CAR CLUB SWEDEN

Bulletinen

MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN

2 - 2022

1952 70 2022



Innehåll nr 2-2022

Sid 3 Styrelsen har ordet, Hansi Borgström
Sid 4-7 Vi som varit med länge, del 2, Sven-Erik Blo**MG**ren
Sid 8 Regaliaannons
Sid 9-13 Loggbok TC3179, Ingvar Bäckman & Ingrid Sandquist
Sid 14 Förarna som satte MG på världskartan, G Assermark
Sid 15 Info om EEOTY 2023
Sid 16-17 Ny medlem presenterar sig, Anders Karlsson
Sid 18-19 Bokpresentation, Per de Faire
Sid 19 Sven Adamsson, ny CR i Big Lake presenterar sig
SID 20-23 30 år med MGCC, Hansi Borgström
Sid 24-26 Vår MG Magnette ZB, Per och Inger Eremo
Sid 27 Rapport från årsmötet, Hansi Borgström
Sid 28-29 Full Gas, spjällhusbyte på MGF/TF, Bo Adolfsson & Tommy Lyngborn
Sid 30-31 Mittbild
Sid 32-38 Historien om MG K3003, Berndt Aulin
Sid 39 Tre MG-förare i RHK 2022, Gert Assermark
Sid 40-41 Grattis MG YA 75 år & MG J2 90 år
Sid 42 Annons MHRF-försäkringen
Sid 43 Annonser
Sid 44 Kommentarer till I garaget nr 1-21
Sid 45 I garaget med Ulf Edström
Sid 46 Annonser
Sid 47-50 Rapporter från centren
Sid 51-55 På gång, inbjudan till träffar
Sid 56-57 MG Market
Sid 58-59 Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

6908	Karlsson	Anders	Osby	MGF -01	CLG 207
6909	Karlsson	Pia	Osby		
6910	Haventon	Peter	Vitaby	MG TC -49	RUD 625
				MGB GT -66	CNN 053
6911	Olsson	Staffan	Beddingestrand	MG TC -49	ATL 492
6912	Nyhem	Stefan	Uppsala	MG TF 160 -03	TFT 334
6913	Söderberg/Nyhem	Lotta	Uppsala		
6914	Schönström	Anders	Vejbystrand	MGA 1600 Mkll	JFD 673
6915	Lundin	Lena	Skog	MG Midget Mklll	PAR 228
6916	Eriksson	Anita	Tygelsjö		
6917	Sellberg	Stefan	Varberg	MGB GT -68	NPE 499
				MGB GT -71	BAU 020
6918	Lyngborn	Monica	Johanneshov		
6919	Rosberg	Mats	Norrtälje	MGB Tourer -63	GLF 521
6920	Lekander	Dan	Växjö	MG RV8- 94	WKS 407

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2022

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
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: MG K3001 på Brands Hatch den 25 april 2021
Ägare: Richard Frankel
Foto: Colin Murrell

Trycksak
3041 0417

MG Car Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Tryck:
exaktacreative
EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ

From the chairman's desk

Ordföranden har ordet



Hej MG-vänner!

Då var 2022 igång, och första aktiviteten var årsmötet. Tyvärr kunde vi inte ses fysiskt utan fick göra det digitalt även i år. Eftersom vi körde det digitalt förra året var det betydligt enklare att göra en repris än att starta från noll.

Vi var 28 anmälda och blev 22 som deltog vilket var lite lågt då vi var 41 deltagare förra året. Det brukar vara runt 40 då vi ses fysiskt i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Årsmötet avlöpte utan problem, och det är ett bra alternativ att köra det digitalt. Då kan vi i alla fall välja styrelse och Centre-representanter så att vi kan sparka igång ett nytt verksamhetsår.

Styrelsen blev intakt och så också Centre-representanterna, där vi dessutom fick ett tillskott på två nya: Johan Larsson i Middle South och Sven Adamsson i Big Lakes Centre. Välkomna som funktionärer i klubben!

Tack vare de digitala mötena har vi i styrelsen kunnat ha våra möten och planera för klubbens framtid. Här är några saker som vi jobbar med:

Anette Årstedt har tecknat avtal med en ny regaliaförsäljare, Arena Reklam AB, då J:son sagt upp avtalet med oss. Det är snygga och fina produkter, se annons i Bulletinen, jag har själv beställt två pikéer.

Vi har diskuterat och utvärderat renoveringsstipendiet och kommit fram till att lägga det på is tills vidare och jobba fram nya idéer och kriterier. Personligen tycker jag att det är en mycket bra och vettig grej för att hjälpa yngre medlemmar att få liv i sina MG-bilar. De har ju ofta ett affektionsvärde för dem då de har tillhört pappa, morfar eller annan släkting. Ska våra MG-bilar kunna rulla vidare behöver vi yngre människor som vill ta vid och vårda och köra dem.

Vi har också tagit upp detta med familjemedlemmar, och vi tycker det är en bra och viktig del i klubblivet att engagera våra barn och fruar/sambor så att vi håller medlemsantalet på den nivå som vi har nu eller till och med kan öka det!

I Bulletinens redaktionsgrupp jobbar vi också med digitala möten där vi bollar idéer och spånar fram nya artiklar. Har du som läsare några idéer eller önskemål om något mer som vi ska skriva om så kontakta redaktionsgruppen och främst vår redaktör, Tommy Lyngborn. Kontaktuppgifter finns på näst sista sidan i tidningen.

Redaktören är mycket tacksam och glad för alla intressanta bidrag som medlemmarna skickar in, det gör Bulletinen till den tidning medlemmarna förtjänar. Dock har han en önskan; när ni tar bilder med era mobiltelefoner, ta dem gärna med telefonen i vågrätt läge, Stående bilder kan vara svårare att placera bra i tidningen och måste ibland tyvärr kasseras. Givetvis kan stående bilder också vara användbara i rätt sammanhang. Tack och välkommen med ditt bidrag!

SMGM på Gotland, där vi kommer att uppmärksamma klubbens 70-årsfirande, är i skrivande stund så gott som fulltecknat. Det är mycket roligt då vi har fått ställa in träffen de senaste två åren.

Nu är det hög tid att starta upp din MG och njuta av våren och sommaren. Vi ses ute på vägarna!

/Hansi Borgström



Vi som varit med länge

Vår MG-resa DEL 2

Text & foto: #10 Sven Erik bloMGren

Här kommer andra delen av Sven Erik och Gun bloMGrens resa genom MG-livet. Nu har de flyttat till Dalarna, närmare bestämt Älvdalen och skaffar genast nya kontakter i MG-världen.

Så fel dom hade, de som spått en dyster tid med total biltorka i Älvdalen! Efter en månad hade Hustrun jobb på Götabanken, jag trivdes på jobbet och fick dessutom ett extraknäck som kantor i Älvdalens församling, min lite udda hobby.

Men det som i detta sammanhang var avgörande för framtiden var att jag hade träffat Thord Sommar, dåvarande centrerepresentant för Dalecarlia-centret och stor MG-profil och entusiast. Att vi kom i kontakt med varandra var som så mycket annat i denna skröna en händelse. Tord, som var anställd hos F M Mattsson i Mora, och Tom Lubran träffades genom sina arbeten. Tom, som sett min flyttanmälan, föreslog att de tillsammans skulle uppsöka oss. Sagt och gjort, så blev det. Tord var lite avvaktande, funderade nog över vilken typ av människor vi som stockholmare var.

Det gick en tid efter besöket innan vi hade skapat en kommunikation, Tord som infödd, genuin dalmas och jag som nyinflyttad stockholmare. Två olika personligheter men ett gemensamt, brinnande intresse för allt som brummar och går fort, speciellt om det står MG fram i nosen. Vi var varandras direkta motsatser i mycket, men fungerade jättebra tillsammans. Hade vi inte haft ett gemensamt intresse så hade vi aldrig blivit det vi blev, ett radarpar. Ett strålande exempel på MG-märkets positiva inverkan på oss stressade människor…

Jag berättade för Tord om verksamheten i stan, våra rallyn och träffar, och resultatet blev att vi gjorde sällskap ner på Skarpörallyt. Skarpö och SMGM var egentligen de enda årligen återkommande arrangemangen, andra rallyn norr om Mälardalen var få, om än några.

På hemvägen efter det besöket bestämde vi oss för att göra ett rally i Siljanstrakten med landsortsprägel, och namnet gav sig självt, ”Masrallyt 82”. Så blev det också, och efter mycket jobb med vägval, kontroller – alla bemannade –, logi, mat, priser, så kom den stora dagen för start.

Sommaren hade varit den bästa på länge, men lördagen den 8:e augusti 1982 stod spöna som regn i backen. Och som det regnade; uppifrån, horisontellt, och frågan är om det inte också regnade nerifrån. Redan vid starten i Rättvik var alla genomvåta men inte sura, det var trots allt något nytt, lite spännande. Kan det fungera med ett landsortsrally?



Sven Erik och Gun.

Själva rallyslingan var lite trixig och kontrollerna kluriga, men det var vackra vägar. Alla fullföljde och kom i mål, frusna, våta och hungriga. Målgång på flygfältet i Orsa med inkvartering i fallskärmsklubbens lokaler. Efterlängtad mat, prisutdelning och något annat helt nytt; videofilm från hela dagen. Nils Frost, Tords närmaste chef, hade videofilmat hela dagen och kunde visa resultatet direkt.

Efter en natt då väldigt få kunde sova kom ny dag, lite mindre regn, manöverprov och avslutning. De flesta var trots allt mycket nöjda och vi andades ut. Vi hade satt priset till 100 kr/person, okunniga och optimistiska som vi var, och mitt bästa minne från träffen blev när Agneta Öhman stilla frågade på sitt vänliga mjuka sätt: ”Kan ni få detta att gå ihop ekonomiskt på 100 spänn?” Det gjorde det naturligtvis inte, men efter en kvart kom Agneta tillbaka med en rejäl



Två nöjda masar blir avtackade efter Masrallyt 1984.



Tredje och sista MG:n, Tilda, gör en ståtlig entré till Älvdalen.



Tre vilsekomna TD på Gotland, Hammers, Ahlqvists och vi. Lägg märke till kalkdammet, aktuellt idag.

bunt med slantar. Hon hade helt enkelt gått runt och snott folket på en hundring till! Det säger mycket om andan i klubben och värmer fortfarande.

Två år senare, 1984, gjorde vi ett nytt försök och då med ett mycket bättre resultat, jag tror till och med att det gick ihop ekonomiskt. Start i Orsa, en sväng runt Orsasjön, genom Mora och mål på Fryksås fäbodspensionat hos paret B. När vi skulle sätta oss till bords fattades det åtta platser, vi hade glömt oss själva och kontrollanter. Tablå!

År 1986 hade väl konceptet blivit lite slitet. Vi anade att deltagarantalet skulle svikta, så vi satte en tidsgräns och antalet deltagare till 20 med ekipagen anmälda före 20.00 en viss dag. Klockan 19.59 den sista dagen vid köksbordet hos Tord i Orsa hade vi 19 anmälningar, och därmed var det hela avblåst. Kompromisser var inte Tords starka sida, så den som ringde kl. 20.05 fick veta att det var avlyst, punkt! Vi följer givna förutsättningar. Många ringde senare och undrade: ”Kan vi inte få komma ändå, även om det inte blir ett ordnat rally?” Det blev nog den bästa träff vi haft uti Dalom.

Vi gjorde en hel del jobb och renoveringar tillsammans, även åt kontakter utanför MG-kretsen, lärorikt och spännande.

Tord hade slutat sin anställning hos FMM armatur och ägnade sig helt åt sin nystartade egna firma, och kontaktnätet växte. Då lärde jag känna Tords gode vän och mentor Åke Andersson; storsamlare, kunnig, oerhört hjälpsam och dessutom med ett oslagbart nätverk.

Inför 1988 års SMGM blev vi tillfrågade om att vara arrangör. Efter samråd med våra damer, som i högsta grad var oumbärliga i alla arrangemang, svarade vi ja och satte igång med planeringen. Då inträffade katastrofen! Tord omkom i en trafikolycka. Förutom allt det känslomässiga återstod de praktiska konsekvenserna. Tre nerplockade TC-bilar, en halvfärdig TF plus en mängd övriga projekt på gång. Och ett påbörjat SMGM. Klubbstyrelsen



Stora paraplyer kan vara värda guld. Här på planen vid hembygdsgården på Sollerön.



Jag är nog den ende som brutit Vasaloppet till följd av vevaxelbrott men ändå gått i mål. Med nyinköpt TD på tjänsteupprag till just Mångsbodarna, känd Vasalopskontroll, blev en trelagrad vevaxel tvådelad. Körde sakta hem de 3,5 milen i tron att det var ett vevstakslager som gett sig till känna. Snacka om änglavakt över en dåre…



Måste spela ihop till en ny vevaxel, det blev många verser…

undrade lite försiktigt: ”Vad gör vi nu?” Hustrun och jag var helt överens, vi kör, det är ju ett halvår till ”Gå”.

Det blev ett bra SMGM, även om det gick lite vingligt ibland. Vi möttes av en otrolig värme från alla håll, alla ville oss väl, ingen klagade, ytterligare ett exempel på MG-andan. Att jag sen erövrade första pris i min klass vid concouren med den då nyrenoverade MGB:n var en ljusning i mörkret.

Livet gick trots allt vidare. Jag tog över efter Tord som centrerepresentant och deltog ännu mera i klubbarbetet. Ytterligare ett SMGM blev det efter 10 år, och då med bröderna Tersmeden. Samma plats, Tällberg, samma hotell, i stort sett samma deltagare, men en ny rallyslinga.

Suget efter en äldre bil slog till, och vår MGB fick en ersättare i en TD årsmodell 1950 som vi köpte av gentlemannen Bjarne Berggren i Helsingborg. När han kort efter köpet fick nys om att vevaxeln gått av kom det ett litet diskret brev där han beklagade det inträffade och bifogade en check på 10 tusen kronor som lite bidrag till, som han skrev, ”en lite bättre oljepump”. Åter ett exempel på den goda MG-andan.

Bilar skall ha namn, alltid kvinnonamn, så den här döptes högtidligt till Tilda, ganska naturligt efter typbeteckningen TD. I 25 år har hon gett oss ofantligt mycket glädje, men efter närmare 10 000 mil är hon liksom vi pensionärer och vilar lugnt i hemmets vrå. Det blir kanske några hundra mil per år, men alla minnen lever i högsta välmåga.

Ett av alla minnen från TD-tiden måste jag återge, det är så rart. Lokalrally på Sollerön i DAK:s regi, samling på hembygdsgårdens område, 50 bilar och regn som hänger i luften. Start en och en med 30 sekunders mellanrum. Det börjar störtregna ordentligt, nån tid att montera upp taket finns inte så fram med två paraplyer, kryp ihop och invänta bättre tider, det går väl över…

När vi sitter där ensamma, alla har startat och dragit iväg, kommer en äldre gentleman med regnrock och paraply, han hade uppmärksammat vår belägenhet och ville hjälpa oss. ”Inte kan ni sitta här i regnvädret. Jag flyttar undan borden

När det är dags för rally är det Gunnar Ahlqvist som tar befälet, här i Örenäs.



Åke och Ingrid Andersson hämtar sin färdigrenoverade TF efter både sorger och bedrövelser, men det blev bra till slut.



och bänkarna där borta så kan ni köra in på logen". Vi gjorde precis som han sa, körde in på logen, dränerade bilen, tog fram kaffe och mackor som var tänkta för eftermiddagen, delade med vår räddande ängel och fick höra en stor del av hans levnadsberättelse på sjungande Sollerömål.

Regnet upphörde, vi tackade för oss, drog iväg och fullföljde rallyt. Om jag minns rätt fick vi t.o.m. något pris. En vanlig dag med MG uti Dalom…

Dalecarlia-centret har sedan en tid tillbaka en ny entusiastisk representant i Mats Rylander, och jag får glädjen att vara lite mentor. Framtiden är garanterad och livet går vidare… Farbror Cecil Kimber i Old nr One, hans ande svävar fortfarande över oss, starkt.

Vad vill jag nu säga med denna långa utläggning? Jo att vi, hustrun och jag, är så oändligt tacksamma och glada att ha fått uppleva allt positivt som finns i ett kamratskap med viljan att vara en liten länk i en lång kultur/teknik-kedja. Alla upptåg, turer inom och utom landet, upplevelser, människor. Och även i efterhand kan man uppskatta regniga, kalla, problemfyllda turer. Men bara en gång under alla år har vi anlitat bärgare. Då hade en ledning till oljefiltret brustit i en lödning, och stående på värmlandsskogen dagen före midsommarafton var det inget annat att välja på.

När vi som grånade pensionärer tänker tillbaka på alla vänner från flydda dagar som, trots att vi numera bor långt bortom civilisationen, åker över halva landet för att umgås med oss och återuppliva gamla minnen, då är lyckan fullständig.

MG betyder **M**ycken **G**lädje! hälsar
Gun & Svenerik bloMGren



Dala-art från Nusnäs.



Tilda och husse i sommarskrud.



På puben med våra vänner John och Meg i en åttkantig alkov med ett åttkantigt bord. Vad vi drack? Old Speckled Hen naturligtvis, mer MG-aktigt kan det inte bli.



Vi klädde oss naturligtvis i högtidskläder när Tilda fyllde 75 år.

Backtävling i England är alldeles särskilt galet, värt ett eget kapitel. Här i Shelsley Walsh, West Midlands.



På en bakgård i England kan man hitta vad som helst. Det stod en Bentley S2:a på gården, ett renoveringsobjekt, så jag åkte nyfiket in för att kolla. Och där med stampat jordgolv och 30 watt i taket på en sladd hände saker, förberedelser för London – Brighton Run. Jag blev bjuden på både te och åktur – åka bort, skjuta på hem. En vanlig dag i England.



Nu är den äntligen här!

KLUBBSHOP



Piké 395:-



Ryggsäck 395:-



T-shirt 145:-



Förstahjälpen kudde 225:-



Kaffemugg 125 SEK



Paraply 395 SEK

mgcc.fabriqen.se

Här kommer början på en artikelserie skriven av Ingvar Bäckman som var mycket atkiv tidigare i klubben. Han skrev denna berättelse i MG Gazette, som var en ”*oregelbundet utkommande tidskrift för The M.G. Car Club of Sweden*”, nr 11 1981. Ingvar och hans fru Ingrid gjorde denna äventyrliga med sin TC troligen sommaren 1981. Artikeln är 21 sidor lång så den kommer att kunna följas i några nummer framöver. Tidningen är skannad från en papperstidning, digitaltekniken fanns ju inte då, så kvaliteten är ju inte i topp med dagens mått mätt. Hoppas du finner den läsvärd. Stort tack till Tom Lubrán för skanningen! */Red*

LOGGBOK TC3179

Varför åker så få av oss på långfärd i gammal bil? Jag skruvade ihop min M.G.TC för 10 år sedan och sen dess har jag kört rätt mycket. Fyra utlandsresor har det blivit, ett kul sätt att semestra på det försäkrar jag. En sån här bil skall användas, inte stå i ett garage och se vacker ut. Stöldrisken är kanske en orsak till att många drar sig för att sticka iväg. Men faktum är att med lite påhittighet går den detaljen ofta att lösa. Och förresten, lite risker får man väl utsätta sig för om man skall kunna uppleva något annorlunda. För det är något alldeles speciellt med en långresa i en M.G. Tvivlar du så borde du pröva, innan det är försent. Bensinpriset är som alla vet på ständig uppgång.

Ingvar Bäckman.



Fotografier Ingrid Sandquist, Ingvar Bäckman.

Det var just bensinpriset som gjorde att vi beslöt oss för att åka ut på långresa. Nästa gång har vi kanske inte längre råd, sade vi oss. Sagt och gjort, lördag den 27 juni lägger vi ut från Västmannagatan 79 i Stockholm. Målet är Lands End, längst ut vid engelska kusten, den sista utposten mot Atlanten.

*

Motorn går jämnt och fint. Varvräknaren pekar på 3.500 varv. Jag kastar ideliga blickar på oljemätaren, trycket är bra, 70 lbs/□ inch. Avgasröret lämnar efter sig en skön sång. En räfsande man avbryts i sitt göromål och ser mot vägen. En målare på en stege likaså. I grindhålen står här och där en och annan finsmakare och njuter av dopplereffekten. Trots att det är lördag, är trafiken gles vilket ger ett visst lugn åt färden som genom detta också känns mer tidsenlig.

Molnen framför oss är utdragna i långa blålila flak och däremellan står den långsamt sjunkande solen i brand. Söderut varslar en blytung himmel om ett annalkande oväder. Men vad gör det. Trots den nyss gjorda upptäckten av illa åtdragna bultar, dåligt tätad stötstångskåpa och därmed betydande oljeläckor som stört resans gång med tre timmar, är vi nu äntligen on the road again.

Vi har valt att ta oss till England via Norge och från Bergen med färja till Newcastle. Ett inbjudande och annorlunda val. Körsträckan är planerad till 400 mil då hemfärden skall gå över Belgien, Holland, Tyskland och Danmark.

Skall det gå? Kommer motorn att hålla? Nu skall de ny drivaxlarna testas under svåra förhållanden. Vilka delar borde vi frakta med oss, från vilka kunde vi avstå?

Efter rådslag med några klubbvänner kom vi fram till följande reservdelslista: bensinpump, rotor, brytarspetsar, generator och tändspole, diverse grejor till vattenpumpen, fläktrem och drivremmar till kompressorn, packningssatser till hjulcylindrarna, innerslang, extra drivaxel, bult, muttrar, brickor, saxpinnar och ståltråd, diverse packningsmaterial och naturligtvis en bensindunk å 5 liter. Det var allt, inte särskilt skrymmande faktiskt.

En månad fick gå åt och under en så pass lång tid behövs, trots det snåla bagageutrymmet, en del packning, kläder, inte minst. Vidare hade vi tänkt oss tälta några gånger och då krävs ytterligare plats. Hur göra? Bagageräck till TC finns att köpa för montering ovanför reservhjulet. Denna lösning ger jag emellertid inte mycket för. Oestetiskt och trafikfarligt. En enda resväska är tillräckligt för att inte kunna bru-



ka den så viktiga backspegeln och hur fånigt ser inte detta ut. Precis som att åka omkring med väskan på piedestal. Vill du kunna lasta mycket på din M.G. gör som jag. Skaffa ett originalräcke och följ min beskrivning på sidan 17. Denna konstruktion innebär 4 ggr så mycket packning och du har ändå fri sikt i spegeln, samt på köpet ett elegantare helhetsintryck.

*

Så är vi då som sagt på väg. Västerås passeras, Köping och Örebro likaså. Allt verkar gå bra. Jag har bestämt mig för att så här i början av färden inte varva för mycket. Kommer vi bara fram till Bergen så är den första verkligt krävande etappen avklarad och sen är det ingen match att få hjälp om något skulle hända. Jag har en lista med adresser till åtskilliga M.G. verkstäder och reservdelshandlare nedstoppad i bagaget.

Jag lutar mig ut över dörren. Hängande i ratten ser jag framhjulet föra oss fram med exakt 227 cm per varv. Så gör jag ibland när jag kör TC. Det blir ett koncentrat av allt det fina med körning i öppen bil, det roterande ekerhjulet, vägen som rusar emot en, vindströmmen som sliter och drar i anletsdragen, ljudet från motor och utblås, vinandet från däcken, vibrationer från ratt och kaross. En rentav sensuell känsla. Det här är visserligen ett beteende som än så länge inte är riktigt comme il faut i klubbkretsar men trenden pekar på en uppgång. Flera medlemmar har på sista tiden visat stort intresse för denna stil, trots den avantgardistiska framtoning i körsättet som denna handling i grunden för fram. Inte för att jag nu direkt vill påstå att jag försöker bilda skola här, redan Tazio Nuvolari praktiserade på sin tid den här metoden. Men det var vid kurvtagning som Tazio gjorde så här. Jag gör det på raksträckorna, däri ligger skillnaden.

Jag ryser till av den kyliga kvällsluften och Ingrid skruvar korken av kaffetermosen. Här rullar vi fram i sommarkvällen,dricka nde hett kaffe i åttio knutar. Livet leker.

Ventilslamret från en XPAG-motor kan vara rätt påfrestande, mycket beroende på att den tunna topplockskåpan fungerar som resonanslåda. Efter en tid blir det en vana och man tänker inte så mycket därpå. Men som genom en handvändning tycks mig nu plötsligt ljudbilden annorlunda. En stresskänsla gör sig gällande. Jag vrider och vänder på skallen, lyssnar än med högra, än med vänstra örat. Glor irriterat på oljetrycket. Ingen förändring där, motorvarvet är konstant. Spanar in i tempmätaren. Lyssnar spänt, nu med uppknäppt öronklaff, än med högra, än med vänstra örat. Proceduren pågår en stund och utan att känna någon markerad gräns eller övergång så inser jag att ljudet nu återgått till vad man skulle kunna kalla det normala. Biljudet är som bortblåst och motorn går jämnt med sina 3.500 varv och ur avgasröret mynnar en ljuvlig sång.

Detta hörselfenomen, för något annat är det naturligtvis inte, har jag utsatts för åtskilliga gånger förut med samma förvirring som följd. Det är samma grej som med



klockan på väggen därhemma. Det kan gå veckor utan att man hör den. Men så ger den sig plötsligt till känna, högt och ljudligt. Men i själva verket är det ju din hörsel som för en gångs skull gjort sig uppmärksam på det ljud som ständigt varar i rummet. Den notoriska monotonin i en viss ljudbild strävar hjärnan efter att glömma eller i bästa fall förändra. Är man ute på långfärd blir man speciellt observant på avvikande motorljud. Det kan ju betyda ett abrupt slut på planerna.

Nåväl, allt är tydligen i sin ordning och dagen därpå når vi Oslo och svänger av mot Nesøya för ett hastigt besök hos Per Gjerdrum och Aage Larsen. Larsens bjuder in till ett välsorterat kaffebord och vi resonerar om lämpligaste väg till Bergen men avslår deras inrådan att ta en snabbare mer komfortabel väg. Här skall äventyras. Och tunnlar, det verkar bara skoj.

Vi kollar in dom Gjerdrumska garagen, inneslutande sex M.G. av varierande sort, vinkar adjöss, svänger upp i bergen och slår läger vid en fors. Denna första kväll i tältet ligger jag och funderar över temat: "Tänk om bilen är borta när man vaknar i morgon." En riktig rysare! Hur skydda en öppen bil mot stöld? Någon kan ju omärkligt rulla undan den till ackompanjemang av vårat snarkande. En snilleblixt tar vid och föreslår att en fisklina (helst svart för den syns inte) knopas fast i chassit. Andra änden knyts fast i proppen till luftmadrassen. Se bara till att linan är spänd.

Morgonfrukosten intas på Morgedals märkliga fjällhotell. I matsalen viskar man till varann. Inredningen går i hemvävt och skidor och på toaletten strömmar amerikansk discomusik ur en högtalare. Kulturchocken är ett faktum.

Omskakade kliver vi ut, tar några ordentliga nypor fjälluft, placerar oss i sittbrunnen, plockar fram kartan och drar ner motorglasögonen.

– Är dette icke kall fornøjelse, ropar en norska, som flyger upp bakom ett flyttblock.

– Detta kallar jag förnöjelse, blir mitt svar, å sen är vi iväg.

Nu börjar äventyret på riktigt. Även om det någon gång emellanåt bär utför så är vi nu en gång för alla på väg uppför. Högre och högre.

Geografin på båda sidor om vägen är vild och enslig. Omkullblåsta gamla granar syns här och där. Sumpmarker, mossmarker, gungflyn, dvärgbjörk och fjällblommor. Hundrametersberg reser sig lodräta invid vägkanten. Avgasbullret ekar mot graniten.

Så är det tundrans tur. Berghällar, stenbumlingar och gulgrön lava. Gråväder råder när ett isande luftombyte möter oss på 1600 meters höjd. Ett sällsamt kylslaget panorama öppnar sig framför kylaren. Alldeles nedanför vägen ligger en liten sjö; vattenytan så stilla, ser frusen ut. Runt omkring ligger snö. Svart urberg tittar fram mellan flaken. På långt håll reser sig

Hardangerviddas snöklädda topp belyst av solen. Kargheten är total. En och annan tuva. Någon enstaka buske. Landskapet utstrålar stillhet och ro. Förändringen här uppe är närmast obefintlig. Så här har det alltid sett ut, enda sen den sista kontinentalisen förlorade greppet och drog sig tillbaka norrut. Vi har nått toppen av Haukelifjäll.

Här utspelar sig vintertid en märklig syn. En lastbilschaufför, som kör traden Stockholm-Bergen året om, berättar för oss att här ofta blir snödrivor på 5-6 meters höjd. Fast boende snöslungeförare tjänstgör då på var sin vägsträcka, Långtradare samlas på rad. Snöslungan går före och kolonnen sätts i rörelse. Att iakttaga detta, lite på avstånd, kanske i skymning och snöstorm, strålkastarljus, tjutet från slungan, snöpelaren, det dämpade ljudet från motorerna, kolonnen som långsamt äter sig fram genom den vita oändliga snön, måste te sig som en herkulisk rit.

Så kommer den, tunneln som vi väntat på, 6 km lång utan lyse. Reflexer på bergväggen hjälper dock till. Allt ljus från headlamps och extralyse sugs effektivt upp av det totala mörkret. Det är kallt och fuktigt. Grundvattnet sipprar fram på många ställen, skvätter till på glasögonen. Några referenspunkter finns ju inte varför det är svårt att avgöra var våglinjen ligger, men motorvarvet vet berätta. Nu ökar det och det bär utför i gnejsen.

Mynningsljuset bländar och väl ute värms skinnjackan hastigt upp av solen som nu fått ordentligt utrymme på firmamentet.

Nu lutar det ordentligt och i den värsta backen provar jag metoden med avslagen tändning, vilket ökar motorbromsverkan och spar några droppar soppa på köpet. I denna terräng med åtta kilometers ihållande nedförslut, går det inte för sig att ligga med foten på bromspedalen. Bromsbanden blir överhettade och katastrofen låter inte vänta på sig. I med 2:an och av med tändningen. Svänger vägen plötsligt så är det bara att bromsa. Ibland är böjarna i serpentinen så tvära att rattutslaget ej räcker till. Varje gång vi går in i en högerkurva skaver däcket på stänkskärmen. Detta på grund av att sektorarmen sitter ett hack fel i splinen på sektoraxeln.

Dalgång och fjäll avlöser varandra. Kompressorn ger oss rejäl fart i uppförsbackarna. Vissheten om att bilen skall klara påkänningarna börjar breda ut sig bland besättningen. En tacksamhetskänsla uppstår, en sorts vördnad och tillit. Det är under långfärder som den äkta och riktiga känslan för bilen infinner sig.

Vi lämnar brukssamhället Odda efter ett fåfängt försök att få tag på rödvin till kvällens lägermåltid, men glömde att de stackars norrmännen måste köpa spirituosa per postorder. En sak att tänka på till en annan gång. Vi har vid flera tillfällen känt mäsklukten strömma mot oss men inte riktigt tänkt på sammanhanget. Som nu senast i Kinsavik, där det kom från ett öppet fönster vid färjeläget.

Här äntras en bilfärja som tar oss över den bråddjupa Sørfjorden. Från båten erbjuds fenomenala scenerier. De norska bönderna ägnas en tanke. Hur driver man åkerbruk på sluttningar som lutar 45°? Kan gyroupphängd traktorstol vara en av förklaringarna?

På andra sidan fyller vi tanken för de sista norska småpengarna och sträckan Kvanndal-Bergen påbörjas. Denna bit har mera karaktären av landsväg och ger ännu något nytt åt bilfärden. Vägen stryker helt inpå Hardangerfjorden och det är verkligen vackert med bergen avtecknande sig mot sydväst i ett obeskrivbart antal blå nyanser.



Alla vägar behöver någon gång förses med ny asfalt. Så även här, uti ödemarken. Ett knivigt göra som kräver en del precision med tanke på vägens bredd och som betyder ett stopp på över en timme, för vår del. Vi slår oss i slang med en walkie-talkieförsedd asfaltjobbare som berättar en förskräcklig historia. För tre år sedan hade en norrman kommit åkande i en M.G. TC (att det var en TC det var det inget snack om, säger han och ställer sig framför vår bil och jämför, jodå han är tvärsäker), och fått något knas på motorn. Men killen hade helt resolut stigit ur bilen och gått därifrån. Han återvände aldrig. Under loppet av tre sommarmånader, stod alltså en M.G. TC vid en dikeskant i Norge, helt övergiven, innan den hämtades av traktens bilskrot. Allt löst hade plockats bort av klåfingriga förbiresande souvenirjägare. Jag frågar förstås vad som blev av den, när den väl omhändertagits av skrotfirman. Jag kan inte klaga på svaret som sådant, koncist men ändå ytterst uttömmande:

– Ett 2 decimeter tjockt plåtsjok, svarar han triumferande.

Svälj! E' dom kloka så säg. Möjligheten att det i själva verket kan ha handlat om en Morgan eller något annat konstigt är ju alltid en tröst.

Han bekräftar också vad jag tidigare hört, att dessa kommunikationsstråk, kors och tvärs över det norska fjällandskapet anlagts av nazisterna. Tjecker, ryssar, polacker och norrmän i tiotusental, transporterades hit som krigsfångar. Under trycket av de blankpolerade stövlarna och hotet från automatvapnen mejslades vägarna fram i klippväggar och bergmassiv. Ett gigantiskt arbete. Den som inte orkade arkebuserades, utan pardon. Med vilka blandade känslor måtte inte den äldre generationen norgebor här färdas. Vägar som drar till sig turismen och inkomsterna därav men som kommit till under så tragiska betingelser.

Första etappen är avklarad. Vi kör över vindbryggan till M/S Venus, fullastad av återvändande, proppmätta engelsmän. Smörgåsbordet ligger nämligen inte gamla Sagas efter. Under middagen kommer vi på en god idé. Vi enas om att Guide Michelin gjort ett dåligt jobb i England, varför vi under resans gång skall gradera matställena i 1, 2, 3 eller 4 ekrar. Helt i enlighet med Expressens stingsliga modell.

*

I en brungrådyster industrihärd som kallas Newcastle, möts vi ett dygn senare av lunchsirener, en dam med fiolväska, ett åskmoln och en vänlig herre som hjälper till med vägen mot Hadrians Wall.

Att sikten på toppen av de engelska hedarna är milesvid behöver man väl inte säga så mycket om, men det är lustigt att se de olika vädersystemen puffa varandra i sidan. Otaliga små sommarregn med en varaktighet på så där 7,5-10 minuter trängs ovanför våra små hjässor. För att nu dra någon nytta av detta himmelska destillat, provar vi en skotsk variant. Jag öppnar huven, oj så roligt det fräser till när regnet träffar grenröret, avlägsnar locket till batteriboxen och skruvar av propparna på batteriets överdel. Medelst ett svenskt snöre surras huven fast i öppet läge. Men efter en kort sträcka och boxen halvfull med vatten försöker vi nu istället undvika regnmolnen och styr mera åt de ljusa, solbelysta ytorna varpå vi oförhappandes står med alla fyra hjulen halvt nersjunkna på en Publics Footpath.

*

Av bus får det nu vara nog och kartan över middleengland dras fram ur dörrfacket.

De första fåren börjar visa sig i betydande antal, målade med sprayburk i baken. Gröna, orange och röda finns. Blå finns också. Kanske en idé att ta vara på för bigamisten.

Det är först på eftermiddagen som vi gör entré i Lake district och jag kan inte bli klok på proportionerna i detta säregna

landskap, made by inlandsisen. Är bergen och åsarna små eller stora? Är det en 1/2 miles till toppen eller är det rentav 2? Något märkligt i sanning. Ett slags kulisslandskap som luras. Som om vi stod mitt i en modell av papiermaché ; vägar påmålade med finaste pensel. Det är ett egendomligt ljus på platsen. Skuggsidan är liksom i annalkande. Men när den röda Alfan (engelsmännen importerar alldeles för mycket bilar) börjar köra uppför åsen och slutligen försvinner i form av en prick bakom krönet, så släpper förtrollningen och de rätta dimensionerna träder fram. Och när vi så själva tar oss upp till Kirkstone Pass, framstår allt med intensiv skärpa. Det är kyligt och vi är högt, mycket högt.

Ögonkontakt erhålls visserligen med en blåmärkt gumse men sen rullar vi ned under en regnbåge, där vi påminns om Judy Garlands insatser. Söker ett rum för natten och finner ett syntetiskt bed & breakfast som blir en lärdom för återstoden av resan. Att tapeter, mattor, möbler och prydnadsväxter är av dacron och terylene är väl att strunta i. Men att lakanen är av samma skrot och korn, det är bedrövligt. Tänk att komma fram, narig om fötterna, som man blir när man har suttit och gasat en hel dag; då är det inte muntert att nödgas krypa in mellan gnistrande och sprakande syntetlakan. Död och pina, sa Farina.

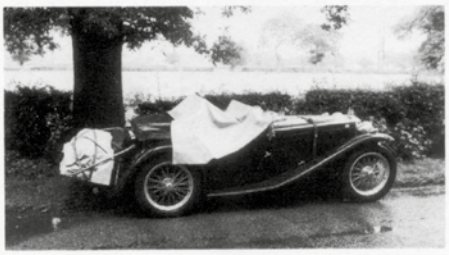
*

Under vår fortsatta färd ned genom old England slår det oss att vänstertrafiken fortfarande håller ett fast och orubbligt grepp om den engelska allmänheten.

Miles efter miles tillryggaläggs i rask fart, för nu längtar vi till Cornwall. Alla talar om Cornwall. Så når vi Cheltenham och efter att ha kört innercircle 5 ggr, hittar vi mot kvällen äntligen ut ur denna eleganta stad, helt i vitt. Ett kort stopp vid rött lyse och så BANG! ?

—Satan också, höll den inte längre, sa jag under tilltvingat lugn och syftade på bakaxeln.
—Det skall bli intressant att se var den gått av. TC:n rullas åt sidan och Ingrid försöker genast få hjälp av förbiåkande. En drivaxel har alltså brustit, en ny sådan, svenskt kvalitetsstål SIS 2541. Hur är detta möjligt? Inför fullbordat faktum gäller det nu att få bilen bogserad till en plats där en reparation kan igångsättas.

Min reskamrat har vid det här laget fått stopp på en bil som dessvärre är fullastad med ett drogat gäng som tappat talförmågan och stirrar med kusliga ögon. Den bedagade vätesuperoxidblekta damen i framsätet får dock fram att vederbörande saknar bogserlina. Lika gott det, för här kommer en skåpbil och chauffören frågar:



Sporadiskt skydd mot ett våldsamt skyfall.

— Any problems?

Snacka om tur alltså. Haveriet hade skett precis utanför grindstolparna till Cheltenhams enda garage, påstod i varje fall denne vänlige man, born in Canada.

En sådan enkel och otvungen gemytlighet värmer en nordbo in på bara benen, för här makas undan både cyklar och trädgårdsmöbler. Lampor och verktyg plockas fram, kaffe serveras på garagegolvet och under den tid som reparationen pågår sitter hela familjen runt oss och pratar.

Det svenska stålet är emellertid intakt, visar det sig, axeln är hel, men den har p g a dålig presspassning vandrat i huben. Den hade rört sig axiellt så långt att navmuttern stoppat och därvid blivit "hängande" på 5-6 mm i diffsplinen. Det var när godset på denna lilla greppyta brast, som bangen uppstod. Saken är enkel att åtgärda. Jag filar av graderna och lirkar i axeln på nytt samt placerar i brist på bättre en entumshylsa som distans mellan axeländen och navmuttern. Hela proceduren har tagit en timme och den nya reservaxeln ligger kvar i sin papprulle. Med viss tillfredsställelse försvinner vi i mörkret.

*

Meningen med denna vår resa var att helt inrikta oss på England som företeelse, landskapet och människorna. Några speciella personer förknippade med M.G. skulle inte besökas. Några reservdelar skulle inte införskaffas. Vi skulle helt och hållet koppla av den sidan, bara använda bilen som fortskaffningsmedel, helt enkelt.

Så kommer det sig ändå att, när vi en lördag irrar omkring i Bristol på jakt efter den gamla ångbåten Great Britain, en oxfordblå/cambridgeblå J2:a fräser om oss på treans växel. Killarna fäktar med armarna och vrålar av förtjusning. De presenterar sig som Barry Foster och Peter Evans och det är Evans J2 som är under uppvärmning. Vad detta trevliga sammanträffande skulle resultera i visste vi inte då, men vi erbjöds husrum hos Barry som har hus i South Petherton, ifall vi hade vägarna förbi.

Med J2:an före lotsas vi till S/Y Great Britain, lovar höra av oss och avlägger snabbvisit i det rostiga skrovet. En kul kille på parkeringsplatsen hetsar upp sig över vår mundering och ropar begeistrad att vi ser ut som gamla flygare, färdiga att lyfta när som helst. Som den sluge läsaren omedelbart inser, fortfor vi dock att färdas i nära symbios med markytan.

Barry Foster och Peter Evans, efter att ha överrumplat oss i hamnområdet.



Fortsättning i nästa nummer av Bulletinen.

Förarna som satte MG på världskartan

Text: Gert Assermark

BMC:s fabriksförare som körde MG var Pat Moss, Paddy Hopkirk, Rauno Aaltonen och Timo Mäkinen. Utöver dessa förare körde många andra förare tävlingar med MG-bilar för BMC:s tävlingsavdelning som låg intill tillverkningen av MG-bilar i Abingdon.

Först kom Pat Moss 1955 och under 1961-1962 Paddy Hopkirk, Rauno Aaltonen och Timo Mäkinen till BMC:s tävlingsavdelning. Alla körde framgångsrikt både MG, Austin-Healey och Mini Cooper till många klass- och totalsegrar.

Pat Moss



körde sin första tävling med sin Morris Minor som hon fick av sin bror Stirling Moss. Hon ville ha en snabbare bil, så hon sålde Morrisen och köpte en Triumph TR2. BMC:s dåvarande tävlingschef Marcus Chambers erbjöd Pat Moss att köra RAC-rallyt 1955 med en MG TF. Året därpå körde hon samma rally med en MGA vilket gav henne ett fabrikskontrakt.

De stora framgångarna kom när hon körde Austin-Healey. 1958 blev hon Europamästare i rally. Det blev ytterligare fyra EM-titlar; 1960, 1962, 1964 och 1965. Pat Moss körde 1962 Monte Carlo-rallyt och Geneve-rallyt med en Mini Cooper 997cc. Hon körde sin sista tävling för BMC i RAC-rallyt 1962 med en Austin-Healey. Från 1959-1962 körde hon fem internationella rallyn med MG. Pat Moss gick bort 2008 och blev 74 år.

Paddy Hopkirk,



bilskolläraren från Irland, började med rallykörning 1955. Genom en klassvinst vid årets Circuit of Irland erhöll han Hewison Trophy och blev årets mest framgångsrika irländska rallyförare. Tävlingschefen för Triumph, Ken Richardson, fick upp ögonen för Paddy Hopkirk och han fick då köra Triumph TR2. Han körde Monte Carlo-rallyt 1962 med en Sunbeam Rapier och kom på en tredje plats.

Paddy Hopkirk blev imponerad då han testkörde Pat Moss' Austin-Healey, och han blev sedan erbjuden ett fabrikskontrakt av BMC:s tävlingschef Stuart Turner.

Paddy Hopkirk körde sin första tävling 1963 med en MGB i Le Mans 24-timmarslopp. Han var den förare som körde flest MG-bilar under åren 1963-1969, och bilarna han körde var MG Midget, MGB, MGB GT och MGB GTS. Han körde också Austin-Healey framgångsrikt. Paddy Hopkirks största seger var Monte Carlo-rallyt 1964 med en BMC Cooper S. Från 196 till 1970 körde han 11 internationella rallyn med MG. Paddy Hopkirk är nu 88 år.

Rauno Aaltonen



började köra rally med en Saab 93, och 1961 vann han Finska rallyt med en Mercedes Benz 220 SE. 1961 var Rauno Aaltonen co-driver åt kända Mercedesföraren Eugen Böhringer i Polska rallyt som de vann. Böhringer blev mycket imponerad av den 23-åriga Rauno Aaltonen, och han kontaktade BMC:s tävlingschef Stuart Tuner och berättade om honom. Rauno Aaltonen körde sitt första rally som fabriksförare för BMC 1962 i Monte Carlo-rallyt med en Mini Cooper. Det blev bara några specialsträckor då han körde av och bilen brann upp. Därefter körde han mest Mini Cooper. Från 1962 till 1965 körde han två internationella rallyn, i MGA 1600 och MG Midget. Rauno Aaltonen är nu 83 år.

Timo Mäkinen



startade sin internationella karriär1959 med att köra 1000 Lakes Rally i Finland med en Triumph TR3 och därefter med Volvo och Saab. Den lokala Morris-återförsäljaren i Helsingfors stöttade Timo Mäkinen så han kunde köra RAC-rallyt 1962. Året därpå undertecknade Mäkinen ett fabrikskontrakt med BMC. Han körde både Austin-Healey 3000 och Mini Cooper. Med en Austin-Healey blev han femma i RAC-rally 1963. Mäkinen körde mest Mini Cooper. 1964 kom han på andra plats i RAC-rallyt med en Austin-Healey. Han körde Mini Cooper 1965 varvid han vann Monte Carlo-rallyt och 1000 Lakes Rally och erövrade en Coupe des Alpes i Alpine Rally. Han blev tvåa i 1965 års RAC-rally. Från 1962 till 1968 körde han 4 internationella rallyn med MG. Timo Mäkinen gick bort 2017 i en ålder av 79 år.



European Event of The Year

2. - 6. august 2023

MG 100 years 1923-2023

MGCC Denmark 1973-2023

100-YEAR ANNIVERSARY

In 2023, it's been 100 years since the car brand MG first saw the light of day. That calls for a celebration, and so we are happy to announce that this year, MG Car Club Denmark has the honour of hosting the European Event of the Year, welcoming all MG enthusiasts from all over Europe. The event will span over a couple of days in August and take place at Hindsgavl Castle on Funen. We have put together an exciting and entertaining programme with most events taking place in the park of the castle. In addition, some of the days will have outings by car arranged for all MG enthusiasts around Funen and Jutland.

Market Day at the Castle Park and Courtyard

On Saturday August 5th, the park at Hindsgavl Castle will be filled with music and stalls. In addition to the competition activities and exhibitions of the day, there will be a marketplace with stalls carrying products you won't find at many other markets. The marketplace will be filled with an array of classic automobile products within clothing, spare parts, picnic products as well as locally produced goods to take home and to enjoy at the market. In short

– a great experience for everyone…

European Event of the year

Some examples of what you can experience at the event…

- ***MG models throughout 100 years exhibition***
- ***100-year anniversary celebration for MG***
- ***50-year anniversary for MG Car Club Denmark***
- ***Anniversary Market Day at Hindsgavl Castle***
- ***Rocker Cover Racing***
- ***Concours de Charme competition***
- ***MG Sport – race track tests***
- ***Exciting outings with great experiences together with other enthusiasts***

For more, check out:

https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/

Registration for the event starts on October 1st, 2022 at:

https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/

Välkommen till MGCC SE

Text och foto: #6908 Anders Karlsson

Hej alla nya MG vänner!
Jag blev medlem i klubben några månader efter köpet av min MG F, i huvudsak för att komma i kontakt med likasinnade motornördar och för att eventuellt få lite tips om biltypen. Tänkte inte så mycket mer på det efter att jag fått mina inloggningsuppgifter att fungera.

Då ringer en man med stockholmsdialekt vid namn Tommy Lyngborn och ville att jag, som ny medlem, skulle skriva några rader om mig själv i nästkommande nummer av MG Bulletinen. Jag accepterade detta, men oj vad jag ångrade mig när jag lagt på luren, för jag kände att jag har inget intressant att berätta. Sist men inte minst; jag är ingen krönikör (heter det så?), men lagt kort ligger som man säger. Här är i alla fall några rader om mig som heter Anders Karlsson och har medlemsnummer 6908.

Mitt bilintresse började i mycket unga år, mycket eftersom jag har äldre bröder som körde jänkare och motorcykel. Mitt första minne är när jag i 5-årsåldern var ute i garaget och fick för mig att krockade leksaksbilar var roligast att leka med. Jag hade min hammare i näven och hade bankat sönder ett antal bilar när min far kom ut i garaget och frågade vad jag höll på med. Jag tittar upp på honom och säger: ”Jag gör krockade bilar som ändå är gamla och slitna”. Då pekar farsan på en bil som jag fått dagen innan och påpekar att min uppfattning om gamla bilar är helt åt helsike! Det tog låååååång tid innan jag fick någon ny leksaksbil…

Men man växer ju upp, och då inser man att det ligger en ära i att kunna laga och fixa bilar istället för att ha sönder dom.

Efter trimmade mopeder började jag intressera mig för andra tvåhjulingar vilket resulterade i körkort och en lätt mc. Jag upptäckte att det är ju jäkligt kallt på vintern med mc, så då blev det en epatraktor i form av en kortad Volvo Duett också, perfekt för kalla vinterdagar när man väl fick igång den. Ni vet det här med 6-voltsbatteri; ingen höjdare vid 15 minus!

Annars så var det ju bra med värme i den och man fick plats 8 stycken i den. Jo det är sant, men attans så trångt! Och det fanns ju episoder med den som var ganska roliga. Bland annat var jag och min flickvän (nuvarande fru) ute och körde nere i byn när plötsligt ett hjul kommer rullande förbi oss. Jag pekar och säger till min flickvän: ”Titta! Någon dåre har tappat sitt hjul!” Då säger det PANG! och framänden på epan går i backen. DET VAR MITT FRAMHJUL! Det var då man började inse att man kanske måste hålla ordning på sina grejer och inte bara köra.



Nåväl, det blev tung mc och bilkörkort, och första bilen var en Audi 80. Det var en bil som satte mitt bilmekande på svåra prov då topplockspackningen hade en förmåga att gå sönder ungefär lika ofta som man tankade. Jag bytte topplockspackning två gånger och toppen en gång. Jag gjorde det själv, eftersom det är en ära att fixa och laga själv, även om det denna gång inte blev så bra. Det blev – om jag kommer ihåg saken rätt – ungefär 50-60 mil med den bilen innan jag körde den till skroten.

På den tiden var det några killar i Vallåkra som byggde om gamla bilar, företrädesvis Volvo. Det var något jag nappade på, så jag köpte en Volvo Amazon som jag byggde om lite med spoiler både bak och fram, och naturligtvis så var man ju tvungen att trimma den också. Jag gjorde det



mesta själv eftersom jag – som jag kanske nämnde – tycker att det är en ära att kunna fixa och laga själv.

Efter denna Vallåkra-bil blev det en Camaro från 1969 som jag mer eller mindre inte trivdes med alls, så i samma veva köpte jag en – bli inte arga nu mina nya MG-vänner – en Triumph Spitfire från -64. Den var ju kul på det viset att om man svängde lite för mycket i en kurva så var man plötsligt på väg åt andra hållet, för den bakvagnen strider mot allt vad Newton påstod om jordens dragningskraft.

Som sagt så var det en rolig bil fram tills dess att en kolv gick sönder. Den bytte jag sedan själv, ni vet äran att fixa själv… Men man kan inte lyckas varje gång, så jag sålde den som gör-det-själv-bil sedan. Men det var inte enda orsaken, för det var någon kille som hette Lucas som hade dragit elsystemet, och han hade till och med kopplat batteriet helt tossigt. +-polen på batteriet hade herr Lucas kopplat till karossen, och det medförde att ibland tändes ljuset när man drog i blinkersspaken och tvärtom, så då sa jag till mig själv: ”Aldrig mer en engelsk bil”.

Men mitt bilintresse har funnits där hela tiden. Jag har haft ett antal amerikanska bilar, jänkare kallas det också, allt från full size med big block-motorer och cabbar till min sista, som var en Corvette från 1975. Jag tyckte den hade allt förutom väghållning och låg bensinförbrukning, och då jag fick en vettig peng för den så sålde jag den och började fundera på något annat.

Jag började läsa om lite olika bilar, och jag ville ha någon som var rolig att köra. Efter ha tittat på Alfa Romeo och Mini Cooper och lite annat, så föll jag för MGF/MG TF.

Jag var och tittade på en MG TF som såg helt underbar ut men som hade lite för många fel för ett köp. Men vid den lilla tur som jag tog med TF:en tyckte jag att denna bil hade något som jag kallar en själ, så jag bestämde mig för att någon av de modellerna skulle det bli.

Det vimlar inte av dessa till salu vill jag säga, så det tog en månad innan jag hittade en som jag fastnade för och som var på ett vettigt avstånd för att köra och titta på. Det blev en i svart/blå/lila pearl (originalfärg), en MGF VVC från 2001 som var i behov av en lagom mängd med pyssel, vilket passar mig bra eftersom jag sätter en ära i att… Oj, det har jag visst redan sagt! Men bilen är nu färdig efter lite byte av kamremmar, stift, gummilister, påfyllning av vätska i hydragas-systemet och – inte minst – luft och buller och lite annat.

Tyvärr så kan jag inte skriva en massa om hur jag upplever bilen än, eftersom jag ville serva bilen med bl a filter och oljebyte så att man vet vad man ger sig ut på vägarna med. Så nu är det nya vätskor i hela bilen, från broms- och kopplingsvätskor till glykol och oljor. Och ni som har MGF eller MG TF vet hur kul det är att lufta kylsystemet i dessa bilar, så jag kan bara hoppas att jag har lyckats med detta.

Jag vet inte hur det är med er andra, men när man är färdig med det som man föresatt sig så kliar det i fingrarna efter ett tag, så då letar man efter något som man glömt att man borde fixa. Jag tänkte då att en windblocker skulle man nog ha. Så, sagt och gjort, jag köpte lite plexiglas, och för att komma åt att mäta så måste man ju fälla ner suffletten. Att fälla ner den är inga problem, men att göra det i ett garage som inte är uppvärmt kan resultera i en sprucken ruta. Så kan det bli när man skall göra allt själv!

Windblockern skall dit, och det kommer att bli en provisorisk lagning på bakrutan detta år. Det kommer med största sannolikhet att bli helt ny sufflett under nästa vinter. Jag kommer att sätta dit den själv, naturligtvis!

Sååååå, alla mina nya MG-vänner, Om ni i sommar ser en man som står vid vägkanten med en svart/blå/lila MGF och ser bekymrad ut, så hjälp honom. Denna man har säkert fått ett haveri på grund av att han sätter en ära i att fixa och laga bilen själv, men har med största sannolikhet misslyckats totalt.

Väl mött i sommar!
/Anders.





Bokpresentation

Text: Per de Faire

Graham Robson

THE MIGHTY MGs

The Twin Cam, MGC, MGB GT V8 stories

Då och då har jag, i olika sammanhang, tillfrågats om varför inga nyutkomna böcker presenteras på denna sida. Det kommer ju ut väldigt många MG-relaterade titlar varje år, men några recensionsexemplar tillställs inte vår klubb. Att köpa in böcker från engelska utgivare är inte ekonomiskt försvarbart, då jag förmodligen blev den ende läsaren, varefter böckerna därefter omedelbart skulle förpassas till klubbens arkiv till ingen som helst nytta för er övriga medlemmar. Bokpresentationerna har publicerats under sex år, och man kan ana att ridån snart kommer att gå ner. Många böcker är ju också varandra tämligen lika, inte minst bland praktutgåvorna.

Nåväl kära läsare, dagens bok är en gammal goding från 1982. Var och en av dessa tre muskelmodeller utgör en egen nisch i sportbilarnas historia. Författaren, Graham Robson, skrev boken då han ansåg att ingen värdig presentation av dem tidigare gjorts. Han passade på att ta tillvara alla fabrikshandlingar innan dessa förkommit eller förstörts. Fabriken lades ju, som alla vet, ned i oktober 1980. Var och en av de tre modellerna skiljer sig markant från sina samtida grundmodeller och tillverkades i små serier under endast två år, MGB V8 något längre.

För ekonomiavdelningarna på BMC och British Leyland var modellerna problematiska, och det var med stor lättnad de tre ekonomiska misslyckandena allteftersom lades ned. För sentida MG-entusiaster intar de dock en betydande särställning i förhållande till de just ekonomiskt mycket lyckade grundmodellerna.

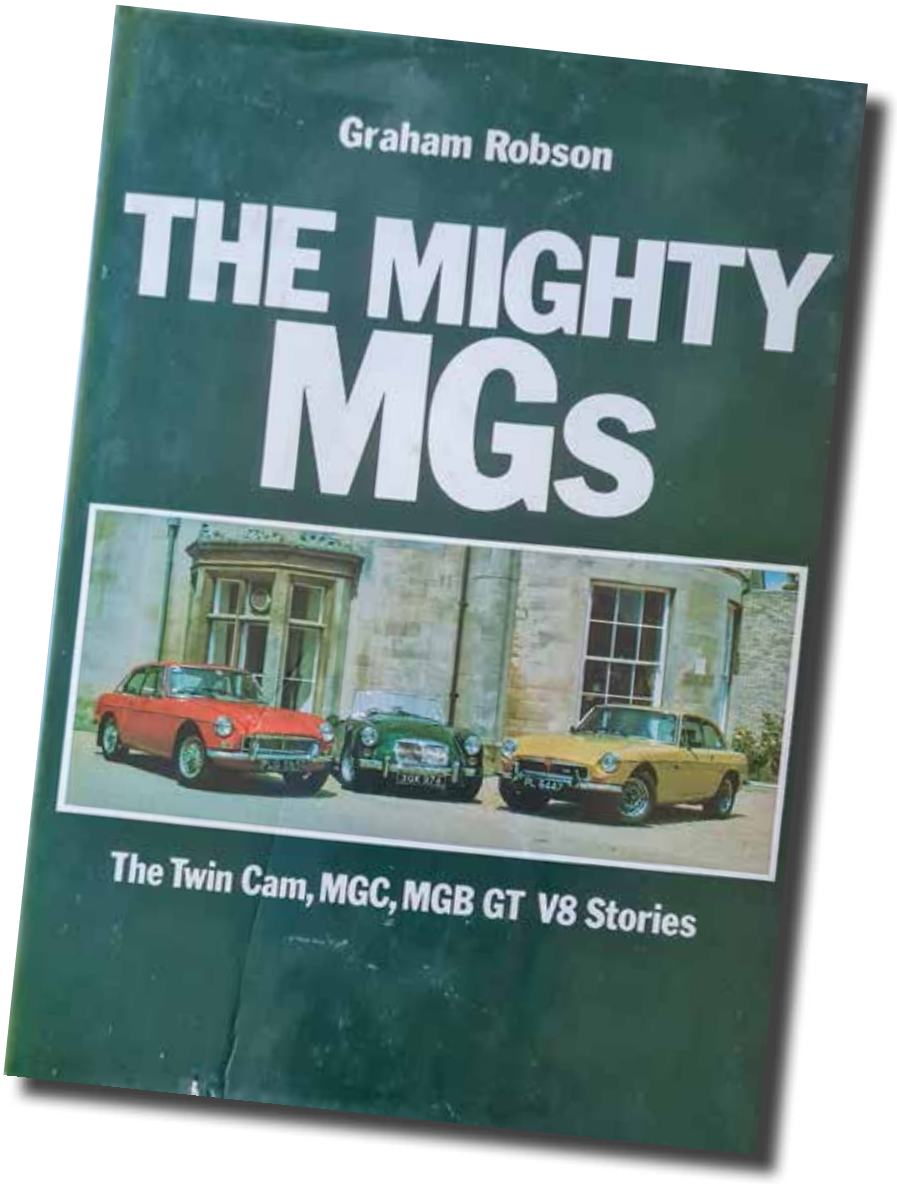
I kronologisk ordning får läsaren följa tillkomsten av varje modell. Kapitlens titlar beskriver bäst den 223-sidiga bokens innehåll:

- The Birth of the Twin Cam, Twin Cam in production – A Two-year Life och The Twin Cam Today.
- MGB and MGC -six into four Will Go!, The MGC in Production, MGCs in Racing – 1967-1969 och Preserving the MGC today.
- MGB GT V8 – Lightweight Rover Power for the 1970s, The Fastest-ever MG in Production – 1973 to 1976 och Maintaining the MGB GT V8.

Boken avslutas med ett appendix omfattande 22 sidor där färgsättningar och tekniska data beskrivs. Den är välillustrerad med genomgående svart-vita fotografier.

Jag vill gärna rekommendera Graham Robsons bok, och inte då endast till ägare av någon av The Mighty MGs utan även till alla som är allmänt intresserade av MG-märket.

Förlaget heter David and Charles, ISBN är 0-7153-8226-8 och den kostar på nätet cirka $40.



En annan och mycket udda bok som hämtats från Sven Ordells autohistoriska bibliotek heter

The Hawker History of MMM Competition Cars och är skriven, eller snarare sammanställd, av Karl-Joachim Wiessmann. Boken är dedikerad till nu bortgångne Mike Hawke vars mångåriga forskning utgör grunden för sammanställningen.

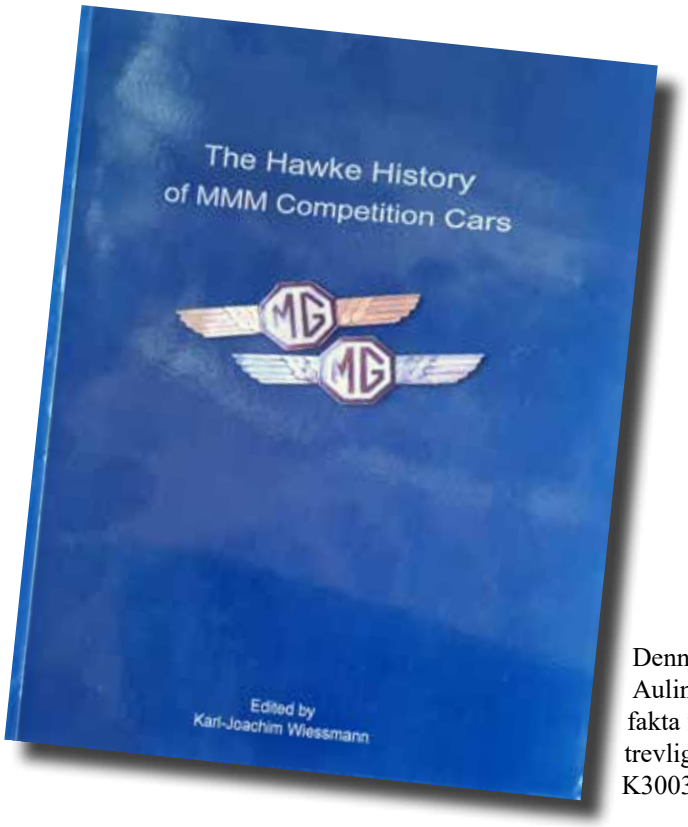
Förordet, som förklarar både bokens tillkomst och innehåll, är skrivet av tyskfödde K-J Wiessmann och inleds enligt följande:

”This all started on June 14th, 2008 in the bar of Whittlebury Hall near Silverstone. Peter Green had organised a great evening there on the occasion of the ”K32’s 75th birthday, and of course it was Mike Hawke who was the centre of the attention when the discussion turned to the history of MMM cars. Only one question remained unanswered: When could we expect an expansion of his ”K3”-Dossier on all Triple M competition models? At a late hour it became clear that legal doubts based on British law complicated publication in England. Thus my own qualification to undertake this job was helped by my non-British nationality and my earlier researches on the history of my own cars and the ”J4”s.”

Så gick det alltså till när detta, i sig, imponerande verk, kom till. Det består av 244 sidor med enbart långa listor med fakta rörande MMM-modellerna. Det skönlitterära läppstiftet lyser med sin totala frånvaro.

Boken är ett ”måste” för varje kalenderbitare med MMM-diagnos.

Den kostar på nätet futtiga $140.



Denna bok har Berndt Aulin hämtat mycket fakta från till sin trevliga artikel om MG K3003 i denna tidning.

Kort presentation av ny CR i Big Lake Centre

Lite om mig själv.

Hej! Jag är född och uppvuxen i Hjo kommun. Efter gymnasiet, där jag gick elteknisk linje, började jag som elektriker och arbetade som det fram till 1986.

1974 gjorde jag min värnplikt i Flottan, först i Karlskrona och därefter blev jag förflyttad till Berga Örlogsbas i Stockholm.

1986 gifte jag mig med min hustru Anita, och strax därefter flyttade vi till Skövde där både jag och min hustru fått jobb. Jag inom en elkonsultfirma och hon som sjukgymnast på Kärnsjukhuset i Skövde. 1988 fick vi vår dotter Johanna och flyttade in i ett nybyggt hus på Billingslutningen i Skövde.

1994 blev jag delägare i det elkonsultföretag som jag började arbeta i, och mina huvudsakliga arbetsuppgifter genom åren har varit projektering, byggledning och besiktning inom elområdet.

Idag driver jag en helt egen konsultfirma med inriktning i första hand på större infrastrukturprojekt såsom vägtunnlar, broar, vägnät m m som bl a elbyggledare åt Trafikverket och Trafikkontoret i Göteborg.



Billintresset har alltid varit stort, främst för engelska bilar. Det är min tredje MGB som jag har nu, en engelsk import från 1972. Tidigare har jag provat på TVR med mera.

/Sven Adamsson

30 år med The MG Car Club DEL 1

Text & foto:Hansi Borgström

Till hösten är det 30 år sedan jag blev medlem i MG-klubben. Det var ett mycket lyckat drag som har berikat mitt liv på ett oerhört härligt vis. Så mycket som jag lärt mig om bilar och så många trevliga vänner jag fått! Detta tack vare att jag köpte min första MGB och gick med i klubben.
Här i del 1 tänker jag berätta om de olika MG-bilar som jag haft genom åren. Del 2 kommer att handla om klubblivet.



Den första MG:n, Rubber Bumper modell -75.

Det hela började med att jag öppnade ett sparkonto då jag fick min första anställning efter gymnasiet. Målet var en IF segelbåt eftersom jag växt upp på västkusten och tillbringat mina somrar i båtar, segeljollar och på vindsurfingbräda. Min svåger fick mig dock på andra tankar då han förverkligade sin pojkdröm och köpte en Porsche 911. Det var ju en sann pojkdröm, men den var lite för dyr och exklusiv i min smak (ca 100 000 i början på 90-talet). För halva priset kunde man köpa en engelsk sportbil, en cabriolet, och det var där det landade. Drömmen om en sådan växte sig allt starkare, och det var MGB:n som framstod som en typisk representant för biltypen. För mig var det detsamma som en MG eftersom jag inte kände till några andra MG-modeller. När jag varit på bilsemester i Wales med min dåvarande flickvän och hennes föräldrar såg vi en vinröd liten öppen MGB på färjan hem, och då väcktes ytterligare en dröm. Tänk att få åka runt i England i en liten MG. Det måste ju vara det optimala!

Efter att ha sparat ihop dryga 40 000 började jakten på en liten öppen sportbil. Till slut hittade jag en MGB i Kungälv av -75 års modell. Det var en ”Rubber Bumper”, inte den vackraste kanske, men det var helsynkad växellåda, minusjord och 12-voltsbatteri, vilket kändes tryggt då jag inte var någon mekare.

Det var lite kymigt att lägga flera års besparingar på en hobbybil, men det visade sig vara helt rätt. Jag fick kontakt med Gert på MG Center i Kungsbacka och det blev trevligt och lärorikt. Beställde en ny sufflett då originalet sett sina bästa dar i USA.

En dag när jag besökte min svåger, han med Porschen, satt det en värvningsfolder på vindrutan. Det var Ulf Edström som hade satt dit den eftersom han bodde i samma radhusområde och hade sett min MG köra förbi. Jag ringde upp honom och fick då klart för mig att det finns lokalavdelningar i klubben över hela landet. Jag trodde att det var en stockholmsklubb då klubbens adress var i Stockholm, fanns ju inget internet på den tiden. Ulf fick med mig på en träff på Götaplatsen, och här fick jag se att det finns en mängd andra MG-modeller.

Mötet med Ulf blev starten på att börja meka MG och en språngbräda in i klubblivet. Det blev också en långvarig vänskap som håller i sig än idag. Då vi bytt startmotor, generator och satt i dubbla SU-förgasare blev bilen mycket mer pålitlig och fick en helt annan och piggare gång. Med lite fix varje år blev den klart bättre, snyggare och trevligare att köra, och med en ny baklucka och lack på bakpartiet blev den riktigt fin.

När jag fått bekanta mig med tidigare MG-modeller väcktes längtan efter en tidigare MGB, med krom och äkta skinnklädsel samt ekerhjul. Efter en tids letande fick jag till slut tag på en MGB GT som var en bra start. Jag ville inte göra mig av med min gröna tourer så detta blev ett perfekt komplement. Årsmodellen var en 68:a vilket är den optimala, med den gamla fina looken men med helsynkad växellåda och minusjordat elsystem. GT:n var högerstyrd vilket gjorde att jag fick den till ett bra pris då det inte fanns fler intressenter. Den var Primrose Yellow med Webasto-tak, och jag måste säga att det är en riktigt vacker färg på en MGB och främst på en GT. Bilen var rostlagad och lackerad av förre ägaren som tagit med sig bilen hem från England där han jobbat en period. För att få den riktigt fin



MG nummer två var en primerose yellow MGB GT -68.

behövde jag byta ut ”kofångarna” samt klä om stolarna då de var i svart vinyl och saknade piping.

Min flickvän och jag tog GT:n över till England på semester, och det var verkligen en dröm som gick i uppfyllelse. Nu var det helt perfekt med en högerstyrd bil, och på vår resa stannade vi till hos Moss i Darlington där jag fick tag i nya kofångare och lite annat smått och gott. Turen omfattade även norra Wales samt det oerhört fina Lake District. I staden Windemere trodde vi att bilen blivit stulen då vi på promenad mötte en ljusgul MGB GT. Som väl var visade det sig vid en närmare titt att den hade engelska nummerplåtar och saknade soltaket, men vad är oddsen för att springa på en likadan bil? Har nog inte sett någon högerstyrd GT i den färgen med ekerhjul varken förr eller senare. Vi blev mycket väl bemötta när vi kom i en gammal fin MG. Gillade verkligen GT:n då den var både snygg och lite mer praktisk än en öppen bil.

Nästa förälskelse blev en MGA som jag tycker är en oerhört vacker bil. Jag sålde den gröna ”Rubber Bumpern” och började leta efter en MGA. Hittade till slut en till salu i Bulletinen. Verkade rätt OK men fanns en bit bort, i Kalmar. Då jag genom klubben blivit lite bekant med Anders Bäcklund, som är Centrerepresentant där, var han hygglig och kollade upp bilen åt mig. Han tyckte den var helt OK för det begärda priset så jag bestämde mig för att köpa den. Ulf var snäll och fixade ett släp som vi kunde köra hem den på då det fortfarande var lite vinter.

Bilen behövde en del kärlek och omvårdnad för att till slut bli riktigt fin. Ulf gick igenom motorn. Själv målade jag i motorrummet och ba-



Min MGA hittade jag i Kalmar.

gaget och fick hjälp av sadelmakaren Georg Svensson med att montera en ny sufflett som följde med men inte var monterad. Nu var jag glad och stolt ägare till en MGB GT och en öppen MGA!

Jag hade MGA:n i fyra år men tyckte till slut att den var något omodern och obekväm att köra. Det var rätt segt när vi körde hem från SMGM på Öland. Drömmen hade varit skivbromsar fram och en modern, 5-växlad låda vilket hade gått att ordna, men det stora problemet var att jag skulle velat skjuta tillbaka förarstolen en bra bit mer än vad det fanns utrymme till.

MGA:n såldes och ersattes av en Porsche 911, inspirerad av svågern, och den var betydligt bekvämare och hade lite andra fartresurser. Hade glädje av den i några år, men till slut kom suget efter en öppen bil igen. GT:n fanns kvar, och mitt engagemang i klubben fortsatte under Porschetiden.

Jag fick tillbaka mina pengar när jag sålde Porschen, och det var i stort sett samma pengar som jag fått för MGA:n. Det var dryga 100 000, och då, 2003, kunde man få en fin MGB eller en fin MGF för de pengarna. Valet landade i en röd MGF med bara drygt 4000 mil på mätaren och i nästan nyskick. Bilen fanns i Stockholm där min nye svåger bodde, så han tog en första titt och konstaterade att den var grymt fin, så då var det bara att åka upp och hämta hem den. Fick med en hardtop, och det var riktigt tyst och ombonat att köra hem till Onsala i slutet av november. Lite trist att ställa in bilen i garaget för vintern nästan direkt, men när vårsolen kom var det en härlig känsla att åka öppet igen.

Vid den här tiden blev det skilsmässa mellan mig och Irene, och för att lösa ut henne ur huset valde jag att sälja GT:n. Det var lite för mycket att ha en bruksbil och två MG då jag bodde ensam.

Sen kom Inger in i bilden, och vi



Mina två F på garageuppfarten.



ZS:en på inköpsresan i Lübeck.

lyckades vinna UBCC-rallyt där första pris var en Englandsresa med DFDS. Färjan gick då, 2004, fortfarande från Göteborg till Newcastle. Vi fick en oförglömlig vecka med MGF:en i Skottland och Lake district.

MGF:en krävde inga större reparationer, men jag fick byta kamrem hos Kjell i Getinge vilket han löste snabbt och galant.

Vi började planera att skaffa barn, och det var nu vi köpte den första Jaguaren. Skulle vi skaffat en ”familje-MG” skulle det blivit en Magnette men den kändes inte så attraktiv, så när vi för halva priset fick syn på en fin Jaguar XJ40 med gott om plats, skinnklädsel, automatlåda, AC och en 6:a på 220 hk var valet ganska enkelt. Jaggan kom väl till pass när vi fick Alice och kunde användas för att ta med henne på bilträffar. Ett härligt minne från den tiden är när hon satt i baksätet och vinkade till de vi mötte likt drottningen i England.

Priserna på MGF började efter ett par år att sjunka här i Sverige, men i Tyskland störtdök de. Vi hade köpt hem en Jaguar XKR från Tyskland med ett klart attraktivt pris, och det var inte så kostsamt och krångligt att få in den i Sverige



Min nuvarande MG – en MGC.

tack vare EU. Den röda MGF 97:an såldes när vi köpte en svart 99:a för ca halva priset i Tyskland.

Svart bil med svart inredning är lite tråkigt, men jag fick tag i beige stolar och dörrsidor och en träpanel att klistra på dörrar och runt instrumenten. Nu blev den riktigt snygg. Nästan som jubileumsmodellen från 2004! Den svarta skinninredningen fick jag sålt till Gary i Östergötland som hade tygklädsel i sin röda. Han blev lika glad och nöjd som jag med sitt byte. Detta var 2011.

2012 blev det en ny bilhandlarresa till Tyskland. Flyg ner till Tegen i Berlin och tåg till Leipzig där vi köpte med oss en Blå MG ZS. Jag ville ha en lite större och bättre vardagsbil då jag tyckte att Rover 25:an var lite liten och hoppig när jag pendlade på motorvägen till Göteborg. ZS var högst ovanlig i Sverige men i Tyskland var utbudet klart bättre, och jag hittade en med den härliga blå metalliclacken, samma som på MGF Trophy. En härlig bil att köra med skålade säten och en stark V6:a. Vi gjorde ett stopp med övernattning i Lybeck och sedan hem till Göteborg med Kielfärjan, så det blev både nytta och nöje. Bilen var mig kär till 2018 då motorn rasade för andra gången. Då var måttet rågat, så det fick bli en BMW 320 istället. Annars gick det bra att ta hem delar till ZS:en från England via eBay till mycket bra priser, för det var ju innan det förpillade Brexit. Där har engelsmännen skjutit sig själva i foten!

Till Tjolöholm 2012 fick jag låna Janne Stenvalls blå prinsess-MGB som var kul att ha med då vi skulle fira MGB 50 år. Jag kände mig genast hemma i bilen då jag haft GT:n i många år, och jag började fundera på om man inte skulle byta ut MGF:en mot en MGB eller – helst – en MGC.

Jag fick låna Hagen Schreibers MGC till utställningen i Halmstad där vi också firade MGB 50 år. Det var en trevlig bekantskap och ett kärt återseende då Ulf och jag hade med den på Tjolöholm i mitten av 90-talet. Den var i mycket fint skick, den hade inte gått så långt och Kjell i Getinge hade skött om den. Fick höra av Kjell att Hagen var inne på att sälja den då han har för många bilar och att bilarna inte mår bra av att bara stå stilla. Då min pappa dött och mamma flyttat in på äldreboende sålde vi föräldrahemmet i Skintebo, och jag fick loss pengar att köpa MGC:n 2014. Den svarta MGF:en sålde jag till min vän Johan Leissner som blev en glad MG-ägare och har hjälpt mig med klubbarbetet. Hagen var glad att det var en sann MG-entusiast som tog över bilen, så alla var glada och nöjda med affären. Hagen hade haft min pappa som historielärare på Hvitfeldska gymnasiet på 60 talet. Världen är liten ibland!

Det blev återigen en dröm som gick i uppfyllelse. Jag är fortfarande lika glad när jag glider ner i skinnstolen med röd piping och startar upp den raka sexan vars sång låter som ljuv musik.

Vår MG Magnette ZA 1955

Text & foto: Per Eremo & Inger Lundin



Redan som 15-åring visste jag att jag skulle skruva med bilar och utbildade mig till fordonsmekaniker. Åren gick, och det kom mycket emellan med familj och arbete som tog så mycket tid att något skruvande utöver arbetet och familjebilen fanns inte.

När sedan den manliga 50-årskrisen infann sig köpte jag en veteranbil för att ta upp mitt intresse igen. Märket på bilen var Mercedes, en 180b från 1961, som jag behöll i 16 år, ända till 2018.

Vi köpte därefter en MB 170S, årsmodell 1950, för att rusta, sedermera en till som reservdelsbil. Konstaterade efter 10 år att det egentligen inte hänt något och att man nog inte blir 200 år, så dom såldes 2013.

Vi träffade på ett par som åkte MGA och som vi började umgås med mer och mer. Det var verkligen en trevlig bekantskap som vi fick. Deras bil imponerade på mig, och på många andra, så det var nog där jag föll lite för märket.

Suget efter något roligare och lite enklare att skruva med ökade med åren. Jag hade övergått till vi under åren, och min nuvarande fru, Inger, var också intresserad av gamla bilar vilket underlättade.

Letade på Blocket – inte ovanligt – och där fanns då två mycket intressanta bilar, båda MGC av årsmodell 1968, en GT och en Tourer. Vi, kanske mest jag, började sondera möjligheten att köpa en av dom. Helst Tourern, men den hann försvinna innan vi bestämde oss. GT:n däremot fanns kvar med placering i Ljungby. En dag i augusti gick resan till Ljungby för att titta på bilen, och att bara höra ljudet från den raka sexan gjorde att jag föll för den. Att den sen var högerstyrd gjorde att det var en äkta engelsman, vilket inte var ett dugg sämre. Nu fanns det två veteraner i hemmet, en tysk och en engelsk, som fick dela på vår tid av resor och skruvande.

Vårt första SMGM var i Falkenberg 2014, ett regnigt evenemang, där man lärde sig att vatten lätt rinner in i gamla bilar och ventilationen inte är som på nyare varianter av dessa. Mycket imma på insidan av rutorna gjorde att sikten inte var den bästa. Men kul var det. Försökte vara snäll mot våra vänner i MGA:n som behövde få upp sitt tak – bedömde jag som satt i en bil med tak. Gjorde allt för att hitta en mack där man i lugn och ro kunde få upp skilsmässotaket, men efter mycket letande utan resultat fick jag veta att det bara är att öka farten. Nu fick dom se att en MGC är snabb, det blev åka av på vägen hem från Falkenberg.

En händelse man minns är när bensinpumpen gick sönder och vi fick åka bärgare hem. Efter att ny pump monterats efter alla konstens regler gick bilen bra



Bullmercan som allt började med.



Nybytt (?) bensinpump.

igen. Efter omkring en månad var vi till Nyköpings hamn på träff, och på hemvägen blev det ett skyfall som hette duga i höjd med Hampetorp, där färjan till Vinön i Hjälmaren utgår, man såg knappt vägen. Men vi tog oss hem och ställde in bilen i garaget. Nästa gång vi skulle ut var den totaldöd. Inte en tickning från bensinpumpen, men den var ju bytt för ett par veckor sedan!? Riv isär och kolla. Jag förstår varför den inte startade. Den verkade inte riktigt tät (se bild). Det blev till att byta pump igen.

SMGM i Garpenberg 2016 blev vårt nästa SMGM-deltagande, det näst sista med MGC:n.

2017 var vi med på SMGM i Kalmar, en fantastisk upplevelse med många trevliga människor och fint arrangemang. Det var en varm sommar i juni, så på hemvägen insåg vi att en GT med den stora sexan under huven avger en del värme som stannar i kupén. Det var riktigt, riktigt varmt i bilen, öppna fönster fram och bak men ändå närmare 40 grader i kupén.

Efter hemkomsten frågade jag min fru om vi inte skulle försöka hitta en MGB, för den mindre motorns skull och eventuellt med webasto-tak för att kunna ha det lite svalare i bilen. Det kan vara en bra idé blev svaret, och jag började leta MGB. Vår vän med MGA:n har alltid talat om att A är bättre än B, och vi som hade en C… Det blev alltså naturligt att åtminstone titta efter en B, för en A var inte aktuellt.

Classic Motor ramlade ner i brevlådan en dag i juli, och där fanns det en MGB GT med sollucka, så kallad skyport, ett vanligt tillbehör på 70-talet. När jag visade bilen för Inger blev svaret: Ring! Ring! Ring! Den fanns nästan på hemmaplan, bara 5 mil från oss. Vi kontaktade säljaren, och två dagar senare var vi och tittade – och köpte den! MGB:n hade bara rullat 43 mil mellan besiktningarna 2012–2017.

Inger tyckte att hon kunde vara ägare eftersom både MGC:n och ”Bullmercan” var registrerade på mig. Så blev det och Inger blev MG-ägare. I augusti samma



MGC och MGB, båda i GT-utförande.

år konstaterade vi att hösten närmade sig och att det skulle bli lite trångt i garaget med tre bilar. MGC:n fick därför gå vidare till en tidigare ägare som sålt den till mannen i Ljungby som vi köpte den av. Ljudet när den kördes upp på biltransporten finns fortfarande i mitt minne.

Så blev det 2018 dags att låta Bullmercan också gå vidare. Efter 16 år i min ägo tyckte jag att jag upplevt allt man kunde med den.

Nu var våra tre veteranbilar bara en, och jag kände att jag ville säkerställa möjligheten att fortsätta med vår hobby även när man blir lite äldre och osmidigare. En MGB GT kan vara lite svår att ta på och av sig om man blir lite stel i kroppen. Blev lite sugen på en Magnette efter att ha sett den i TV-serien Barnmorskorna i East End. Den hade mycket fina linjer och påminde mycket om den Bullmerca vi haft tidigare. Efter en del letande, det är inte så vanligt att hitta dom, så dök det upp en på Blocket. Såg fin ut och var renoverad under 2011–12. Efter kontakt med annonsören kom vi överens om

→



Magnetten som brudparslimousine. Att det regnar på brudparet lär betyda lycka.

en titt på bilen. Vi åkte till Kungsbacka före midsommar, tittade och provkörde. Vi blev överens om att komma tillbaka efter midsommar och slutföra affären och hämta hem bilen. MG Magnette ZA är beteckningen, årsmodell 1955.

Nu är det plötsligt två veteraner på garageuppfarten igen, och det känns som vi har säkerställt fortsatt hobbyutövande några år till. Magnetten hade renoverats med mycket rostlagning, en ordentlig underredsbehandling och en ny lack. När den kom från lackeringen skrek dåvarande ägares fru: ”Den ser ut som grodan Kermit, den måste lackas om!”, och så blev det.

Nu när vi övertagit renoverandet, en rullande sådan, eller kanske man kan kalla det underhåll, så hittar man alltid något att lägga händerna på. Innan vi började hann vi med att åka kanske 20 mil och dessutom skjutsa ett brudpar den 11 september 2021. Vi har börjat gå igenom den och konstaterat att det finns lite att åtgärda. Många frågor kring elsystemet finns det, många kablar klippta och hopskarvade på olika bra sätt. Byta lameller är på gång, och en del oljeläckage ska åtgärdas. Det är gubevars en engelsk bil, och så länge det finns olja i tråget så läcker det ut. Generatorn fick vi byta, det gick inte att få den att ladda på ett riktigt sätt.

För övrigt är Magnetten en mycket härlig bil att åka i, och vi hoppas på många år med den.



Rapport från årsmötet 2022

Då var det dags för årsmötet i The MG Car Club of Sweden 2022! Vi hade hoppats på och planerat för ett fysiskt möte i Göteborg, men för andra året i rad fick vi ta det digitalt. När årsmötet gick av stapeln hade restriktionerna tagits bort, men när vi beslutade det hela i början av januari var smittläget mycket högt, så vi vågade inte chansa.

Eftersom vi körde ett digitalt årsmöte förra året var det betydligt enklare att genomföra ett sådant nu i år. Vi i styrelsen hade sparat ner dokumentation över hur vi genomförde det hela i fjol, så det var bara att repetera.

Tyvärr blev vi bara 22 som deltog vilket var lite lågt. Det var dock 28 som var anmälda, men då det var lite problem med länken för att koppla upp sig antar jag att vi tappade några stycken, och sen var det en som inte deltog p.g.a. sjukdom. Förra året var vi 41 deltagare, och det är ungefär så många som brukar vara med när vi ses ”på riktigt” i Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Mötet rullade på enkelt och smidigt och var klart på dryga halvtimmen. Undertecknad fick agera mötesordförande, och det var lite enklare och lugnare än då jag gjorde detsamma förra året.

Ekonomin ser god ut och sköts av Anders Ericsson på ett förträffligt sätt, så revisorerna var nöjda och gav styrelsen ansvarsfrihet för räkenskaperna för 2021.

Gunnar Ahlqvist, som är valberedningens ordförande, presenterade förslaget till styrelse. Det godkändes och ser ut som följande:

Ordförande: Per-Ove Nigrell

Ledamöter: Hansi Borgström, Per de Faire, Anders Ericsson, Christer Farneman, Max Jacobson, Harald Sonesson samt Anette Årstedt. Det är samma personer som satt i styrelsen förra året, så det var inga problem eller konstigheter.

Det samma gäller för Centre-representanterna som också sitter kvar ett år till. Där har vi dock fått två nya namn: Johan Larsson, som nu är formellt vald för Middle South Centre, samt Sven Adamsson som kompletterar K-G Lindblom i Big Lake Centre. Vi hälsar dem välkomna som funktionärer i klubben.

På revisorssidan blev det heller inga förändringar då Annica Raap sitter kvar ett år till och Lars-Erik Vestlund och Kjell-Arne Stamvall omvaldes.

Valberedningen blev också intakt då årsmötet godkände styrelsens förslag i form av Gunnar Ahlqvist som ordförande samt Steven Muskantor och Knut Tersmeden.

Det fanns inga inkomna motioner eller övriga frågor så det hela gick mycket snabbt.

Avslutningsvis passade Hansi Borgström på att ge Per-Börje Elg priset för Redaktionens hederspris för sitt arbete och talrika bidrag till Bulletinen. Oscar Efverlund fick vandringspriset ”The Entusiast of the year”, som vi i West Coast Centre delar ut till en som varit aktiv i centret under året.

Mötet avslutades med ett tack till alla medverkande för visat intresse.

/Hansi Borgström



Hansi svingade ordförandeklubban under det elektriska årsmötet.



Per-Börje Elg tilldelades Bulletinens Redaktionsgrupps Hederspris.

Full gas!

–byte till större spjällhus på MGF och TF

Text & foto: Bo Adolfsson/Tommy Lyngborn

MGF och vissa modeller av TF (1,6 och 1,8 Stepspeed) har i originalutförande ett 48 mm spjällhus i plast av SU:s fabrikat. Det kan i vissa fall med tiden ge upphov till driftstörningar i form av bl a ojämn motorgång eller för hög/låg tomgång. Med ett byte av spjällhus till ett större, 52 mm, i metall av Dell'ortos tillverkning kan man råda bot på detta och dessutom få mer kraft i motorn på låga varv och snabbare gasrespons. Sådana spjällhus sitter monterade som original på MG TF VVC och 135.
Byte av spjällhus är en ganska enkel operation som inte kräver några specialverktyg eller mer än normal mekarvana. Tidsåtgången kan beräknas till 2-3 timmar.
Ett 52 mm spjällhus kan du köpa på Ebay för runt en tusenlapp.

Så här gjorde vi:



1. Lossa suffletten i bakkant och fäll undan den. Ta bort ljudisoleringen och skruva loss motorluckan. Ta bort gallret bakom/ovanför motorn under bagageluckan.



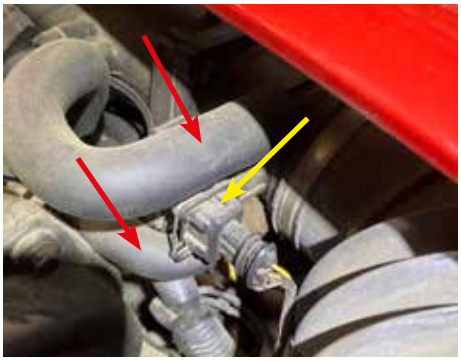
2. Det kan vara klokt att skydda bilens vänstersida, man får hänga en hel del över kanten där för att nå fram till spjällhuset på motorsidan.



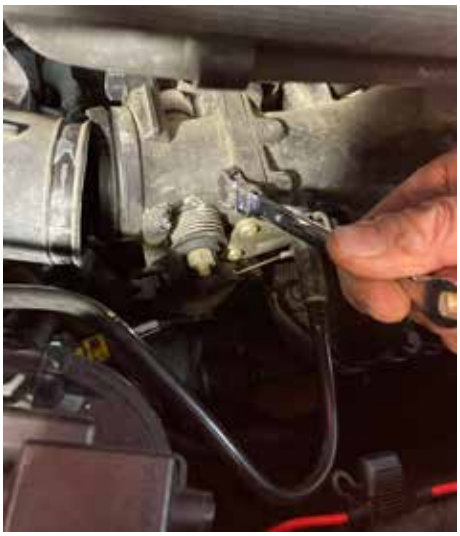
3. Spjällhuset är den komponent som sitter mellan insugningsröret och gummislangen från luftrenaren och där gasvajern är fästad.



4. Börja med att lossa gummislangen vid spjällhuset. Bänd försiktigt med en skruvmejsel för att öppna slangklämman. För slangen åt sidan för att lättare komma åt spjällhuset.



5. Lossa kontaktdonet till givaren för spjällpositionsgivaren (gul pil) genom att dra ut metallbygeln och därefter de två slangarna (röda pilar) som sitter på spjällhusets främre sida (motorsidan).



6. Lossa de fyra skruvarna (en i varje hörn) som håller fast spjällhuset mot insugningsröret med 8mm ringnyckel/hylsa. Den bakre (bagagerumsidan) undre skruven är lite knepig att komma åt, bäst går det med en liten hylsa (1/4"-fattning) med kort förlängare och kort spärrskaft.



7. Lyft ut spjällhuset i bagagerummet.



8. Dra loss vajerhöljet från spjällhusets fästbygel.



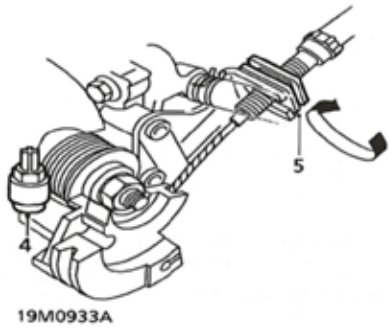
9. Haka loss vajern från spjällaxelns arm och för den åt sidan.



10. Gamla och nya spjällhuset i jämförelse. Större spjälldiameter och robustare utförande på det nya.



11. Gasvajern monteras på det nya spjällhuset, vajern först och sedan vajerhöljet. Om vajerhöljets fästbygel kommer för nära den slang som har inlopp i spjällhuset strax ovanför bygeln kan bygelns nedre fästhål filas upp ett par mm i högra kanten så att bygeln kan vinklas lite mer neråt vilket behövdes i vårt fall.



12. Om det finns glapp i vajern justerar man bort detta enligt följande: Dra loss vajerhöljet ur fästet, stick in höljet i fästets urtag med den fyrkantiga plastbrickan, som även är justermutter, utanför fästet (bilden, pos 5). Med spjället helt stängt ska spjällarmen ligga emot stoppskruven (bilden, pos 4).Vrid justermuttern så att slacket försvinner, se till att inte spjället öppnar. Sätt tillbaka vajerhöljet med justermuttern i fästet.



13. Spjällhuset skruvas på plats. Om O-ringen verkar torr bör den smörjas med lite silikonfett. Dra skruvarna i ordning moturs och börja med den övre bakre. Enligt verkstadshandboken ska de dras i två omgångar, först en omgång med 4 Nm och sedan, efter att ha lossat 1/6 varv, en omgång med 9 Nm. Då det är ganska svårt att komma åt med momentnyckel på några av skruvarna kan man dra en skruv man kommer åt med sådan och ”känna in” hur mycket det är för att sedan dra övriga med lämpligt verktyg. Det viktiga är att inte dra för hårt så att det uppstår deformationer i godset. Slangarna och kontaktdonet monteras tillbaka. Passa på att ersätta de gamla (rostiga? och svårhanterliga) slangklämmorna med nya ”vanliga” rostfria. Kontaktdonet är inte monterat på bilden, detta för att inte skymma den nedre slangklämman.



14. Återmontera gummislangen för insugningsluften på spjällhuset. Ersätt gärna den gamla slangklämman med en ny rostfri av den vanliga modellen. Det går även att återanvända den gamla, man trär ihop ändarna och låser genom att trycka ihop ”låset” med en plattång. Innan återmontering av motorluckan med sin isolering, sufflett och motorgaller görs ska sensorn för luftspjället kalibreras in. Det görs (procedur enligt artikel i Safety Fast January 2011) genom att slå på tändningen (utan att starta motorn) och pressa gaspedalen i botten fem gånger inom ett tidsintervall om 20 sekunder. Därefter stängs tändningen av i 10 sekunder. Detta medför att motorstyrningssystemet uppdateras. Härefter kan motorn startas, låt den gärna gå en stund så den blir uppvärmd och notera motorgång och gasrespons. Det är, om detta är möjligt vid tillfället, även lämpligt att ta en liten provtur. Om allt verkar vara i sin ordning är det dags att återmontera lucka, sufflett och galler.
Vi har inte haft möjlighet att provköra ännu men återkommer med det i nästa nummer av Bulletinen.



15. Job done!



Häll upp en öl, vänta på våren och en provtur.





Foto:
T Lyngborn

Historien om K3003
– segerbilen i Mille Miglia 1933



K33/K3003 som den ser ut idag.

Text och bildanskaffning: Berndt Aulin

Earl Howe, en av Cecil Kimbers goda vänner, hade kläckt en ide som han presenterade för sin gode vän. MG-fabriken skulle bilda ett team, bestående av tre MG K3 och sex förare, och delta i det berömda, italienska Mille Miglia i mars 1933! Kimber accepterade iden och planeringen sattes omedelbart igång.

En av bolagets två prototyper, K3752, kördes till Italien av racingavdelningens chefsmekaniker, Reg Jackson. I Italien användes bilen för träning och rekognosering av bansträckningen för Mille Miglia. Teamet bestod, förutom av Earl Howe, av italienaren greve Giovanni Lurani, engelsmännen, George Eyston, Sir Henry Birkin, Bernhard Rubin och Hugh Hamilton.

Under tiden tillverkades tre bilar av typen K3 som i mars 1933 togs direkt från produktionsbandet på MG-fabriken i Abingdon och skeppades till Genua.

Bilarna hade följande chassinummer och planerade besättningar:

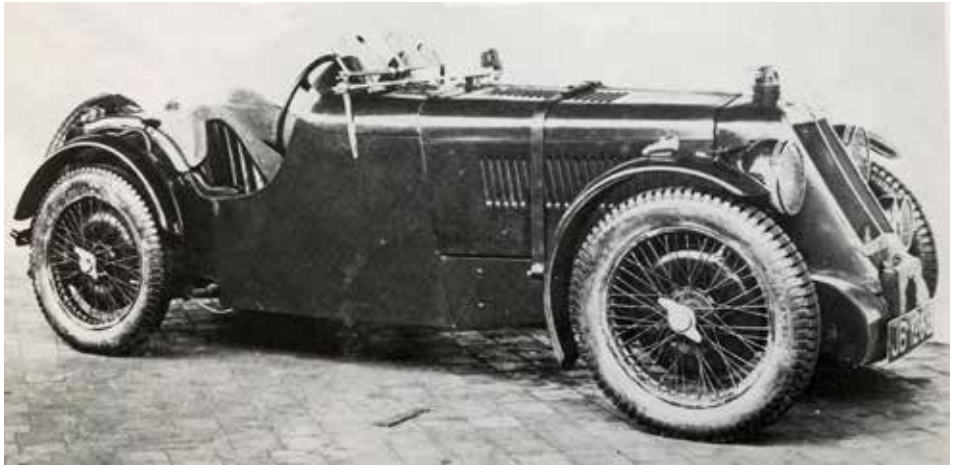
- K 3001 med Earl Howe och Hugh Hamilton, startnr 42
- K 3002 med Sir Henry Birkin och Bernard Rubin, startnr 41



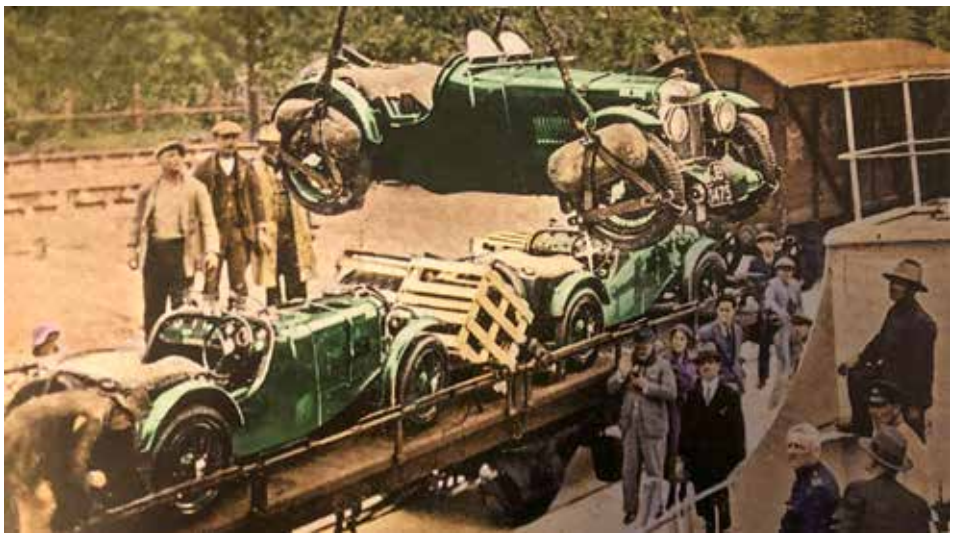
Personer på bilden stående fr v: Bert Denly (mek), okänd, George Eyston (K3003), Johnny Lurani (K3003), Nobby Marney (mek), Jacko Jackson (mek). Sittande i JB1474 (K3002), Henry Birkin och Bernard Rubin. Besättningen till K3001 saknas.



George Eyston och Giovanni Lurani innan starten.



K3752, en av prototyperna, kördes på egna hjul till Italien för träningskörning.



De tre tävlingsbilarna lastas ombord på SS Florentine för transport till Genua. Färden tog 12 dagar i mycket hård sjö.

- K 3003 med George Eyston och Giovanni Lurani, Startnr 39

I den klass som bilarna skulle tävla förväntades hård konkurrens från framför allt Maserati och Fiat.

Redan vid inledningen av tävlingen gick Eyston/Lurani liksom Birkin/Rubin in för att tvinga Maseratibilarna att jaga dem. Strax före Sienna brast en ventil på Birkin/Rubins bil vilket medförde att de fick bryta. Paret lyckades ändå ta sig fram till etappmålet och hade på vägen dit slagit alla klassrekord. De andra två ekipagen, K 3001 och K 3003, fortsatte tävlingen.

Halvt döva av ljudet från bilens avgassystem, nådde George Eyston och Giovanni Lurani som första bil målet i Brescia i 1933 års Mille Miglia. Det blev tumult, folk hoppade av upphetsning och hurraropen hördes från läktarna. En sensation utan like att första bil var en MG K3 Magnette; Maserati och Fiat hade på hemmaplan detroniserats av en engelsk bil! Segern i Mille Miglia blev av förklarliga skäl en förstasidesnyhet i hemlandet.

När bilarna efter loppet skeppats tillbaka till England användes K3003 under resterande del av 1933 som fabrikens demonstrations- och budbil, medan de andra K3-bilarna gjordes i ordning för det kommande ”Ulster Tourist Trophy”. Bilarna gick alla olika öden till mötes. Vad som hände med Eyston och Luranis bil, segrarbilen K 3003, förtjänar att nämnas.

K 3003

Utöver ovan nämnda användning, anmäldes K3003 till ”Shelsley Walsh Hillclimb” i maj 1933. Eyston och Lurani skulle köra bilen, men dessvärre kvaddade de den på väg till tävlingen.

Efter kraschen lagades bilen och försågs med ny, primitiv lättviktskaross där alla onödiga attribut hade eliminerats. Eyston deltog sedan i juli med bilen i ”Mannin Beg”, men lyckades inte fullfölja på grund av tekniska problem.

När Tazio Nuvolari något senare på året uttryckte önskemål om en ”styrning”, närmre bestämt ”Ulster TT”, föreslog Eyston att man skulle erbjuda honom en Magnette. Dessvärre hade fabriken bara den slitna segerbilen K3003 att tillgå. Nuvolari accepterade dock erbjudandet och deltog med bilen i loppet tillsammans med sin mekaniker Alec Hounslow. Resultatet blev totalseger, och bilen hade ännu en gång bevisat sin förträfflighet. Under resten av 1933 anmäldes bilen till ytterligare två lopp, ”Brooklands 500 Miles Race” till vilket man inte kom till start, samt ”Shelsley Walsh” där bilen kördes av Elisabeth Wisdom, dock utan framgång.

Härefter deltog inte bilen i något ytterligare lopp i England.

K3003 säljs till Tyskland

Tidigt 1934 förhandlade en tysk förare vid namn Bobby Kohlrausch med Cecil Kimber och hans stab om att försöka öka intresset för MG-bilar i Tyskland. Kohlrausch var en välkänd tysk förare som hade varit aktuell som förare i Auto Unions tävlingsstall, av detta blev emellertid intet. Resultatet av förhandlingarna mellan Kimber och Kohlrausch blev ett avtal som innebar att två MG skulle lånas ut till Kohlrausch för att delta i ett antal tävlingar i Tyskland. Bilarna var en J4 med chassinummer J4002 (bilen fanns under ett antal år i Sverige, ägd först av Hasse Teimert och sedan av Åke Andersson) och den K3 som tog andra pris i Mille Miglia året innan, chassinummer K3001. Bilarna lackerades vita, vilket var Tysklands dåtida ”nationsfärg” innan den ändrades till silver några år senare.

Några månader innan förhandlingarna mellan Kimber och Kohlrausch ägde rum hade en annan tysk, Theodor Fork, tecknat en order på en MG Magnette K3. Fork ville köpa den bil som segrat i Mille Miglia och med den lättviktskaross som satt



J4002 och K3001 omlackerade och på väg till Tyskland.

på när Nuvolari körde bilen till totalseger i ”Ulster TT”. Innan leveransen till Tyskland och Fork byttes dock karossen tillbaka till den mera normala racingkarossen. Uppenbarligen var Fork lätt irriterad över detta eftersom han skrev till fabriken och insisterade på att få lättviktskarossen.

Fork körde bilen i 1934 års Mille Miglia utan större framgång. Resultatet blev en 21:a-plats. Härefter tävlade Fork i bland annat ”Avusrennen” i Berlin, där han körde sig till en femteplats inför en publik på cirka 200 000 personer.

Fork var samma år anmäld till ”Eifelrennen” på Nürburgring och ”Kesselbergrennen” i Munchen, men kom inte till start i något av loppen. Den sista tävlingen



Theodor Fork och Charley Artz i Mille Miglia 1934.

Fork körde med K3003 var ”Riesengebirgsrennen”. Resultatet blev en femteplats i klassen för bilar upp till 1500 cc.

Theodor Fork

Vem var denna okända person, som endast deltog sporadiskt i motortävlingar, som dels fått köpa bilen, dels hade fått starttillstånd i 1934 års Mille Miglia? En så prestigeladdad tävling. I MG-kretsar accepterade man under många år att Theodor Fork var en okänd tysk förare som emellanåt ställde upp i tävlingar när andan föll på.

Intresset för och priserna på de gamla bilarna ökade dock efter hand som åren gick, så därför ville man också lösa mysteriet Theodor Fork.

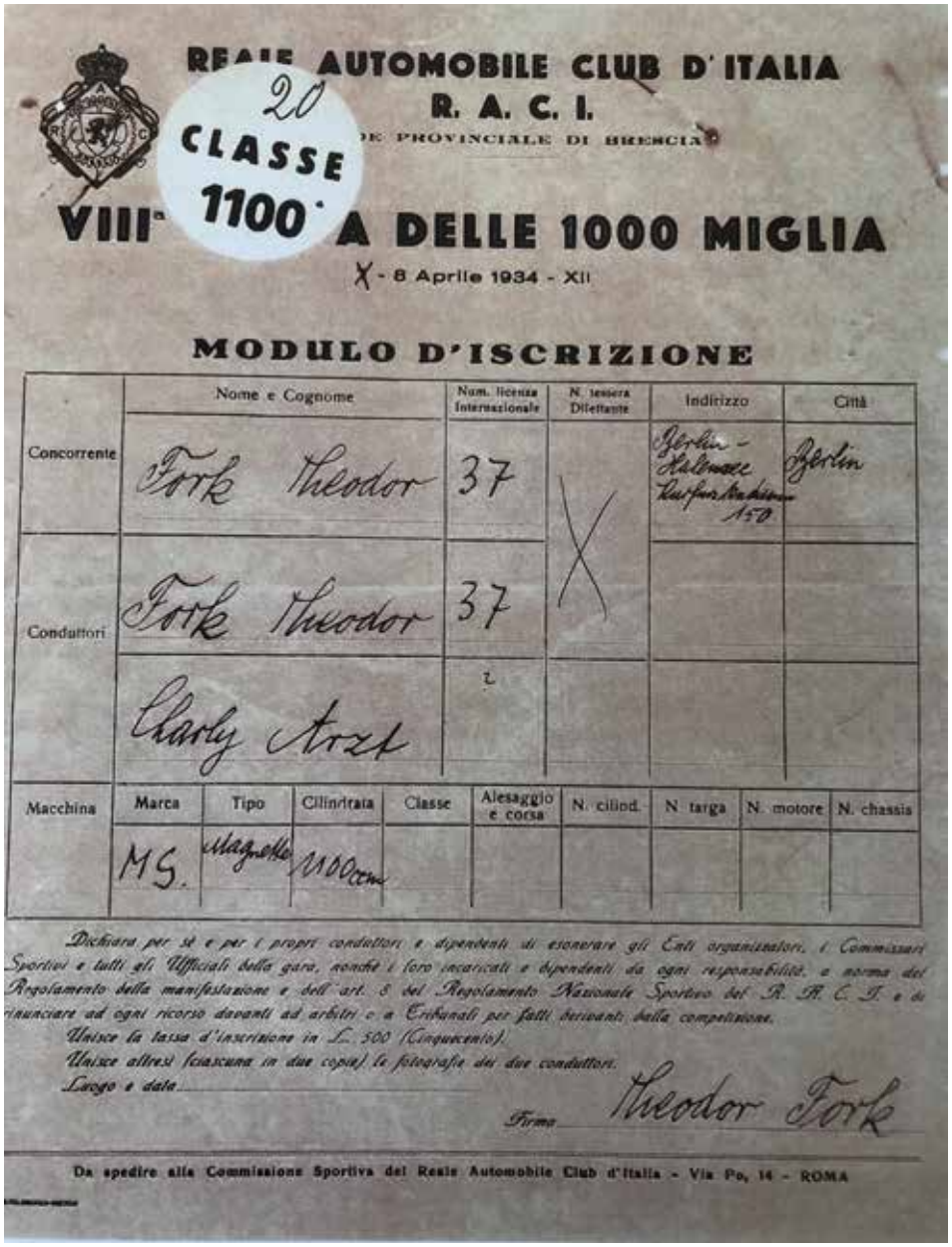
Två unga MG-entusiaster och motorhistoriker, Hagen Nyncke och Halvar Schrader som skrivit boken ”Aus Liebe zum Sportwagen”, började undersöka saken. Den samtida telefonkatalogen gav inga ledtrådar, inte heller gav andra register de sökte i något resultat. Inte heller kunde de finna uppgifter på att någon licens utfärdats i Forks namn. Nyncke kom på iden att undersöka deltagarlistorna på ett annat sätt än vad de gjort tidigare. Fanns det någon licensierad förare som alltid var frånvarande när Fork var närvarande? Efter en omfattande undersökning tyckte Nyncke sig ha kommit fram till ett klart resultat: Philip Bouhler! Nyncke lade fotografier av Fork och Bouhler sida vid sida och konstaterade att likheten dem emellan slående!

Författarna drog därför slutsatsen att Theodor Fork i själva verket var ett ”nom de course”, ett accepterat uttryck inom bilsporten för någon som tävlar under ett annat namn för att dölja sin verkliga identitet. Jfr prins Bertil som tävlade under namnet ”monsieur Adrian”.

Theodor Fork var alltså, enligt författarna, ett väl skyddat ”nom de course” för Philip Bouhler. Bouhler var en man med ett mörkt förflutet såsom medlem nr 12 i det nazistiska partiet. Som gynnad hög medlem i den nazistiska regimen hade Bouhler uppenbarligen tillåtelse att tävla i en utländsk bil under förutsättning att han använde sig av ett ”nom de course” när han deltog i en tävling med sådan bil.

Nu trodde man sig ha löst mysteriet beträffande Fork, men många år senare fann man att Bouhler hade tävlat i Italien samtidigt som Fork gjort detsamma i Tyskland. Teorin att Fork var ett ”nom de course” för Bouhler visade sig alltså vara oriktig.

Fortfarande efter nästan nittio år är mysteriet med Theodor Forks identitet olöst!



REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
R. A. C. I.
DELEGAZIONE PROVINCIALE DI BRESCIA

20
CLASSE 1100

VIII^a MILLE MIGLIA

X - 8 Aprile 1934 - XII

MODULO D'ISCRIZIONE

	Nome e Cognome	Num. licenza Internazionale	N. tessera Dilettante	Indirizzo	Città
Concorrente	Fork Theodor	37	X	Berlin - Halensee Kurfürstendamm 150	Berlin
Conduttori	Fork Theodor	37			
	Charly Artz	2			

Macchina	Marca	Tipo	Cilindrata	Classe	Alesaggio e corsa	N. cilind.	N. targa	N. motore	N. chassis
	MG.	Magnette	1100 ccm						

Dichiara per sè e per i propri conduttori e dipendenti di esonerare gli Enti organizzatori, i Commissari Sportivi e tutti gli Ufficiali della gara, nonchè i loro incaricati e dipendenti da ogni responsabilità, a norma del Regolamento della manifestazione e dell'art. 8 del Regolamento Nazionale Sportivo del R. A. C. I. e di rinunciare ad ogni ricorso davanti ad arbitri e a Tribunali per fatti derivanti dalla competizione.

Unisce la tassa d'iscrizione in L. 500 (Cinquecento).

Unisce altresì (ciascuna in due copie) le fotografie dei due conduttori.

Luogo e data

Firma Theodor Fork

Da spedire alla Commissione Sportiva del Reale Automobile Club d'Italia - Via Po, 14 - ROMA

Theodor Forks deltagarbevis i MM 1934.

Ny ägare till K3003

Under sommaren 1934 sålde Theodor Fork bilen till Josef Möritz som tävlade med den i ett flertal tävlingar under resten av året. Resultaten blev tre förstaplaceringar, en andra- samt tre tredjeplaceringar.

Eftersom Josef Möritz blev sjuk under 1935 och inte kunde delta i några tävlingar, annonserade han i juni ut bilen till försäljning i tidningen ”Motorwelt”. Ny ägare blev Eugen Stösser som försåg bilen med en ny, hembygd Fiat Balilla-inspirerad kaross. Stösser tävlade sedan i ett otal tävlingar, icke utan framgång, fram till krigsutbrottet i september 1939. Några dagar efter krigsutbrottet sålde Stösser bilen till Fritz Neubauer som, i väntan på att kriget skulle ta slut, placerade den i en lada. Dessvärre träffades ladan av en bomb varvid bilen skadades svårt.

Några år efter kriget, 1947, sålde Neubauer den skadade bilen till en herre vid namn Schlösser. Ekerhjulen, som totalförstörts under bombanfallet på ladan, förvandlades till tallrikshjul genom att Schlösser svetsade vanliga stålfälgar på originalhubbarna. Bilen fick nytt registreringsnummer, BR 589-330, och användes framöver endast på landsväg. Efter några år, 1950, tröttnade Schlösser och annonserade därför ut bilen i tidningen ”Das Auto”. Annonsen resulterade inte i någon försäljning, och efter ytterligare ett år, 1951, bytte Schlösser bilen mot en MG PA. Ny ägare till K 3003 blev Karl von Kothen. Efter knappt två år tröttnade även von Kothen, och därför annonserade

han i juli 1953 ut bilen till försäljning, nu i ”Auto Motor und Sport”. I annonsen presenterades bilen som ”en MG i absolut nyskick”! Det blev ingen försäljning eftersom ödet ville något annorlunda, för innan bilen funnit ny ägare skadades den i en allvarlig olycka och torde ha blivit totalförstörd.

Gerhard Maier, en tysk Triple-M-profil, sökte upp änkan till Karl von Kothen för att informera sig om bilens vidare öde. Vid samtal uppgav hon att maken ansåg att bilen inte kunde repareras och därför personligen lämnade resterna av den till en skrotfirma i Wuppertal. Gerhard Maier fick från Kothens änka överta, förutom ett antal smådetaljer, bilens Powerplus-kompressor (stämplad nr 9) samt växellådan med remote. Eftersom några andra delar härrörande från bilen aldrig återfunnits torde detta vara de sista spåren efter MG K3003, segrarbilen i 1933 års Mille Miglia.

Thompson & Taylor och K33

Thompson & Taylor var ett framgångsrikt ingenjörsföretag med säte på Brooklands. Företaget var aktivt mellan de två världskrigen och byggde flera bilar som kom att sätta världsrekord i hastighet, exempelvis Donald Campbells både första och andra Bluebird, Napier Railton som John Cobb satte 24-timmars världsrekord med på Bonneville Salt Flats, både 1935 and 1936, samt Railton Special som under 1939 respektive 1947 satte det absoluta

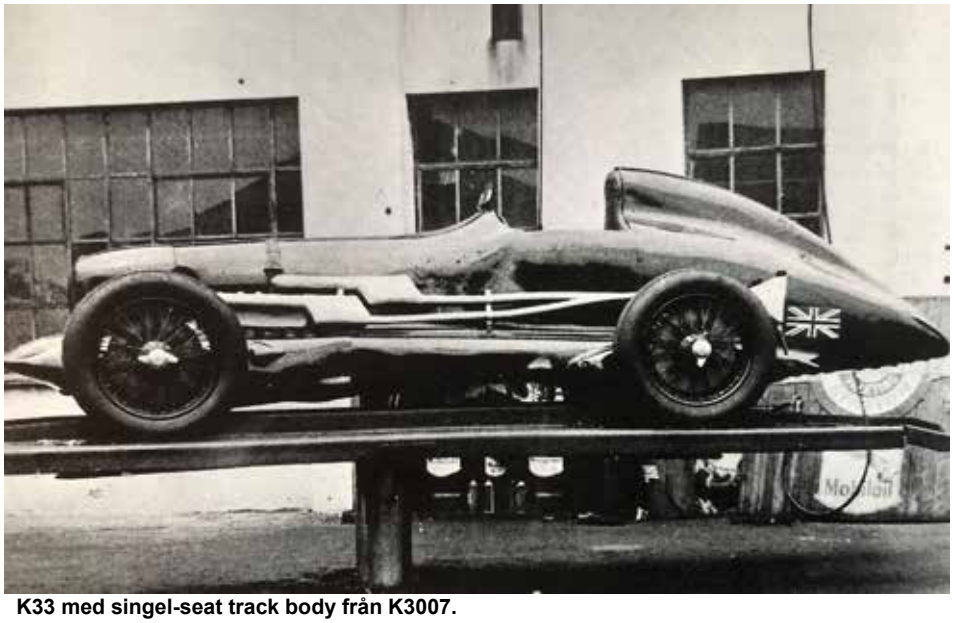


Powerplus-kompressorn från Forks K3003.

hastighetsrekordet på land med 634,39 km/t. Rekordet stod sig fram till 1962.

Under 1937 dök plötsligt, från ingenstans, ett chassi upp hos Thompson & Taylor. Chassit var stämplat med nummer ”K 33” där två mellanliggande siffror var bortfilade. Än i dag vet ingen var chassit kom ifrån, men det visade slående likheter med ett MG K3-chassi.

Thompson & Taylor byggde upp en bil på det funna chassiet med en ”single-seater track body” från K3007. Bilen annonserades ut i ”The Auto Car” och såldes av ”Jack Bartlett Ltd” i London till RVH Robinson på ”Sykes & Robinson, Leeds”. Ett år senare annonserade de ut bilen som ”MG K33”. En tvåsitsig



K33 med singel-seat track body från K3007.



Ny aerodynamisk kaross från HRG.

kaross medföljde också i köpet.

Uppenbarligen köpte Thompson & Taylor tillbaka bilen, eftersom det i ”Motor Sport”, under 1942, rapporterades att bilen stod i en av Thompson & Taylors lador någonstans ute på landet.

När bilen i oktober 1950 åter annonserades ut hade den fortfarande karossen från K3007. Annonsen väckte inte intresse hos någon köpare, och man började spekulerade i varför. Slutsatsen blev att en ensitsig bil inte var attraktiv i efterkrigstidens England där det rådde bilbrist. Man var mer intresserad av andra biltyper för transporter. När den ensitsiga karossen på K33 bytts ut till en aerodynamisk kaross, från en HRG, annonserade ”Toulmin Motors” åter ut bilen som ”ex Gardner” i december 1950. Chassiet hade stämplats med numret ”TM 274” (Toulmin Motors?). Med denna identitet utfärdades en ny loggbok, daterad den 22 augusti 1950. Bilen hade fått registreringsnumret, ”PML 469”.



Tom Davies fynd på skrotgården.

Enligt loggboken för ”PML 469” var bilen registrerad under tiden augusti 1950 till september 1959. Den åldrande MG:n hade under ett decennium vandrat mellan ett stort antal okända ägare, när sista ägaren uppenbarligen bestämde att nu lämpade sig bilen mer till skrot än till persontransport. Det blev inte så, eftersom Tom Davies på klassiska ”Toulmin Motors” i Hounslow hittade resterna av bilen utan kaross på en skrotfirma i Isleworth.

Ytterligare en MG-profil kom nu in i bilden, Mike Ellman Brown (EB). EB

övervägde just då att köpa K3015, bilen som greve Lurani och Pen Hugh körde till en andra placering i 1934 års Mille Miglia. K3015 hade nu en ensitsig kaross, och EB hade för avsikt att återställa bilen till Mille Miglia-utförande. När EB hittade K33 hos Toulmins kom han på andra tankar. Han såg en möjlighet att i stället restaurera K33 och förse den med en tvåsitsig kaross. EB försökte övertala Tom Davies att sälja, men Davies hävdade att han kunde få mer betalt för den om han sålde den till USA. Efter tre à fyra timmars övertalningsförsök ställde EB frågan: ”Vad tror du är det absolut bästa priset du kan få från din mytiska, amerikanska köpare?”. Davies tvekade en stund men svarade sedan: ”50 quid”. Affären var avgjord, EB skrev en check på beloppet och Davies skrev ett kvitto och överräckte loggboken som var den som utfärdats för ”TM 274” i augusti 1950.

EB började nu undersöka bilens identitet. Initialt konstaterade flera ”MG-experter” att det tveklöst var ett K3-chassi. Redan när chassit fanns hos Toulmins var detta stämplat K3--3, de två mellersta siffrorna var bortfilade och den sista var högst tveksam, det kunde vara antingen en trea eller en åtta. Vad fanns det för möjligheter?

- K3003; men den hade ju sålts till Tyskland och Theodor Fork!
- K3013; fanns kvar och tävlades flitigt.
- K3023; byggdes speciellt till George Eyston för hans rekordförsök, EX 135. Bilen fanns fortfarande kvar.
- K3008; hade en väldokumenterad historia och existerade fortfarande.
- K3028; fanns fortfarande i livet.
- K3753; kanske hade det funnits ytterligare en prototyp?

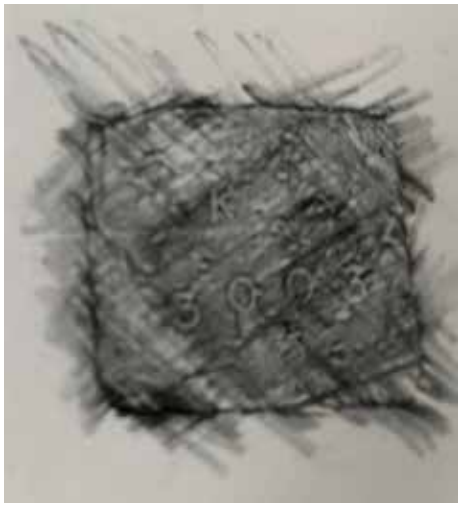
Fler alternativ fanns inte. Vad var det då som hade dykt upp?

EB ville gå till botten för att fastställa bilens identitet. Han tog därför kontakt med Scotland Yard (SY) som han visste hade möjlighet att spåra bilar på vilka chassinumren hade filats bort. Dessvärre fick han svaret att SY tyvärr inte gjorde sådana undersökningar för privata ändamål. Tjänstemannen lovade dock att undersöka om någon på laboratoriet ville ta sig an saken privat. Efter en tid hörde en villig person på SY av sig, han hade fattat tycke för uppgiften och kunde tänka sig att hjälpa till. Ganska omgående konstaterade han att han kunde urskilja en trea men att resterande var mera skadat än vad han brukade se. Så småningom lyckades han dock finna ytterligare en trea som emellertid var mycket vag. Det skulle kunna ha varit en åtta, men K3008 liksom K3028 fanns kvar i livet, och K3753 kunde man nog utesluta.

Man började spekulera om Mille Miglia-vinnaren K3003 i själva verket inte exporterats till Tyskland och Theodor Fork! Kanske hade man avstått och skickat en annan bil till Tyskland för att chassiet hade blivit snett när bilen kraschades på väg till backtävlingen i Shelsley Walsh 1933? Vid närmare undersökning visade det sig att skadorna inskränkte sig till mindre sådana plus en krökt framaxel, och alltså inte var av den omfattningen att bilen inte skulle kunna ha reparerats.

Gerhard Maier (nämnd ovan) har lagt ner mycket arbete för att spåra den K3 som såldes till Tyskland och Theodor Fork. Därvid har han intervjuat ett antal personer som sett bilen/delarna fraktas iväg till skroten, vilket förstärkt uppfattningen att denna inte längre existerar. Forks K3 var i England registrerad som JB 1475, alltså med det registreringsnummer Nuvolari/Eystons bil hade.

En annan känd MG-profil, Syd Beer, forskade också i ämnet. Efter ett besök i Tyskland 1970 medförde han ett avtryck som sades vara från resterna av högra, allra främsta, delen av chassit på Forks bil, d v s den del där chassinumret fanns. Numret var K3003! Nu restes tvivel om siffrornas utseende. Siffrorna överensstämde inte med utseendet på siffrorna på



chassinumret på K3002, vilken troligen blivit stämplad samtidigt som K3003. Däremot överensstämde de med siffrorna på Gerhard Maiers K3013! Tyvärr kunde ursprunget på Syd Beers avtryck inte fastställas innan han avled.

MG-historikern Mike Allison lanserade på grund av detta en ny teori. Enligt honom blev Mille Miglia-bilen K3003 kvar på fabriken medan en annan bil byggdes till Theodor Fork, och som också stämplats med samma chassinummer, K3003.

Det borde ha varit ganska enkelt att kontrollera om påståendet hade relevans. I fabrikens register från racingavdelningen fanns uppgifter om alla tillverkade tävlingsbilar. Nu var det inte så enkelt, för registret var inte längre tillgängligt.

Under den bittra tid då MG-fabriken stängde, hade man för avsikt att lämna alla papper med produktionsuppgifter till ett återvinningsföretag. När detta blev känt hörde Mike Allison av sig och erbjöd sig att ta över uppgifterna över förkrigsmodellerna mot att han betalade samma belopp som pappersåtervinningsföretaget skulle göra.

F Wilson McComb, som ingick i bolagsledningen, tog emellertid hand om uppgifterna. Efter hans död sades att McCombs familj sålde uppgifterna till en okänd köpare. Innan dess hade Dick Knudson kopierat vissa uppgifter när han besökte fabriken för en undersökning. Dessa uppgifter är nu de enda fabriksuppgifterna som finns på K3, dock inte de som berör K3003.

Andra personer som haft tillgång till registren har tagit kopior på brevkonversationen mellan Theodor Fork, Josef Möritz och Cecil Kimber, bla Hagen Nyncke. Så sent som 2010 uppgav Hagen Nyncke att han vid ett besök hos en samlare i England fått se kopiorna på breven från MG-fabriken till Theodor Fork och Josef Möritz. I dessa råder ingen tvekan om att det handlar om K3003.

Vid samtal och diskussioner jag haft med Teifion Salisbury (K3015) har han uppgivit att en viss familj mycket riktigt köpt hela registret och nu vägrar att släppa någon information härur.

Loggbok och registreringsnummer

Under arbetet med att fastställa bilens identitet började man undersöka vad registreringsuppgifterna sade. För K3003, med registreringsnummer JB1475, fanns uppgifter kvar i registret. Ursprungligen registrerades bilen den 28 februari 1933 på ”MG Car Company”. I november 1933 gjordes noteringen ”Out of UK 23/11/33”. Enligt registret var bilen fortfarande registrerad på ”MG Car Company” men hade varit avställd sedan 1934, d v s den tidpunkt då K3003 sålts till Tyskland och Theodor Fork! Nästa notering i registret är att ny loggbok och VE1A (förnyelseformulär) utfärdats och sänts till Surrey County Council i april 1975.

Mot erläggande av fem shilling hade nu Ellman-Brown fått både ny loggbok och registreringsnummer JB 1475 till K3--3, i själva verket den loggbok och registreringsnummer som Forks bil hade haft när den var registrerad i England!

Den fortsatta renoveringen av ”K33”

Under åren 1963-66, då EB ägde bilen, gjordes inga renoveringsarbeten. EB insåg att han inte hade vare sig ekonomin eller den fysiska platsen som krävdes för att renovera bilen. Efter omfattande diskussioner mellan EB och en person vid namn Stuart Milton, fick Milton köpa bilen med ett förbehåll. Om Milton skulle få för sig

att sälja bilen, under renovering eller som färdig, hade EB förköpsrätt mot att han betalade för faktiska utlägg och skäligt arbete. Dessvärre gick Milton bort innan bilen var färdig. EB fick höra att bilen skulle säljas på auktion och tog därför kontakt med änkan för att framställa sina krav i enlighet med villkoren i köpeavtalet. Änkan framförde att hon nu var en ”utfattig änka, så jag hoppas att du inte tvingar mig att hålla avtalet. Bilen är det enda jag kan sälja av Stuarts tillgångar”. EB backade från sitt krav och bilen såldes på auktion. Philip Bayne-Powell gav högsta budet, så bilen gick till honom.

Philip Bayne-Powell började nu en omfattande renovering av bilen, vilken beskrivits i en artikel i ”Triple-M Register Yearbook 1977”.

Efter renoveringen

När renoveringen av bilen blev klar under 1975 presenterades den på olika evenemang, bland annat på ”VSCC på Silverstone” i april följt av ”MG Brands Hatch meeting”. På Brands Hatch kördes en jubileumsparad anförd av den nyrenoverade bilen som sades vara K3003. Vid ratten satt Georg Eyston iförd sin gamla ”racingluva och goggles”. Bland åskådarna fanns Hagen Nyncke, som när han såg MG:n med dess konstiga historia blev, enligt egen uppgift, förbaskad. Nyncke hade ju sett korrespondensen mellan Fork/Kimber/Möritz. Han talade med åtskilliga personer som var djupt involverade i kartläggningen av historien om MG K3, och ingen av dessa trodde på teorin om två K3003. Tvärtom hävdade de att det verkligen var K3003 som sålts till Theodor Fork.

Karl Wiessman, som är mycket väl insatt MG-historien, har sammanställt och uppdaterat Mike Hawkes undersökning över samtliga MMM tävlingsbilar i boken ”The Hawke History of MMM Competition Cars”. En verklig guldgruva för ”kalenderbitare”. Karl Wiessman är ägare bland annat till vår ”svenska” K3005 plus ett antal Triple-M bilar, varav en MG L1 Magna Continental Coupe.

Jag har samtalat en del över ämnet K3003 med Karl Wiessman, som sammantaget bara skakar på huvudet åt alla teorier om att riktiga Mille Miglia-vinnaren K3003 inte skulle ha sålts till Theodor Fork. I sin ägo har Karl Wiessman den tidigare nämnda Powerplus-kompressorn till K3003, stämplad med rätt nummer, ”9”. Den övertog han från Gerhard Maier som i sin tur, vilket nämnts tidigare, övertog den från änkan till sista ägaren av K3003, Karl von Kothen. Spekulationerna om ”K33:s” ursprung har gått vidare. Är det verkligen segrarbilen från 1933 års Mille Miglia eller ej?

The Mighty MG Magnettes of 33

Under artikelns tillkomst har jag tagit del av uppgifter från ett antal böcker och andra publikationer varav några framgår av litteraturlistan, bland annat rubricerade bok som kom ut 2014 i Australien (nästan 500 sidor, ca 3 kilo tung). Jag köpte boken, som jag förhandsbokat, direkt av författaren. Boken har en underrubrik ”The Cars, The Drivers, The Mystery”, och ger en fantastisk sammanställning av uppgifter rörande precis vad underrubriken säger. Jag tog mig an de femhundra sidorna med stort intresse, och hade tidvis svårt att släppa den och de fascinerande historierna, sanna och osanna, om de 33 tillverkade (eller är det 34?) MG K3 och teorierna, spekulationerna och slutsatserna om K33:s äkthet.



Philip Bayne-Powell och Leonard Goff efter fullbordad renovering av K33.



George Eyston i renoverad K33.

Jag har i min artikel bara skrapat lite på ytan, men det finns massor ytterligare information och teorier att ta del av. Jag överlåter detta åt intresserade läsare, och avslutar med ett citat från Nils Ferlins dikt ”En Valsmelodi”: ”...och Gud må förlåta mig somliga rader...”.

Bilen K33 finns i dag i Australien, där den ägs av Peter Briggs och ingår i hans fantastiska samling av MG-bilar. Briggs hävdar naturligtvis, liksom många andra inblandade personer, att K33:s chassi en gång i tiden var stämplat K3003, men tvivlen är minst lika många.

Källförteckning

Wiessman; The History of MMM Competition Cars
Knudson; MG Competition Cars and Drivers.
Allison; The Magic of the Mark.
Mille Miglia; HE Symons
Zingg; Documentation of a British sportscar MG Magnette K3.
Hawke; K3 Dossier, A History of MG´s Most Famous Racing Cars.
Goff:;Magnette-ised. The Pedigree of MG 3015-2 from 1934 to 2007.
Williams; Making of MGs.
Cooks; Top of the Class MG K3003.
Cooks; The Mighty MG Magnettes of 33.
McLellan; MG The Art of Abingdon.
Nyncke Schrader; Aus Liebe zum Sportwagen.
Fletcher; MG Past and present.

Samt ett flertal andra publikationer.

Några av personerna som nämns i artikeln.

Bobby Kohlrausch; tysk förare som ursprungligen tävlade med BMW men när stödet från BMW upphörde växlade K först till Austin och sedan till en framgångsrik karriär med MG.
Gerhard Maier; tysk MG-profil. Ägare till K3013.
Toulmin Motors; klassiskt vattenhål för många MG-ägare, inte minst bland oss svenskar. Här residerade Tom Davies, klädd i grå inoljad svalrock, och hans kvinnliga medhjälpare, iförd samma mundering, med långa, målade naglar, ständigt med en cigarett på gång.
Mike Ellman-Brown; känd MG-profil, inblandad i många modeller och händelser. Lyckades övertala John Thornley (en av grundarna till The MG Car Club, sedermera verkställande direktör för The MG Car Company) att, sex veckor efter att produktionen av MGA Twin Cam upphört, låta tillverka ytterligare ett exemplar och dessutom låta dokumentera, i skrift och foto, hela tillverkningsprocessen. Finns att läsa i John Price Williams bok ”Making of the MG”.
Mike Allison; författare till bland annat “The Magic of MG”, “MG The Magic of The Marque”, “The Works MG”.
Wilson McComb; satt i styrelsen för The MG Car Company. Författare till ett flertal böcker i ämnet ”MG”.
Tazio Nuvolari har genom tiderna betraktas som en av de absolut främsta förarna i världen.



Systerbilen K3001 tävlas än idag i historisk racing. **Foto: Colin Murrell.**

Tre MG-förare kör Historisk Racing i GT/GTS -65-klassen 2022

I GT/GTS -1965 körs Porsche, Ferrari, Lotus, Austin-Healey. En GT-bil kan också vara allt ifrån en liten MG Midget till en brutal AC Cobra.

Text: Gert Assermark

Jimmy Edvardsson



hade inga planer på att börja köra RHK-racing när han letade efter den röda MGB:n som nu är hans tävlingsbil. MGB:n är lätt att meka med och underhålla, och den står sig bra mot motorstarkare bilar, särskilt på teknikkrävande banor. Kjell Wallin har till 2022 års racing monterat nya ram- och vevlager samt kolvringar och även nya lyftare samt bearbetat toppen. Nu väntar Jimmy på att tävlingssäsongen ska börja, och han säger att det som kommer att bli roligt är när han och Lars Wegil, med en Porsche 911, har sina bataljer på banan.

Mikael Frieberg



har tidigare kört i RHK med Austin-Healey Sprite ”Frogeye”. Han försöker nu ta reda på vad den tidigare ägaren har gjort åt motorn i sin nyinköpta, gröna MGB. Han har inte några säkra uppgifter om detta, vilket inte känns bra. Han ska också installera en transponder och brandsläckare. Han har justerat in den nya stolen och beställt nya däck. Han planerar också att själv gå igenom bromsar, hjulupphängningar, kylare, tändning och förgasare för att lära sig mer om bilen, och för att bli bättre på att kunna åtgärda problem vid tävlingarna. Mikael säger att han har stor respekt för alla bilmärken som kör i racet. Han siktar nu på att testa MGB:n på GTR Motor Park utanför Eskilstuna innan tävlingssäsongen.

Per Roxlin



var inte speciellt märkesbunden då han började köra racing 1979. Han började med en Morgan +8, men övergick ganska snart till en Super Seven Mk2 som var mer konkurrenskraftig i Roadsport A och B. Efter några år blev RHK:s historiska racing mycket populär. Då började Pers tankar gå till den MG Midget Special som han ägde mellan 1970 och 1972. Han visste att bilen stod i ett garage och började en övertalningsoperation med ägaren, och 1999 fick han köpa Midgeten. Han har aldrig ångrat att han köpte tillbaka bilen, och nu vill han köra så många RHK-tävlingar som det går. Hans främsta konkurrenter på banan är de förare som kör Big Healey.

RHK-tävlingar 2022

Kinnekulle Historic Meeting
20-22 maj

Velodromloppet Historic GP, Gelleråsen Arena
17-19 juni

Svenskt Sportvagnsmeeting Ring Knutstorp
1-3 juli

Anderstorp
26-28 augusti

Falkenberg Classic
16-18 september



Jimmys motor:
MGB 1800 original motorblock,Weber 45 DCOE förgasare, 150 hk vid 6800 rpm.



Mickes motor:
MGB 1800 original motorblock 1846 cm³, Weber 45 DOCE förgasare, 120 hk vid 5700 rpm.



Pers motor:
Motorblock 1293 cm³ från BMC Cooper S 1275, Två SU 1¾” förgasare, 113 hk vid 7000 rpm.

GRATTIS!



Så här såg en annons ut när MG Y-type 1¼ litre saloon presenterades på våren 1947. Y-typen var, liksom MG TC, konstruerad före andra världskriget. Y-typen var en kompakt saloon som använde en enkel-förgasarversion av TC:s XPAG 1250 cc-motor.
Y-typen gjordes som YA och YB 1947-1953 samt som YT från 1948, öppen fyrsitsig med dubbla förgasare. Skillnaden mellan YA och YB var att YB:n hade TD:s 15"-hjul, bromsar och differential samt att att man hade monterat en krängningshämmare på framvagnen.

Totalt tillverkades 8 309 Y-typer och priset för en YA var vid introduktionen £671.11.8 inkl skatter.
MG Y-typ blev inte den exportframgång, främst till USA, som fabriken väntat sig.
I vår klubb finns, enligt matrikeln, fem stycken Y-typer.

Safety MG fast!

THE MG CAR COMPANY LTD., ABINGDON-ON-THAMES

GRATIS!

MG J2 90 år



I år är det bl a MG J2:s tur att jubilera. J2:an presenterades i augusti 1932 som ersättare för tidigare MG M-type Midget. Den ansågs vara det ultimata uttrycket för en liten sportbils design. Med sin lilla motor och med en toppfart på 129 km/tim åkte den ifrån konkurrenter med dubbla motorkapaciteten.

J2 sålde bra, inte bara för att den var snabb utan också för att den var en av de läckraste bilarna på vägarna. MG J2 satte standarden för hur MG-bilar skulle komma att se ut i 20 år framåt.

J-typen tillverkades också som J1, fyrsitsig öppen eller täckt salonette, J3 som var en J2 med kompressor och som J4 vilken var en ren tävlingsvagn. Det tillverkades 2 083 st J2, 22 st J3 och 9 stycken J4.

J2:s motor var på 847 cc och levererade 36 hk. Bilens tomvikt var 584 kg och den kostade £199.10c.0d ny 1932.

10 stycken J-type Midget finns i klubbens matrikel, säkert några till i vårt avlånga land.

/Tommy

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



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS



ALL THE PARTS YOU NEED

PARTS & ACCESSORIES FOR MG MODELS *1962 ONWARDS*

Trust us to deliver...**Worldwide.** Millions of parts in stock.











Parts service also available for Triumph, Land Rover, Rover, Mini & Jaguar '96 on.

TRIUMPH LAND ROVER MINI JAGUAR *from 1996*

ASK FOR A FREE CATALOGUE

Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln, LN4 2NA. England
Telephone: +44 1522 568000 | Fax: +44 1522 567600 | E-mail: sales@rimmerbros.com
www.rimmerbros.com

MG **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

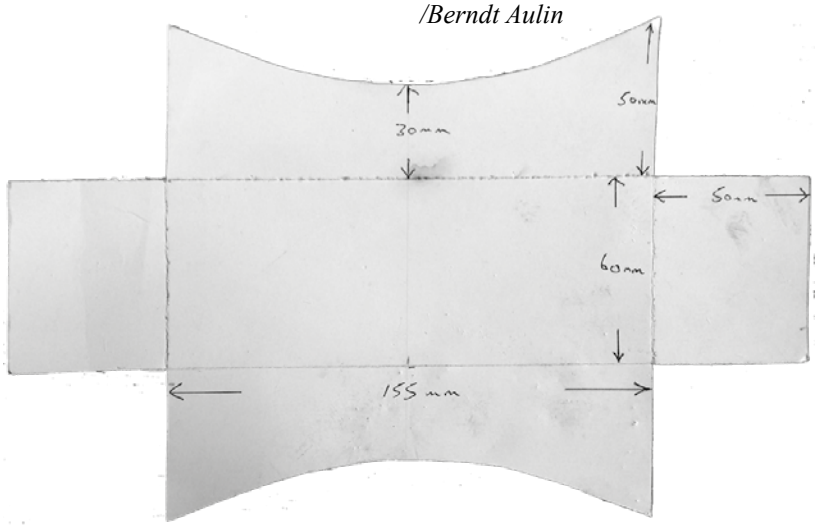
0704247880

MG Center Sweden AB Bergåsvägen 7 43264 Bua

Inlägg till i Garaget

Apropå Ulf Edströms inlägg om oljeläckage.
Många är de konstruktioner som tillkommit för att undvika (dölja) dropp från i packbox tätningen på vevaxeln. Mycket raffinerad är den konstruktion som herr Ahlqvist i Beddingestrand monterat på sin TD. Ett kulskydd till bilens dragkrok, i lite hårdare gummimaterial, hängande under svänghjulskåpan, ett rör anslutet som fortsätter vidare upp till en SU-pump och därifrån till en behållare för utkastad olja. Efter avslutad körning startas pumpen som med ett trevligt tickande pumpar upp oljan i behållaren. Miljövänligt och praktiskt eftersom man har koll på utkastad oljemängd och kan ersätta den med samma kvantitet! OBS! Häll inte tillbaka den utkastade oljan!
Ulfs förslag är genialt i sin enkelhet, men trots det bidrar jag gärna med ytterligare ett tips (vilket jag fullbordat och monterat på min TB) hur man undviker (döljer) läckage. Mitt tips kräver dock lite mer arbete i verkstaden. Av den här konstruktionen en blir det också tätt (!), men glöm inte att då och då lossa pluggen i behållarens botten och tappa ut eventuell olja!
Nedan mall och monteringsanvisning.

/Berndt Aulin





Det har även till redaktionen kommit in en kommentar till artikeln i förra Bulletinen angående varning för silikonbromsvätska. Läs nedan och begrunda!

Absolut ingen varning för silikonbromsvätska!

Har man klarat sig i 20 år utan att behöva renovera bromssystemet säger väl detta allt! Att cylindrarna börjar läcka efter 20 år kan bero på att kolvarna inte har blivit smörjda med silikonfett från början. Man bör plocka av trummorna varje eller vartannat år och lyfta på dammskydden för en kontroll av skicket. Är det rost och eventuell ”gegga” ska man omedelbart renovera cylindern.
Silikonbromsvätska är avsedd för hydrauliska broms- och kopplingssystem i bilar, motorcyklar, truckar och övriga motorfordon som ersättning för polyglykolbromsvätska. Den rekommenderas dock inte till fordon med ABS-system. Den behåller sin höga kokpunkt, ca +260 °C, även efter år av användning. Har även optimal funktion vid extremt låga temperaturer, ner till -55 °C.
För bästa resultat skall all gammal bromsvätska bytas ut och bromsvätskebehållaren rengöras.
Jag har genom mitt företag importerat och tappat upp silikonbromsvätska på flaskor i ca 30 år med försäljning i Sverige och Europa med ungefär 12–14 fat per år, speciellt till militären, utan några som helst problem.
För renovering av huvud- och hjulcylindrar kan jag rekommendera www.pastparts.co.uk.

/ Max Jacobson

I GARAGET
Med Ulf Edström
April 2022





Nu har våren kommit till den nedre delen av vårt avlånga land, och nu längtar vi ut med våra bilar igen!



Vi börjar med en nyhet. T H Pettersson har flyttat till ny adress, Norra Långebergsgatan 6, mitt emot Bilia i Sisjön. De startade 1923 och är stora på däck och fälg samt batterier. Vad som är intressant för oss är att de har de rätta verktygen för att balansera ekerhjul. Detta är förstås bara av intresse för oss som bor på ”Bästkusten” (Bild 1).

Våra bilar står stilla under långa perioder. Då kan det bildas så kallade ”plattor” på däcken. För att motverka detta kan man använda ”Tyre Saver” som finns att köpa på Verktygsboden (Bild 2).

Alla som har brytarlöst tändsystem kan tro att det är underhållsfritt. Helt fel! Man ska lyfta på rotorn och droppa lite olja, gärna två gånger om året (Bild 3).

Vi som bara kör våra bilar under den varma delen av året kan med fördel öppna upp ”hålet” till höger om kylaren så att det kommer mer luft till förgasarna (Bild 4 visar en MGB). Detta motverkar att det uppstår ånglås i bränsleledningen när det blir riktigt varmt. Kör man på vintern kan man givetvis täppa igen hålet. På 60-talet fanns det en liten ”rullgardin” som man kunde täcka kylaren helt eller delvis med då det var riktigt kallt. Men de problemen har vi inte numera då bilarna går i ide under vintern.

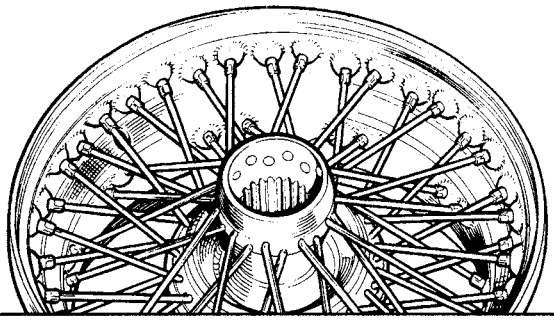


Se nu till att få liv i din MG så ses vi ute på vägarna igen!

Vid pennan och pedalerna:

/Ulf Edström





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

Middle West Centre

Vi har vår i luften!

Sedan pandemin och vintern börjat vika har vi haft några träffar på Café Skogen. Som tur är har vi medlemmar med förmåga att berätta och visa bilder om utställningar, träffar och bilhistoria. Och så finns det ju alltid både stort och smått att avhandla runt fikaborden. Vi brukar bli 15-20 personer vid varje träff, ungefär en tredjedel av medlemmarna i Middle West Centre, och det är inte dåligt. Men det kan bli ännu bättre. Kanske är det just dig vi saknar…

Nu återstår en caféträff under våren – den 21 april – och sedan går vi över till att ses utomhus. Besöket hos Janne Andersson i Brotorp utanför Fjugesta den 3 maj vill du inte missa. Janne är ju inte den som försitter chansen att riva en bil i molekyler, och med hans tillstånd lägger jag här in en bild på den Morgan +8 som bara (jag lovar) skulle få lacken bättrad på ena framskärmen.

Träffen på Vinön den 17 maj får du ju inte heller utebli från. Lika roligt varje år att ta färjan till Peter Kumlins ”egen” ö i Hjälmaren! Samma känsla av förväntan som vid färjan i Rödby, fast Vinön ligger närmare än Puttgarden, och jag kan inte minnas att det någonsin bjudits på Yorkshire Tea när man anländer till den nordtyska hamnstaden. Det får man på Vinön, därtill grillad korv och allehanda påhitt.



”Jag skulle bara…” Citat och foto: Janne Andersson

Mer info om vårens och sommarens träffar finns under ”På Gång” i den här Bulletinen. Anmäl dig till MWC:s maillista om du inte redan finns där.

/Lennart Nordström, CR Middle West Centre

Du vet väl som medlem i MGCC kan familjemedlem också bli medlem för endast 60 kr/år och har förmåner enligt ansökningssidan. Så är ni oftast två eller fler på olika arrangemang, men endast en som betalar avgift, tycker vi att ni ska betala in 60 kr på vårt bankgironummer 714-3738 och fylla i uppgifterna under ”Hur blir man medlem i MG-klubben” per familjemedlem. Du behöver inte vara inloggad för denna enkla åtgärd, se listen på vänster sida bara! Gör din familjemedlem delaktig i Sveriges trevligaste MG-klubb!

/Styrelsen

Middle South Centre

Text & foto: Johan H Larson

Vi har kommit igång igen med aktiviteter i centret, och den 5 mars hade vi Garageträffen hos Trendab i Nykvarn med efterföljande trevligt lunchfika på café Mångfaldens Hus strax intill. Gustaf Ivarsson på Trendab berättade om hur man med modern teknik och noggrann inställning kan få sin MG-motor att bli betydligt effektivare och med fokus på bra körbarhet. Receptet utgår så klart från att motorn är i mekaniskt god kondition. Till det behöver man en modern elektronisk tändning där man kan göra en till respektive motor individuellt inställd tändkurva. På en ”rullande landsväg” kan man sedan med förgasarinställning och justering av tändningen prova sig fram till optimal lösning och få en motor med betydligt bättre egenskaper än vad som tidigare varit möjligt.

Vi var även inne på problemen med dagens bränsle och vikten av att använda slangar av rätt kvalitet för att undvika problem. Det blev ett mycket intressant besök som gav oss värdefulla tekniska insikter om våra bilar. Ett stort tack till Gustaf och Micke Ivarsson på Trendab för deras gästfrihet och för att de delade med sig av kunskapen.

Nästa Garageträff sker hos Bilteknik i Katrineholm lördag 26 mars, och då tänker vi ha väghållning och chassiteknik som tema. Plus så klart se på spännande projekt och ha trevligt tillsammans. Se MGCC:s hemsida för tid, plats och anmälan.

Målsättningen är att vi i centret ska utveckla tekniskt kunnande om våra bilar samt köra och – inte minst – ha trevligt tillsammans. Av naturliga skäl så får det bli mer teknik genom garageträffarna med samvaro under vinterhalvåret och rallyverksamhet under sommarhalvåret. Vi kan nu börja se fram mot att komma ut och köra igen, när salt och grus är borta och våren blir synlig.

Hos Trendab



Miata uppställd på rullande landsvägen.



Micke Ivarsson analyserar uppmätta värden.

Pumpservice

**Dags för vårservice av din MGF. Kanske är det så att den har sjunkit lite i fjädringen över vintern?
Då kan det vara läge att pumpa upp den till rätt nivå igen.
Nedanstående medlemmar hjälper dig gärna med jobbet. Har du en pump och har lust att
hjälpa till samt vill vara med på listan? Kontakta i så fall mgbulletinen@mgcc.se så lägger vi till dig.**

• Johnny Francén	Borensberg	070-950 59 75	• Jan Gavelin	Njurunda	076-787 06 29
• Per Johansson	Falun	073-889 630	• Mats Månsson	Täby	0730-211 720
• Kjell Johansson	Getinge	070-346 68 09	• Malte Steen	Visby	073-928 74 33
• Tommy Lyngborn	Johanneshov	0708-700 454	• Björn Lindberg	Åsljunga	070-242 82 86
• Åke Foberg	Ludvika	070-264 61 20			

Bengtssons garage

Text & foto: Håkan Wass

Hans Bengtsson och Lars ”Kniven” Nilsson arrangerar varje år denna mycket uppskattade garageträff. Dessvärre bröts traditionen 2020/21 av kända skäl.

När vi nu var inställda på att äntligen kunna återgå till våra efterlängtade medlemsträffar, skakas dessvärre vår tillvaro ånyo av dårskap och maktfullkomlighet. Ofattbart mänskligt lidande får naturligtvis allt tal om höga drivmedelspriser att blekna. För oss som kör runt 200 mil/år kommer nöjeskontot att öka med ca 1000 kr, en kostnad som jag tror vi alla är beredda att betala för demokrati och frihet.

Denna, som vanlig trevliga, händelse inträffar nästan alltid då kampen mellan vinter och vår pågår för fullt. Modigt att två av våra medlemmar från Motala har valt att förlägga premiärturen till Vadstena i sina MGB.

Utanför garaget möts vi av en magnifik Jaguar D-type replika. Med startnyckeln i tändningläge händer det saker, och vi konstaterar att motorljudet står i avgrundsdjup kontrast till dagens elbilar.

Vi tar klivet in i Hans välordnade garage. Som vanligt är nyfikenheten och förväntan uppskruvad. Vi är m a o extra motiverade. Besökarna, drygt 30 till antalet, har under åren blivit bortskämda med att vid varje tillfälle mötas av nya objekt. Det visar sig att Hans även denna gång lyckats uppfylla förväntningarna. Ett antal E-type i utmärkt skick håller vakt innanför portarna, och på lyften, i ensamt majestät, det senaste fyndet, en AC Cobra som kallar på uppmärksamhet.

Medhavd fika förhöjde stämningen och sorlet tilltog alltmer. Dagsaktuella och händelser i vår omvärld avhandlades och påminde oss om att vårda vänskap och gemenskap och att ingenting längre kan tas för givet.

Sven Ordell passade på att slå ett slag för nästa träff den 23 april, ett tillfälle då ingen MG-medlem längre behöver sväva i ovisshet rörande kuggstångsstyrningens konstruktion och funktion. Vidare kommer dagens bränsleblandningar att avhandlas, och förhoppningsvis ges tips om hur våra klenoder ska klara de utmaningar som reduktionsplikten innebär.

Ett stort tack till Hans och ”Kniven”, vi ser fram emot mars 2023!



AC Cobra under behandling.


Fikapaus i Bengtssons garage.


D-type replika framför Vadstena slott.

MG reservdelsställen

Här är adresser till handlare som kan hjälpa dig med reservdelar till din MG i Sverige.

Företag	Adress	Kontakt	Telefon	Hemsida
Anglo Cars Getinge Nya och beg delar	Börsingagård 316, 305 77 Getinge	Kjell Johansson	0703-466 809	
Bodins Bilservice	Almåsvägen 4, 451 75 Uddevalla	Kenth Bodin	0522-88 000	www.engelskabildelar.se
English Car Care	Produktvägen 16, 246 43, Löddeköpinge	Steve Pike	046-712 323	www.englishcarcare.com
Nya MG Center Sweden AB	Bergåsvägen 7, 432 64 Bua	Ulf Wahnström	0704-247 880	mgcentersweden@gmail.com

West Coast Centre

Tankar från West Coast Centre mars 2022

Äntligen vår med lite sol och värme. Efter årsmötet satte jag batteriet på laddning och på söndagen blev det första turen med MGC:n ner till Gottskär.

Vi startade upp säsongen med årsmötet som även i år fick hållas digitalt. Det hela avlöpte snabbt och smidigt. Lite dålig uppslutning då man på det här viset lätt kan koppla upp sig och vara med, men visst är det mycket trevligare att träffas och äta lunch ihop då man inte setts under en lång och kall vinter.

Då vi inte haft så många aktiviteter de senaste två åren passade jag på att dela ut två vandringspriser. Per-Börje Elg fick Redaktionskommitténs hederspris för lång och trogen tjänst som skribent och redaktör för MG Bulletinen. Oscar Efverlund fick West Coast Centres ”The Enthusiast of the Year” som vi inte delat ut på flera år. Oscar får priset då han kämpar med att få liv i sin morfars MG PA som han tagit över och för att han jobbat för klubben som bl.a. webbredaktör. Grattis till er båda!

Nu väntar vi på ännu mera sol och värme och att vi äntligen ska kunna ses och åka med våra kära MG-bilar. Träffarna kan du se längre bak i tidningen och på hemsidan. Det blir gamla klassiker som vi längtat efter, och vi hoppas även få till en träff med våra norska vänner som Bengt-Åke Björk försöker sy ihop.

Har DU idéer och önskemål om nya aktiviteter tar jag gärna emot tips.

Jag vill också passa på att hälsa alla nya medlemmar välkomna till klubben och hoppas att vi får ses på våra träffar.

Klubben fyller 70 år och det ska vi så klart uppmärksamma, men det största firandet blir förstås på SMGM på Gotland. 2023 hoppas vi på tredje gången gillt för SMGM på Stenungsbaden.

Se nu till att få liv i din MG så ses vi på vägarna på våra träffar!

När jag startar upp min MG för första gången på våren har jag givetvis laddat upp batteriet. Sedan trampar jag på bromspedalen och känner att det finns normalt motstånd. Det måste ju gå att få stopp på bilen så jag gör ett första bromsprov då jag rullat ut ur garaget. Åker en runda och känner efter att allt känns normalt och stannar till och kollar luften i däcken. När jag kommer hem tittar jag så att det inte är några pölar på golvet i garaget d v s att det inte finns något läckage. Lätta och enkla grejer att kolla, men ack så viktiga!

/Hansi Borgström



Middle North Centre

Let´s hope…

… for a brighter future

Då situationen när det gäller pandemin nu har förbättrats och restriktionerna har hävts kan vi äntligen komma i gång med klubbverksamheten igen!
Vårutflykten kommer att gå av stapeln den 14 maj (se annons i detta nummer). Vi planerar även för Upplandsrundan (den 2 juli) och Höstutflykten (den 17 september) – information om dessa evenemang kommer då det närmar sig.
Även pubträffarna på puben the Bishops Arms i Stockholm har vi nu återupptagit – den första ägde rum den 24 mars och det återstår ännu en träff under våren – nämligen den 21 april.
British Sportscar Meeting kommer att köras i Uppsala den 20 augusti, se hemsidan www.bscm.se.
Onsdagsträffarna på the Nut House i Upplands Väsby tar sin början onsdagen den 4 maj och torsdagsträffarna på Nifsta gård börjar dagen efter, torsdagen den 5 maj.
Du har kanske något eget tips på utflyktsmål eller aktivitet? Tipsa i så fall gärna klubbkamraterna eller meddela mig (e-post: middle-north-centre@mgcc.se) så ska jag se till att lägga ut det på maillistan.
Gamla nummer av MG Bulletinen finns nu på hemsidan – det finns mycket intressant att läsa i dem! Logga in på hemsidan (www.mgcc.se), gå till Medlemsmenyn och ”MG Bulletinen från 2001”.
Avsikten är att alla medlemmar i Middle North Centre ska vara med på centrets maillista. Om du inte brukar få information från mig via mail ber jag dig att kontakta mig på middle-north-centre@mgcc.se så lägger jag till dig. Nytillkomna evenemang och ändringar i gällande program meddelas förutom på hemsidan även via maillistan. Om du har bytt e-postadress, meddela mig då din nya adress. Flera mail kommer i retur p.g.a. okänd adress.
Som ansvarig för klubbens medlemsregister vill jag påminna om vikten av att alltid meddela klubben om du byter adress, telefonnummer eller e-postadress – detta för att du inte ska gå miste om Bulletinen och andra utskick som görs av klubben!
Hoppas att vi ses ute på vägarna i vår!

/Christer Farneman

PÅ GÅNG

Inbjudan till träffar

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



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

3/4 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 Tekniktråff, Motala
Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

10/12 Lucia, Vadstena
Ansvarig: Lars Nilsson



MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713

14/5 Vårutflykt
Se annons nedan!

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

20/8 British Sports Car Meeting Uppsala
Mer info kommer i nästa Bulletin.

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

**Välkomna till Vårutflykt i Middle North Centre, lördagen den 14 maj
Vi utgår från Danderyds Kyrka
Kl. 10.00 och kör en trevlig, rätt kurvig runda på c:a 7 mil till Jumbojeten vid Arlanda flygplats som är ombyggd till Hotell & Café.
Vi går ombord och äter eller fikar och därefter finns det möjlighet för intresserade att besöka Arlanda flygsamlingar (museet) som ligger strax intill.
Föranmälan senast 7 maj till Christer Farneman.**
(christer.farneman@mgcc.se)





BIG LAKES CENTRE

K G Lindblom, tel 0705-466 131
Sven Adamsson, tel 070- 520 90 47

7/5 Vårmönstring
Vi tar en runda i Skaraborg, medtag fika. Samling vid Preem i Götene kl. 10.30.
Ansvarig: KG Lindblom 0705-466 131
Ingen föranmälan.

21/5 Vårresa i Billingebygd
Vi åker runt berget Billingen m.m.
Vi träffas på ICA:s parkering i Stöpen utanför Skövde kl.10.00. Resan avslutas på Bjertorps slott utanför Vara där det enligt engelsk tradition serveras en Afternoon-tea ca kl. 14.00. Kostnader för ev. aktiviteter och Afternoon-tea, tillkommer.
Ansvarig och anmälan till:
Sven Adamson 070-520 90 47.

28/5 Kinnekullerundan
En färd runt Kinnekulle då det blommar som bäst. Samling vid Kinnekullegården på toppen av Kinnekulle kl. 11.00. Där finns tillgång till fika.
Ansvarig: KG Lindblom 0705-466 131
Ingen föranmälan.

18/6 Försommartur
Vi gör en resa på vackra vägar och fin natur med utgångspunkt från Falköping och vidare mot Vårgårda och utmed sjön Anten. Vi avslutar med ett besök på Brobacka kaffestuga med anor från 50-talet. Här serveras hembakat, rejäla smörgåsar samt våfflor med mera.
Vi samlas på McDonald´s parkering utanför Falköping kl.10.00.
Ansvarig: Sven Adamson: 070-520 90 47
Ingen föranmälan.

6/8 British Motor Meet, Hjo
Detta är ett stort evenemang med ett par hundra engelska bilar. Anmälan görs direkt till arrangören och skall utförs i förväg på BMM:s hemsida: *http://www.britishmotormeet.se/*

20/8 Slottsturen
Vi gör en resa genom Tivedens skogar mot Askersund. Där besöker vi Stjernsunds slott som är ett av Sveriges vackraste slott med vatten på tre sidor. Här finns det möjlighet att besöka ett slottscafé m.m. För de som vill besöka Askersund är avståendet inte långt.
Vi träffas i Tibro på P-platsen vid ån Tidan utanför tidigare Tidebergs Värdshus kl.10.00.
Ansvarig: Sven Adamson 070-520 90 47
Ingen föranmälan.

10/9 Höstaktivitet
Höstaktivitet med tipspromenad, bilburen. Vi träffas i Varnhem på parkeringen vid klosterkyrkan med start mellan kl.10.00 -11.00. Målgång blir vid Löfwings krog och ateljé där det finns möjlighet till mat och fika.
Ansvarig: Sven Adamson 070-520 90 47.
Ingen föranmälan.



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.

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

?/? Gymkhana för MG och andra sportbilar (datum ej fastställt)
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



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

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

11/6 Alingsås Motor Meet
Ansvarig: Per Fröjmark 0703-494 427

? 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



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.

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

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 Britannia” vid Arvika Motormuséum. Endast engelska bilar
- AFTERNOON Tea någonstans i Värmland



SOUTH CENTRE

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

Egna South Centre evenemang:

23/4 Studiebesök
Besök hos Moses Bil & lack i Tollarp.
Ansv: Göran S Eriksson, 0702-642 464

7/5 Vårupptakt på Autoseum i Simirishamn
Inbjudan kommer

22/5 Österlen blommar
Ansv: Tommy Hadrys, 0769- 473 360

17-19/6 SMGM 2022, Tofta Strand, Gotland

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

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

27/8 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

Externa evenemang värda att besöka, där vi troligen finns på plats

1/5 Kastellet Köpenhamn

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

27-29/5 T-type Tur i Danmark
Endast för MG-modeller före 1956
south-centre@mgcc.se

12/6 Gavnø slott Själland, Danmark

12/6 Sofiero Classic, Helsingborg
Se deras hemsida!

2/7 Nostalgia, Ronneby Brunn
Se deras hemsida!

1-3/7 Svenskt Sportvagnsmeeting
med sportvagnsrally. Ring Knutstorp
Se deras hemsida!

16/7 Thulinträffen
Citadellet Landskrona,
Se deras hemsida!

27/8 Svedala Motordag
Se deras hemsida!

Sept 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	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!

NORTH CENTRE

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



SUNNY COAST & ISLANDS CENTRE

Anders Bäcklund, tel 0739-866 695
Åke Ståhl, tel 0730-451 466

4/6 Döderhultsrallyt
Samling vid Shellmacken i Oskarshamn.
Medtag korg med fika!
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
Kontaktperson:
Anders Bäcklund: 073-986 66 95

13/8 Touring på Öland
Samling vid brofästet på Ölandssidan.
Kontaktperson:
Ingemar Gustafsson, 073-440 61 91





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

30/4 Södertörnsrundan

Vi återupptar den gamla traditionen som nu legat nere i ett par år. Det blir en runda på Valborgsmäss i den nyutsprungna våren på Södertörn med ett kulturstopp ungefär halvvägs vid Sorunda Hembygdsgård. Där avnjuter vi den medhavda fikakorgen samtidigt som en guide berättar för oss om Sorundas spännande kulturhistoria. Kaffe finns även att köpa på Hembygsgården.
Efter trippen åker vi hem och tänder brasan. **Välkomna!**
Samling vid vårt garage kl 10.00. Adressen är: Fräsarvägen 9 i Länna industriområde, Skogås/Huddinge.
Vid frågor kontakta:
Tommy Lyngborn, 0708-700 454
Bengt Sedell, 070-640 27 11



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 veckoträffar runt om i Dalarna bl a Leksand, Säter mm.

14-15/5 MG Spring-Meet

Vi kör en tur i Sörmland med övernattning på Öster Malma. Se inbjudan här nedan!

20/8 British Sports Car Meeting Uppsala

Mer info kommer i nästa Bulletin.

Håll utkik på klubbens hemsida efter evenemang som kommer att uppdateras.
/Johan

MG Spring Meet



MG Spring Meet äger rum 14-15 maj med ”Sörmlandsrundan”, ett varv runt vårt centre. Lördag kväll middag och övernattning på Öster Malma Konferensanläggning. Det finns plats för max 25 ekipage i enkel och dubbelrum. Vi har fått ett mkt bra erbjudande med chark och tillbehör till ”After Drive” när vi anländer, tre-rätters middag samt övernattning och frukost. Pris 1500 kr per person exklusive dryck .
Jag hoppas att ni finner det intressant och anmäler er snarast till Catharina Larson, ***catharina@tropato.com*** frågor även till Catharinas mobil 0703-219 105 eller Johan 0705-123 802.
Vi håller på att ta fram en ”roadbook” för rundan och tänker att man skall kunna starta från olika platser samt att dessa även blir naturliga platser för pauser. Vi försöker sedan planera så att vi anländer ungefär samtidigt till Öster Malma vid 15-16 tiden. Det blir således en rätt lång runda på ca 30 mil över två dagar på några av Södermanlands vackraste vägar. Startplatser får ni vid anmälan.
Håll koll på hemsidan för aktuell info och fler aktiviteter som sker i Middle South Centre!



Fiskgjusen är Södermanlands landskapsfågel. Har vi tur kanske vi får syn på en under MG Spring Meet. Foto: T Lyngborn.

Säljes: MG TD 1953
På grund av flytt måste jag sälja min MG TD från 1953. Under den tid jag haft förmånen att ta hand om den här bilen har mängder av förbättringar gjorts, men med bevarat originalutförande:
Helrenovering av motor utförd av Peter Edney i England, gjord 2019 (kostnad cirka 100 000 kr). Motorn är knappt inkörd ännu. Hela renoveringen dokumenterad i bilder och med specifikationer.
Dessutom nytt elsystem med helt ny kabelhärva, renovering av förgasare, nya mattor, ny instrumentbräda i valnötsrot, nya däck, samt mängder av andra nya delar som kofångare, signalhorn, startmotor med mera, med mera. Fungerande originaldelar har sparats och medföljer förstås. Totalt har cirka 150 000 kr investerats i förbättringar på bilen under de senaste 5-6 åren, allt dokumenterat med kvitton.
Sufflett och sidrutor finns, i något slitet men användbart bruksskick. Ny tonneau (som täcker ytan bakom stolarna).
Påställd och besiktigad för alltid, enligt nuvarande regler.
Nu är det alltså dags att skiljas från den här bilen. Den står just nu några mil från Uppsala. Prisidé 200 000 kr. Snabb och smidig affär prioriteras på grund av min flytt.
Per Hedlund, Österbybruk
E-post: per@hco.se
Tfn:0707-601-007



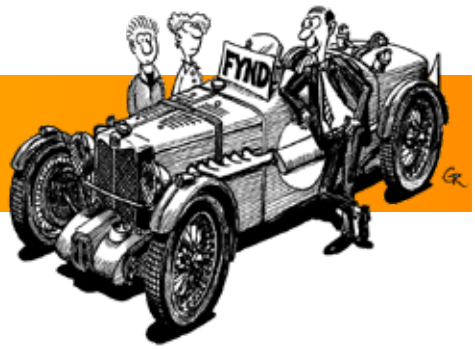




Säljes: Ekerfälgar till MG TD eller TF
5 ekerfälgar 15 tum, 60 ekrar. Fälgarna är ljust grålackade och passar till MG TD eller TF.
Pris på förfrågan 0702474004.
Johan W Fischerström, Huddinge
E-post: jwf@live.se
Tfn: 0702-474 004



MG MARKET



Till salu: MGA Roadster 1500
Väl underhållen MGA till stora delar i original. Senaste besiktning för två år sedan utan anmärkning, nu besiktningsbefriad.
Nytt batteri, ny startmotor, nysvarvade bromstrummor fram och bak nylimmade belägg fram och bak, nytt sittbrunnskapell och nya sidorutor i kartong medföljer.
Endast två ägare sedan ny 1958!
Pris 240 000 kronor
Marcus Muller
E-post:marcus.muller@umidagroup.com
Tfn: 070-755 60 67



Till salu: MGA Roadster 1960
Rullande renoverad från behov av omvårdnad till mycket gott skick under 5 år. Bra dokumentation på allt som är gjort, med kvitton, bilder och historiebeskrivning. Verkstadshandböcker medföljer samt diverse komponenter.
1800 cc motor, perfekt oljetryck och kolvkompression, ny tonneau, besiktningsbefriad. Säljes till ny ägare med genuint intresse för att fortsätta underhålla och renovera.
Pris 240 000 kronor
Pähr Andersson, Helsingborg
E-post: pahrand@gmail.com
Tfn: 0705-737 877



Till salu: MGF 1,8i VVC 1996.
Grön färg. Bilen inköptes ny i augusti 1996 och har därefter stått i vårt varmgarage. Bilen har använts sporadiskt under soliga dagar. Vägmätarställningen är **5029 km**. Bilen är f.n. avställd. Besiktigades i april 2021 utan anmärkning.
I september 2016 genomgick bilen stor service hos Anglo Cars i Getinge. Andra gången bilen fick ny kamrem. Samtidigt byttes även glykol och bromsvätska. Hydrogasdonen renoverades också så att det nu även går att fylla nitrogen. Markhöjden korrigerades på våren 2021 Bilen är i skick som ny men kommer inte att användas mer av oss. Bättre då att sälja. Prisidé är omkring 70 000 kr. Kom gärna med ett bud. Till bilen hör också komplett verkstadsmanual och el-diagram.
Lars-Ove Pehrsson, Tfn. 070 626 92 05.
E-post: lars-ove.pehrsson@telia.com
Tfn: 070-626 92 05



Har du som jag, en massa diabilder som du skulle vilja ha digitaliserade och sparade för framtiden? Jag har bra utrustning för det och kan hjälpa dig med jobbet.
Hög upplösning och bra kvalitet.
Kontakta mig så får du ett prisförslag.
Tommy Lyngborn
0708-700 454
tommy@lyngborn.se



Klubbinformation

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

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

Medlemsavgifter i MG Car Club Sweden 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

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

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

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 bilder 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 ha i Wordformat. Text på papper endast i yttersta undantagsfall.
E-postadressen är: ***mgbulletinen@mgcc.se***
Postadressen till redaktören är:
Tommy Lyngborn
Tylögränd 6
121 56 Johanneshov
Bidrag via SMS ignoreras.
Har du frågor, ring på: 0708-700 454

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

Företagsannonser
Annonspriser för företagsannonsering:

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

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

Utgivningsplan för 2022, se sid 2!

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

POSTTIDNING B

SVERIGE

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

KAMPANJ

#511083
VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR
Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgummiinlägg med bestämd plats och uppmärkning för varje verktyg. Detta hjälper en att hålla ordning i vagnen vilket besparar tid, eftersom man hellre använder verktygen istället för att leta efter dem!

4.995KR
~~8.985KR~~

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