelseledamöterna Christer Farneman, Hansi Borgström, Per de Faire och Anette Årstedt.

År 2021

SMGM blev inställt även detta år p.g.a. pandemin, och det gällde de flesta fysiska aktiviteterna i hela landet också.

Årsmötet avhölls digitalt 13 mars via Google Meet med 41 medlemmar på distans. Mötesordföranden Hansi Borgström dirigerade deltagarna genom agendan från studion i Göteborg. Klubbens ordförande Ewa Brander avgick på egen begäran och ersattes av P-O Nigrell. Harald Sonesson valdes in som ny ledamot i styrelsen och Mats Rylander valdes som ny CR i Dalecarlia Centre, där befattningen varit vakant under ett par år. I Middle South Centre har Johan H Larsson under våren efterträtt CR Bengt Sedell och Jens Arnekleiv, och i Big Lake Centre kommer Sven Adamsson att tillträda och komplettera Karl-Göran Lindblom som CR.

I MG Bulletinen återkom artiklar kring MG-bilar och medlemmar under temat ”Vi som har varit med länge”. MG Midget firar 60-årsjubileum 2021. Under året kunde vi notera att MG kom tillbaka som bilmärke i Sverige. Hedin Group AB är distributör och kommer att sälja de kinesiska elbilarna och laddhybriderna.

MG Bulletinen utkom som vanligt med sex intressanta nummer, och det har aviserats att en ny matrikel är på gång. Styrelsens verksamhetsrapport för året har inte varit tillgänglig i skrivande stund.

Styrelsens sammansättning:

P-O Nigrell, ordförande; Per de Faire, v.ordförande; Max Jacobson, sekreterare; Anders Ericsson, kassör samt ledamöterna Hansi Borgström, Christer Farneman, Harald Sonesson och Anette Årstedt.

Sammanfattning

- Den geografiska representationen har förstärkts genom både justering av centregränser och att ett elfte centre bildats, Middle West Centre (Örebro län). Flera centre har förstärkts genom att de numera representeras av två CR.
- Medlemskåren minskar i långsam takt och medelåldern blir allt högre. Ett visst hopp att kunna vända trenden kan möjligen infrias om ägarna till de nyligen lanserade elektriska, kinesiska MG-bilarna finner mening och intresse att gå med i klubben.
- Ett renoveringsstipendium har instiftats med syfte att stimulera ägare till äldre ”strandade MG-projekt” att starta renoveringsarbete med dessa bilar.
- Klubbens ekonomi är god och sund med ett lagom stort eget kapital.
- Pandemin med Covid-19 har begränsat alla aktiviteter från och med våren 2019 och t.v.

Klubbens historia för åren 2017-2021 kan betraktas som stabil. MG Bulletinen utkom med sex välmatade nummer årligen, och medlemsmatriklar i pappersformat utkom 2017, 2019 samt 2021.

Problem med tomgången på din MG?

Text & foto: Gunnar Eriksson, Förgasarteknik



Har du problem med hög tomgång på SU-förgasare?
Detta kan bero på flera orsaker:

- Glapp i spjällaxeln med följande tjuvluft.
- Spjäll som inte är korrekt centrerade och därför inte stänger helt.
- Returfjädrar som är felmonterade eller för svaga och inte orkar stänga spjället helt.

Det som denna artikel ska handla om är ytterligare ett problem som främst kan drabba äldre modeller av SU-förgasare, och då främst från perioden före 1950-talet.

Förgasarhusen på dessa förgasare var gjutna i en annan legering än de senare som är gjutna i aluminium. Jag är inte säker på men tror att det är någon sorts zinklegering, de känns betydligt tyngre än de senare. Konstruktionen av spjällaxelns returfjäder var på dessa förgasare en vridfjäder som var fäst på spjällaxeln och dessutom var monterad i ett litet hål på förgasarhuset.

Den gamla konstruktionen på returfjädern ger krafter i sidled och därmed slitage. Följden blir att för varje gång axeln vrids uppstår det en kraft i sidled som gör att spjället nöter lite på insidan av förgasarhuset. Med tiden, dessa förgasare har ju varit med i över 70 år, så kommer detta slitage bli så pass stort att tomgångsvarvet ökar, och till slut går det inte att justera ner tomgången till önskat varvtal.

Nedanstående bild visar var slitaget uppstår (röd oval), även om det är svårt att se på denna bild. Dessutom kan det synas om man mäter öppningen på förgasarhuset, den brukar bli oval på grund av deformation, i detta fall skilde det ca två millimeter på längden av det gröna respektive blå strecket. På en SU H2 som i detta fall (MG TC) skall hålet vara 1 2/8 tum i diameter (31,75 mm).





Hur löser man detta problem? Det enklaste är förstås att skaffa ett nytt eller begagnat förgasarhus som inte är slitet, men att hitta detta är antingen väldigt dyrt eller näst intill omöjligt. Priset på ett nytt par i England är i dagsläget £1260 (ca 15 000 kr).

Men det finns trots allt ett annat sätt att lösa problemet. Genom att rymma upp loppet vid spjället till överdimension och få bort slitaget, samt att tillverka ett passande spjäll i samma överdimension, kan man återställa funktionen och få ner tomgången.



Förgasarhuset uppsatt i fräs för upprymning av loppet till överdimension (ca 33 mm). Flänsen är dessutom planfräst då den inte var helt rak.



Tillverkning av spjäll i överdimension i svarven. Spjället måste monteras lutande så att det blir rätt vinkel på kanten för att kunna täta ordentligt i stängt läge.



Monteras dessutom nya returfjädrar som inte är fästa vid förgasarhusets hål, utan bara vilar på klacken, så minskar dessutom den kraft i sidled som är orsaken till slitaget.
Ny returfjäder monterad så att den inte skapar så stora krafter i sidled.
När denna reparation görs på ett par förgasare så bör båda husen modifieras till samma dimension så att bägge förgasarna får samma storlek.
Ovan beskrivna reparation bör hålla i åtminstone ytterligare 70 år!

MG och reklamen

Text & foto: Per-Börje Elg
Broschyrer ur författarens arkiv

Drömmen om en MGB



BMC 1800 MGB – produktblad från BMC Sweden AB.

Att förstå sig på reklam är ingen konst. Det gäller bara att identifiera sig med de lyckliga människorna i reklamen och sen kan man börja drömma. Vem har inte drömt om att vara den där ynglingen som just köpt en sprillans ny och röd sportbil, en MGB, och just ska till att fråga världens sötaste tjej om hon vill gifta sig med honom? Erkänn! Visst har du också drömt!

För min egen del så insåg jag ganska snart att med en månadslön på 1 000 kronor – som jag vill minnas att jag hade då – så skulle det ta väldigt lång tid att spara ihop till en MGB. Så det blev istället en gammal Peugeot 203 – med soltak!

Det har gått 60 år sedan MGB presenterades den 20 september 1962. Broschyren – ett dubbelsidigt produktblad egentligen – som jag fick hos återförsäljaren i Västerås, tycker jag är både tidstypisk och ganska charmig. Sportförarens drömvagn, enligt texten, med perfekt väghållning och överdimensionerat bromssystem. Priset på gatan låg strax över 17 000 kronor.



Förhandsinformation om MGB – i en 8-sidig folder tryckt 6/62.

Om jag samtidigt fick den 8-sidiga foldern, tryckt redan 6/62, har jag glömt. Den är i vart fall märkt både ’Preliminary specification’ och ’Confidential’ och här är det ingen tvekan om vad bilen heter: The new MG Series MGB, eller som det skrivs på insidan M.G. (Series MGB). The ’MGB’ is a quality sports car for the alert enthusiast, står det också.

Introduktionsannonserna i USA, i november 1962, var på fyra sidor och publicerades i tidningar som *Road & Track* och *Car and Driver.* En vackert ljusblå – Iris Blue – MGB med ekerhjul och vita däcksidor, fotograferad och frilagd utan vare sig störande bakgrunder eller luriga fotomodeller. Here is our brand new MGB, skrev man. Displacement has been increased to 1800 cc, resulting in more horses… Body styling? A picture is worth a thousand words.

Broschyrerna för MGB som dom såg ut under större delen av sextiotalet, med tecknade bilder, var egentligen ganska tråkiga. Speciellt de svenska versionerna där det på en vit framsida inte stod MG MGB utan BMC 1800 MGB som BMC Sweden hade fått för sig att bilarna skulle heta. En ren fröjd att ratta var dom i alla fall, enligt broschyren!

I ett svartvitt produktblad från 1965 har rubriken blivit BMC Sport och där presenterades MGB 1800, BMC Cooper S och MG Midget.



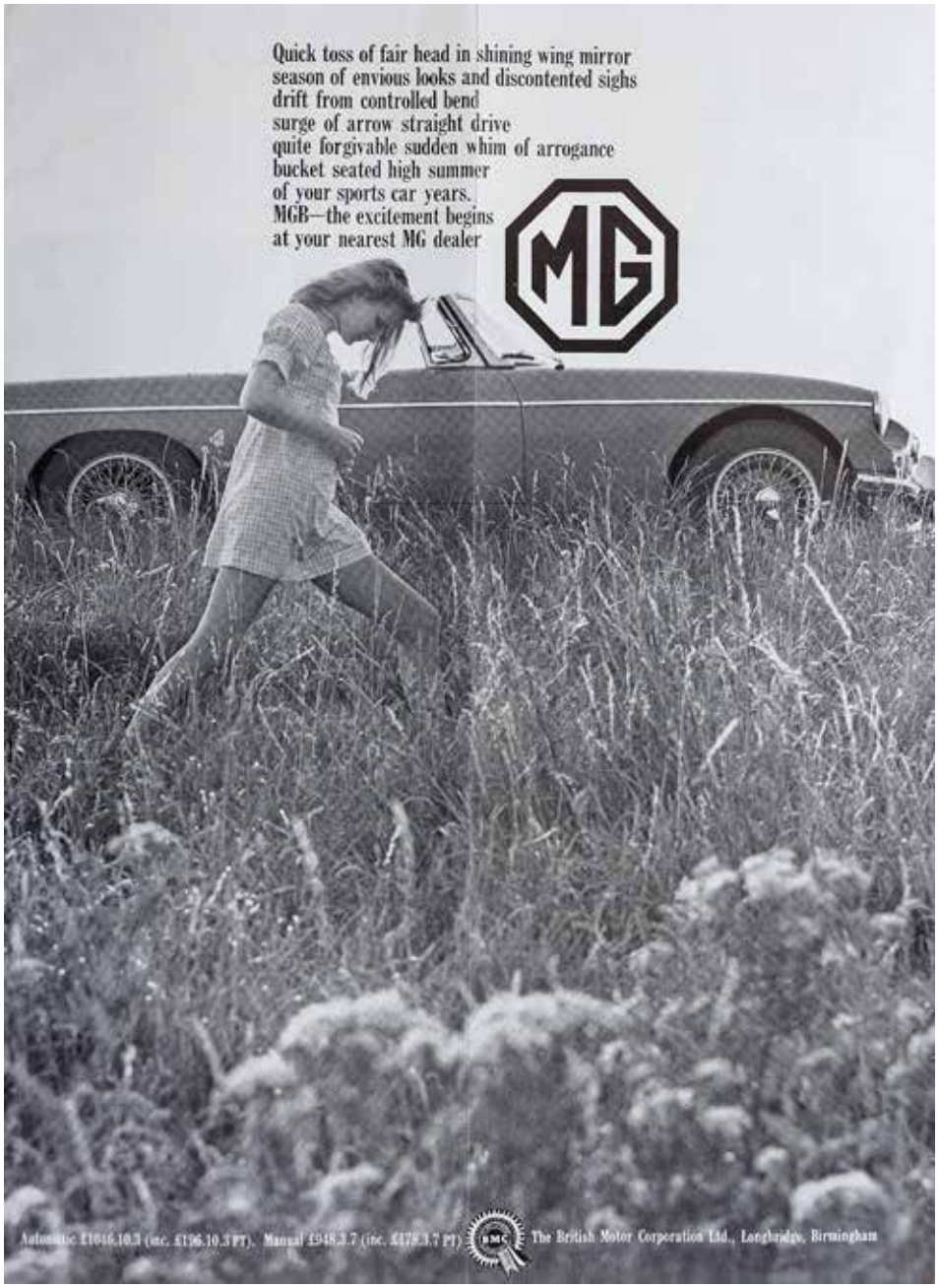
Reklamvärlden genomgick en mindre revolution under 60-talet. Inspirerad av Volkswagens framgångar i USA och den lyckade helsvenska kampanjen för Renault 4, ’Skrytbilen’, så skrotades många gamla klichéer om hur reklamen skulle se ut.

Tyvärr var det inget som märktes i



Introduktionsannons för MGB i USA, november 1962.

Romantisk annons för MGB – i Safety Fast december 1967.



broschyrerna för MGB. Men 1967-68 hade MG i engelska tidningar väldigt romantiska annonser, fotograferade i svartvitt i en stil som verkligen fångade tidsandan. Med poetiska texter som den här: One day… you will remember how you caught the sunrise… rode the misty wings of morning… in your MGB. Ja, den annonsen var visserligen för MGB GT, men det var ju samma bil!

I början av 70-talet fick reklamgubbarna för sig att man kunde göra det i en MG. You can do it in an MG… lovade British Leyland som nu hade tagit över. Riktigt vad man kunde göra var väl inte solklart, drömma kanske?

Men det skulle snart vara slut med drömmarna. MGB tillverkades som bekant under 18 år, från 1962 till det bittra slutet i oktober 1980. Den sista engelskproducerade broschyren i min samling, för 1979 års modell, är ganska trist, tycker jag. På omslaget tre bilar vid depån till en tävlingsbana. Inne i broschyren en grön MGB vid en brygga, med ett par som vänder ryggarna åt kameran och blickar ut mot horisonten. Drömmer dom kanske om att det var bättre förr?

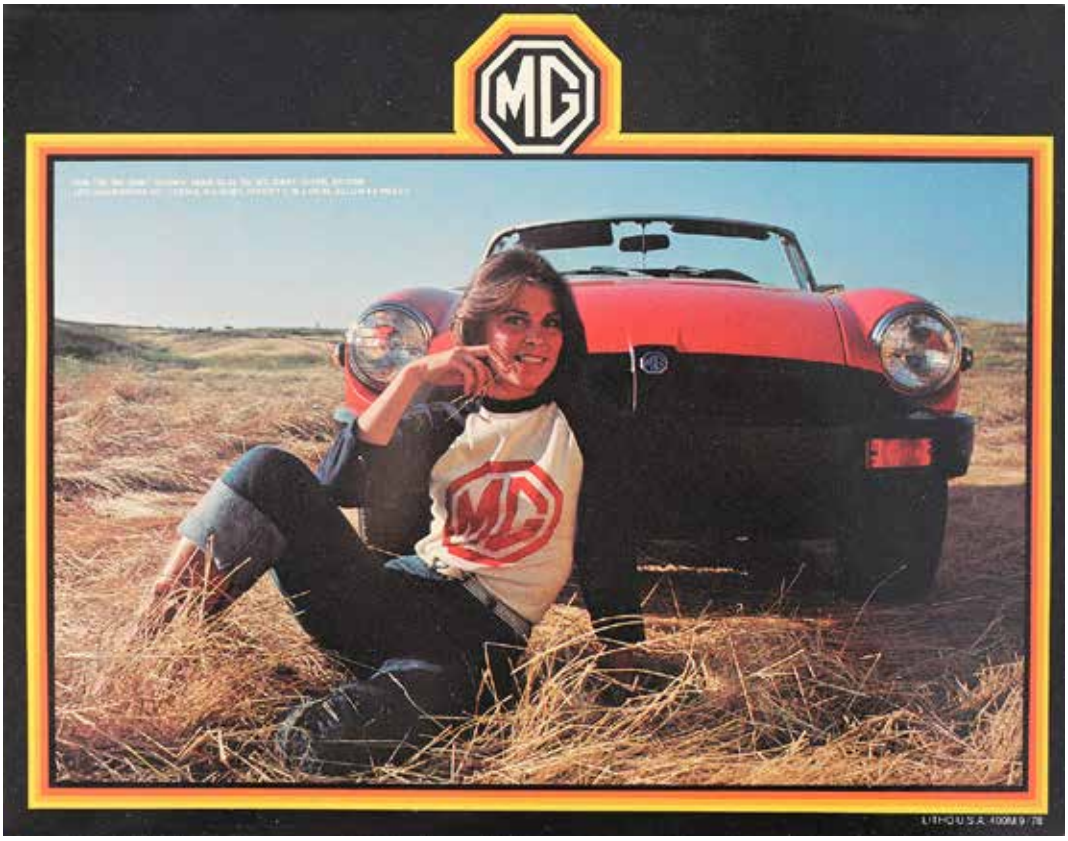
I USA hade man en annan syn på saken. Här hade man förstått att köparna – målgruppen som det heter på reklamspråk – var traditionalister som köpte en MGB för att det var just en MGB. Entusiaster som kunde hela historien om MG som ett rinnande vatten. Så vad passade väl bättre än att fota bilar och människor i härligt nostalgiska miljöer med både gamla och nya MG. Broschyrer i världsklass, tycker jag, för att låna en annan klyscha från reklamvärlden!



You can do it in an MG… broschyr daterad 9/74.

MG-broschyr för 1979 års modeller, daterad 11/78 och utgiven av Jaguar Rover Triumph Ltd med adress Browns Lane i Coventry.





MGB-broschyr på amerikanska – för entusiaster!

Tradition och nostalgi i en amerikansk broschyr daterad 9/79.

Vår klubb fyller ju som bekant 70 år i år vilket går att läsa på annan plats i denna tidning. För att återkoppla lite till historien visar vi här hur omslaget på Bulletinen såg ut på nummer 1/1972 – för 50 år sedan. Det var innan klubben fått namnet The M.G. Car Club of Sweden. Ni som varit med ett tag känner igen namnen på några av dem som omnämns nedan.
Tänk om omslaget på detta nummer presenteras år 2072 då klubben fyller 120 år… Om det finns människor, bilar och tryckta tidningar kvar då?

STOCKHOLMS M.G.-KLUBB

BULLETIN

1 1972

ÅRSMÖTE

Härmed kallas Du till Stockholms M.G.-klubbs årsmöte fredagen den 18 febr. 1972. Vi träffas på Café Nian, Ynglingagatan 9 och börjar kl. 19.30. Som Du ser av bifogade föredragningslista är det väsentliga och revolutionerande spörsmål, som skall behandlas. Det är därför viktigt att så många som möjligt kommer och gör sina stämmor hörda. Om Du har någonting Du själv skulle vilja ta upp på årsmötet, kontakta någon i styrelsen eller lägg fram det själv på mötet. Bra förslag och anmälningar till rallykommittén mottages alltid tacksamt!
Efter mötet äter vi för 10:- Parisare och öl, té eller dylikt.

OBS! Ring klubbmästaren, Arne Ekstrand, tel. 08/ 754 24 82 senast torsdagen den 17.2 kl 17 och meddela om Du kommer.

A.E.

STOCKHOLMS M.G.KLUBB.

Verksamhetsberättelse för år 1971

Årets verksamhet inleddes med årsmöte på Cafe 9an den 5e februari där ett 30-tal medlemmar möte upp. Den gamla styrelsen beviljades full ansvarsfrihet för sina gärningar och till ny styrelse valdes följande personer.

President	Björn Eric Lindh
Ordförande	Carl Erik Asp
Vice Ordförande	Jan Olof Norrthon
Sekreterare	Bo Berg
Kassör	Ingmar Engström
Suppleanter	Ingvar Bäckman, Sven Ördell
	Karl Erik Søe Knudsen

På mötet diskuterades ett eventuellt namnbyte på klubben men frågan bordlades till nästa årsmöte. Under tiden skulle Björn Eric Lindh närmare utreda frågan och komma med förslag till nästa årsmöte.
Efter årsmötet avåts en enklare supé följd med allmänt M.G. snack.

Under året har utskickats 6st fylliga bulletiner och 2st servicemeddelanden. Styrelsen tycker attdet är i minsta laget, men det är mycket svårt att få ur medlemmarna något skriftligt. Safety Fast har kommit ut med ett nummer varje månad utom under poststrejken i England då det hängde upp sig en månad. Slutligen har en del engelska omtryck sänts ut, om riktning av ekerhjul, chassiriktning, evolution of the M.G. m.m. Under året har vi tagit kontakt med British Social Club vid Lill-Jans Plan och blivit erbjudna medlemsskap i denna. Detta kommer närmare att utvecklas under året.

Den 18 april hade Thord Löfgren och Margareta visning av sina bilar i Rimbo , och Thord visade Margaretas TD som just blivit färdig,Hans Zetterström råkade oturligt nog köra av en av sina bakaxlar,på väg dit

Under maj försökte vi anordna diskotekdans på B.S.C. men tyvärr var väl tidpunkten olämpligt vald för ytterst få anmälde sig.

Den 5e juli ställde vi upp iMHS 30-tals rally med ett flertal ekipage. Arne Ekstrand lyckades få en hygglig placering och Carl Erik Asp kom i varje fall in som andra bil i Mariefred. Efteråt avåts supé på numera nedbrunna Läggesta Värdshus och åtskilliga stannade kvar över natten.

Den 12e juni kördes vårt traditionella Week-end rally med start från Djurgården och mål hos Iris och Sven Härnström på Skrovensborg. Arne Ekstrand lyckades köra in på första plats.I rallyt deltog 12 bilar. De flesta deltagarna bodde i tält över natten men några veklingar tillbringade natten i stan.

Midsommaren firades som vanligt hos Åke Höglind i småland . Som vanligt hade Åke och Christer Almén gjort ifrån sig bra och arrangerat ett trevligt rally

Den 14de juli kördes för tredje gången Skarpö-rallyt. Vi hade hoppats på att få bra väder denna gång men tyvärr. 16 ekipage ställde i varje fall upp i regnvädret

I augusti fick vi inbjudan till Morgan-klubbens årliga tävling i Ombergsbacken som lockade bl.a. Lasse Rivert,Ingmar Engström med fru,Carl Erik Asp, Thage Larsson,Mia och Classe Bernhoff,Lasse Bodin och Edström från Göteborg.Vädret var strålande hela tiden,på lördagen kördes ett Omberg-runt rally där det gällde för M.G. förarna att besvara Morgan frågor och vice versa. Mia och Classe vann och fick gratis uppehälle. I backen vann Uffe Edström med Ingmar som god tvåa. Vi fick också beskåda Lilian Eckerts Morgan 3-wheeler som konkurrerade stark med våra M.G.s. om intressantaste ekipage.

Skoklosterlöpet den 28de samlade ett verkligt rekorddeltagande hela 26 M.G. ekipage. vinnare i M.G. klassen blev Ann-Charlotte Seeborg bland damerna och Carl Seger bland herrarna

Söndagen den 12de september ordnade Thord Löfgren och Ingmar Engström en gymkahna i Rimbo som lockade många deltagare. Vi fick för första gången se Bertil och Jan Ohlsson i aktion i nyrenoverad J2.

I oktober lyckades vi genomföra diskotekdansen på B.S.C. som var talrikt besökt. Thord Löfgren visade en hel del bilder på klubbmedlemmarnas bilar,och klubbmästaren hade ordnat en god supé.

Den 3e december gick Annual Dinner and Dance av stapeln som vanligt på Cafe 9an. Klubbmästaren hade överträffat sig själv och ordnat en ovanligt trevlig och god middag. Efter middagen vidtog prisutdelning där President's Cup utdelades till Arne Ekstrand och den nyinstifade Ladies M.G. Trophy till Ann-Charlotte Seborg. Sedan dansade vi till husbandet Cave Stompers till långt in på småtimmarna.

Titti Ekstrand har under året välvilligt ställt sig till förfogande som arkivarie och tar hand om alla bulletiner,meddelande m.m. som sänts ut och arkiverar dem framtida fantaster till godo

Styrelsen

PROBLEM av typen oljeläckage ifrån bakaxlarna, ut på ekrarna eller direkt in i bromstrummorna, tillhör väl vardagligheterna på åtminstone TC:n. Nya packningar får man lov att göra varje gång som eländet skall plockas isär. Gamla packningar vill i varje fall jag avråda ifrån att sätta dit. Då löper man säkert risken att aldrig få bukt med den rinnande oljan, som söker sig ut i minsta lilla vrå, trots att den har så hög viskositet som 140 SAE. Använd dig därför utav bifogade mallar nästa gång du skall skära ut nya. Lägg dem på packningsmaterialet och teipa fast dem så att dom inte glider. Använd schablonkniv el. dyl. Skär rätt igenom mall och material efter figuren. Du har så packningar som passar perfekt med hål och allt.

Några tips angående kampen mot läckage.

① Kolla att bronsbussningen med returslinga, som sitter bakom kullagret och i vilken hjulaxeln löper, inte är allt-

Välkommen till MGCC SE

Text och foto: #6895 Lena Björkén



Hej! Jag heter Lena Björkén och har skaffat mig en engelsman…

Jag har alltid gillat och hållit på med bilar. Intresset började med amerikanska sportbilar, skaffade mig som första en Plymouth Barracuda som var lite sliten i lacken. Slipade ner den och gjorde i ordning med ny pärlemorlack och körde den sen i några år med stor glädje innan jag bytte bort den mot min första glidarcab.

Det blev en Ford Mercury Comet 64:a med lilla V8:an och i bra skick från början. Den fanns i endast några få exemplar i Sverige just då. Men den var en midicab, och jag ville efter ett tag ha en full-size i stället. Så nästa bilbyte blev till en Buick Electra 225 cab, en riktig full-sizeare som var omlackad pippigul när jag köpte den. Men jag vill gärna ha mina bilar i originalskick, så efter en sommar åkte den in i garaget och blev nerslipad och lackad i färgen aquamist.

Det har sen kommit och gått lite olika full-size-cabbar. Bilar med stora mullrande V8:or som spinner som katter och låter gott. Har under hela tiden varit med i bilklubbar tillhörande den kategori av bilar som jag kört för gemenskapen, crusingarna samt alla tips och tricks som man fått.

Efter att jag sålt av alla jänkebilarna blev det ett glapp på några år, med undantag av några custom-motorcyklar, innan jag började fundera på att skaffa nåt roligt igen. Jag kom då på tanken att skaffa en liten sportbilscab i stället. Tittade runt och provkörde några olika, t ex Mazda MX5, Fiat Barchetta, Alfa spider och MG.

Fick sen äntligen nys på denna MG TF årsmodell 2005. Och ska man ha en engelsk bil så ska den vara som den körs i England, d v s högerstyrd, och det är denna. Bilen är importerad från England år 2011 och alla papper finns från när den såldes ny. Papper på ägaren i England och importpapperen samt på de två ägarna här i Sverige. Alla handlingar om vad som gjorts på bilen, service, besiktningar, alla manualer, allt. Bilen har gått endast 3500 miles och är i mint condition från början. Så i sommar blir det möjligt att köra öppet igen utan att behöva lägga en massa timmar i vintergaraget, vad jag vet nu i alla fall. Eftersom jag varit med i de andra bilklubbarna tidigare så kändes det helt naturligt att gå med i MG-klubben, också i förhoppningen om att det är lika bra gemenskap och kunskapsutbyte här som det varit hos de andra klubbarna, och det verkar vara så.

Privat bor jag i ett hus med min make Mats i Kimstad som ligger mitt emellan Linköping och Norrköping i Östergötland, med friluftsområde bakom huset med upplysta motionsspår, skidspår på vintern och en liten damm.

Där, i vår trädgård, står det även en ”Plåtis” (husbil/van) som vi gillar att åka runt med och campa med, både fricamping och stå på ställplatser. Ett härligt sätt att se vårt fina land på (kom just att undra om man inte kan koppla en bilkärra efter plåtisen med MG:n på?). Sen står det även en 4WD Opel på uppfarten.

Vi arbetar bägge två med fastigheter som energitekniker, men inte på samma fastighets-/bostadsbolag.

Jag växte upp i bandystaden Bollnäs i Hälsingland där jag bodde tills jag var runt 20 år. Där kunde jag parkera min bil i pappas garage, som tur var hade han dubbelgarage. Flyttade sen ner till Öland där jag köpte mig ett hus och arbetade till sjöss i åtta år. Efter att jag gått i land körde jag lastbil ett tag innan vi flyttade upp till Östergötland och skaffade ett nytt hus, ny utbildning, och nya arbeten.

Förutom våra bilar och hus så har vi även ett intresse för dans som vi lär ut och tävlar i. Danserna vi sysslar med är Lindy Hop, Boogie Woogie och Bugg.

Vi har nu även trillat in på den nya innesporten padel. Och, inte att förglömma, engelsmannen MG TF. Vi syns på vägarna i sommar, med taket nere förstås!



Min TF i vinterskrud.



Hur har det gått med Lisa

Del 8

Text & foto: Lisa Spathon



Linjerna börjar ta sig.

Jabbadabbadiiiiii och hej och hå i det blå. Ja, idag var det strålande solsken här i södra Sverige, och det blev en lång promenad längs med stranden då det gäller att boosta sig rejält med solenergi när solen väl tittar fram under dessa vintermånader.

Tillbaka till mitt jabbadabbadiiii. Jag är så lycklig över hur vårt bilprojekt nu fortskrider. Det fungerade! Gamla och nya skärmar är nu i princip i linje. Det är knappt jag vågar skriva det, men tänk att det snart är slut på allt mätande hit och dit, upp och ner, till höger och vänster. Vilken lättnadens suck att karossen snart är klar för att gå in i boxen där varje del så småningom ska lackeras. Ni har säkerligen kunnat utläsa mellan raderna i mina artiklar att jag har haft en viss oro över att inte få ihop samtliga karossdelar med varandra, men att ha en målbild och att ta ett steg i taget brukar fungera fin-fint för att ta sig framåt. Ett steg i taget fungerar även bra att använda för många andra saker i livet. Eller som min pappa brukar säga: DLS – det löser sig.



Vy framifrån.

De olika plåtdelarna, såsom tröskellådor etcetera, har nu svetsats fast, och mellan olika plåtdelar har vi sprayat med svetsprimer för att minimera rostskador i framtiden. Våra inköpta begagnade framskärmar från Varberg är nu färdigblästrade, och längst ner på dem har vi svetsat fast ny plåt. Under lyktorna var det tidigare ett stort mellanrum som vi nu har dragit ihop så att det ser ut som en hel skärm framtill. Likväl har vi svetsat både utvändigt och invändigt på framskärmarna där lyktorna ska sitta, dessutom har hål gjorts för de mindre lamporna som sitter under huvudlyktorna då dessa tidigare inte existerade.

I september och oktober månad blev det två olika besök i garaget från MG-medlemmar. Först ut på besök var Göran S Eriksson med fru Anita. Sommaren när vi bestämde oss för att vi skulle renovera pappas MGA var vi nere på en bilträff i Skanör, och där träffade vi Göran och hans röda MGA för första gången. Sedan dess har vi haft kontakt med varandra, och han har varit ett härligt stötteplank i detta projekt. En rolig anekdot är att han som ung hade en bild på just min pappas gula MGA i sitt rum.

Näst på tur för att se hur det går för oss

as renovering sedan sist?

med renoveringen var mentor Hans-Åke Nilsson och Max Jacobsson. Jag fick information om att de skulle rapportera till styrelsen om hur det gick med renoveringen. Nervöst tog jag emot herrarna i garaget, men det var ett avslappnat samtal där vi gick igenom renoveringen. Dessutom diskuterade vi eventuella framtida stipendier i klubben vad gäller olika förutsättningar och tidsperspektiv. De undrade vad stipendiet har gett mig, och det är ju utan några tvivel främst alla medlemmar som har gett tips och hört av sig gällande bildelar som jag har varit i behov av. Ni har hört det förr, men tack för all vänlighet i klubben.

Ett tips från Hans-Åke och Max var att ha lite mer distans mellan dörr och de nya bakskärmarna, detta då det senare kommer lack på som kräver sitt lilla utrymme. De konstaterade att det var ett stort projekt vi tagit på oss som tar tid om man inte har möjlighet att lägga 40 timmar i veckan.

Mellan dörrar och framskärmar var det tidigare lite för stort avstånd, så där har vi svetsat längs med kanten och därefter använt slipmaskin för att få det jämnt. Mellan dörr och ena bakskärmen återstår det att justera lite nere till höger för att få ett jämnt avstånd längs med hela dörrkanten.

I bagageluckan var det några punkter där plåten var tunn, så där har vi svetsat fast ny plåt. Uppe på den ena nya bakskärmen har det svetsats för att få den i linje med dörrens övre kant. Där det funnits bucklor i plåten har vi använt ett verktyg (kan det heta krymp- och sträckverktyg kanske?!) som drar ihop plåten så att bucklan försvinner. Jag har fått lära mig att plåten krymper direkt efter att den värmts upp och att bucklan på så vis försvinner med detta verktyg.

När front valance, som vi håller på att forma efter pappas gamla skärm, är klar ska även denna in i nästa fas – lackering. Förhoppningsvis flyter kommande månader på lika bra som det har gjort hittills…

God fortsättning, och jag önskar er allt det bästa 2022!

Vänliga hälsningar,
Lisa



Använder en bricka för att se att avstånd mellan dörr och skärmar stämmer.



Svets högst upp på bakskärm för att få den i linje med dörr och återstår att justera längst ner till höger för att få jämnt avstånd mellan bakskärm och dörr.



Modifierad bakskärm.



Glidhammare för att få ut bucklor i plåten.



Vy från insida framskärm där vi har svetsat.



Framskärm ihopsatt på mitten (var ett mellanrum tidigare) och hål har gjorts under huvudlyktan.

Min MGB Tourer 1976

Text & foto: Lasse Juhlin



Jag tänker att mitt MG-intresse föddes samma dag som jag, d v s i mitten av november 1956. En snöig novembereftermiddag det året blev jag och min mamma hämtade på Mörby BB i familjens MG Magnette ZA 1955, svart med maroonfärgad inredning. Liggandes i en tvättkorg lastades jag in i baksätet med mamma bredvid, och hemfärden gick smidigt och säkert på gamla Norrtäljevägen samtidigt som den första snön sakta föll.

1958 byttes vår MG ZA in mot en ny Magnette ZB med dubbla förgasare, svart med maroonröd skinninredning och ädelträpaneler likt den tidigare, en lite sportigare modell har jag förstått. Vägsaltet började göra sitt intåg på de svenska vägarna i början av sextiotalet, så 1961 var det dags för pappa att byta bil igen. Det blev en svart Magnette Mk II med röd skinninredning. Varför frångå ett vinnande koncept? 1960 fick jag en egen MG av pappa i form av en ”MG TC-lådbil” i halvstorlek, grön, helt byggd i marinplywood, med 17” cykelhjul och bromsar på bakhjulen. Den fick rulla på bra på gatorna hemma i Ellagård.

Nu var mitt MG-intresse så starkt att jag visste vad jag skulle ha för bil när jag blev stor. 1965 kom MGB GT vilket blev min stora favorit bland bilar. En sån skulle jag köpa så snart jag fick körkort, tänkte jag då som nioåring. Jag ville att pappa skulle köpa en GT när den sista MG:n familjen hade, en 1100, knappt större än en Hundkoja fast med fyra dörrar, måste bytas ut efter endast ett års körning. Men pappa sa att den var för liten, familjen behövde en fyradörrars bil, och var skulle jag och min syster sitta när vi skulle resa hela familjen? MGB GT har ju inget vidare baksäte. Ja, han hade rätt. Jag kunde ju inte begära att mamma och syster skulle ta tåget…

Pappa köpte andra bilar och 1968 blev han frälst i SAAB. Jag växte upp, fick andra intressen utöver bilar, men MG-in-



Pappas MG Magnette MkII 1961.



Min första egna MG, en TC i halvskala.

tresset dog aldrig bort. Började samla olika MG-modeller i skala 1:43, det var billigaste sättet att ha så många olika MG-modeller som möjligt.

Efter att ha skramlat runt många år på olika Harley Davidson sa min läkare att nu var det nog om jag ville kunna använda mina handleder och knän efter pensioneringen. Trist, då jag tyckte om frihetskänslan att köra min Harley Sportster. Men det var bara att acceptera. Då kom min fru Maria med en glimrande idé. Hon var inte så förtjust i mc-åkandet, så hon föreslog en bil med cabriolet att ta turer med i stället. Slippa bli blöta och frysa och framför allt slippa skinnställ och hjälm.

En briljant idé tänkte jag och Harleyn såldes. Äntligen skulle jag kunna förverkliga min dröm om en egen ”riktig” MG. Jag har alltid tyckt om modell B, men helst ville jag ha en GT. Maria och jag tittade på olika bilar som var till salu, men på en resa ner till Skåne för att titta på en hemmalackad MGB GT blev vi tveksamma. Tackade för visningen och började hemfärden. Vi stannade till i Helsingborg och Sofiero Classic där vi gick runt och spanade på alla fina classic-bilar. Naturligtvis kom vi förbi MGCC:s uppställda bilar och fick där möjlighet att provsitta en klubbmedlems fina röda tourer. Det blev kärlek direkt, och vi var säkra på att



På sommaren åker min fru Maria och jag med suffletten nere. Här i Vaxholm.



När hösten kommer är det skönt med en hardtop.



Vid plötsligt regn fungerar ett paraply bra.

vi ville ha en MGB ”cab”.

Hem för att spana in vad som fanns på marknaden. Den sommaren, 2015, fanns det inte så många MGB ute till försäljning, men jag fastnade för en röd 76:a som fanns att se i Örebro. Kontakten med säljaren var som att prata med en gammal bekant man inte pratat med på länge. Tid för besök i Örebro bestämdes, och någon vecka senare var Maria och jag i färd med att provköra. Jag föll för bilen direkt. Något senare, när sonen Jakob var hemma på ferier, tog vi svängen till Örebro för att hämta bilen.

Färden hem till Danderyd gick på småvägar söder om Hjälmaren via Julita och Katrineholm, där vi fick införskaffa ett nytt batteri, vidare via Malmköping till Mariefred där middag intogs. Väl hemma till kvällen konstaterade Jakob, som kört MG:n hela dagen, att bilen upplevdes ”studsig” på vägen, bränslemätaren fungerade inte och ratten stod 90 grader fel. Inga märkvärdigare fel således.

Nästkommande måndag tog jag mig till min gummiverkstad för att höra hans synpunkter om däcken. Jo, nog fanns det mönsterdjup kvar, men däcken var tillverkade 1975 enligt märkningen. Det visade sig att däcken var original sedan bilen levererades från fabriken i Abingdon. Nya däck beställdes, men att få tag på 14-tummare med bra mönster var det lite si och så med. Dessutom ville jag att hjulen skulle fylla ut hjulhusen bättre. Nya däck med annan profil monterades så att hjulhusen fylldes ut. Nu var problemet att bilen såg ut som en spårvagn. Smal och hög sedd bakifrån. Dessutom hängde den ner lite åt vänster bak. Av detta drog jag slutsatsen att bakfjädrarna var slut. Gick med i MGCC UK och fick rabatt på en sänkningssats samt nya bladfjädrar bak och spiraler fram. Nya hydrauliska justerbara stötdämpare bak fick ersätta de slitna originaldämparna.

En av anledningarna till ”spårvagnsutseendet” är också att bilen är byggd efter USA-preferenser, det vill säga med ett högre chassi för att klara stötfångarhöjden i USA. Min bil är byggd för export till Tyskland, och de bilarna följde USA-kraven. I Tyskland renoverades bilen av den första ägaren 1990-91 och konverterades då från ”Rubber bumper” till ”Chrome bumper”-utseende och lackades dessutom om till kulören ”Mailbox red”. 2006 importerades bilen till Sverige.

Efter däckbytet lät jag justera framvagnen, och efter detta hade ratten rätt vinkel igen. Och nu rullar hon mycket behagligt på de stora däcken. Den nya fjädringen ger en helt annan komfort, och i skrivanden stund har jag kört ca 1 500 mil. Jo, det är en hon, ”MeGan” är hennes namn. Under åren har jag monterat ett par Hella extraljus för bättre ljus på mörka vägar, monterat bort bagageräcket som hade förstört bakluckan och naturligtvis monterat en ny bränslegivare i tanken.



Maria har lämnat äpplen för mustning.

Första vintern renoverade jag de bägge SU-förgasarna samt införskaffade ett nytt ”öppet” luftfilter och nya nålar till förgasarna, så nu svarar hon bättre på gaspådrag. En hardtop hittade jag på nätet, i ganska dåligt skick som tog ett bra tag att få ordning på, men ack så mysigt i kupén vid körning sena höst-, vinter- och kalla vårturer. Dessutom är det nästan som en MGB GT, som jag så gärna önskade redan 1965!

Vi har under åren njutit av många härliga turer med vår MeGan, i alla de väder. Roliga rebusrallyn eller trevliga turer i MGCC S regi. Suffletten nere eller uppe, med hardtopen på vid körning till Engelska kyrkan på nyårsafton. Men nu är hon såld, till en fransk bilsamlare som kommer att ge henne den omvårdnad hon är i behov av för närvarande i Frankrike, bl a ny lack. Det känns bra att hon blir väl omhändertagen.



Öppna filter ger ett fint motorljud.



Utanför Engelska kyrkan nyårsafton 2018.

MG åter vinnare

Teknikens Värld har utsett MG ZS EV som vinnare av Teknikens Världs Stora Bilpris 2022. Tio bilar gick till final och som enligt TV ”är de hetaste och bästa nyheterna på bilmarknaden i dag. Tio finalister som alla bjuder på nyskapande teknik förpackade i ett format för folket. Vi har kört dem alla och vet vad de går för”.

TV motiverar sitt val med bl a: ” MG ZS EV var och är en fullt fungerande liten elektrisk suv med plats för familjen och dess bagage, om ungarna inte är för stora och deras bagage för voluminöst. Den har ratt och stolar och för sig med rimlig brådska. Allt för ett hårstrå under två tusenlappar i månaden; när den introducerades var ZS EV med god marginal den billigaste elbilen på marknaden att privatleasa, knappt dyrare än ett busskort.

Den är kanske inte bäst på någonting, utom just att vara billig. Men den har en förvånansvärt hög lägstanivå och den är inte särskilt dålig på någonting alls. Den klarade sig galant i våra broms- och älgtest och har till och med fått full pott, fem stjärnor, i Euro NCAP:s krocktest.

Och den är eldriven, så att med hemmaladdning går det att ta sig till och från jobbet och snabbköpet för en spottstyver så länge spotpriset på Nord Pool inte skjutit genom taket.

Från och med nu har MG dessutom rätat ut de största frågetecknen: ett större batteri förlänger räckvidden till hela 44 mil mellan laddningarna och nu går det också att ladda det med trefas växelström, en stor förbättring. Men så har också privatleasingpriset ökat med en femhundring i månaden, en ganska avsevärd höjning. Så handlar det också om avsevärda förbättringar och jämfört med priset vid köp är privatleasingkostnaden fortfarande fördelaktig – med marginal”.

Tvåa blev Tesla Model Y och på åttonde plats kom nya MG Marvel R. Motiveringen där var: ” MG har stormat in på den svenska bilmarknaden med aggressiv prissättning. Nu breddar man produktprogrammet och med avancerade Marvel R utmanar man de redan etablerade elbilsmärkena på allvar”.

Tomas Ernberg, vd för Hedin MG Sweden, säger:

– Vi är väldigt glada att få just det här priset, där det finns väldigt hård konkurrens. Vi är jätte-jätte-glada. Att det är ett helt nytt märke som kommer in och vinner priset, det ger en bra indikation på att vi har en bra produkt att erbjuda de svenska konsumenterna. Så vi är otroligt glada.

/Textidé från Teknikens Värld



Det finns fortfarande platser kvar

MG Friends In Motion 2022

Sedan 2013 har MGFIM arrangerats under The MGF Register hos moderklubben i England vartannat år på olika platser i Europa och 2022 är det äntligen meningen att vi ska kunna träffa våra MG-vänner med MGF/TF i Malmö och njuta av vackra vägar och intressanta sevärdheter i Skåne under Kristihimmelsfärdshelgen 26 – 29 maj 2022.
Kom med och träffa MG-vänner från andra länder, kör på vackra vägar och upplev intressanta stopp längs vägen under hela helgen.
Anmälan görs på *mgfim.org* där också mer information finns om evemanget.

Välkomna!

Annie Troedsson **Ola Troedsson** **Thomas Hartog** **Per-Ove Nigrell**

Cotswold Trial 2021
– lervälling och en pint

Text: Peter Kumlin
Foto: Colin Murrell



Derek Chatto i MG M-typ.

Vad gör man i England på senhösten och tidigt på våren? Jo, man tar ut bilen på en uppfriskande skogspromenad så klart!

För att beskåda ett av dessa evenemang besökte fyra medlemmar av den svenska trialföreningen, STF, the Vintage Sports-Car Clubs hösttävling på kullarna i det natursköna distriktet Cotswold. Tre av tävlingens sträckor var förlagda på markområden intill den för backtävling mer kända Prescott Hill. En plats som lämpar sig mycket bra då klubbhuset för the Bugatti Owners Club utgör centrum för evenemanget. För oss åskådare innebär det även tillgång till näringsintag och, naturligtvis, en i detta sammanhang behövlig pint.

Vad är då bil-trial? (fritt citerat ur VSCC:s programblad)

Trial är en form av motorsport där deltagarna försöker ta sig så långt som möjligt upp för speciella ”sektioner” (oftast i leriga backar). Ingen tidtagning förekommer. Varje ”sektion” är markerad med numrerade pinnar från 0-25. Poäng utdelas för hur långt bilen kan ta sig. För att få bättre tryck på de drivande hjulen måste fordonet medföra minst en ”bouncer” (hoppare). Bouncern får inte lämna bilen för att skjuta på men får fritt röra sig och hoppa i sittbrunnen.

Det är naturligtvis klara regler för vilka bilar som är godkända och vilken typ av däck som tillåts. Lufttrycket är däremot fritt. Intressant att se så många bilar med långt utvecklad smygpunka ta sig fram utan att kränga av däcken. Det förekommer många olika tekniker på hur bouncern arbetar i bilen. Många är helt osynkroniserade med föraren och far runt likt en Duracell-kanin. Kanske påverkade av tävlingsmomentet, men roligt för oss åskådare. Förarnas olika uppfattning om att utnyttja hjulspinn fascinerar även det.

Denna tävling, som var ett VSCC-arrangemang, omfattade bilar tom 1939. Klassindelning för standard- och modifierade bilar med hjulbas upp till respektive över 8’ 6”. Det dominerande bilmärket är Austin, och då av modell 7 i dess många utföranden. MG representerades med den äran av några M-type och den original Cream Cracker TA som rattades av i MG-kretsar välkände Andy King.

Styrkta av en lång dags upplevelser och besök i klubbhusets bar drog vi oss tillbaka till vårt boende på The Old Thatch Cavern, och vi funderade på om det verkligen finns fler än vi i Sverige som kan tänka sig att på detta sätt utnyttja sin gammelbil?

Finns ni?

Leriga hälsningar /Peter Kumlin.



Foto: Peter Kumlin







Överst: Andy King, MG TA ”Cream Cracker”.
Mitten: David Rolfe, MG M-typ.
Nederst: James och Harry Painter, Austin 7.
Girls have more fun, Ford.









MG Xpower SV 2004

Ägare & foto:
Kjell Johansson, Getinge

Bokpresentation

Text: Per de Faire

M.G. Trials Cars

av Roger F Thomas

Det engelska verbet ”try” (”försöka”, ”testa”) är grundordet till substantivet ”trial” (”försök”, ”test”). I vårt fall är historien den att tillverkarna ursprungligen, på ett hårdhänt sätt, testkörde sina nykonstruerade bilar på oländiga, allmänna vägar för att se om konstruktionen höll måttet. I våra dagar har ju bilfabrikerna egna testbanor. Under 1920-talet utvecklades dessa provkörningar, i reklamsyfte, till regelrätta tävlingar mellan olika tillverkare och blev publikmässigt mycket populära. Storhetstiden för evenemangen var under hela 30-talet fram till andra världskriget. Grundtanken var att förutsättningarna skulle vara så usla som det bara var möjligt, och då helst vintertid. Någorlunda permanentade vägar godkändes inte för dessa events. Långkörningar, från t ex London till Lands End i Cornwall på slingrande, leriga och i sammanhanget livsfarliga byvägar, stod högt i kurs. Kartläsare ingick i utrustningen. En särskilt uppskattad variant, både bland tävlande och åskådare, var fortkörning uppför långa, leriga, slingrande backar, och även här naturligtvis helst i hällande regn. Denna glamorösa specialgren kallas speed hill climbing, och det var även i detta fall en stenhård konkurrens mellan de olika bilmärkena.

Om allt detta underbara har Roger F. Thomas skrivit i sin bok ”M.G. Trials Cars”.

För att ta det hela riktigt från början, så har den utmärkt konstnärliga framsidan ställts till förfogande av Ian Williamson som var en stor entusiast för denna tävlingsform och dessutom ägde rättigheterna till konstverket. Konstnären heter Graham Bosworth, som var en mycket uppskattad bilbildillustratör under 90-talet.

Boken omfattar hundratalet sidor och är indelad i tre delar: ”The Early Years”, ”The Teams” och ”The Drivers”. Illustrationerna är genomgående från tiden och alltså i svart-vitt, och består förutom av fotografier också av kartor, hyperdetaljerade road books/route cards och andra dokument.

Låt oss nu ta en snabb titt på allt detta och inleda med några rader ur ett typiskt route card:

”S O at top and S O at X roads (DP Minchinhampton). Keep L at fork (DP Cirencester) and S O to Tom Long´s Post where R (DP Frampton Mansell). In 2 m. L (DP Hyde-Chalford). Keep on MR down hill. R at T after going through bridge. At X roads R along A419 which follow for 0,25 m. and fork L (DP Oakridge). Keep S O through village for 1,5 m. where sharp L up:-.”

Och naturligtvis allt detta i flygande fläng.

The Early Years:

Här ges ett urval av dåtidens verkligt stora tävlingar med noggranna beskrivningar av de stora tävlingarna ur både motorcykel- och M.G.-perspektiv. Det var inte enbart tvåsitsiga bilar som deltog utan även salooner. För den nutida kalenderbitaren finns här oerhört mycket att hämta.

The Teams:

MG-fabriken ställde, mellan 1934 och 1939, upp med två kända lag: The Cream Crackers med PA och PB och The Musketeers med sina NA Athos, Porthos och den för oss så välkända Aramis, som under många år ägdes av Åke Andersson. Ytterligare modeller kom att ingå i lagen. Flertalet av teamens förare var anställda i Abingdon.

Detta är bokens centrala del, och allt beskrivs utförligt med både text och många dokument och bilder.

The Drivers:

Det här är ett mycket trevligt kapitel som beskriver branschens dåtida storheter, ytterligare stortävlingar med massor av bilder och texter ur olika route cards samt, allra sist, var bilarna återfinns idag (1995).

När man sträckläst boken får man en obändig lust att i hällande regn, från bästa stallplats vid en lerig vägkant i det vilda Wales, med ett paraply i ena handen och ’a nice cup of hot tea’ i den andra, få närkontakt med ett sådant storslaget skådespel.

Det har förhoppningsvis framgått att boken varmt kan rekommenderas.

Den är utgiven av förlaget Magna Press med



ISBN 0 95 19423 2 8 och kostar på nätet cirka £130.00.

Avslutningsvis skulle jag vilja presentera några högst intressanta och läsvärda engelska klubbtidningar som lånats mig av vår representant för Triple M-modellerna Sven Ordell.

Den första ges ut av Bullnose Morris Club (www.bullnose.org.uk) Tidningen tycks komma ut med fyra sextiosidiga nummer per år. Den är snyggt redigerad med många svartvita illustrationer från förr och nytagna sådana i färg. Formatet är A5, och den primära målgruppen förefaller vara de mest extrema Bullnose-nördarna.

Upplägget är traditionellt med inledningsord av ordföranden som bland annat berör våra dagars bensinproblem. Därefter följer ett antal artiklar interfolierade med annonser för klubbregalia och reservdelar från olika firmor.

Ett trevligt inslag är ’Letters to the Editor’ med olika synpunkter och korta berättelser från en till synes aktiv läsekrets. Vi har försökt detta i vår tidning men medlemmarnas passivitet har varit total.

De avancerade tekniska artiklarna är i absolut majoritet, men det finns även annat mer lättsamt med, åtminstone för mig, mer förståeligt och därmed mer givande innehåll.

Den andra tidningen heter Triple-M Register Bulletin och ingår i The MG Car Club Ltd.

Även denna är i A5-format och omfattar 46 sidor, som till stor del upptas av racingreportage och resultatlistor.

Ett flersidigt och annorlunda reportage handlar om Hampton Court Palace Concours of Elegance. Artikeln har många vackra bilder som visar rätt miljö för denna typ av tävling som vi egentligen inte har i Sverige, undantagandes i något enstaka SMGM-sammanhang.

Tredagarstävlingen beskrivs på följande sätt:

‘It is within these spectacular grounds that The Hampton Court Palace Concours of Elegance took place on 3-5th September 2021 and, once again, brought together a selection of 60 of the rarest cars from around the world – many of which will never have been seen before in the UK. Uniquely, the Concours of Elegance winner isn´t selected by a panel of judges but by the owners of the cars themselves. Each participant is asked to vote on the other models on display to decide which car is considered to be the Best of Show.’

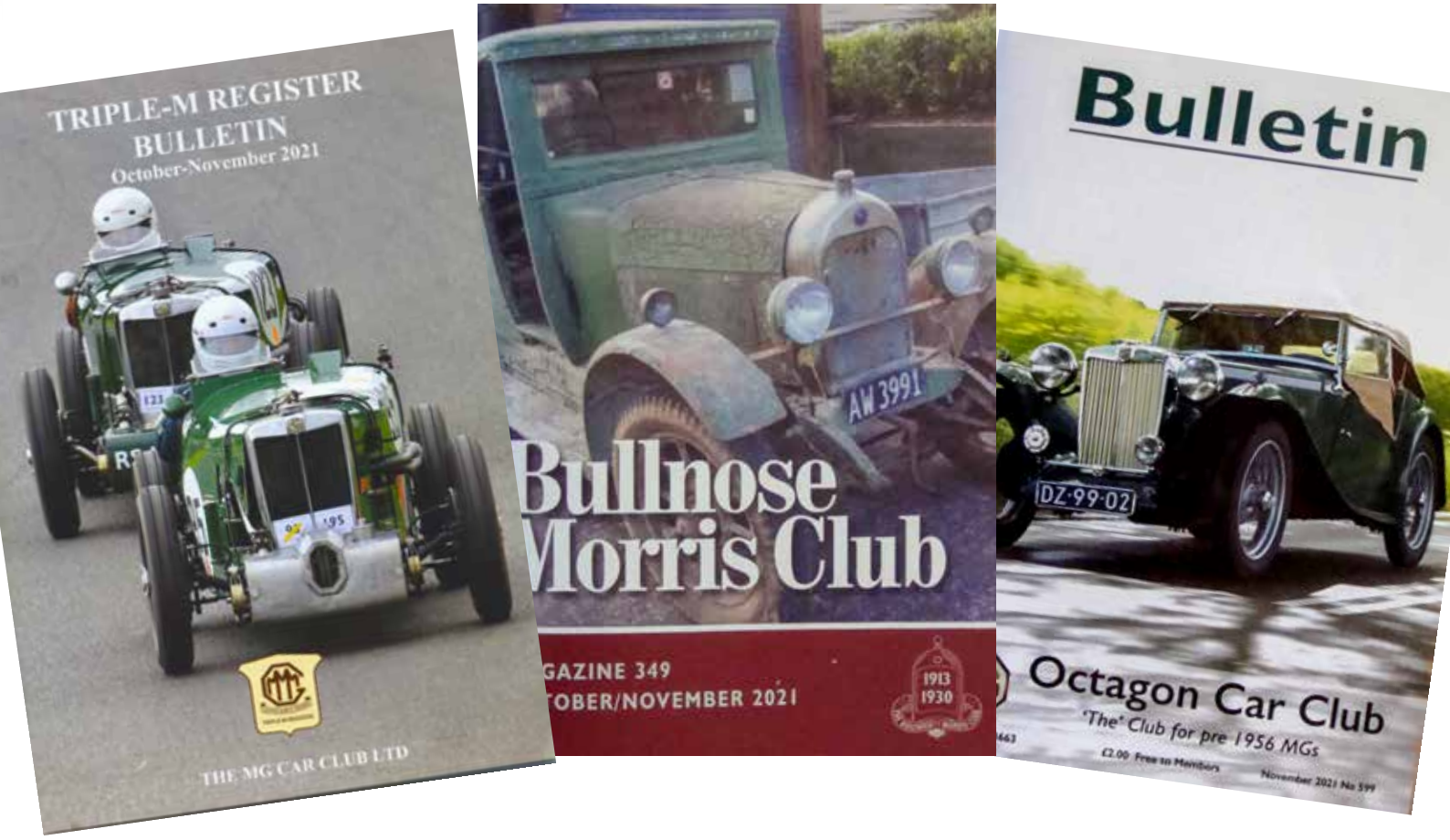
Tidningen är ett ’måste’ för varje hängiven racingentusiast.

Den tredje och sista i detta urval heter kort och gott Bulletin och ges ut av MG Octagon Car Club (www.mgoctagoncar-club.wordpress.com), med undertexten ’The Club for pre 1956 MGs’. Tidningen är, på brittiskt vis, aningen större än vanligt A5-format och 52 sidor tjock. Den har många hela textsidor men också många bildsidor. Innehållet är varierat och både nyttigt och trevligt.

En artikel heter ’Always check your bottom’, som behandlar omfattande rostskador med synnerligen otäcka bilder. På annat ställe får läsarna ställa tekniska frågor som besvaras av experter. (Kanske något för oss att ta efter med modellrepresentanterna som sakkunniga?)

Tre heltextsidor handlar om ’Cars for Sale – November 2021’, där bilar utan bilder beskrivs på ett mycket detaljerat sätt. Rapporter med många bilder ges däremot från olika träffar, och i notisform utbyts praktiska renoveringstips mellan klubbmedlemmar.

Tidningen är mycket läsvärd, och jag antar att många svenska ägare av modellerna före MGA också är medlemmar i Octagon Car Club.



Bilhistoria i Malaga

Text: Hansi Borgström
Foto Inger Hultman-Borgström

Går det att kombinera sol och bad i Spanien med sitt bil-intresse? Absolut, om du reser till Malaga på den spanska sydkusten. Där kan jag varmt rekommendera Museo Automovilistico de Malaga. Även din fru kommer att uppskatta detta då man har kombinerat bilarna med mode.

För tio år sedan inrymdes bilmuséet i en av stadens kulturhistoriskt mest intressanta byggnader som uppfördes 1927 av ett stort tobaksbolag. I de stora och ljusa lokalerna kan du se ett 80-tal fordon i fantastiskt fint skick som representerar de första bilarna och fram till 80-talet. Vad som är lite unikt är att till varje bil finns en skyltdocka klädd i tidstypisk klädsel. Till varje utställt föremål finns en skylt med intressant information. Här finns också mycket klädmode, inte minst den stora hattsamlingen från tre decennier. Då det är gott om plats kan du röra dig fritt runt bilarna.

Samlingen ägs av den portugisiska bilentusiasten Joao Magalhanes. Tyvärr fanns här ingen MG men många fina engelska bilar. En röd Morris från sent 20-tal visade tydligt sitt släktskap med MG:s M-type. Morgan finns representerat av en blå Three-Wheeler och det finns ett par Rolls-Royce, däribland John Lennons psykedeliska Phantom. Jaguar var flitigt representerat av en stor coupé från den tiden då man fortfarande hette SS, en XK 120, en XK 140 samt en tidig E-type. En Porsche 356 speedster och en Mercedes måsvinge är heller inte tråkiga att beskåda.

Detta är nog det absolut finaste bilmuseum som jag varit på, och med kompletteringen med modet tyckte Inger detsamma.





Jaguar E-type.



Vacker Bugatti.



Morgan Three-Wheeler.



John Lennons Rolls Royce.

Bredvid varje bil fanns en skyltdocka i ⟵ tidsenlig klädsel.

Tre engelsmän på rad. ⟶



Porsche 356 Speedster.



Kvinnor kör bättre än män

Text: Tommy Lyngborn

Apropå artikeln i förra Bulletinen med ovanstående rubrik hittade jag på nätet en artikel om en engelsk kvinna som var en mycket framgångsrik tävlingsförare. Hon har inget med MG att göra men har säkert under sin karriär sett en och annan i backspegeln.

Hennes namn var Patricia Mary ”Patsy” Burt (1928 – 2001). Under en lång och varierad karriär vann Patsy många tävlingar på brittisk nationell nivå, och hon var den första kvinnliga föraren någonsin att vinna Brighton Speed Trials och RAC National Sprint Championship. Hennes körning i Brighton 1968 gav ett nytt banrekord, vilket varade fram till 1975. Hon var också, 1961, den första brittiska föraren som deltog i en hel säsong av European Mountain Championship. I nästan tre decennier var Patsy Burts puderblå racerbilar en välbekant syn, vanligtvis placerade långt upp på resultatlistan, vid de flesta brittiska back- och sprintlopp.

Hennes 42 segrar och nästan 100 nationella, internationella och damrekord gör Patsy Burt till en av de mest framgångsrika brittiska kvinnliga racerförarna genom tiderna. Hennes prestationer gav henne medlemskap i British Racing Drivers’ Club, en institution som få kvinnor blir inbjudna att gå med i.

Efter att ha varit partners i många år gifte sig Patsy Burt och Ron Smith 1983. Patsy Burts Cooper T59 visades i National Motor Museum i många år, innan den nyligen restaurerades och återvände till racerbanan. Hennes McLaren M3A, den första i sitt slag och sist kända överlevande av de eventuellt tre som byggdes, hamnade på Donington Grand Prix Collection.

Klippet bredvid är från Dagens Nyheter vid hennes frånfälle. KÄLLA: WIKIPEDIA

UTLANDET

DÖDSFALL. Den engelska racerföraren **Patsy Burt,** Surrey, England, har avlidit 73 år gammal. Hennes närmaste är maken Ron Smith.

Racerbilar var Patsy Burts allt uppslukande intresse. I sådana satte hon inte färre än 13 banrekord och slog 46 damrekord. Till sist hade hon ett helt rum fullt med troféer av alla slag.

Men det var inte priserna eller berömmelsen som drev henne att fortsätta, det var fartens tjusning. Den tröttnade hon aldrig på.

Hon följde i sin fars och farbrors fotspår, båda var medlemmar av British Racing Drivers' club. Patsy Burt blev den första kvinnan i England att upptas som medlem i denna prestigefyllda klubb. Hennes beslut att lyckas stålsattes när hon före en biltävling 1955 körde en Aston Martin och plötsligt råkade höra en åskådare säga. "Titta, det är en kvinna som kör. Synd på en så fin bil!."

Patsy Burt föddes i Chelsea, lärde sig köra bil vid 21 års ålder och började med rally 1953. Några år senare träffade hon sin blivande make, som var ledamot av styrelsen för British Racing & Sports Car Club. Men det skulle dröja många år innan de gifte sig; först var han länge hennes manager och sedan drev de sin egen garagerörelse i Surrey. Deras äktenskap ingicks först 1983.

Hennes största triumf som racerförare kom 1970 när hon som den första kvinnan i England vann en nationell titel som årets främsta motorförare.

Efter detta lade hon upp, förkunnande att hon "ville stanna på toppen".

Där förblev hon i de flestas medvetanden. Och hon behöll stilen ända till slutet.

När hennes dödsannons publicerades i de brittiska tidningarna kunde man läsa: "Patsy Burt beklagar att hon efter 73 varv tvingats lämna banan på grund av mekaniska problem." DN

Detta klipp från DN kommer från Bo Elmhorns omfattande klippärm som Tom Lubran fick möjlighet att scanna av.



Patsy Burts Oldsmobile-motoriserade McLaren M3A vid Donington Grand Prix Collection.

ÄR DU OCKSÅ RÄDD OM DIN MG?



MHRF-försäkringen – marknadens ledande försäkring för historiska fordon!
Vi välkomnar alla fordon som är 20 år och äldre. Oavsett skick och stuk. Det finstilta? Fria mil, men inte en meter brukskörning. Det är klart att du kan – och ska – visa upp din ögonsten för arbetskamraterna ibland, men fordonet ska annars bara användas till nöjeskörning. På fritiden. Din bil behöver inte vara i strikt originalskick. Det finns en hel del olika varianter på MHRF-försäkringen t ex rullande renovering, uppställningsförsäkring, blivande klassiker med flera. Besiktningsmännen nedan hjälper dig med besiktning.
MHRF-försäkringen är en förmån för medlemmar i klubbar anslutna till Motorhistoriska Riksförbundet. Utöver din plånbok gynnas din klubb av våra försäkringar. Likaså den fordonshistoriska rörelsen via MHRF:s arbete, ett arbete som sammanfattas: ”För gårdagens fordon på morgondagens vägar”.
Du hittar mer information om oss och vår försäkring, på www.mhrf.se/forsakring

Dessa besiktningsmän kan hjälpa dig med din försäkring:

Jan Andersson	Örebro	070-568 68 64
Hansi Borgström	Onsala	070-548 52 03
Anders Bäcklund	Oskarshamn	073-986 66 95
Anders Dahlberg	Mariestad	070-624 17 60
Ulf Edström	Göteborg	070-794 66 34
Tommy Hadrys	Nybrostrand	076 947 33 60
Sören Hammer	Halmstad	070-305 06 35
Max Jacobson	Svedala	070-893 84 01
Kjell Johansson	Getinge	070-346 68 09
Per Johnson	Norrahammar	070-756 67 51
Jan Olof Levenstam	Spånga	070-526 06 42
Dag Lindahl	Västerås	072-534 58 77
Hans-Åke Nilsson	Limhamn	070-586 84 81
Sven Ordell	Motala	0141-21 71 75
Bengt Sedell	Huddinge	070-640 27 11
Knut Tersmeden	Järfälla	070-616 95 96

MHRF
FÖRSÄKRINGEN

Center Sweden AB



Vi säljer reservdelar och tillbehör till classic MG sportbilar
Främst till modellerna MGA MGB MGC samt MG Midget
och då får vi räkna in Austin-Healey Sprite

Nystart

Målsättningen är att ha många delar hemma i Sverige och vi bygger lagret vartefter order kommer in.

Det som inte finns hemma tar vi hem på beställning och vi jobbar på korta leveranstider.

I lagret finns redan en hel del och en del udda delar från handelsbolaget MG Center Sweden.

Välkommen med förfrågningar på mobilen eller email

mgcentersweden@gmail.com

0704247880

MG Center Sweden AB Bergåsvägen 7 43264 Bua

Hej!

Hoppas ni kommer ihåg mig? Jag körde min gamla MGA coupe till Berlin och tillbaka samt runt Öland med min far för några år sedan och rapporterade i Bulletinen.

Tyvärr fick jag sälja min MGA när vi köpte hus efter att dottern kommit, det var ledsamt då flera av mina allra bästa minnen kommer från cockpiten i just den bilen. Nu har jag alltså ett riktigt bra garage som står helt tomt, där en MGA en vacker dag kommer att stå! När jag sålde min MGA behöll jag den gamla Moto-Lita-ratten som ett starkt, sentimentalt minne och fick den inramad, med löfte om att krossa glaset när jag äntligen hittar en ny bil.

Tänkte bara dela med mig av det! Kanske en kul anekdot i tidningen?

/Erik Ohlsson



I GARAGET
Med Ulf Edström
Januari 2022

Vi går mot ljusare tider och MG-säsongen är nu i sikte! Se nu till att ha bilen i ordning och ladda batteriet så att du kan ut och åka när vårsolen kommer.

Här kommer några nya tips:

På min MGB GT har jag vår och höst ett skydd för oljetråget så att oljan fortare blir varm (bild 1). På min TF från 1954, som är en öppen bil, vill jag ha värme i luften för att det ska bli ”gött”.

Trots att man har packboxtätning på vevaxeln så är det ingen garanti att det blir helt tätt. För att slippa ev. oljeläckage kan man montera en ansjovisburk (bild 2) så blir det ”tätt”.

Den nya bensinen är inte alltid snäll mot delarna i bränslesystemet, t.ex. den lilla gummitätningen i munstyckets ingång i flottörhuset. Pilla ut den gamla tätningen och ersätt den med en O-ring, 5 mm i innerdiameter (bild 3).

Att ställa in tändningen kan vara lite knöligt. Markeringen sitter på remskivan i botten och brukar vara kvaddad (bild 4). På den vänstra kåpan är den synlig uppifrån. För att göra det hela enklare att se så monterar du en plåtbit och gör en markering (bild 5). Med tanke på dagens bensin, som är på 98 oktan, så gäller 8 graders förtändning. När bilen var ny var det 101 oktan på pumpen! Those were the days!

Se till att tanka 98 oktan på din äldre MG så går den bäst, men det finns nu bara på bemannade stationer!

Nästa gång vi hörs har våren kommit!

/Vid pennan och pedalerna: Ulf Edström

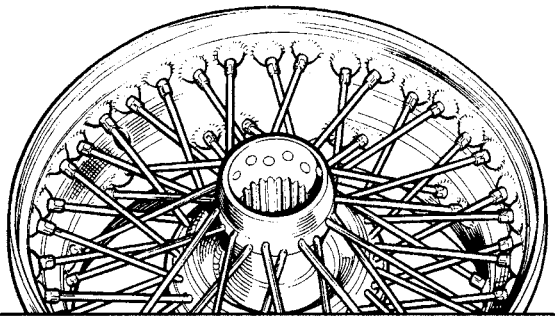

1


2


3


4


5



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@evanscooling.se Tel: 076-026 61 70



MG flyttar in på "fina gatan"

Sedan introduktionen av de nya, elektriska MG-bilarna i april 2021 satsar man för fullt på marknadsföringen. Med reklam i både radio och TV har väl ingen undgått att MG är tillbaka.

Som om inte detta vore nog har man öppnat fyra show room i Sverige, i Stockholm, Göteborg, Malmö och Löddeköpinge. I Göteborg syns man på paradgatan Avenyn, i en mycket fin och flashig utställningslokal med ett fantastiskt läge. Bara Polestar och Tesla finns i närheten.

Den billiga introduktionsmodellen MG ZS EV gjorde stor succé och blev den mest sålda elbilen i Sverige i juli månad. Man sålde då i princip slut på alla bilarna man fått till Sverige vilket gjorde att man inte kunde sälja fler. ZS kommer i en ny version 2022, med bättre räckvidd och utrustning och fortfarande till ett mycket fördelaktigt pris.

Nu lanserar man även MG 5 Electric, vilket är den första renodlade el-kombibilen som ser dagens ljus. Borde passa bra i Sverige där vi älskar kombibilar.

Då man har Hedin Bil, Brandt och Holmgrens Bil som återförsäljare har man täckt in i stort sett hela landet. Man hoppas på att komma upp i 20% av nybilsförsäljningen av elbilar i Sverige.

I modellprogrammet finns även MG Marvel R, vilket är värstingmodellen med grym prestanda och hög utrustningsnivå, och hybridmodellen MG EHS.

MG ZS EV fick Teknikens Världs Stora Bilpris 2022 och MG Marvel R kom på en hedrande 8:e plats.

Helt klart kan vi konstatera att MG lever vidare och har kommit för att stanna.

Text & foto: Hansi Borgström

MG på eCar Expo

Text & foto: Hansi Borgström

Då Ewa Brander och jag uppvaktade nya MG electric fick vi till ett bra och trevligt möte vilket ser ut att leda till ett samarbete mellan dem och MG-klubben. Vi blev inbjudna till bilmässan eCar Expo, vilket är en mässa för bara elbilar. Nyfiken som man är var det givet att besöka dem där.

MG satsar hårt, så det var givetvis en MG som stod på utsidan av mässan.

I deras monter stod fyra bilar; introduktionsmodellen MG ZS EV, MG Marvel R, värstingmodellen, MG5, som är den första renodlade el-kombin, samt en MGA som man konverterat till eldrift, kallad Retro EV.

Då jag hade min MG-jacka på mig blev jag väl mottagen och fick mycket bra information. Jag fick provsitta de tre nya bilarna och jag fick bäst MG-känsla i MG5, kombin, där man satt lågt och stolarna var skålade och sportiga.

MGA:n var naturligtvis mycket intressant, och det var inte bara jag som MG-entusiast som var intresserad utan även många från den breda allmänheten.

Retro-bilen är konstruerad av Michael M Richardson som var på plats och gärna berättade om sin bil. Utanpå ser den ut som vilken fin MGA som helst. Stolarna är dock uppgraderade, lite högre och med nackstöd som en nyare Morgan. I övrigt ser man ingen skillnad. Tanklocket sitter där det ska, men här är det ett uttag för laddning. Fäller man upp grillen finns det ett kraftigare uttag för snabbladdning. I motorrummet har man byggt upp det hela så att det ser ut som en Twin Cam-motor med SU-förgasare. Instrumentbrädan är också intakt, men där har man bytt ut tankmätaren mot en batterinivåmätare. Jag blev klart imponerad av dessa fiffiga och snygga lösningar.

Eldriftskonverteringen är gjord redan 2017, vilket förklarar att det blev mycket dyrt och att prestandan inte ligger på topp. Effekten är dock 100 kW, dvs 134 hk, vilket är ganska lika en Twin Cam. Batteriet är på 22 kWh och ger en räckvidd på ca 16 mil. Det går att snabbladda på 25 minuter medan en normalladdning tar 6,5 timmar.

Vad jag har förstått har han köpt eldriften från Tesla, vilket kan bidra till att priset är satt till 150 000 Euro. Michael hoppas på ett samarbete med MG electric och på så vis kunna få fram bättre och billigare batterier och motorer.

Besöket satte igång många tankar om framtidens bilar. Funderar mer och mer på en elbil som andrabil till korta dagliga turer, och då ligger en MG klart bäst till med det magiska märket och ett fördelaktigt pris. Jag kan glatt konstatera att det går att köra MG även i framtiden!









Fakta om elbilarna:

MG ZS EV.
Max effekt: 156 hk
Acceleration 0-100: 8,6 sek
Toppfart: 175 km/h
Räckvidd: 44 mil

Marvel R
Max effekt: 288 hk
Acceleration 0-100: 4,9 sek
Toppfart: 200 km/h
Räckvidd: 40 mil

MG5
Max effekt: 156 hk
Acceleration 0-100: 8,3 sek
Toppfart: 185 km/h
Räckvidd: 40 mil

FOTNOT: MER OM MICHAEL RICHARDSONS ELDRIVNA MGA KAN DU LÄSA OM I MG BULLETINEN 3-2018

Utflykt till vackra Ulricehamn vid Åsunden

Text & foto: Dan Svensson



Delar av Kjells garage.

Ett besök gjordes hos MGCC-medlemmen 4317, Kjell Lind, på herrgården Skottek i den lummiga grönskan vid sjön Åsunden. Dagen började i Skotteks vackra park med god fika med hembakat. Till besöket kom även MGCC-medlemmen 6441, Svante Rosén, som också bor vid Åsunden.

Till Skottek hör en stor gårdsbyggnad där det förvaras ett antal dyrgripar. På 70-talet, när Svante huserade på Skottek, förvarades också många fina bilar där. Ett antal MG-bilar, flera Bentley från tidigt 30-tal samt flera Horch-cabrioleter från 30-talet. Som bruksbil körde Svante då Mercedes 540 K från 30-talet eller någon Ferrari. Han var med när vi startade SMH Borås, och vi anordnade ofta sportvagnsträffar på Skottek. Svante flyttade till Kanada, men efter många år återvände han tillbaka till Ulricehamn och byggde ett fint hus vid Åsunden. Han åker återigen en specialpreparerad MG TC.

I dag är det Kjell Lind som äger Skottek, och efter det goda kaffet besökte vi den stora gårdsbyggnaden där Kjell förvarar en del av sin stora bilsamling. Flera gamla fina Rollsar, flera berömda Bentley från 20- och 30-talet, Jaguarer, en ovanlig HRG 1500 och flera Bugatti. Alla bilarna är körbara och i superskick! Kjell startade upp flera av bilarna, så det blev även en del örongodis. Det som intresserade mig

MG TA



MG J2 2-seat sport 1932.







mest var alla fina MG-bilar. Under mitt besök passade jag på att MHRF-försäkra några av Kjells rariteter.

Timmarna bara försvann, och besöket blev en mycket minnesvärd dag. STORT TACK till Kjell för en intressant genomgång av varje fordon. Tack även till Svante för gamla MG-minnen från tiden då vi tävlade på Kinnekulle Ring tillsammans med MGCC-medlemmen 88, Hans Sjöberg Borås.

Till MG-åkarna i Göteborg: ta kontakt med Kjell ni får säkert göra ett givande besök. I trakten ligger även Timmele fordonsmuseum.



Överst tv: MG NB 2-seat sport 1934.
Överst th: Svante tv och Kjell rakt fram.
Mitten: Bentley 3L Speed Model 1926.
Nederst tv: Kjell vevar igång Bugattin för en provtur. Bugatti T37 Grand Prix 1926.
Nederst th: HRG 1500 Le Mans 1947.





MG 1100 och MG 1300

Text & foto: Dan Svensson

Att idag hitta en fin MG 1100 eller 1300 är svårare än att hitta en fin MG T-modell. Tittar man i MG-matrikeln så finns det mycket få 1100- eller 1300-bilar och ännu färre renoverade och körbara bilar. På 70-talet fanns det många i vårt område, och i vår familj förbrukade vi fem stycken. En av dessa var en 1100 som gått 37 000 mil när den byttes ut mot en ny MG 1300 Mk II 1970 hos bilfirman PH:s Motor i Borås, som sålde många BMC-bilar. Förutom många Hundkojor och MGB såldes även många MG 1100 och 1300. Våra MG-bilar användes i vår bilfirma, bl. a. som lånebilar. Alla som körde bilarna blev förvånade över den goda komforten och den pigga motorn.

Vi körde våra MG-bilar hårt även i rallytävlingar. Förutom bilarnas goda köregenskaper hade de en kunglig inredning med gott om utrymme och härliga säten, läderratt och en mycket vacker instrumentbräda i valnötsträ med varvräknare.

Min sista MG 1300 Mk II 1970 sålde jag år 2020. Efter flera annonser fick jag till slut 5 000 kr. Bilen var en lågmilare, körbar och med mycket reservdelar. Då några 1300 skrotats så har jag gott om reservdelar, bl. a. fyra 1275-motorer.

MGCC-medlemmen 1080, Jan Stenvall i Varberg, har en mycket fin MG 1100 polisbil (se Bulletin 5-2020). MGCC-medlemmen 6651, Berit Andersson i Tranemo, har också en fin MG 1300 MK II 1970. Bilen har funnits länge i släkten och är välrenoverad. Den fick jag nöjet att MHRF-försäkra förra året.



Berit Andersson i Tranemo har en fin MG 1300 MKII 1970.



MG 1300 har en vacker instrumentbräda i valnöt.



MG 1300 MkII 1970,familjebilen i många år, har lämnat hemmet för vidare öden i Örebro. Att en orörd MG 1300 inte är värd mer än 5 000 kr när gamla 356 Porschar, hur dåliga som helst, går för över 500 000 kr.

Sunny Coast & Islands Centre

Fira Nationaldagen på Gotland!

Ett tips för er som vill uppleva en fantastisk dag med det rörliga kulturarvet i fokus. Traditionellt varje år, i samband med nationaldagsfirandet den 6:e juni, brukar Gotlands samlade bilklubbar, som Gotlands veteranbilklubb, Gotlands veterantraktorklubb och udda fåglar som Gutemoppers tillsammans med Lojsta hembygdsförening anordna en motorhistorisk fordonsdag vid Lojsta slott på Gotland.

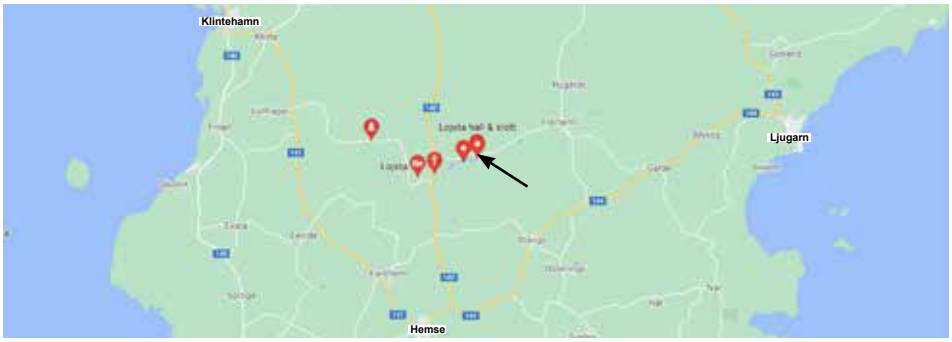
Det brukar börja med en samling vid Kajsarporten i Visby kl 10:30 och sedan kortegekörning ner till Lojsta. Evenemanget har vuxit rejält under senare år och lockar numera tusentals besökare. Det är många som vill ställa ut sitt fordon vilket naturligtvis är jätteroligt. Samtidigt är den tillgängliga utställningsytan begränsad. De flesta utställare rullar in vid 11:00-11:30. Det är "först till kvarn" som gäller (även om du har putsat hela natten). Det vore roligt om det vore fler MG-bilar där i år.

Förra året var evenemanget inställt på grund av känd anledning men vi får hoppas att evenemanget blir verklighet i år. Följ gärna vad som händer på Gotlands veteranbilsklubbs hemsida Gotlands Veteranbilklubb - Vi gillar gamla fordon! ***gvbk.se***, så kanske vi ses den 6 juni vid Lojsta slott på Gotland.

/Mattias Schönbeck



Foto från nationaldagsfirandet 2017. Foto: gvbk.se



Dalecarlia Centre

Hej alla vänner i Dalecarlia Centre! Hoppas att jul och nyår blivit en bra upplevelse för er alla.

Här i Mora har vi haft en mycket fin vinter hittills med fin skidåkning för den som önskat. För andra kanske det varit perfekt för att förbereda bilarna för den kommande sommarsäsongen. Hur pandemin påverkar vår planering för oss till sommaren får vi se. Det finns idag inga planerade träffar för Dalecarlia Centre, däremot rekommenderar jag att ni gärna får hjälpa till med t ex spontanträffar, maila gärna till mig så ska jag sprida detta vidare i våra kanaler. Det kommer säkert att ordnas planerade veckoträffar för entusiastbilar runt om i vårt distrikt av kollegor till oss, bevaka gärna det så kan vi kanske träffas i t ex Leksand eller Säter mm.

Ha det bra framöver och har ni frågor tveka inte att höra av er till mig.

/Mats Rylander

South Centre

Julavslutning i South Centre



Många fina bilar i Mats Åbjörnssons muséum.



Det gågna året penetreras till kaffe och skumtomtar.

Julavslutningen hos Mats Åbjörnsson utanför Staffanstorp lockade ett 30-tal medlemmar, gamla som unga. Mats drog lite anekdoter, nya som gamla, om sin pappa, farfar och farfarsfar. Museet visade upp lite nytt och gammalt i hallen.

En del var även till salu för den hugade! Kanske någon var intresserad av en MG TA från -38? Vem vet…

Kaffe med dopp och lite skumtomtar försvann snabbt när det vankades fika på etageplanet. Vi gick igenom årets händelser, lite statistik och vad som är på gång 2022.

Vi söker även lite hjälp i Centret framöver vid våra egna evenemang, så är du intresserad av att hjälpa till, hör av dig till oss! *south-centre@mgcc.se*

Foto: Lars Wåhlin

Octagon Centre

Julavslutning i Octagon Centre

Den 10/12 samlades några av oss MG-ägare med co-drivers på ANSO:S servering i Molkom för att avnjuta en jultallrik. Jag informerade om kommande aktiviteter i MG Car Club Sweden och därefter planerade vi aktiviteter och träffar i centret under 2022.

/Bengt Eliasson



West Coast Centre

Tankar från West Coast Centre januari 2022

Nytt år med nya möjligheter ligger framför oss. I skrivande stund börjar det märkas att vi går mot ljusare tider, framför allt på kvällarna.

Jag hade hoppats att vi skulle ha kunnat ses på årsmötet i Göteborg och ätit en god lunch efter mötet och fått en visning av de nya el-MG-bilarna från Hedins, men i rådande läge med en skenande smittspridning beslöt vi i styrelsen att genomföra årsmötet digitalt. Det gick ju bra förra året, och vi som höll i mötet har sparat och dokumenterat det arbete som vi gjorde då, så reservplanen var redan klar. Synd att vi inte kan träffas, vilket brukar vara riktigt trevligt efter en lång vinter då det strax är dags att plocka ut våra älskade MG-bilar igen.

Under ”Evenemang” ser du listan på de aktiviteter som i dagsläget är inplanerade. Då man är lite luttrad av att ha fått ställa in ett antal evenemang har jag bara tagit med de traditionella träffarna och avvaktat med datum till hösten. Vi är ju trots allt bara i startgroparna så fortsättning följer. För att ha bäst koll på vad som händer rekommenderar jag att du bevakar hemsidan, och att du anmäler dig till min maillista för west-coast-centre där jag skickar ut senaste uppdatering beträffande aktiviteter.

I UBCC hoppas vi också på att kunna köra våra tisdagskörningar och ha lite åkningar under British Car Week veckan efter Tjolöholm.

Vi får hoppas och tro att Corona kommer att minska till en låg nivå till våren så att vi får en ”normal” MG-sommar igen som vi har längtat efter.

Ta hand om dig och din MG så hoppas jag att vi ses på vägarna igen!

/Hansi Borgström

Middle North Centre

This time of the year -

-brukar vi kunna planera för årets aktiviteter men

på grund av den alltjämt härskande pandemin är det svårt att planera klubbverksamheten.

Vi måste trots allt tro att situationen kommer att förbättras i vår och sommar, och vi planerar därför att följa vårt vanliga program med en vårutflykt i maj, en träff i sommar (Upplandsrundan) och en höstutflykt i september. Om det blir möjligt kommer vi även att under våren och hösten återuppta pubträffarna i Stockholm. Närmare information kommer i kommande nummer av Bulletinen, på hemsidan och via maillistan så snart det finns något att informera om.

Om rådande restriktioner tillåter kommer onsdagsträffarna på the Nut House i Upplands Väsby och torsdagsträffarna på Nifsta gård att äga rum även i år. Dessa äger ju rum utomhus och borde därför vara riskfria…

Om du inte får centrets mailutskick ber jag att du meddelar mig din mailadress på adressen middle-north-centre@mgcc.se så att jag kan inkludera dig. Mailinglistan är ett effektivt verktyg för att snabbt skicka ut information om nytillkomna evenemang eller uppkomna förändringar i de planerade evenemangen.

Jag rekommenderar att du besöker hemsidan då och då. Där uppdateras aktivitetslistan efterhand.

Ha det bra och låt inte pandemin hindra dig från att köra MG!

/Christer Farneman

Middle South Centre

Hej alla MG-vänner i Stockholm-Södermanland, på MG-språk ”Middle South Centre”!

Tack för alla trevliga inspel och önskemål om program som framkom i november på garagemötet i Strängnäs. Nu är det redan nytt år, dagarna blir längre och säsong för ”open roads” närmar sig.

Vi tar med oss förslagen till program för första halvåret när det gäller ”eget och närproducerat” för vårt centre. Vi utgår nu från att restriktioner släpps så att planerade aktiviteter framöver kan genomföras, naturligtvis med den anpassning till smittskyddsregler som krävs.

Det blir två garagebesök där vi sprider dessa geografiskt i centret. Jag hoppas därmed att det kan underlätta för att delta och få inspiration till sitt MG-liv samt skapa möjligheter till att så många medlemmar som möjligt kan träffas och ha trevligt.

Vidare planerar vi ett ”MG Spring Meet” för att köra en riktig ”Sörmlandsrunda” lördag-söndag 14-15 maj. Det blir i stort sett ett varv runt i vårt Centre på fina MG-vägar och med start från flera platser. Vi arbetar också med att finna en bra möjlighet till övernattning med middag och kul samvaro på lördag kväll någonstans mitt i vårt område.

Se detaljer under MSC evenemang!

/Johan

Programmakarmöte i South East Centre

En söndagseftermiddag i november träffades centrerepresentanterna och de district leaders som bor lite utspritt i vårt center för att tillsammans försöka få ihop ett program för 2022. Vi har sen några år tillbaka träffats i ett garage, och det är inte något vanligt, simpelt sådant. Det är stort och rymligt och innehåller ett antal mycket fina bilar. Det mesta är engelskt, som sig bör när vi har träff.

Det är vår medlem Hans Bengtsson som välvilligt ställer garaget till förfogande för vårt möte. Vi brukar börja med en rundvandring, och då innehållet skiftar från år till år finns det alltid något nytt gammalt att titta på.

Själva programmötet är en angenäm uppgift då alla har med sig idéer och förslag. Vi har en stomme av träffar som förekommer varje år, och så fyller vi på med nya påhitt. Alla medlemmar är välkomna med förslag, det går att fylla på i programmet under hela året.

Vi har fått en del nya medlemmar under den här långa pandemitiden, då verksamheten gått lite på sparlåga, så vi hoppas vi får göra lite nya bekantskaper när säsongen drar igång.

I skrivande stund, strax före jul, har vi varit på sedvanligt Luciakaffe i Lasses och Gudruns regi. Denna gång en liten bit utanför Vadstena, på Ladugård 206 som kunde erbjuda lite mer utrymme i dessa tider, då risken för smittspridning ökat något igen. Vi blev ett 30-tal som fick en fin stund i trevliga lokaler, lika mysigt som vanligt. Vi kan bara hoppas att helgerna blir bra, och att vi när denna tidning når oss har ett gott läge i samhället och kan köra på enligt det program vi fått ihop.

Tack till våra district leaders och andra som bidragit till årets program, det är tacksamt att vara centrerepresentant med sådan stöttning.

Ha det så gott till vi ses på våra möten och träffar.

/Centrerepresentanterna i South East Centre



Planeringsmöte i trivsam miljö.



Jaguar D-type beundras.

Text & foto: Gerry Gardelin

Luciaträffen i Vadstena 11 dec 2021

Text & foto: Håkan Wass



Gemytlig stämning på Luciaträffen.

Äntligen! Ytterligare en tradition som kunde genomföras tack vare det trogna MG-paret Gudrun och Lars ”Kniven” Nilsson. Denna gång till ett nytt resmål, Ladugård 206, ca 2 km utanför Vadstena mot Skänninge.

I vanlig ordning satt hon där, i sin strålglans, den alltid så uppskattade Lucian. Lite svårflörtad kanske, men inget gnäll över att hon var den enda av oss som fick sitta ute då det rådde en viss osäkerhet huruvida hennes coronapass var giltigt!

Väl på plats hälsades ett drygt 30-tal gäster välkomna av Gudrun och Lasse. Efter den välsmakande skinksmörgåsen och sedvanlig information om programmet kommande år, kunde deltagarna ta del av det stora utbudet i butiken, särskilt den välfyllda ostdisken lockade. Ni som



Lucia själv fick stanna ute.

ännu inte har haft tillfälle rekommenderas ett besök.

Vi räknade med att kunna genomföra ca 23 aktiviteter under 2022, men i skrivande stund ser läget ganska osäkert ut, framför allt beträffande 1:a kvartalet. Alltså; var beredda på förändringar med kort varsel!

Om läget inte förbättras vill vi ändå slå ett slag för de spontana möten/träffar som har genomförts i mindre grupper under pandemin. Ofta med bara några dagar från ord till handling. Inte riktigt lika kul, men det gäller att inte fastna i vad vi inte kan göra!

Med dessa rader tackar vi Gudrun och Lasse och ser fram emot att få träffas igen under normala förhållanden.



Luciavärdar var Gudrun och Lasse Nilsson.

ÅRSMÖTE

Du missar väl inte årets årsmöte? Även i år är det jämlikt, alla kan vara med oavsett var man bor. Det kommer att ske digitalt. Hur du gör för att logga in för att kunna vara med får du veta när du anmält ditt intresse. Allt står att läsa i broschyren som du fått med denna Bulletin. Passa på att göra din röst hörd nu när tillfälle ges från soffan hemmavid. Hoppas vi hörs och ses lördagen den 12:e mars klockan 11.00.

/Styrelsen

Varning för bromsvätska med silikon

Text: Mats Månsson

Jag använde silikonbaserad bromsvätska i mina MG-bilar sedan slutet av 1990-talet. Fördelarna med detta var att vätskan inte var aggressiv mot billacker och att den inte absorberade vatten och skulle därmed inte behöva bytas regelbundet. Min MG VA användes så under 20 år, jag fyllde bara på när bromsvätskenivån sjönk.

Så en dag 2019, när bilen backades ut efter vinterförvaring, fanns inga fungerande bromsar. Jag tog av hjulen och bromstrummorna och konstaterade att hjulcylindrarna läckte och hade dessutom spillt bromsvätska på bromsbanden. Jag tog loss samtliga bromscylindrar och såg att de var korroderade i underkant av cylindern så att gummitätningen inte höll tätt.

Bilen var ju gammal, och det enda företag som jag visste kunde hjälpa mig var SVW Services i England. Jag kontaktade även Industribromsar i Sundbyberg för eventuell renovering, men de menade att det inte var lönsamt. SVW Services hade utbytescylindrar men korrespondensen var långsam, de svarade knappast på mail utan jag fick ringa och prata med dem. Det blev några missförstånd så det tog flera månader att få till det. Jag fick dock hjälp av Industribromsar att byta bromsbanden. Silikon på bromsband är inte bra, Sommaren 2019 passerade utan rullande bil.

Kontentan är att bromsvätska med silikon inte är att rekommendera. Vatten kommer alltid in i systemet via luftfuktighet som kondenserar i behållaren, och eftersom vattnet är tyngre än bromsvätskan så samlas det i botten av huvudcylindern och pumpas ut till hjulen där det också hamnar i botten på hjulcylindrarna. Luftningsnippeln sitter överst i cylindern så det hjälper inte att lufta systemet. Man måste ta isär alla cylindrar och tömma ut all vätska om man vill vara säker på att vattnet försvinner.

Verkmästaren på bilverkstaden:
– Vad kan jag hjälpa min herre med?
– Laga tutan fort för bromsarna är trasiga!

Inbjudan till träffar

PÅ GÅNG

Pandemin håller fortfarande ett stadigt grepp om våra liv och levernen. Kolla med ansvariga för evenemangen om de blir av innan ni ger er av till någon träff. Håll dig också uppdaterad genom att besöka hemsidan *www. mgcc.se*!
Du kan också ämna din e-mailadress till din Centrerepresentant och bli kontinuerligt uppdaterad om eventuellt nytillkomna evenemang.



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

12/2 Teknikträff, Motala
Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

5/3 Bildvisning Sviestad, Linköping
Ansvarig: Tommy Petri

19/3 Bengtssons garage, Vadstena
Ansvariga: Hans Bengtsson & Lars Larsson

23/4 Avgas/bromstest, Motala
Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

7/5 Kyrktur
Ansvarig: Lars Woss

21/5 Bråvikentur
Ansvarig: Tomas Jaksch

26/5 Botanicus, Järstad
Ansvarig: Per de Faire

11/6 Engelsk frukost & hemligt mål
Ansvarig: Tommy Petri

17-19/6 SMGM, Gotland
Ansvarig: Sunny Coast & Islands Centre

30/6 Västanvik, Västanvik
Ansvariga:Inger & Gösta Fahlgren

3/7 Medevi
Ansvarig: Per de Faire

13/7 ***Engelska parken, Vadstena***
Ansvarig: Lars ”Kniven” Nilsson

31/7 Medevi
Ansvarig: Per de Faire

6/8 British Motor Meet, Hjo
Ansvarig: Tommy Petri

6/8 ***Öjebrodagen, Öjebro***
Ansvarig: Håkan Wass

13/8 Visingsö, Visingsö
Ansvarig: Ingvar Lif

21/8 Damernas Tur
Ansvariga: Kerstin & Gerry Gardelin

3/9 Slottstur, Östergötland
Ansvariga: Per & Marianne de Faire

10/9 Ljusfallshammar lantbruksuseum
Ansvarig: Åke Liljedahl

?/9 Grillning hos Tomas Jaksch
Ansvarig: Tomas Jaksch

?/10 Renoveringsverkstaden på Flygvapenmuséum, Malmslätt
Ansvarig: Per de Faire

19/11 Teknikträff, Motala
Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

10/12 Lucia, Vadstena
Ansvarig: Lars Nilsson



BIG LAKES CENTRE
K G Lindblom, tel 0510-546 131
Sven Adamsson, tel 070- 520 90 47

För närvarande inga planerade aktiviteter för säsongen. Eventuella nytillkomna aktiviteter kommer via maillistan eller hemsidan.



DALECARLIA CENTRE
Mats Rylander, tel 072-209 05 78

Vi har inga aktiviteter bokade ännu men jag har en dialog om att i första hand försöka få fram spontanträffar runt om i Dalecarlia. Jag får återkomma när jag vet mer. Förutom egna träffar kommer jag att hänvisa till DAK där vi kan delta, träffar och marknad. Det kommer finnas vecko-träffar runt om i Dalarna bl a Leksand, Säter mm.



MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713

14/5 Vårutflykt
Preliminärt, närmare information kommer i Bulletinen nr 2, på hemsidan samt via maillistan.

2/7 Upplandsrundan
Preliminärt, närmare information kommer i Bulletinen nr 3, på hemsidan samt via maillistan.

17/9 Höstutflykt
Preliminärt, närmare information kommer i Bulletinen nr 4, på hemsidan samt via maillistan.



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

Här ser du de aktiviteter vi nu i januari planerar för våren och sommaren 2022. Det kan bli ändringar och tillägg på kort varsel - inte minst på grund av coronaläget – och därför behöver vi din aktuella email-adress. Du som redan får Middle West Centres email behöver förstås inte göra någonting, du som inte får dem bör anmäla detta till Lennart eller Owe.

17/2 MG-träff Café Skogen kl 18.30 Sörbyvägen 15, Örebro
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

17/3 MG-träff Café Skogen kl 18.30 Sörbyvägen 15, Örebro
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

21/4 MG-träff Café Skogen kl 18.30 Sörbyvägen 15, Örebro
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

3/5 Besök hos Janne Andersson i Brotorp, Fjugesta.
Fokus på engelska sportbilar, körklara och under renovering.
OBS föranmälan krävs. Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med i MWS:s maillista.
Anmälan och upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

12/3 Årsmöte digitalt
Se inbjudan med denna Bulletin.

17/5 Vinöträffen
Hos Peter och Carin Kumlin, Vinön i Hjälmaren. Engelska bilar, Yorkshire Tea, varma korvar, diverse påhitt ;-)
OBS: föranmälan krävs. Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med i MWC:s maillista.
Anmälan och upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

6/6 Kortége genom Örebro
Som traditionen bjuder deltar vi i Nerikes Fordonshistorikers kortége genom Örebro med mål vid Karlslunds Herrgård. Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med i MWC:s maillista.
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

13/8 (preliminärt) Bergslagsrundan
Start vid järnvägsstationen i i Nora eller vid stationen i Järle (bestäms senare). Veteranjärnväg med ånglok. Rundtur i Bergslagen med kultur och mat. Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med i MWC:s maillista.
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

27/8 (preliminärt) Gymkhana för MG och andra sportbilar
Transportgymnasiet, Skebäck, Örebro. Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med i MWC:s maillista.
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

Gymkhana (ovan) kan beskrivas som manöverprov och kan resultera i nedanstående.





WEST COAST CENTRE
Hansi Borgström, tel 0705-485 203

Här följer WWC:s preliminära program för året. Det är fortfarande pandemin som styr, kompletteringar kommer vartefter. Kolla med ansvarig för respektive evenemang om de blir av eller ej.
Hoppas vi ses! /Hansi

12/3 Årsmöte digitalt
Se inbjudan med denna Bulletin.

1/5 Vårupptakt, Varberg
Ansvarig: Janne Stenwall 0706-585 565
Säsongsuppstart

15/5 Vårfika, Gottskär
Utflykt
Ansvarig: Hansi Borgström 0705-485 203

22/5 Tjolöholm Classic Car
Bilutställning
Ansvarig: Hansi Borgström 0705-485 203

24-28/5 British Car Week, Göteborg
Engelska bilveckan
Ansvarig: Hansi Borgström 0705-485 203

? Aug Sjön Bolmen runt
Utflykt
Ansvarig: Tomas Andersson 0736-121 595

? Sept Höstutflykt, Göteborg
Utflykt
Ansvarig: Hansi Borgström 0705-485 203

? Nov Filmafton, Göteborg
Filmvisning/fika
Ansvarig: Hansi Borgström 0705-485 203

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



SOUTH CENTRE

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

Egna South Centre evenemang:

12/3 Årsmöte, digitalt
Se inbjudan med denna Bulletin.

Mars/april Studiebesök
Besök mos Moses Bil- och lack i Tollarp.
Ansv: Göran Eriksson, 0702-642 464

April/maj Vårupptakt

Maj Österlen blommar
Ansv: Tommy Hadrys, 0769- 473 360

17-19/6 SMGM 2022, Tofta Strand, Gotland
Se inbjudan i denna Bulletin sid 4-5

17/7 Hovdala-turen
Ansv: Hans-Åke Nilsson, 0705-868 481

27/7 Norra trädgårdsrundan
Ansv: Staffan Silvegren, 0768-262 500

26/11 Julavslut med överraskning
Ansv:
Ansv: Hans-Åke Nilsson, 0705-868 481
Max Jacobson, 0708-938 401

Värt att besöka,
där vi troligen finns på plats

Jakriborg Grand Prix, Simirishamn

26-29/5 MGFIM 2022 i Skåne.
Internationell MGF/TF-träff

Maj T-type Tur i Danmark
Endast för MG-modeller före 1956

12/6 Gavnø slott Själland, Danmark
Kastellet Köpenhamn

12/6Sofiero Classic, Helsingborg

2/7 Nostalgia, Ronneby Brunn

1-3/7 Svenskt Sportvagnsmeeting
med sportvagnsrally. Ring Knutstorp

16/7 Thulinträffen
Citadellet Landskrona, kl 10.00 - 15.00

6/8 Norra Vram-rundan
Ansv:
Ole Björklund 0703-342 687
Olof Sunesson 0734 254 246

27/8 Svedala Motordag

September UBCC Klubbkampen

Återkommande träffar under sommaren

Maj - sept	Hamnträff Rydebäck Se deras hemsida!
Maj - sept	Bil Café Tydingesjöns camping. Se deras hemsida!
Maj - sept	Borgeby slott tisdagar Se deras hemsida!
Maj - sept	Magnarps hamnträff Se deras hemsida!
Maj - sept	MHK sommarträffar Johannamuseet och Smygehuk. Se deras hemsida!
Maj - sept	Norra Skånes Fordons-veteraner. Se deras Hemsida!
Maj - sept	Vikens hamnträff Se deras hemsida!

Sporadiska utflykter kommer att ske när vädret tillåter, så håll utkik i din mejlkorg!

Glöm inte att betala med-lemsavgiften i tid!

UTEBLIVEN BETALNING INNEBÄR ATT DIN EVEN-TUELLA MHRF-FÖRSÄK-RING UPPHÖR ATT GÄLLA MEN DET VÄRSTA AV ALLT ÄR ATT DU MISSAR KOMMANDE NUMMER AV MG BULLETINEN.



OCTAGON CENTRE

Bengt Eliasson, tel 0702-573 746

Här är Octagon Centres program för året blandat med externa arrangemang. Givetvis med reservationer för eventuella regler och rekommendationer från FHM.

12/3 Årsmöte, digitalt
Se inbjudan med denna Bulletin.

28/4 Håkans garage
Vi träffas vid Håkans garage med våra MG bilar för mingel och diskussion och frågor om bilarna.
Anmälan senast 24/4 till:
Håkan 072-559 34 43 eller
Bengt Eliasson 070-257 37 46

5/5 Verkstadsträff
Verkstadsträff hos Mats Fernqvist bilservice där Mats och Anders ger tips om hur vi sköter våra bilar, bromsar, elsystem, förgasarjustering mm. KL 18.00 – 21.00.
Samordnare: Henry Säfström
Anmälan senast 28/4 till
Henry Säfström 073-509 18 81 eller
Bengt Eliasson 070-257 37 46

21-22/5 ***Kinnekulle Historisk racing***
Samordnare, Håkan Eriksson för ev. gemensam resa till Kinnekulle.
Håkan Eriksson 072-559 34 43

1/6 Klässbol brygga
Gammelbilsträff med knytkalas. kl 18.00

6/6 Motorhistoriska dagen
Lokal uppvisning av våra bilar på hemorten.

17-19/6 SMGM 2022, Tofta Strand, Gotland
Se inbjudan i denna Bulletin sid 4-5

17-19/6 Gelleråsen, Karlskoga
Velodromloppet Historic GP
Samordnare:
Bengt Eliasson 070-257 37 46
Gemensam fri parkering av våra fordon på lördagen.

16/7 Blombacka bilmuséum
Vi besöker Ingemar Liljegrens fordonmuseum. Avslutning med grillträff vid Molkomsjöns strand.
Maxantal. 15 per visning.
Samordnare: Lennart Johansson
Anmälan senast 13/6 till:
Lennart Johansson 070-366 11 62

27/7 Gammelvala motordag, Mangskog

20/8 Snailrace
Hemligt resmål, start och mål avslöjas senare.
Samordnare:
Håkan Eriksson 072-559 34 43

19/10 Verkstadsträff
Verkstadsträff hos Mats Fernqvist bilservice där Mats och Anders ger oss tips om vad man skall tänka på inför vinteravställning. Klockan 18.00-21.00.
Anmälan senast 10/10 till:
Henry Säfström 073-509 18 81 eller
Bengt Eliasson 070-257 37 46
Samordnare: Henry Säfström

10/12 Jultallrik 2022
Plats meddelas senare.

Övriga träffar att besöka under säsongen i Octagon Centre

- Kil Fryksta Bilträffar onsdagar 4 maj till 28 sept.
- Filipstad Prästbäcken onsdagar 11 maj - 14 sept. Klockan 18.00 ojämna veckor
- ”Rule Britania” vid Arvika Motormuséum. Endast engelska bilar
- AFTERNOON Tea någonstans i Värmland





MIDDLE SOUTH CENTRE
Johan H Larson, tel 070-512 38 02

26/2 Garageträff
Garageträff med verkstadsbesök. Därefter lunch/fika och klubbgemenskap.Besöket kommer att vara i centrets östra del (Stockholmsområdet)
Kontaktman:
Johan H Larson: 070-512 38 02

26/3 Garageträff
Garageträff med verkstadsbesök. Därefter lunch/fika och klubbgemenskap.Besöket kommer att vara i centrets västra del (Katrineholmsområdet)
Kontaktman:
Johan H Larson: 070-512 38 02

14-15/5 MG Spring-Meet
Vi kör Sörmlands-rundan med övernattning. Start från olika platser och samling för övernattning i centrets centrala område. Aktiviteten är planerad att kunna genomföras från lördag lunch till söndag lunch.
Kontaktman:
Johan H Larson: 070-512 38 02

Håll nu utkik på klubbens hemsida för program så kommer dessa aktiviteter att uppdateras efterhand men boka redan nu tiderna och anmäl intresse till mig på klubbens mail eller på min mobil som finns här i Bulletinen.

/Johan



I stället för tomt utrymme bjuder vi här på några vårbilder. Foto: T Ly



SUNNY COAST & ISLANDS CENTRE
Anders Bäcklund, tel 0739-866 695
Åke Ståhl, tel 0730-451 466

4/6 Döderhultsrallyt
Samling i Oskarshamn
Kontaktperson:
Lasse Nilsson 070-576 40 44

6/6 Nationaldagsfirande, Gotland
Se info på sidan 43!
Kontaktperson:
Mattias Schönbeck, 0768-306 571

17-19/6 SMGM 2022, Tofta Strand, Gotland
Se inbjudan på sid 4-5
Kontaktperson:
Anders Bäcklund: 073-986 66 95

20/8 Touring på Öland
Samling vid brofästet på Ölandssidan.
Kontaktperson:
Ingemar Gustafsson, 073-440 61 91



Säljes: MGB GT 1966
Kontrollbesiktad nov 2021 (sista)
Mörkgrön, troligtvis importerad från USA (gula blinkers).
Bilen förvaras inomhus. Bromsrör, bränsleslang , bromsslang, batteri och bromsvätska byttes inför besiktningen.
Är i begagnat skick men hel med alla delar, skinnsäten, ekerfälgar mm. Kan skicka fler bilder vid intresse.
Pris 70.000 kr
Annika Säw
E-post: annikasaw@hotmail.com
Tfn: 0709-286331

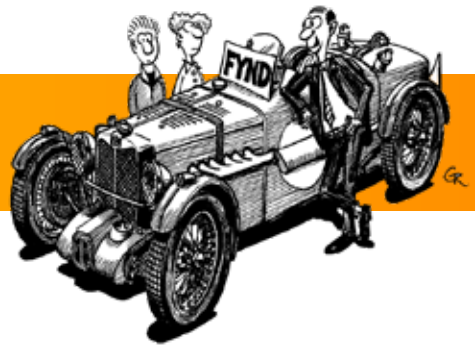


Köpes: MG TF
Jag och min fru letar efter en MGTF (alltså 2002-2005) i fint skick. Gärna grön men alla färger kan vara intressanta.
Patrik Wandin, Jönköping
E-post:patrik@wandin.com
Tfn: 070-2334580

Säljes: MG Magnette ZB Varitone 1957
Magnette i bra bruksskick. Godkänd utan anmärkning vid sista besiktningen 2021.
Anders Bäcklund, Oskarshamn
Pris: 75 000 kr
E-post:anders.backlund@mgcc.se
Tfn: 073-986 66 95



MG MARKET



Säljes: M.G. Midget PA 1936.
Har du följt serien i Bulletinen om hur Oscar Efverlund sätter morfars bil i form, och blev du sugen på något liknande?? Här är din chans.

Ägaren Conny har fått problem med ryggen, och bett mig hjälpa till så att hans PA får en ny vårdnadshavare. Ganska omfattande dokumentation medföljer bl a den engelska gröna ”regístration book”, som förtecknar ägarna från 1964. Vagnen har funnits i Sverige sedan mitten på 1980-talet, har haft en renoveringsförsäkring sedan 1996 och renoverats i Sverige av de medföljande kvittona att döma. Conny har ägt den sedan 2010.

Vagnen är besiktigad, det gjordes som ett projekt inom en kurs för tekniker för historiska fordon som jag höll i hösten 2013. Den är körd mycket lite efter det. Vagnen behöver nu lite omvårdnad innan säsongen börjar och är sedan en god bas för att rullande justera de delar som avviker från hur Abingdon gjorde dem 1936.
Chassinummer: PA 2064
Motornummer: 2351 AP, vilket är originalmotorn som sitter i.
Den finns med i MMM registret med nummer 1575.
Prisidé är omkring 250 000 – 275 000.
Kontakta mig på e post: ***bispmotala@hotmail.com*** för ytterligare detaljer och jag har fler detaljbilder.
Sven Ordell, Motala







Köpes: MGB,MGC eller MGA
I fint skick köpes
Göran Hägglund
E-post: b-g.hegglund@outlook.com
Tfn: 070- 646 88 77

Säljes: Ett par ”bra-att-ha grejor”
Jag har ett motorstativ och två uppkörningsramper, båda från Biltema, som står i vägen igaraget. Kolla priserna i Biltemakatalogen, ge mig ett rimligt bud och kom och hämta dem i Huddinge.
Tommy Lyngborn
E-post: tommy@lyngborn.se
Tfn: 0708-700 454



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 2021
Huvudmedlem: 385 Kr
Familjemedlem: 60 Kr
E-medlem: 290 Kr

@MGCCSweden

KLUBBFUNKTIONÄRER

KLUBBENS STYRELSE

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



Vice ordförande
Per de Faire
tel 0706-238 148
per.de.faire@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
Harald Sonesson
tel 070-625 10 71
harald.sonesson@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)

MG BULLETINEN
Redaktör
Tommy Lyngborn
tommy.lyngborn@mgcc.se

HEMSIDAN
Ansvarig
P-O Nigrell
per-ove nigrell@mgcc.se
Redaktör
Oscar Efverlund
oscar.efverlund@mgcc.se
Webmaster
Carola Pettersson
webmaster@mgcc.se

FACEBOOK
Redaktör
Oscar Efverlund
oscar.efverlund@mgcc.se

MEDLEMSREGISTER
Christer Farneman
christer.farneman@mgcc.se

FÖRETAGSANNONSER
Hansi Borgström
hansi.borgstrom@mgcc.se

REGALIA
Anders Ericsson
anders.ericsson@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR
Försäkringskommitté MHRF
Anders Bäcklund, kontaktperson
anders.backlund@mgcc.se
tel 073-986 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,
Oscar Efverlund, 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.

CENTREREPRESENTANTER

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
Sven Adamsson
tel 070-520 90 47
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
Johan H Larson, Strängnäs
tel 070-512 38 02
middle-south-centre@mgcc.se

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

Dalecarlia Centre
Mats Rylander, Mora
tel 072-209 05 78
dalecarlia-centre@mgcc.se

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

MODELLREPRESENTANTER

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 070-658 55 65
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
0707-946 634
mgb@mgcc.se



MGC
Mats Thellmod
tel 070-530 30 18
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



MG BULLETINEN

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 liggande	700:-
- Helsida	1200:-
- Baksida	2500:-

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

Utgivningsplan för 2022, se sid 2!

Eftertryck utan tillstånd förbjudes. Redaktionen förbehåller sig rätten att använda och publicera inskickat material både i Bulletinen och på sociala medier. 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



KAMPANJ



4.999KR
7.450KR

#511083
VERKTYGSVAGN MED MM VERKTYG, 277 DELAR
Verktygsvagn med totalt sju lådor varav sex av dessa är fyllda med verktyg som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgummiinlägg.



19.750KR

#498003
SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR
Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen



1.695KR

#513923
POLERSATS I VÄSKA, ROTERANDE
Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.



37.757KR

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



39.900KR

#497845
FYRPELARLYFT MED FRIHJULSLYFT
Fyrpelarlyft med frihjulslyft, mekanisk frigöring av säkerhetspärrar och justerbara körbanor, 3500kg.



14.449KR

#519758
GARAGEINREDNING ORANGE
En komplett garageinredning med verktygsvagn i rött- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget. Medföljande bänkskiva av rostfritt stål ger dig en både tålig, snygg och framförallt välkomnande arbetsyta.



2.795KR

#513137
PUNKTSVETSTÅNG
Portabel punktsvetstång -100s. Utmärkt för karosseriarbeten i karosseriplåt i max 1,5x1,5 mm. Med utbytbara spetsar.



4.995KR

#512788
MEKANSIKA HJULDOLLYS 4 ST
Set med 4 st mekaniska hjuldollys som man sätter framför och bakom bilens hjul och pumpar - då lättar bilhjulet från golvet och man kan enkelt flytta runt bilen. Aluminiumrullar som behåller formen och roterar mot däcket. Med mekanisk spärr. Max.



2995KR
3.380KR

#502989
DOMKRAFT HÖGLYFTANDE, 2000 KG
Höglyftande verkstadsdomkraft med extra låg profil - lägsta höjd endast 80 mm, vilket gör den perfekt till sportbilar. Stabil konstruktion av stål. 2 st svängbara bakhjul. Domkraften är även utrustad med fotpedal.



895KR
1.160KR

#507085
NIBBLINGSMASKIN, 1,8 MM, 380W
Handhållen mycket lättarbetad plåtnibbler för stålplåt upp till 1,8 mm. Levereras i praktisk väska.



16.900KR

#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 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN