MG Bulletinen

MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR
MG CAR CLUB SWEDEN

1 - 2023



Innehåll nr 1-2023

Sid 3 Styrelsen har ordet
Sid 4-5 Kallelse till SMGM 2023
Sid 6-9 MG 100 år som biltillverkare del 1, Sven Ordell
Sid 10 Därför skall hundraårsminnet av MG som biltillverkare firas i år, 2023, Lennart Nordström
Sid11 MG 100 år firas i Köping, Tommy Lyngborn
Sid 12-14 Min MG M-typ, Dag Sollander
Sid 15 Regaliaannons
Sid 16-17 Presentation av ny medlem, Bertil Karlström
Sid 18-19 Att väcka en svart TC ur sin Törnrosasömn, Per de Faire
Sid 20-21 Hur går det med Lisas renovering?, Lisa Spathon
Sid 22-23 En strimma ljus i det norrländska mörkret, Thomas Danielsson & Per de Faire
Sid 24-25 Min Ålandsresa, Christer Östmark
Sid 26-27 Genvägar och tips vid kamremsbyte på MGF/*TF,* Bo Adolfsson & Tommy Lyngborn
Sid 28-29 Världens äldsta bevarade MG, Chris Keevill
Sid 30-31 Mittbild
Sid 32-36 Le Mans Classic 2022, Per & Lotta Jungstedt & Jens Arnekliv
Sid 37-39 En bra försäkring är guld värd, Lennart Nordström
Sid 40-41 Notiser
Sid 42 I garaget, Ulf Edström
Sid 43-44 Notiser
Sid 45 Annonser
Sid 46-47 Automec – ett spännande hembygge, Gert Assermark
Sid 48-51 Rapporter från centren
Sid 52-55 Inbjudan till träffar
Sid 56 Klipp från Bulletinen 4/84
Sid 57 MG Market och notiser
Sid 58-59 Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

2746	Nordlander	Anders	Askersund	
6991	Petersson	Gunilla	Staffanstorp	
6992	Johansson	Renée	Trelleborg	MGB Tourer -71 GFH 305
6993	Eriksson	Jan-Olof	Norrköping	MGB Tourer -70 NKF 022
6994	Kivivuori	Tina	Hässleholm	
6995	Kivivuori	Isa	Hässleholm	
6996	Åkerström	Annika	Järfälla	
6997	Carlsson Lubell	Jan	Östersund	
6998	Svensson	Dave	Moliden	
6999	Karlström	Bertil	Häljarp	MG Marvel R Electric -22 OEW 948
7000	Larsson	Marita	Lövestad	
7001	Zettergren	Bo	Saltsjö-Boo	
7002	Day	Tim	Tranås	MG Midget -63 JCZ 963
7003	Stånge	Anders	Sollentuna	MG J2 Midget -33 EUB 356
7004	Ekdahl	Niclas	Virserum	
7005	Johansson	Walter	Uppsala	MGB GT -70 DLM 633
7006	Edvall Johansson	Yvonne	Vadstena	

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2023

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
2	17/3	v 14	April
3	19/5	v 23	Juni
4	21/7	v 32	Augusti
5	22/9	v 41	Oktober
6	17/11	v 49	December

MG Car Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Tryck: LJUNGBERGS TRYCKERI

MIX Papper från ansvarsfulla källor FSC® C092682

Omslag: Den franska MG-klubbens uppställningsplats på Le Mans Classic 2022.
Foto: Per Jungstedt.

From the chairman's desk

Styrelsen har ordet

MG 100 år!(?)

Det är riktigt trevligt att se fram emot 2023, ett år där det inte finns några restriktioner utan alla evenemang kan genomföras utan begränsningar. Att vi dessutom kan fira att det är 100 år sedan den första MG:n tillverkades gör det ännu trevligare.

Att det är åter till det normala innebär att klubben i år har ett traditionellt årsmöte i Stockholm. Inbjudan finns med i detta nummer och styrelsen ser fram emot att se så många som möjligt på plats.

Relaterat till årsmötet så vill jag tacka valberedningen som gör ett utmärkt arbete. De har absolut ingen lätt uppgift då det är en utmaning att hitta medlemmar som vill engagera sig. Som det ser ut när jag skriver detta saknar vi nya Centrerepresentanter i Dalecarlia och Octagon Centre.

Det som däremot är en god nyhet är att vi kommer att få ett nytt Centre – North East Centre – som har sitt område i och kring Umeå. Detta som en liten del av North Center, där vi tyvärr sedan något år inte heller har någon Centrerepresentant.

Jag vill göra en efterlysning: Du som vill att det ska vara mer aktivitet i ditt närområde och är villig att vara kontaktperson och kanske fixa någon träff, men inte vill ta ansvaret som Centrerepresentant i North, Octagon eller Dalecarlia Centre, kontakta mig eller Per de Faire i styrelsen så ska ett geografiskt mindre Centre kunna skapas utan problem.

Utöver Centrerepresentanter är klubben alltid på jakt efter medlemmar som vill engagera sig, så jag vill uppmana alla att ta kontakt med styrelsen eller en Centrerepresentant för att kunna hjälpa till med klubbarbetet. Det gäller allt från sociala evenemang via tekniska träffar till att bistå redaktionsgruppen och hantera vår hemsida som redaktör.

Från och med detta nummer anlitar klubben också ett nytt tryckeri, och som ni förhoppningsvis redan uppmärksammat så har ytan och layouten på framsidan ändrats. Redan i förra numret blev tidningen något lättare vilket ingen verkar ha märkt.

MG 100 år 2023?

Ni som har koll på MG:s historia undrar nog varför vi firar 100 år redan i år – det har varit 1924 som gällt tidigare och som gäller för nuvarande tillverkare, MG Cars.

Längre bak i denna Bulletin finns en artikel om varför det finns olika bud på när 100 år ska firas. All dokumentation från 1920-talet finns ju tyvärr inte kvar.

Det är också några MG-modeller som har jubileum 2023; K-type och L-type 90 år, TF Midget och Magnette ZA 70 År samt MGA Twin Cam som fyller 65 år.

Så det finns anledningar att fira och träffas på vägarna och vid evenemang även detta kommande år. I år arrangeras vårt nationella MG-event, SMGM, av West Coast Centre med Hansi och Inger Borgström i spetsen helgen 16-18 juni. Inbjudan och information finns i detta nummer av Bulletinen.

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

8-kantiga hälsningar

/P-O





MG L-type och MG TF är två modeller som jubilerar 2023. **Foto: Tommy Lyngborn**

SMGM 16-18 juni 2023



West Coast Centre har i år äran och nöjet att bjuda in till SMGM på Stenungsbaden i Stenungssund

Stenungsbaden ligger dryga halvtimmen norr om Göteborg och är en näst intill magisk plats. Här bor vi havsnära, bara ett stenkast från kajen och det salta Bohuslänska vattnet.
För den som vill finns det tillgång till ett avkopplande spa som blev utsett till årets bästa 2019 samt en ny havsbastu. Allt detta är inramat av en vidunderlig utsikt över Hakefjorden och det salta havet.

På lördagen tar vi med er på en otroligt vacker ”rallyrunda” genom pittoreska fiskelägen samt över broar med en magnifik utsikt över skärgården bland de Bohuslänska granitklipporna. Lunchen avnjutes på Råe Gård där redan Bellman sägs ha utnyttjat gästfriheten.
Vi avslutar dagen med den traditionella ”Annual Dinner and Dance” d.v.s. fördrink, 3-rätters middag och dans till levande musik. Vi uppmanar er att beställa vinpaketet, prisvärt och anpassat, för en snabb och smidig hantering vid middagen.

På söndagen har vi ett fantastiskt erbjudande. Vi gör en utflykt norrut till de världsunika hällristningarna i Tanumshede där vi får en guidad tur genom området och äter sedan en gemensam lunchbuffé, allt för endast 149 kr/person, betalas där på plats. Utflykten är frivillig och bokas ihop med anmälan!

Anmälan till SMGM 2023

Program:

Fredag kväll:	Grillbuffé i Bryggrestaurangen Kookaburra inklusive bordsvatten & kaffe.
Lördag:	Frukostbuffé, lunchbuffé samt Annual Dinner and Dance med välkomstdrink, prisutdelning och 3-rätters middag. Köp gärna till vinpaketet!
Söndag:	Frukostbuffé, frivillig utflykt till världsarvet hällristningarna i Tanumshede. Guidning med lunch, betalas där på plats med endast 149 kr per person.

Kostnader:

Alt 1: Del i dubbelrum 16-18 juni, 3 285 kr/person inklusive övernattning, frukostbuffé, grillbuffé på fredagen samt 3-rätters middag inklusive välkomstdrink på lördagen.

Alt 2: Samma som ovan fast enkelrum, 3 675 kr.

Alt 3: Del i dubbelrum 17-18juni, 1 740 kr/person inklusive övernattning, frukostbuffé samt 3-rätters middag inklusive välkomstdrink på lördagen.

Alt 4: Samma som ovan fast enkelrum: 1 935 kr.

Tillval att uppge vid bokningen:

Husets vinpaket, till lördagens middag:	325 kr/person (inklusive ett glas vin till förrätt samt ett glas vin med påfyllning till huvudrätt)
Uppgradering till deluxe-rum med havsutsikt:	600 kr/rum/natt
Spa entré:	250 kr/person/dag

Du bokar ditt boendealternativ direkt till Stenungsbaden på *reservation@stenungsbaden.se* och anger eventuellt tillval och matallergier. Ange kod: MG Car Club. Vid frågor: 0303-726 829.

Du anmäler dig senast 1 Maj genom att sätta in anmälningsavgiften 500 kr/bil på konto nr. 5005 01 037 41, SEB, eller Swisha till 0705-485203 Hansi. Glöm inte avsändare! Vi bekräftar din anmälan på mailen. Vi har reserverat 60 rum så vänta inte!
Maila också in din anmälan till ***hansi.borgstrom@mgcc.se*** där du uppger förarens och co-driverns namn, MG-modell, årsmodell, registreringsnummer, mobilnummer och mailadress. Anmälan till söndagens utflykt till hällristningarna görs också då!

Varmt välkomna till årets MG-höjdpunkt önskar Hansi & Inger med team!
Frågor/oklarheter? Ring Hansi 0705-485203.



MG 100 år som biltillverkare 2023

Den första bilen med ett MG-märke i fronten presenterades för 100 år sedan i år, vilket någon knappast har undgått att notera. Bulletinen kommer att i varje nummer detta år uppmärksamma historien. I första delen redogör Sven Ordell för de första åren, hur märket kom till och hur fabrikationen startade. Denna del täcker tillverkningen fram till att MMM-bilarna presenterades.

M.G.-bolagets formativa år

Det kan ju då vara av intresse att något skärskåda historien och hur det började.

Uppgifter om den första tiden för M.G. är svåra att verifiera, det gäller både exakta datum och antal vagnar som byggdes. Det finns flera alternativ till vilken bil som kan kallas den första M.G.-bilen och när den i så fall färdigställdes.

Bakgrund

Jag vill först ge en bredare bild av den miljö och den företagsanda som rådde när företaget med Cecil Kimber i ledningen under 1920-talet började modifiera Morrisbilar till det som efterhand kom att bli M.G.

Morris Motors var ett separat företag som tillverkade Morrisbilar. Morris Garages reparerade och sålde bilar, både Morrisar och andra märken, och år 1921 blev Cecil Kimber ”Sales Manager”. Kimber blev ”General Manager” året efter, och år 1928 blev han utsedd till ”General Manager” i det spirande bolaget M.G. Car Company. Morris Garages är i pluralis då det innefattade flera olika lokaler och aktiviteter. Bilarna annonserades och registrerades som ”Morris” till oktober 1927, sedan benämndes de M.G.

– *M.G. Car Company registrerades som företag i mars 1928.*
– *M.G. Car Company Ltd registrerades som företag 21 juli 1930.*

Morris Garages var ett separat företag men ägt av William Morris personligen (liksom M.G.) fram till mitten av 1930-talet.

Efter första världskrigets slut hade den brittiska industrin stor överkapacitet inom de flesta områden samtidigt som en lågkonjunktur bredde ut sig. En världsomspännande pandemi, spanska sjukan, spreds över världen och orsakade stora störningar på ett sätt som Covid-vana nutidsmänniskor väl skulle ha känt igen. Inflationen var dessutom hög i början av 1920-talet.

Många bilfabrikanter hade startat eller återupptagit produktionen i spåren av den optimism som rådde efter krigsslutet. Lågkonjunkturen de första åren på 1920-talet slog hårt mot bilindustrin, och försäljningarna rasade överlag. Morris insåg att det var viktigast att få fart på försäljningen, så han gjorde en rad drastiska prissänkningar. Under 1921 sänktes priset med 25% vilket satte fart på försäljningen. År 1923 kostade en Morris 60% av vad den kostat tre år tidigare. Morris köpte successivt upp underleverantörerna, bl a Hotchkiss som tillverkade motorerna. Motorerna var modifierade med lösningar från en amerikansk motor som Morris hade köpt licens för att tillverka redan 1916.

Morris hade varit i USA och studerat massproduktion och införde denna teknik som första företag i Europa. Massfabrikation kräver stor noggrannhet, både när det gäller delar och ändringar i specifikationer. Man kan följa detta i dokumentationen i dellistorna, allt och alla ändringar är noggrant angivna. Morris använde en och samma typ av motor/växellåda/bakaxel ända fram till den första Minormodellen och Morris Six 1928. Mer om dessa längre fram. Hotchkissmotorn tillverkades i många olika utföranden ända fram till mitten av 1950-talet. År 1925 tillverkade Morris över 40% av alla privata bilar som tillverkades i Storbritannien.

Här finns anledningen till att de Morrismotorer som konstruerades ända fram till WW2 hade metriskt gängsystem med BSF nyckelvidder. MG TF hade dessa ända till början av 1955.

Det franska företaget Hotchkiss tillverkade kulsprutor under kriget, och man var orolig för att fabriken skulle kunna tas över av tyskarna så en skuggfabrik startades i England. Efterfrågan på kulsprutor sjönk drastiskt efter krigsslutet, och Morris fick igenom ett förmånligt kontrakt där Hotchkiss tillverkade motorerna till Morris. Deras verktygsmaskiner var anpassade till den dåvarande franska metriska gängstandarden (ofta lika med M fingänga i den nuvarande standarden). Man insåg att det inte skulle bli praktiskt möjligt att alla verkstäder och bilägare skulle skaffa en separat uppsättning verktyg för just Morrisbilar, så man använde BSF-verktygens skallstorlekar med millimeterstandard på gängorna. En annan förklaring kan vara att dåvarande sexkantsstång tillverkades för att passa till BSF skallar. Morris var för övrigt inte ensam fordonstillverkare som använde denna lösning.

1922 introducerade Austin sin modell Seven som var en liten riktig bil och inte, som hos många andra tillverkare, en skapelse i form av en cykelbil. Austin blev en konkurrent till Morris men med lite annan marknad, och Morris insåg att han måste utöka sortimentet med en mindre bil. Hans möjlighet kom när den anrika biltillverkaren Wolseley kom på obestånd



Morris-annons i Oxfordtidning november 1923.



Detta är den äldsta bevarade MG:n. Det är en 1925 MG Super Sports. Den tillverkades i januari 1925, tre månader före Cecil Kimbers ”Old Number One”. Bilen ägs av Chris Keevill.

och var till salu. Morris vann budgivningen och köpte Wolseley med privata medel år 1928. Wolseley var intressant då de hade konstruerat motorer med överliggande kamaxel, något de fått erfarenhet av under kriget då de licenstillverkade Hispano Suiza flygplansmotorer.

Morris satte den nya lilla Wolseleymotorn i ett nytt chassi som blev Morris Minor och sedermera även M.G. Midget eller M-typen. Mer om vad detta kom att medföra avhandlas i nästa avsnitt av den här serien.

I den andra delen av marknaden behövdes en modernare, större och mer kraftfull bilmodell. En ”Morris Six” introducerades 1928, kraftigare byggd och med en sexcylindrig motor, även den med överliggande kamaxel men konstruerad av Morris Motors. Morris tidigare ”Bullnose” och ”Flatnose” hade fyrcylindriga sidventilmaskiner.

M.G. tog sig an även denna Morris för att tillverka en sportigare version men ansåg att chassit var olämpligt för detta ändamål. Man konstruerade därför ett eget chassi till det som blev 18/80-modellen, fabrikens första helt egenbyggda chassi.

I oktober 1928 fanns M.G. med som eget bilmärke på den årliga bilmässan på Olympia i London. Där visades de nya modellerna upp, M.G. Midget och M.G. Sporting Six, tillsammans med den äldre 14/40.

M.G.-fabrikens framväxt och utveckling

I början av 1920-talet sålde Morris Garages lätt modifierade Morrisvagnar men med egna, sportigare karosser. De första åren utfördes arbetet på vagnarna i olika, succesivt allt större, lokaler i Oxford. Under 1922 preparerades upp till ett 20-tal Morrisvagnar i veckan av en liten arbetsstyrka som modifierade chassierna, transporterade dem till och från Carbodies som tillverkade karosserna samt slutmonterade bilarna.

I början av 1923 deltog Kimber i London – Land’s End-tävlingen med viss framgång. Hans vagn var mer modifierad, och han insåg att detta koncept kunde vara attraktivt. Sex karosser beställdes från en annan karosstillverkare, Raworth i Oxford. Raworthbilarna annonserades som ”The M.G. Super Sports Morris”. Den första Raworthbilen registrerades sannolikt den första juni 1923 som FC5581. 1923 är därför det årtal de flesta bedömare anser vara starten på M.G. som tillverkare. De blev emellertid lite för dyra, och de sex vagnarna tog lång tid att hitta köpare. Under tiden modifierades och såldes Morrisbilarna som förut.

De författare som beskriver framväxten av företaget har naturligtvis intresserat sig för hur bilmodellerna utvecklades, och en sammanställning av dessa data återfinns i tabellen nedan.

Bilarna av 14/28-modellen skilde sig från Raworthmodellen genom mer ingående förbättringar, både mekaniskt och estetiskt, de hade bl a den större Oxfordmotorn. De preparerades och provkördes noggrant innan leverans och blev framgångsrika.

1927 ändrade Morris sitt chassi, och M.G.-fabriken blev tvungen att följa efter med en ny version av 14/28, Flatnose.

Vilket av företagen som konstruerat motorerna är betydelsefullt för mekanikern och för renoveraren. De Morris-konstruerade motorerna har metriskt, äldre gängsystem, de Wolseley-konstruerade har BSF gängsystem. BSF-nycklar används i båda fallen.

Sifferbeteckningar var vanligt förekommande hos många brittiska bilmärken. Första siffergruppen var vanligen skattehästkrafter, den andra verkliga hästkrafter; uppmätta, förväntade eller kanske bara de man hoppas kunna uppnå.

Bullnose och Flatnose är de numera vanliga beteckningarna på Morrismodellerna från den här tiden. Bullnose med den rundade kylaren och Flatnose med plan kylare. De hade olika chassin, där Flatnose var kraftigare och tillät större karosser.

Modellbeteckning	Årtal	Chassi	Motortillverkare	Motor	Ventilfiguration	Antal byggda	Antal kända nu	Antal i Sverige	Anm
11.9 Raworth cummy	1923- 1924	Morris modifierat	Morris	4 cyl 1548 cc	sidventil	6	0	0	
"Old number one"	1925	Morris modifierat	Morris modifierad	4 cyl 1802 cc	toppventiler	1	1		Kimbers tävlingsvagn i 1925 års Land's end trial
14/28 Bullnose	1924-1926	Morris modifierat	Morris	4 cyl 1802 cc	sidventil	ca 400	10	0	baserad på Morris Bullnose
14/28 Flatnose	1926-1927	Morris modifierat	Morris	4 cyl 1802 cc	sidventil	ca 300	10	0	baserad på Morris Flatnose
14/40 and Mk IV	1927-1929	Morris modifierat	Morris	4 cyl 1802 cc	sidventil	490	21	0	
18/80 Mk I	1928-1931	M.G.	Morris	6 cyl 2468 cc	överliggande kamaxel	502	33	2	
M-typ Midget	1929-1933	Morris	Wolseley	4 cyl 847 cc	överliggande kamaxel	3232	649	11	
18/80 Mk II	1929-1932	M.G.	Morris	6 cyl 2468 cc	överliggande kamaxel	236	27	0	
18/100	1930	M.G.	Morris	6 cyl 2468 cc	överliggande kamaxel	5	2	0	tävlingsvagn
Totalt:							753	13	



18/80 Mk I fanns också i täckt version. Ägare: Keith Herkes.

14/28 ersattes senare av 14/40 som sedermera kom att benämnas Mark IV. Den blev mycket framgångsrik genom tilltalande estetik och goda vägegenskaper. De sista levererades under 1929. Vagnarna hade ursprungligen garantiskyltar från Morris, men efter mitten av oktober 1927 hade de garantiskyltar direkt från M.G.

Vagnen med den sexcylindriska Morris-motorn och med det egenkonstruerade chassit annonserades på våren 1928 som Quick Six. Det var den första modellen som hade den sedermera berömda raka kylaren, som vi alla känner igen, och ekerhjul med centrumlåsning. Denna modell var den första som fick en chassinummerserie som började med 0251, som användes fram till mitten av 1950-talet. 251 var ju även telefonnumret till fabriken efter flytten till Abingdon.

Den lilla Morris Minor, med motor med överliggande kamaxel från Wolseley, fick ett lätt modifierat chassi och en lätt, tvåsitsig kaross monterades. Vagnen fick goda egenskaper. Den visades upp vid bilmässan i oktober med de två vagnar som fanns tillverkade. Den ena var demonstrationsvagn och körbar, den andra visades inne på utställningen och var strikt statisk med en trämodell som motor. Samt noga låst huv!

Tillverkningen av den nya M.G. Midget kom igång under våren 1929, och den större, sexcylindriska vagnen hade nu fått sin benämning, 18/80. Båda modellerna var framgångsrika i olika slags tävlingar under året. I Monte Carlorallyt körde en ensam förare en 18/80 och Midgetarna hade goda placeringar i trialtävlingar och på Brooklandsbanan.

18/80 lämpade sig för större och rymligare karosser, och ett kraftigare och tyngre Mark II-chassi tillverkades parallellt med det ursprungliga som då blev Mark I. Mk II fick större bromsar, kraftigare bakaxel och en fyrväxlad växellåda. Båda modellerna hade en rad olika karosser, där den lättaste modellen, Mk I Speed Model, finns i ett exemplar i Sverige. Båda modellerna anses ha goda vägegenskaper och god komfort.

1929 var produktionen av bilar tredubblad, och ungefär 12% var 14/40 (Mk IV), 30% 18/80 och de resterade var den nya Midgeten.

I januari 1930 flyttade hela verksamheten till den berömda adressen Abingdon-on-Thames. Efter flytten till Abingdon modifierades en 18/80 Mk II till att tävla på Brooklands. Motorn modifierades kraftigt med torrsumpsmörjning, ”crossflow-topp” och mycket mera, Detta blev 18/100 eller Tigress, eller Tiger. Den var robust och kraftigt byggd i Bentley-tradition. Man planerade att den skulle ha sin debut i double 12-loppet på Brooklands i maj 1930.

Under tiden hade de nyfikna mekanikerna och teknikerna ägnat sig åt Midgeten, bl a förbättrat bromssystemet och andra delar. När de upptäckte att ventiltiderna var mycket konservativa och sedan ändrade dem ökade effekten från 20 till 27 hk. Fem bilar iordningställdes för samma double 12-lopp.

24-timmarsloppet 1930 (två 12-timmars lopp på två dagar i följd, därav double 12) kan sägas ha blivit en vändpunkt för hur fabriken såg på sig själva och sina produkter. Den välbyggda och påkostade 18/100 bröt loppet efter några timmar med motorproblem. Det var vanligt på den tiden att ange en mer eller mindre sannolik orsak till att en vagn bröt ett lopp, men den legendariske Cec Cousins, som varit med från första början, beskrev det som att ”det fanns inte ett lager kvar i motorn, vevaxeln var lila”. Man kan spekulera i om den stora torrsumpen (med totalt ca 20 liter olja) eller själva oljetråget inte var tillräckligt försett med interna väggar för att klara de ensidiga centrifugalkrafterna. Senare M.G.-modeller har emellertid oljetråg som är rikligt försedda med mellanväggar.

En av Midgetarna tvingades bryta, men de övriga körde hela tiden ut, den främsta med en medelhastighet av 100 km/t. Två av Austins lag kom före i mål, men Midgetarna vann lagpriset och visade vägen framåt mot den mångfald av Midgetar, Magnetter och Magnor som följde under första halvan av 1930-talet.

Efterfrågan på 18/100-modellen var begränsad, och endast fem vagnar byggdes av de planerade 25. 18/80 Mk I producerades fram till sommaren 1930 och 18/80 Mk II fanns att köpa ny ända till 1933, men då hade fabrikens framgångar i alla former av motorsport med de mindre modellerna helt tagit över i allmänhetens ögon. Det skulle dröja till slutet av 1930-talet innan man åter tillverkade lite större vagnar, som dock inte var tävlingsvagnar.



Original fabriksfoto av MG18/100 Mk III Tigress.



Denna 18/80 renoverades och ägdes i många år av Lasse Rivert i Enskede. Vagnen användes flitigt till många långa resor, bl a till England flera gånger. Vagnen bor numera i Skåne. Foto: Tommy Lyngborn

Artiklen är delvis inspirerad av Graeme Jackson: Of Mice, Men and the 2023 Centenary of MG. Triple-M register Bulletin August-September 2022.
Artikelns innehåll har diskuterats med en lokal 18/80 specialist.

Andra källor är:
F.W. McComb; MG by McComb.
R.I.Barraclough, P.L. Jennings; Oxford to Abingdon.
H Edwards; The Morris Motor Car.

Tack till the early mg societys arkiv för hjälp med foton till artikeln.

I nästa nummer av Bulletinen presenterar vi bilarna fram till krigsutbrottet.

Därför ska hundraårs-minnet av MG:s födelse firas i år, 2023!

Text: Lennart Nordström

De stora MG-klubbarna, alltså MG Owners' Club, Early MG Society, MG Octagon Car Club, MG 'T' Society och vår egen MG Car Club arrangerar tillsammans ett "MG Centenary"-evenemang lördagen den 27 maj 2023. Firandet kommer att hållas på British Motor Museum i Gaydon. Varför har då klubbarna bestämt sig för 2023? Det finns olika syn på vad som är företagets födelseår, lite beroende på vad man utgår från och vilket syfte man har. Borde jubiléet firas 2024 i stället? Eller kanske 2025 eller rentav 2028?

För att hitta motiven för 2023 får man backa tillbaka till Morris-tiden, närmare bestämt till 1921, när Cecil Kimber började arbeta på The Morris Garages i Oxford. Kimber hade som bekant en vurm för motorsport, och det började komma "hottade" varianter på Morris-bilar, först skräddarsydda salooner och under 1922 Morris Cowley med en fyrsitsig karosserityp som kallades Chummy Body och med en sufflett som täckte alla fyra platserna. Över ett hundra sådana bilar såldes, inte oävet för ett litet företag i bilbranschen på den tiden. De kallades inte MG och var inte på något vis sportiga. Men Kimber bestämde sig för att modifiera sin egen Chummy, och med den vann han London to Lands End Trial året efter.

William Morris blev imponerad. Som Sven Ordell skriver i artikeln på sidorna 6-9 i denna Bulletin, lät man beställa sex tvåsitsiga bilar av sportigare typ och de betraktas som de första MG-bilarna. Kimbers design kunde ståta med förbättrad väghållning och prestanda; 60 mph var ingen omöjlighet för den förare som vågade testa. Modellen annonserades först i december 1923, nu för första gången med en oktagon på kylarmaskeringen. Dock var bilarna tillgängliga något tidigare och den första registrerade försäljningen skedde i augusti 1923.Oliver Arkell hade rest till Oxford från sitt hem i Highworth, Wiltshire för att köpa en Morris Chummy när han lade märke till en gul, lite sportigare bil i skyltfönstret på Queen Street. Han blev mycket förtjust i färgen; "en ovanlig gul färg, som färgen på gott smör, och den hade svarta skärmar". Kimber, som var på plats, begärde £300 och Arkell bestämde sig, eftersom MG:n inte kostade mycket mer än en Chummy. Priset var egentligen £350, men Kimber prutade. Mycket tyder på att det var den första bilen man lyckades sälja.

Nuvarande ägare av varumärket vill i stället fira 100-årsjubileet år 2024. Vissa kritiker hävdar att det helt enkelt har att göra med lanseringen i serieproduktion av sportbilen Cyberster 2024. Men det finns andra skäl. MG:s oktagon med de två bokstäverna dök upp i en annons i The Oxford Times den 2 mars 1923 och förekom därefter i praktiskt taget varenda M.G.-annons därefter. Logotypen anses ha designats av Ted Lee på ekonomiavdelningen på Morris Garages. Men inte förrän M.G. Car Company bildades i mars 1928, fem år efter att de första bilarna med oktagonen såldes, registrerade man varumärkets logotyp. I ansöknings-handlingarna angav företaget felaktigt logotypens ursprung till den 1 maj 1924 (troligen baserat på den tidigaste annonsen man hade tillgänglig), detta trots att oktagonen användes redan i mars 1923. De här missarna av företaget ligger bakom åsikterna att bilmärket föddes år 1924, alternativt 1928.

British Leyland bidrog sedan till oklarheterna kring företagets födelseår när man firade femtio år med jubileumsmodellen av MGB år 1975. Det diskuteras fortfarande om företagets ledningsgrupp verkligen trodde att företaget startade 1925, eller om man bara var angelägen om att bli av med ett restlager av GT-delar med ett jubileum som verktyg.

Det som motiverar 2023 som jubileumsår är alltså att den första bilen med en MG-oktagon på kylarmaskeringen såldes 1923 från Morris Garages. Starka skäl för att året i år är rätt år att fira! Så låt oss göra det!





Cecil Kimbers modifierade Chummy "The Old Number One" som han vann London to Lands End Trial med 1925.



MG 100 år firas i Köping

Vi har av Bil- och Teknikmuseet i Köping blivit inbjudna att fira MG-märkets 100-årsjubileum i samband med att museet själva fyller 25 år 2023.

Vi kommer att ställa ut åtta stycken MG-bilar vilka kommer att spegla märkets historia från det äldsta till det senaste (kinesiska bilar undantagna).

Utställningen pågår under ett helt år och portarna öppnas lördagen den 6:e maj. När detta skrivs, i mitten av januari, har vi i stort klart med vilka bilar som kommer att vara tillgängliga.

Centren runt Mälardalen kommer att ha vårupptakt den 6:maj och målet kommer att vara museet i Köping, där vi kommer att närvara vid invigningen av utställningen. Vi hoppas på att en medlem med lågt medlemsnummer kommer att hålla i invigningen. Givetvis är medlemmar från alla centre välkomna att närvara vid öppningen.

Om du har något som skulle passa bra att visa på denna utställning eller har någon idé om vad som skulle kunna vara bra så kontakta gärna Tommy Lyngborn eller Christer Farneman som är de som har ansvaret för klubbens engagemang vid 100-årsfirandet Köping.

Vi hoppas att många medlemmar kommer att besöka Köping under året och då också besöka Bil- och Teknikmuseet där det också finns mycket annat än fina bilar att beskåda.

Tid för öppnandet av utställningen och närmare detaljer kommer att finnas i nästa nummer av Bulletinen, som kommer i mitten av april.

Hoppas att vi ses i Köping när vårsolen värmer och suffletterna är nere.





Min MG M-type 1930

Text & foto: Dag Sollander

31 år med min MG M-type Dag Sollander # 946

Jag hade just avslutat ett Alfa Romeo Guilietta Sprint 1957-projekt. Min kompis Bob Lockley tyckte att det var lämpligt att fortsätta med ett vilande MG M-type 1930-projekt han hade. Han lyckades övertala mig 1992 – hoppsan, det är 31 år sedan i år!

Ambition: behåll kaross och fixa det mekaniska. Men när jag började titta under den aluminiumplåtklädda karossen var det bara plåten som höll ihop underliggande trä. Originalkarossen var klädd med pegamoid, bitar fanns kvar här och där.

Jag kontaktade MG klubbens Gurus, Gabriel Öhman och Hans Hennefelt, vars sakkunskaper var ovärderliga. Fotade deras bilar och gjorde ”att göra-, köp- och arbetslistor”.

Modellen tillverkades i 3235 exemplar under åren 1929 till 1932. Från början med 20 hk, sedan 27 hk vid 4000 rpm, toppventiler med överliggande kam, en motor som utvecklades t o m P-modellerna. Sedan kom ekonomer in i bilden, och det blev stötstänger i T-serien och framåt. M-typens leveransprov innebar bl. a. att den skulle klara 100 km/tim, inte dåligt 1930!



Jag och min fru Marianne i tidsenliga kläder.

Min renoveringsstrategi var: Ta av kaross, (placerades i syrummet), plocka isär huvuddelar som motor, axlar osv. Börja med att göra iordning ramen. Sedan ta t ex framaxel, demontera nivå efter nivå. När man t ex har vänster bromstrumma lös, ta isär den helt, blästra, måla, återmontera och lägg åt sidan. Därefter höger bromstrumma. På detta sätt fick jag ner volymen grejor under arbete så det blev ett överkomligt och trivsamt arbete. Man sitter inte gärna och blästrar många timmar i sträck. Gläds åt varje detalj som är färdigmålad och kan läggas åt sidan i väntan på återmontage. Fotografera varje steg, skissa, skriv, det behövs istället för minnet! Det kan ta år innan biten behövs igen.

När jag skulle köra ramen till en målarfirma lyfte jag upp den på Volvons takräcke. Ramen räckte från nederkant



Bob Lockley öppnar ladan.

MG-ram på Volvotaket.



på vindruta respektive bakruta, tog upp bilens halva bredd, hanterbar. Då tänkte jag på att med kompressormatning körde dom 100 mph i en sådan liten bil!

Enligt god, engelsk sed revirmarkerar en MG sin plats med oljefläckar. Det innebär att rosten inte tar så hårt, och framför allt går det att lossa alla bultförband. En annan bra sak är BSF gängsystem, man behöver bara 3 fasta nycklar och hylsor. Ett besök på Beaulieu-marknaden fixade många delar. I övrigt finns Sports and Vintage Motors i Shrewsbury som har nästan allt för pre war MG. Bob hade godheten att ta med sig några ekerhjul från Australien. Det var lättare att få tag i delar till 1930 års MG än 1957 års Alfa!

När jag kommit en bra bit på det mekaniska började jag titta på karossen. Den var klädd med aluminium vilket ej stämde med årsmodellen, verkade vara påsatt efteråt. Under plåten fanns svartmålad pegamoid. Under vindruteramen hittade jag omålad pegamoid, med röd originalfärg. När jag tittade på underliggande faner såg den ut som en kortlek, limmet mellan fanerlagren var borta. Askstommen var sisådär. Jag tog beslutet att bygga en ny stomme med den gamla som mall. Ingemar Edlund i Stora Mellösa hjälpte mig.

Så en vacker dag kunde jag rulla ut bilen utan kaross. Motorn klar, målningen ugnstorkad i bastun, det var bara resten kvar, klädsel, skärmar och inte minst kromet. Man tycker inte att det är mycket krom, men KromKalle i Eskilstuna "badade" mina delar, jag gjorde det tråkiga sliparbetet mellan de olika baden. Det blev många resor mellan Västerås och Eskilstuna, men nu blänker det!

Jag hade satt som mål att få den besiktigad och på vägen 1996 för att sedan ha vintern på mig att fixa det som inte blev bra. Det resulterade bl a i byte av kamaxel och vippor som var alltför slitna. Jag passade då även på att sätta in moderna ventilsäten så att jag kan köra på blyfritt.

Mitt första rally med bilen blev Vallby MG-rallyt i Västerås maj -97. Det blev ett "mud race" eftersom det var mycket regn och grusvägar. Den fick bekänna färg direkt, jag fick god övning i dubbeltrampning. 1930 års instruktionsbok har ett långt kapitel om växlingens vetenskap; först mycket lugnande, man behöver ej växla så flitigt, bilen har bra segdragning, men vill man ha körglädje och bättre prestanda… – sedan följde en lång kurs i dubbeltrampningens ädla konst. Man ska komma ihåg att en starkt bidragande orsak till T-Fordens popularitet var deras "halvautomatik" med hel-/halvfart, man slapp dubbeltrampningen. Vi kom i mål som 2:a, en bra början, men både bil och



Begagnat faner.



Bastu för ugnslack.

Mot färdig bil – men mycket kvar.



besättning behövde en ordentlig persedelvård. Efter detta satte jag på stänkskydd på framskärmarna.

Den första riktiga MG-sommaren kan sammanfattas som ca 130 mil med många glada miner och vinkningar. Den stora överraskningen är att kunna hålla dagens trafikrytm med en sådan liten bil i tätortstrafik. Det mest skrämmande är när man ligger nära vägrenen för att släppa förbi långtradare som inte går ut i vägbanan utan sveper nära, man kan nästan räkna hjulbultarna, man sitter ju i jämnhöjd med dem. Nu var det bara att vänta på nästa säsong och under tiden minimera revirmarkeringarna och byta kylarpaketet.

Vi har deltagit i ett flertal Gärdeslopp, och vår son Martin har tagit hem brons, silver och GULD under de år som Prinsessan Lilian var prisutdelare.

Min hustru Marianne deltog ett år i Västerås Damrally med ”I did it!”. Inga problem med att gaspedal sitter mellan broms och koppling, högerstyrd, växlarna ”felvända”.

Det har varit lite aktivitet de senaste åren, men våra två barnbarn har lärt sig att köra och dubbeltrampa. Jag har även vidarebefordrat Gabriels uppmaning: ”segdra aldrig”, ventilfjädrarna sätter en varvtalsgräns. Segdrar man kan den 2- lagrade vevaxeln – ”hopprepet” – komma i svängning och gå av.

Förmodligen har min inte några gjutdefekter eftersom den har hållit.

I år skall den få vila och bli betittad i Köpings Bil- och Teknikhistoriska Samlingar, ett museum väl värt ett besök, inte bara för att titta på specialutställning av MG-bilar.



Gärdesloppet. Prinsessan Lilian delar ut pris till Martin Sollander med codriver Andy Persson.


Damrally. Marianne Sollander med codriver Anita Wånggren.

CAR CLUB MG SWEDEN

Du har väl inte missat vår

KLUBBSHOP



Softshell väst 679:-



Vadderad jacka 899:-



Mössa 199:-



Ryggsäck 429:-



Beanie 179:-

mgcc.fabriqen.se

Välkommen till MGCC SE

Text och foto: Bertil Karlström



Min fru beundrar bilen hos säljaren i oktober 2021.



Vår första MG, en MG Marvel R Electric årsmodell 2022,beställde jag i mitten av oktober 2021 men fick vänta till den 2 maj 2022 på leveransen. Det är ju inte en gammal MG utan en ny som tillverkas av kinesiska SAIC Motors, Kinas största biltillverkare. Som en parentes kan man fråga sig: Ska man köpa en kinesisk bil? Tja, både Volvo och Polestar tillverkas ju där och kallas ”svenska bilar”.

Får väl backa bandet lite… I september 2021 fick jag monterat solceller på vårt tak – allt för att få ner vår höga elförbrukning – och det innebär ju att man även säljer el. Så varför inte ta vara på en del av den elen för egen del, alltså skaffa en elbil istället för vår dieseldrivna KIA Sportage. Vi började se oss om vad det fanns för elbilar och provkörde en KIA Niro, men jag hade läst på webben om en MG Marvel R som skulle komma till Sverige. Jag tyckte den hade senaste teknikutrustningen, och den hade en design som är både modern och sportig som tilltalade oss. Så vi begav oss till MG Motor i Helsingborg, men där fanns ingen bil att provköra. Den hade inte kommit till Sverige ännu, så vi fick prova en MG EHS som påminde mest om Marvel R. Det kändes skönt att köra en elbil, tyst och lugnt. Vi beställde en Marvel R, men det blev en lång väntan, till 15 oktober, på att få se den i verkligheten och äntligen få provköra den 26 november. Det var en härlig känsla att äntligen köra den bil vi hade beställt.



Ja, varför en MG från Kina? De har ett bra koncept på sin tillverkning av Marvel R. Den finns i två versioner, Performance 4-hjulsdriven och Luxury som är 2-hjulsdriven och saknar BOSE-högtalare. Den finns i 4 färger, och i övrigt är den fullmatad med teknisk utrustning som 19,4” Infontainmentskärm, 360°-kamera, parkeringssensor, adaptiv farthållare, panoramasoltak, dödavinkelvarnare och 19” tvåtonade lättmetallfälgar. Dessutom ISMART-appen som kopplar upp bilen med din mobil med många finesser, för att nämna något av allt som ingår.

Har nu kört 700 mil med bilen som går ca 40 mil på en laddning, så där finns en hake. Man får beräkna längre körtid på grund av de stopp för laddning som måste till. Med



Man behöver många kort för att kunna ladda.



hemmaladdningen är det enkelt att koppla in laddsladden i bilen och ställa in tiden för laddning när elen är som billgast på natten. Vår första långtur gick från Häljarp (Landskrona) till Stockholm via Mariefred. Vi hade aldrig laddat bilen på offentliga laddstationer innan, så det blev en lärorik resa. Hur gör man när man laddar? Det löste sig väl rätt så bra – efter många väl valda ord som inte lämpar sig för tryck. Man behövde ha telefonen full med appar från en massa olika bolag. Dessutom skulle man ha laddtaggar eller laddkort (RFID), men det hade vi ju inte då. Idag har vi. Så visst lärde vi oss mycket om NÄR, VAR, HUR man laddar en elbil. Hemfärden gick mycket bättre genom att ladda in på skärmen vägbeskrivning med uppgift om laddställen. Dessutom passa på att äta lunch eller ta en fika under tiden som bilen laddas.

Jag har väl haft ett antal bilar under mina år som bilägare. Min första bil var en SAAB 69 årsmodell 1964, 3-växlad 2-taktare med rattväxel och frihjul – en bil med egen vilja! När jag bodde i Göteborg på 70-talet hade jag 13 trafikljus till centrum, där bilen dog vid varje rött trafikljus men startade igen när det blev grönt. Denna egenskap bara försvann utan något ingrepp! Därefter har det varit SAAB V4, SAAB 99 med Triumph-motor (det var väl det närmaste jag kommit en engelsk motor), med topplock i aluminium och snedställda pinnbultar, som jag bytte topplockspackning på 3 gånger, Simca som andrabil, ett antal Amazoner, både körbara och till reservdelar. Så visst har jag skruvat mycket med bilar många gånger. Dessutom SAAB 99, Ford Scorpio, SAAB 900, två Volvo S60, Toyota Corolla som andrabil, Volvo V40, Ford Focus som andrabil och KIA Sportage. Och nu MG Marvel Electric!

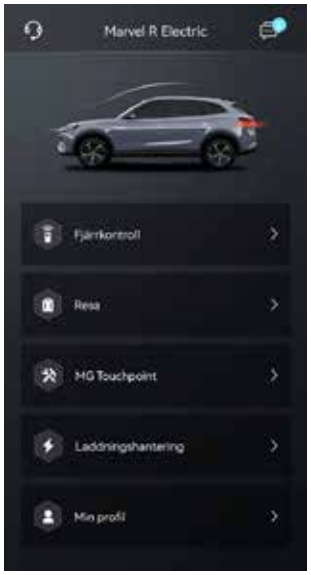
Hoppas kunna besöka några klubbträffar framöver.

/Hälsningar Bertil



Mycket att titta på, inte mycket att trycka på – bara touchkontroller.





Mobilapparna har mycket att förtälja.



Snygg och bekväm inredning både i fram...





...och bak.

Att väcka en svart TC

DEL 4

Text: Per de Faire Foto: Sven Ordell



1

Vi har i tre tidigare nummer av Bulletinen (1/21, 2/21 och 3/21) berättat om en östgötsk TC som inte besökt landsvägarna sedan 1964. Önskar ni ta del av bilens tidigare, mycket fängslande och motorhistoriskt intressanta, historia hänvisar jag till dessa tre nummer. Ambitionen med artiklarna är att försöka påvisa de åtgärder som kan behöva vidtas för att sjösätta ett fordon som är i originalskick och som under alla dessa år stått i garage.

Huvudrollsinnehavare är TC/2875, och en kort resumé ger följande vid handen: Bilen är svart, vilket nästan alla svensksålda TC var, med beige kylargrill och interiör. Den registreringsbesiktades i Göteborg i maj månad 1947 och hade de första åren tre ägare, varav Tore Ordell var nummer två. Han återköpte bilen 1954 och körde den till 1964, då den garageställdes med motiveringen att den då nyinrättade Svensk Bilprovning inte var direkt att lita på när det gällde äldre fordon.

Sonen Sven blev ägare till bilen 1999 och transporterade den till Motala i december samma år. Där har den sedan dess utgjort garageprydnad i det Ordellska varmgaraget på Bispmotala herrgård tillsammans med en 20-tals-Morris och en Two- och en Four-seater L Magna födda 1933.

Under alla dessa år har den lilla svarta fått en kontinuerlig tillsyn; så har motorn med jämna mellanrum dragits runt, vätskenivåer har kontrollerats och små justeringar har av och till gjorts. Karossen är polerad och sätena infettade. Nya däck har också monterats.

Vid ungefär samma tidpunkt byttes däck på en av Magnorna, också då envisades Sven att med enbart handkraft tränga på däcken, vilket omedelbart resulterade i allvarliga skador i båda händerna. Den likaså allvarliga diagnosen löd karpaltunnelsyndrom, vilket i sin tur omöjliggjorde allt fortsatt arbete med den lilla svarta. Handkonvalescensen varade under flera månader. Av allt detta kan vi lära att 70-plussare i görligaste mån skall använda sig av den utrustning som är speciellt framtagen för t ex däckpåkrängning.

Under sommaren och hösten 2022 återupptogs arbetet med förhoppningen att i någon av årets Bulletiner kunna presentera en fartfylld bild på bilen i östgötsk landsvägsmiljö.

Följande arbeten har under den tiden utförts:

1 Nu när den röda L-tourern nattats för vintern, blir det mer arbetsutrymme för den lilla svarta.

ur sin Törnrosasömn

2

Först togs itu med bromsarna.

Trummorna togs av och bromsbanden inspekterades. Tre såg bra ut med bibehållna slitytor, men vänster bakbroms var kraftigt kontaminerad av olja. En annan MG-ägare, som hade liknande problem med ojämn bromsverkan, konstaterade ”att du får väl olja in andra sidan likadant”.

Sven valde dock en annan lösning och ersatte alla bromsbackarna med moderna, mjukare och limmade band.

Hjulcylindrarna fick nya packningar. Fram är det bara en cylinder per hjul, senare modeller har dubbla, vilket ger bättre bromsverkan.


2

3

Bromsslangarna hade sett sina bästa dagar och måste bytas ut. Förhoppningsvis lyckas man lossa förskruvningarna utan att deformera något. Det gick naturligtvis inte helt. Sven vecklade här in sig i en diskussion om gängor, material och nyckelvidder, som jag inte vågar mig på att återge.

Här är i alla fall tre nya slangar på plats! Bromsrören är av kopparlegering, så man behöver inte riskera att de rostar.


3


4

4

Sätena togs ur för infettning av lädret. En tidning på mattan under sätena var daterad 1987.

Vad texten under förarsitsen betyder kunde vi inte utläsa.

5

Drivremmar blev nästa problemområde att fundera över. Vanligen är det ju enkelt att lossa remmen, dra fram den framför motorn och lirka ut den för att sedan lirka in en ny.

Här finns flera remmar och utrymmet mellan kylaren och motorn är begränsat.

Det verkar gå att kränga dem förbi remskivan när man tittar underifrån, men det får bli en senare fråga.


5

Vi hoppas kunna återkomma med en fortsättning i kommande nummer.

Hur har det gått med Lisa

Del 11

Text & foto: Lisa Spathon



Höger framskärm som ska få tennspackel på sig så att bucklor försvinner.

15 januari, då kommer ljuset. Så har jag de senaste åren sagt till nära och kära som, precis som jag, längtat efter ljuset i slutet av december. Jodå, jag tog mig nyligen en promenad på stranden, och det var ett annorlunda ljus och det där speciella fågelkvittret som börjar komma tillbaka så smått i januari. Ljuset som jag kallar ”nu-vänder-det-ljuset” (efter en månad med massa regn i Skåne). Nu är våren kommen, nu är våren kommen la, la, la, la, la, la, la, la, la, la, la. Ok, kanske inte riktigt vår ännu men snart så, först ska det bara upplevas lite snö och skidåkning (kanske inte i Skåne men någonstans där det finns lite snö).

Efter att vi hade varit hos UCO-färgbolaget (Colormix) och köpt lack (som jag berättade om i min förra artikel) fick jag ett par bilder skickade till min mobil. Det var från vår vän som hjälper oss med renoveringen av MGA:n. Bilder på gula bildörrar. Eller ja, mer senapsgula bildörrar. Först blev jag glad att nu är det lackat och klart, men kort därefter började jag studera bilderna och färgen på dörrarna och blev fundersam. Hmmm, väldigt senapslikt. Kanske för mycket senapslikt? Jag ringde upp vår vän som berättade att det inte var lackfärg jag såg på bildörrarna utan det var epoxyprimer som lagts på. Det är uppenbarligen ett spänningsmoment för mig det här med kommande färg på bilen.

Under hösten har vi varje söndag befunnit oss i garaget. Det har varit väldigt skönt att ha en stående tid och att kunna vara med och påverka att vi successivt kommer framåt i projektet. Sakta men säkert känner jag att vi tar oss vidare. Kvalité snarare än att det ska gå fort och görs slarvigt. Jag älskar att få vara med och skapa och få lära mig en massa saker om hur man renoverar en bil. Vilken ynnest. Jag har nämnt detta förr, men så värt att säga igen. Och alla dessa verktyg i ett bilgarage som man får lära sig vad de är till för. Tänk så mycket vi har fått lära oss om renovering av en MGA!

Höger framskärm hade en hel del småbucklor, så där har vi använt oss av tennspackel som vi smält och sedan droppat över framskärmen. När tennspacklet stelnat har samma procedur gjorts igen fram till dess att bucklorna



Finbesök av Hans-Åke och Max.

as renovering sedan sist?

blivit täckta med tenn. Hans-Åke Nilsson och Max Jacobson hörde av sig till mig att de var intresserade av att komma till garaget för att se hur vår renovering fortlöper. Det var trevligt att återigen ha dem på plats, visa vad vi gjort och vad vi tänkt framåt. Tack för alla tips. Jag trodde att det här med tennspackel var lika lätt som när jag gjöt tennsoldater med en killkompis i unga år, men efter att ha hört Hans-Åke, Max och vår vän tala om tennspackel och dess teknik förstod jag att det inte är bara ”bara” att få till det snyggt. På vänster bakskärm har vi även fyllt upp med ett par millimeter tennspackel då en punkt på vänster bakskärm (uppe på där den möter bildörren) var bucklig från svetsning. På tennspacklet har vi sedan slipat med slippapper så att det är mer jämnt och fint. Sliprepor som uppstått på tennspacklet av 40-slippapper ska härnäst slipas bort med 180-papper. Jag är så nöjd och stolt över att det blev ett lyckat resultat.

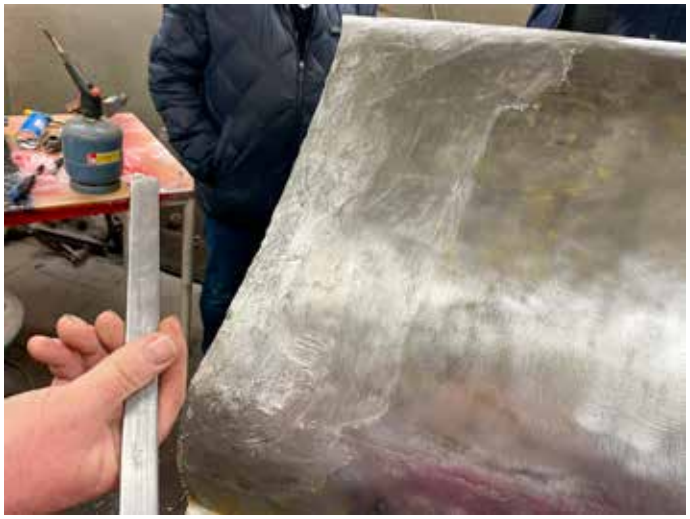
Det var ett tag sedan vi såg alla skärmar påmonterade på MGA:n, och varje gång är det en lika underbar känsla att se karossen i sin helhet. Vi håller på att gå igenom karossen för att se om det eventuellt finns småbucklor, olika höjder eller för stora avstånd mellan olika plåtdelar. Finlir med andra ord. När vi har arbetat klart med det grova aluminiumspacklet så kommer vi att ta av skärmarna igen, och då kan vi börja slipa invändigt i fram- och bakskärmar, precis som vi tidigare gjort med karossen.

Motorhuven ska blästras på insidan och slipas utvändigt för att se om den då lättare kan fällas ner i karossen. Just nu ligger kaross och motorhuv väldigt tätt intill varandra. Motorhuven är i aluminium, och jag har förstått att det är ett svårare material att arbeta med än stålplåt. Därför är det ett lite nervöst moment att få till passformen. Om det fortsatt är trögt att få ner motorhuven måste vi eventuellt knacka till kanterna i karossen som är i stålplåt och därmed är ett följsammare material. Skönt att bakluckan inte sitter lika tätt som motorhuven. Nåja, vi kommer säkerligen även denna gång att få till passformen så att inte lack i framtiden skavs av när vi öppnar och stänger motorhuven.

Som ni vet vid det här laget så finns det en del att göra framåt, men med tid+pengar+omfattning blir det högst troligt = kvalitet.

Ha det gött där ute i vårt avlånga land.

/Vänligen, Lisa



Smälter tennspackel som läggs på framskärmen.



Tennspacklet värms upp för att sedan klossas ut.



Aluminiumspackel och tennspackel på plats och därefter slipats ner.



Dörr med nedslipat aluminiumspackel och vänster bakskärm där tennspacklet slipats ner.

En strimma av ljus i det norrländska mörkret

Strax före jul fick styrelsen en förfrågan från Thomas Danielsson som bor strax utanför Umeå. Ärendet gällde möjligheten att få sig tillsänd en av klubbens beach-flaggor och detta för att kunna marknadsföra MG-märket på den lokala flermärkesklubbens onsdagsträffar, ty så gör man i t ex Svenska PV-klubben. Jag såg oanade möjligheter i Thomas förfrågan och kontaktade honom omedelbart.

Efter ett kort och innehållsrikt, norrländskt 48-minuters-samtal visste jag väldigt mycket om det aktiva gammelbilslivet i trakterna kring den norrländska residensstaden.

Om Thomas själv fick jag veta att han satt ihop ett antal bilbyggsatser i skala 1:1, att han just nu chassirenoverar en, kartongvis inköpt, MG TD (1953), och att han som vardagsbil, året om, icke alls som på norrländskt vis, kör en modern SUV utan en... Morris Minor.

Vi kom överens om att bilda ett centre i Umeå med omgivningar och då t ex kallat North East Centre.

Inför årets första nummer av Bulletinen enades man om att skriva en presentation av sig själva och sina bilar, vilken ni kan ta del av nedan.

Förhoppningsvis låter man sig i någorlunda MG-täta, norrländska städer inspireras, så att en avknoppning av lokala små centre där sker på samma sätt som i Umeå.

Styrelsen skulle applådera detta.

/Per de Faire



Thomas tar en tur med tomten.

Hej, Thomas Danielsson heter jag!

Jag vill bara tala att vi som bor norrut har ju en hel del snö i år som ni ser på bilden ovan. Givetvis är våra bilar insnöade, men vi som äger dom är långt ifrån insnöade. Tvärtom är vi mycket aktiva i våra lador och garage. Vintern är ju lång så det blir många skruv-timmar då.

Vår sommar är ju kortare men oftast väldigt varm och ljus. Att ha en träff på kvällen är inga problem för oss, det blir ju aldrig mörkt.

Som ni kan se på bilderna på nästa sida så är vi många som har riktiga bilar här omkring. Många olika modeller av MG gör det väldigt trevligt. Att samla bilarnas ägare med bilar är ju inte möjligt att göra på vintern, men till sommaren ska vi givetvis försöka få till en MG-träff.

I Umeå finns en klubb som heter Umeå Veteranbilssällskap som har träffar och cruising på onsdagskvällar. Då kan vi vara över 410 bilar och några motorcyklar. De cruisingarna började vi med under pandemin. Vi kör allt mellan sju och femton mil på cruisingarna. Jag har ju en del jobb på min TD 53:a, men det kommer att lösa sig.

Nu vänner så väntar mer snöskottning, när det är klart blir det ett besök i människobyn (Umeå) för att äta fish and chips på Bishops Arms, ja någon pilsner slinker nog ner också.

Ha det bra, och glöm inte att spruta lite grus med era vagnar!

Här följen en bildkavalkad på vad vi har för MG-bilar i Umetrakten.

/Thomas Danielsson # 6800



Annamaja Svärd äger en fin MG SA.







Lennart Johanssons garage bor bland annat en MG TF 1954, en MG TA 1938 och en MG J2 1932. Mer finns.



Tommy Johansson äger denna vackra Magnette 1959.



Håkan Johansson kör MG TF 1954.



L-G Andersson väntar på våren och sköna turer med sin MGB -64.



Erik-Dan Nilsson gläds åt en MGB 1969.





Så här såg Thomas bil ut när han köpte den.

Per Lundin renoverar en MGB.



Min Ålandsresa med MGB 1962

Text & foto: Christer Östmark

Jag brukar göra en lite längre tur med min MG under sommaren. År 2021 var jag på Gotland och 2022 tänkte jag fortsätta på temat öar, så tanken gick till Åland. Jag hade pratat med några kompisar som berättat att det finns många fina småvägar på Åland. Hade också träffat ålänningar på några bilträffar som välkomnade mig till dit.

Sagt och gjort. Jag började planera min resa i juli. Övernattningar och båtresan måste bokas.

Den 21augusti påbörjade jag min resa. Jag bor i Eskilstuna så jag körde först till Strängnäs för att sedan fortsätta till Enköping och ut på motorvägen E18. Stannade till på en rastplats för att ställa in GPS:en mot Vaxholm. Jag hade inte kopplat in hörsnäckan utan la mobilen på sätet bredvid. När jag närmade mig Stockholm med tätare trafik och tunnlar blev det omöjligt att höra vad som sades av mobilen. Jag fick lov att sitta med mobilen vid örat för att ha en möjlighet att höra vad som sades. Hade polisen sett mig hade de säkert stoppat min färd då det ju såg ut som att jag satt och pratade i mobilen. Jag hade lagt in vissa orter så att jag skulle veta att jag var på rätt väg.

Resan gick i alla fall bra och jag kom ut på vägen mot Vaxholm. Från väg 274 tog jag en liten väg söderut mot Bogesund. Hade hört att det fanns ett trevligt vandrarhem där. Vägen dit var smal och krokig, precis som jag vill ha det. Det var för långt att köra till Grisslehamn på en dag, så det behövdes en övernattning på vägen. Bogesunds slott är en väldigt speciell byggnad. Efter inkvartering körde jag till Vaxholm för middag. Det blev sammanlagt 18,5 mil denna första dag.

Nästa dag skulle jag åka till Grisslehamn. Körde mot Vaxholm, Svinninge, Åkersberga och ut på väg 276. Den tog mig ut mot havet och till färjeläget ut till Ljusterö. Där stannade jag för en fika. Kände i fickan och upptäckte att jag hade nyckeln till rummet på Bogesunds vandrarhem kvar. Jag befarade att jag var tvungen att köra tillbaka, hade hunnit köra 9 mil. Jag ringde dit men det var lugnt, de hade en extranyckel. Lovade att köra förbi på hemvägen. Fortsatte väg 276 upp mot Norrtälje, sista biten på väg 76.

I Norrtälje tankade jag. Väg 76 fortsätter norrut som sedan övergår i väg 283, en ganska smal och krokig väg, upp till Grisslehamn. Där hade jag bokat rum på Solgårdens pensionat. Ett mysigt ställe med god frukost. Det blev 14 mil idag.

På morgonen var det dags att åka till färjan som skulle ta mig över till Åland. Överfarten med Eckerö Linjen var lugn med en väldig stor brunch-buffé. Gott! Vi ankom till Eckerö klockan 13 finsk tid och jag körde sedan mot Mariehamn.

Hade bokat in mig på två hotell i Mariehamn p g a att det var fullt. Den



Ett stopp på de av den röda graniten färgade vägarna på Åland.



Utsikten från mitt rum på hotell Esplanad.



Fasaden på hotell Cikada.



Fartyget Pommern har alla sett som gästat Mariehamn.





Mitt första stopp var vandrarhemmet vid Bogesunds slott.

första natten bodde jag på Esplanad och sedan två nätter på Cikada, där det fanns pool och parkering på gatan så att jag kunde se min bil från rummet, se bilder. Efter inkvartering på Esplanad tog jag en vända på väg 3 ut på landområdet Lemland. Stora fina vägar. Sammanlagt 10,4 mil.

Det skulle inte komma något regn, så jag hade bara lagt över tonneaun. Men jag vaknade på natten av att det regnade kraftigt. Ut för att lägga över suffletten!

Efter frukost på sta'n fick jag försöka torka ur bilen. Den var väldigt blöt, så jag kan konstatera att det inte räcker med tonneaun när det regnar kraftigt. Det tog lång tid och många urvridna trasor för att få bilen någorlunda torr.

Efter hotellbyte åkte jag norrut på väg 2. Målet för dagens resa var Bomarsunds fästningsruiner. Det var ganska mycket kvar av fästningen som man fick gå runt i. Det fanns också flera byggnader som man kunde gå in i. Hittade också en restaurang där jag åt lunch. Fortsatte därefter på diverse småvägar, även grusvägar.

På Åland finns det mycket granit som de krossar och gör grusvägar av, så därför är vägarna väldigt fasta och hårda. Åkte runt så jag visste inte riktigt var jag var ibland. Åland är inte stort, så det blev bara 11 mil fast jag tyckte att jag hade kört ganska långt.

Nästa dag turistade jag först lite efter frukost. Hotellet ligger alldeles bredvid Sjöfartsmuseet. Där finns Pommern, ett tremastat segelfartyg byggt för transport, se bilder. På väg tillbaka till hotellet stod en midsommarstång. Detta är en gammal sed på Åland, där varje by har sin egen sed och smyckar stången på sitt eget sätt.

Efter detta tog jag bilen mot landområdet Saltvik. Först ett stopp vid hamnen i Mariehamn där jag tog en glass och tittade in i en hantverksbod. Köpte en speciellt designad toalettrullehållare.

På Saltvik hittade jag en fantastiskt fin badplats som jag hade helt för mig själv. Där tog jag en fika och ett dopp. Första gången jag badade i havet. Efter stoppet fortsatte jag tillbaka till Mariehamn, mestadels på småvägar.

För att hitta alla småvägar hade jag köpt en turist- och cykelkarta. Åland är en bra plats att cykla på för det är mestadels ganska platt. Det är också väldigt lätt att turista på Åland eftersom alla pratar svenska. Fick faktiskt en kommentar om att fler svenskar borde turista på Åland. Sammanlagt 11 mil, samma som i går.

I dag dags för att åka hemåt. Avresa med färjan klockan 13 finsk tid. Överfarten var lugn även denna dag med god buffé.

Körde samma väg tillbaka, mot Bogesund. Fick ju lov att köra tillbaka dit för att lämna tillbaka nyckeln jag glömde lämna. Väl där ställde jag in GPS:en på Enköping och jag hade bestämt mig för att åka direkt hela vägen hem. Nu hade jag lärt mig att ställa in den för att undvika motorvägar. Jag hade också satt in en av öronpropparna i örat så att jag skulle höra ordentligt. Detta tog mig på trevliga vägar, men antagligen en lång omväg. Hamnade bl a i närheten av Sigtuna. Denna dag sammanlagt 33,8 mil.

Måste säga att detta var en trevlig tur på 6 dagar, sammanlagt 98.7 mil. Kan verkligen rekommendera det. Min MGB fungerade alldeles utmärkt, utan något problem.

Förutom den första natten på Åland fick jag inget regn på mig. Skönt det, för det är inte så lätt att sätta på taket på min modell!



På väg mot badet vid Saltvik.


Unik åländsk midsommarstång.


Vid badplatsen tog jag en fika och ett dopp.


Min MGB njuter av utsikten.

Genvägar och tips vid k

Bulletinen nr 2–2017 beskrev vi hur kamremsbyte går till och där metodiken i verkstadshandboken följdes så gott som fullständigt. Men när man gjort något mer invecklat arbete några gånger efter konstens alla regler inser man att man för vissa moment kan ta genvägar för att minska/förenkla arbetsinsatsen. I vissa fall kanske man får acceptera att det uppstår någon olägenhet, t ex sämre åtkomlighet eller större risk att det inte lyckas på första försöket utan man får backa tillbaka och göra om. Ett typiskt exempel på en sådan aktivitet är kamremsbyte på en MGF/TF. Där finns det några sådana genvägar som kan vara värda att överväga.

Det första fallet är när man ska avlägsna luckan till motorrummet. I den artikel som refereras till ovan anges att man ska demontera balken med högtalare som sitter ovanför motorluckans framkant och därmed gör skruvarna till luckan svåråtkomliga. Det brukar gå att ta bort skruvarna utan att ta bort balken men det är lite pilligt, speciellt när man sedan ska sätta dit dem. Det underlättar då om man byter ut dessa skruvar mot kortare, 10 mm långa, och gärna filar/slipar dem lite koniska i toppen. MGF har en annan utformning av balken som inte går så långt ner, så här är det inte samma problem. Det är praktiskt att vid återmonteringen börja med dessa skruvar så att man lätt kan justera in luckan för att få luckans hål koncentriska med de gängade hålen i karossen.

Det andra fallet är när man ska lossa vevaxelns remskiva. Där föreskriver verkstadshandboken att man ska spärra svänghjulets kuggkrans vilket innebär att man måste skruva bort startmotorn som är ganska besvärligt, och framförallt när man sedan ska sätta tillbaks den. Ofta räcker det dock att spärra vevaxeln genom att lägga i växel (ettan eller backen), dra åt handbromsen hårt och eventuellt även hålla bromspedalen hårt nedtrampad (medhjälpare) och sedan lossa remskivans centrumskruv med hjälp av en kraftig mutterdragare (bild 1). Man kan få hålla på lite innan skruven lossnar. Vid återmonteringen kan man använda samma metod och lägga på gänglåsning på skruven. Om det inte går att lossa skruven med denna metod inom ca 10 sek återstår bara att skruva bort startmotorn och spärra svänghjulets kuggkrans med lämpligt verktyg.

Nästa moment är när man ska ta bort den gamla kamremmen (främre på VVC-motorer) och trä dit den nya. Den gamla kan man naturligtvis skära av, men den nya är ju knepigare. Här ska man egentligen ta bort det högra motorfästet helt för att få den nya remmen på plats. Detta är besvärligt genom att det är flera skruvar som är svåra att komma åt och fordrar långa förlängare som kan vinklas lite. Det är dock inte helt nödvändigt att ta bort motorfästet helt, det räcker att lossa de två grova skruvarna som sitter närmast motorblocket (gula pilarna på bild 2) vilket gör det möjligt att sänka motorn. Härigenom blir det en springa mellan motorfästet och motorblocket där man



1.



2.



3.



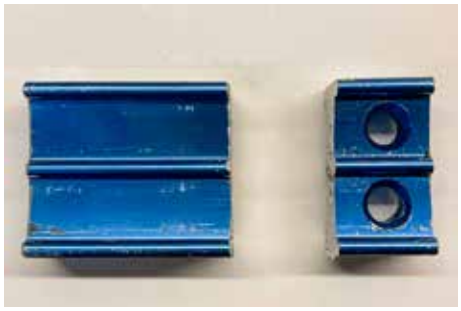
4.

kamremsbyte på MGF/TF

Text & foto: Bo Adolfsson & Tommy Lyngborn



5.



6.

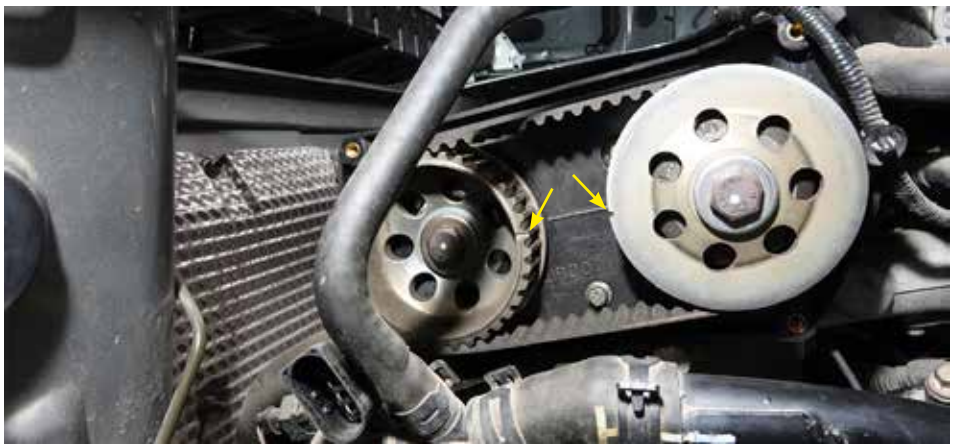


7.

kan lirka igenom remmarna (bild 3). När man sedan ska skruva ihop motorfästet med motorblocket kan det vara svårt att få skruvhålen mitt emot varandra. Om man då tar bort den främre av de två skruvar som via en bygel förbinder motorfästet med karossen (röda pilen på bild 2) och fäller upp bygeln kan man röra motorfästet mer vilket underlättar sammanpassningen.

För att kunna sänka och höja motorn måste man emellertid lossa det bakre/undre motorfästet (bild 4). Innan man gör det är det nödvändigt att sätta en domkraft under oljetråget, med en stadig träkloss emellan (bild 5), så att man lätt kan reglera motorns höjd och i viss mån även läget framåt/bakåt. Detta kan även underlätta åtkomsten till de skruvar som håller kamremskåpan, vattenpumpen och kamremsspännaren. Här kan man konstatera att åtkomligheten till dessa komponenter och deras skruvar blir klart sämre när högra motorfästet får sitta kvar, så den reella tidsbesparingen kanske blir mindre än vad man först tror. För att kunna sänka motorn maximalt behöver man korta av spärrverktyget till kamdreven med ca en tredjedel, annars tar det i den del av motorfästet som sitter i karossen (bild 6).

Att kamremmen blir lagom spänd ska skötas av den lilla fjäder som medföljer spännaren och som fästs i spännaren och en liten tapp (medföljer i satsen) som skruvas in i motorblocket ovanför spännarens platta (gäller VVC-motorer, icke VVC har en annan typ av remspännare). Det kan emellertid vara svårt att få fjädern att vrida plattan tillräckligt för att uppnå rätt remspänning, även om man har sett till att ytorna på blocket och spännarplattan är rena och släta. Man får då ”hjälpa till” lite genom att trycka plattan ganska hårt uppåt och sedan släppa så att fjädern får bestämma läget, hålla fast plattan i detta läge och sedan dra fast plattans låsskruv och därefter rullens centrumskruv. Det är viktigt att låsverktyget mellan kamdreven är borttaget och



8.

att allt står i avspänt läge när man gör detta. Efter några varvs runtvridning av motorn ska allt kännas bra, och man ska utan svårighet kunna trycka in remmen ca 10–15 mm mitt på sträckan mellan avgaskamdrevet och remskivan på vevaxeln. Man behöver inte skruva bort tappen då man är klar med åtgärden, däremot bör man ta bort fjädern.

En tidsbesparing som kan vara påtaglig är om man väljer att inte byta vattenpumpen eftersom man då även slipper tappa av kylvatten och efter påfyllning lufta kylsystemet. Eftersom kamremmen på dessa bilar ska bytas med ett tidsintervall om högst sex år, vilket inte bör överskridas eftersom resultatet av en brusten kamrem är helt förödande för motorn, har antalet körda mil under denna tid ofta inte blivit särskilt stort, kanske bara något tusental mil. Sannolikheten för att ett vattenpumpbyte behövs är då inte särskilt stor, utan det räcker säkert att byta vid vartannat kamremsbyte. Remspännaren däremot är en så väsentlig komponent att det är klokt att byta den varje gång. Här kan det även vara lämpligt att byta spännarens centrumskruv, åtminstone om bilen gått mer än 5–6 000 mil.

På VVC-motorer är insugskamaxeln delad i en främre och en bakre halva och där den bakre halvan drivs av avgaskamaxeln. Därför finns det även en bakre kamrem som också bör bytas. Här ska man helst spärra den bakre halvan av insugskammen med hjälp av svetstång och träkil (bild 7) vilket fordrar att ventilkåpan avlägsnas. Det går i och för sig att byta rem ändå, men det är väldigt lätt att kamhalvan av trycket från ventilfjädrarna vrider sig ur sitt läge (drevens märkning mitt emot varandra). Man då får vrida tillbaka och justera in läget noggrant igen vilket är ganska knepigt eftersom avståndet mellan dreven är ganska stort så att det är svårt att se om märkningarna verkligen sitter mitt emot varandra (bild 8), en spegel underlättar dock. Det är svårt att spärra drevets läge tillräckligt väl på något annat sätt utan att det hindrar påträdning av remmen, och därför avråds från detta tidsbesparingsförsök, risken är stor att det inte blir någon besparing utan bara vållar irritation. Om man ändå väljer att göra på detta vis är det extra noga att man när den nya remmen är monterad noggrant kontrollerar att märkningarna står exakt mitt emot varandra, även efter några varvs runtdragning. Annars är det bara att göra om (egen erfarenhet)!

Om du tänker byta kamrem/-mar och du inte gjort det tidigare, läs artikeln i Bulletinen 2–2017. Där står egentligen allt du behöver veta.

M.G. Super Sports – PP 3256
– världens äldsta bevarade MG

Text & foto: Chris Keevill



Jag har ägt olika M.G.-bilar sedan 1968 och har även restaurerat flera egna Austin- och Morris-bilar tidigare än 1930, när jag 1990 fick veta att ett lokalt garage hade resterna av en bil som kunde intressera mig. När jag kom till garaget fick jag se ett mycket förfallet chassi under en presenning. Garageägaren hade hämtat objektet från en gård i närheten många år tidigare. Karossen hade tagits bort under andra världskriget och bilen hade byggts om till slåtterklippare.

Det fanns stora kedjedrev svetsade till de bakre bromstrummorna, men transmissionen och motorn var fortfarande på plats. Kylare, vindruta, instrument och andra småkomponenter hade plockats bort och förvarats torrt. Jag kunde se att huvudkomponenterna var Morris Oxford, men när jag fick chassinumret kontrollerat av myndigheterna och undersökte chassit närmare, stod det klart att denna bil var en M.G. snarare än en Morris Oxford.

Garageägaren var ovillig att sälja, men två år senare ändrade han sig och jag kunde hämta resterna, plus många lådor med komponenter som hade förvarats under torra förhållanden.

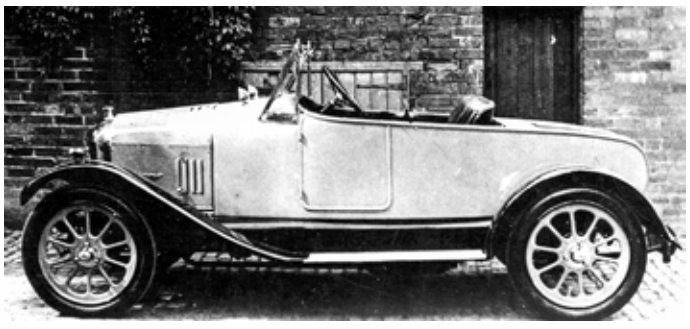
Med hjälp av myndigheterna upptäckte vi att bilen var en 4-sitsig M.G. Super Sports, levererad från fabriken i januari 1925, vilket gjorde den till den äldsta kända M.G. som överlevt. Ungefär sex liknande M.G. byggdes 1925 – men ingen av dessa har överlevt.

Om vi ser tillbaka till 1923, när de sex Raworth-byggda M.G.-sportbilarna tillverkades, så har tyvärr ingen av dessa heller överlevt.

Jag återställde successivt chassit med alla tillbehör, byggde om motor och växellåda och fick ett nytt



Fyndskick.



En 1923 Raworth-byggd M.G. Super Sports parkerad utanför M.G.-området på Alfred Lane i Oxford.

cellpaket monterat på kylaren.

Därefter hade jag en duktig lokal snickare som reparerade det räddningsbara virket vi hade kvar, och tog exakta mått från en annan 4-sitsig Super Sports för att rekonstruera askstommen.

Jag var flygingenjör i ett tidigare liv, så jag var bekant med att arbeta i aluminium och med hjälp av en professionell karossbyggare plåtklädde vi karossen tillsammans. Sedan sprayades kroppen med 16 lager cellulosalack i original mörkblå nyans, men med de nedre karosspanelerna lackades i silver.

Så en dag – var den klar för vägen!



Ramen klar och drivlinan monterad.



Askchassit klart…



…och karossen monterad.





16 lager cellulosalack ger fin lyster.

Ett stort tack till Chris Keevill, redaktör för EMGS:s magasin, för text och bilder.



MG Midget mk1 1961

På solsemester i Provence.

Foto & ägare Sissi Morrisson.


S
AOA 832



Hejsan morsan, hejsan stabben…

Efter flera års väntan begav vi oss ut på färd med våra drygt 50 år gamla bilar, båda MGB av årsmodell 66. Jens Arnekliv i EUH, Per och Lotta Jungstedt i ENO. Jens har försökt en gång tidigare som ni kanske läst om, med ett växellådshaveri i Italien som stoppade honom från att komma fram. Nu startade vi från Stockholm den 26 juni med en planerad resa till Le Mans Classic. Jens hade sedan den tidigare resan kontakt med franska MG-klubben, och vi skulle som lovat få access till deras klubbmonter på Le Mans, inne på själva området (se denna tidnings omslag).
Resan planerades redan till 2020, men Corona satte hinder i vägen med inställt evenemang, likaså 2021. Men nu 2022 skulle det bli av. Planeringen var att köra Stockholm-Trelleborg nonstop på motorväg för att sedan i Rostock börja ta dagsetapper på drygt 30 mil för att vara nere i Le Mans till torsdag kväll. Anledningen att vi valde denna väg var att man kan sova på färjan och vakna i Tyskland utan att behöva köra genom Danmark. Väljer man denna destination undviker man dessutom Hamburg och dess omtalade köer. Vi planerade att undvika motorvägar och biltullar hela vägen med hjälp av Google Maps ruttplanerare. Fungerade hela resan fantastiskt bra, den undvek t o m köerna utanför Paris.
Här kommer våra dagboksanteckningar från resan.



Start på Södermalm.

26/6 Söndag

Startade i Stockholm, Ringvägen på Södermalm. Jens hade haft problem med kopplingen under våren men den verkar fungera ok vid avresan. Sträckan till Trelleborg gick i extremt varmt väder med en god lunch på Gyllene Utterns altan med utsikt över Vättern. Framme i god tid innan färjan avgick för en natts skön sömn.

27/6 Måndag

Startade i Rostock med sikte på staden Hameln, ”Råttfångarens stad”. Allt väl, men efter ca 8 mil, strax utanför Goldberg försvinner Jens i vår backspegel. Lotta och jag vänder, hittar honom vid vägkanten med en huvudcylinder för kopplingen som gett upp. Vad göra? Jag och Lotta



Jakten på en ny huvudcylinder till Jens koppling har börjat – bad luck.



Med ett enda litet klick så har man en flaska vin – praktiskt.



En räddande ängel dyker upp med packningar till bensinpumpen – bra timing.

åker till närmaste större ort och försöker hitta en verkstad samt ordna bärgning. Jens stannar vid bilen och startar jakten på reservdelar. I Parchim en lite större ort i norra Tyskland hittar vi en Fordförsäljare med verkstad. De hjälper oss med bärgning till verkstaden. Jens har hittad en firma utanför Hamburg som har en huvudcylinder, men den kan bara levereras dagen efter med expressfrakt. Vi beslutar att Lotta och jag åker vidare till Hameln som var målet denna dag. Jens inväntar reservdelen och försöker åka ikapp dagen efter på Autobahn. Under tiden tar Lotta och jag oss fram till Hameln. Tar in på bokat hotell och avnjuter en god middag i Rathaus samt tar en fin promenad genom stadens kärna med parker.

28/6 Tisdag

Lotta och jag åker vidare efter uppgjord plan. Nästa anhalt är Ernst i Moseldalen. Färden går på fina landsvägar genom Tyskland utan incidenter. Vi tar färjan över Rehn vid Flisen till Bobbard, fortsätter till Ernst i Moseldalen, tyvärr lite sent på dagen så de flesta Weinstube har stängt eller håller på att stänga. Vi får dock ett gott glas av det berömda Moselvinet innan middagen som avnjuts med utsikt över den vackra dalen.

Cylindern kommer på utsatt tid, (man kan lita på tysk ordning) den monteras och Jens kan efter lunch starta jakten på oss. Det blir 65 mil på Autobahn i raskt tempo till en glad återförening i Moseldalen, inklusive dubbla fortkörningsböter.

Under middagens slutfas hör vi ett bekant ljud, Jens är på ingång. Vi har ordnat rum åt honom och jag tror att han fick ett glas vin också efter ankomst. Som tur är finns det vinautomater om allt skulle vara stängt.

29/6 Onsdag

Startar dagen i fint väder. Färden går utan problem i lagom tempo genom fyra länder, Tyskland, Luxemburg, Belgien och Frankrike. Under dagen börjar ENO läcka bensin från anslutningen vid pumpen. Dras åt flera gånger under dagen, men det droppar fortfarande. Bokat rum på Villa Champagne Ployez Jacquemart i Ludes strax söder om Reims. När vi inmundigar ett glas Champagne i trädgården hörs välbekanta ljud från andra sidan huset. Det rullar in en engelsk ädling, Jaguar XK 140 med ett brittiskt par i. Av honom fick vi nya packningar till bensinpumpen. Han hade varit racemekaniker till Reine Wisell och nu skötte han om en bekants veteranbilspark, ingen vet hur stor den var. Tog taxi in till Reims och åt en god middag strax bredvid katedralen.

30/6 Torsdag

Dagen startar i regn så vi fällde upp taken. Vår nya engelska bekantskap ansåg att om man höll 80 mph så blev man inte blöt, så de åkte öppet. Svängde förbi



Dalgång i Moseldalen med vinodling på sluttningen.



Renoverad läktare vid den gamla F1-banan i Reims.



Vintage Garage i Orleáns där vi fick hjälp med generatorn till Pers bil. Jaguarerna stod på rad.

den gamla F1-banan i Reims och insöp atmosfären. Där har man restaurerat delar av läktarna och depån som hade förfallit. Färden fortsatte, men mitt emellan Paris och Le Mans ger ENO:s generator upp. Vad göra? Vi svänger in på en fransk ”Roy och Roger-mack”. De kan inte ett ord engelska, men däremot har de koll på veteranbilsverkstäder och hänvisar till oss till en verkstad i Orleáns, ”Vintage Garage”. En verkstad som renoverar alla gamla bilar åt dem som kan betala. Det står tre handknackade aluminiumkarosser till Jaguar E-type i deras showroom. Tre mekaniker släpper allt, trots att klockan är efter tre, när de hör vart vi är på väg. Två timmar senare är vi på väg igen med en begagnad generator som de skruvade ur en Midget som stod på bakgården. Lite kuriosa bara; i deras verkstad stod en svenskregistrerad ”Hindustan Ambassador” som ägs av en man i Upplands Väsby. Tyvärr fick vi inte fota inne i verkstaden, men det stod ett antal rariteter där under renovering. Vi anländer till hotellet i Le Mans utan fler missöden.

1/7 Fredag

Till banan. Kö, väldigt varmt men vi får köra in med de pass vi fått av franska klubben och parkerar i deras monter på området. Jens provade på hur det var att köra i en sandfälla. EUH klarade detta som moderna bilar inte hade gjort, det var som kvicksand. Vi gick omkring, bekantade oss med området. Många depåer för de olika klasserna, otroligt stor kommers med försäljning av race-relaterade varor och ett flertal restauranger. Denna dag är det bara träning på banan, men de gasar fullt ändå. De hade en Mercedes 300 SLR uppställd i Mercedes monter, Pers drömracer. Totalt deltog ca 500 tävlingsbilar



I kön in till Le Mans – varmt.



Snart går starten.

i de olika klasserna, sammanlagt till ett värde av flera miljarder!

2/7 Lördag

Åter på banan. Otroligt varmt i dag igen. Träningen fortsätter. Lunch med mingel med franska klubben i deras monter. Racen startar på eftermiddagen. Strax innan får vi reda på att våra pass gäller för huvudläktaren med skugga. Pust… Jättekul att se alla klasser starta, inklusive juniorklassen med kommande generationers förare. Bilarna var bensindrivna miniatyrer av klassiska tävlingsbilar (pappa betalar). Alla klassers starter var klassiska Le Mans-starter med ett formationsvarv till flygande start.

3/7 Söndag

Tittar på flera heat med riktigt gamla tävlingsbilar upp till nyaste klassen som var upp till 80-tal. Usch så många Ford GT 40 och Porschar (tysk folkbil) vi såg, man blev avtrubbad av dessa till slut. Vi lämnade Le Mans i riktning mot den franska kusten och Mont-Saint-Michel. Upptäckte att man inte längre får åka ut dit med bil, utan man skall ta en turistbuss ut. Vi beslöt att bara se det från avstånd och hittade en privat väg med bom som bar fram till en fin utsikt över klosterön. Fortsatte till staden Granville. Hotellet som låg i centrum hade ingen parkering, men Jens gick in på Casinot och talade med direktören så vi fick ställa oss på deras bevakade parkering framför kasinot. Avnjöt en fantastisk middag på en fiskrestaurang, La Citadelle, i hamnen.

4/7 Måndag

Reste vidare till Normandie och Omaha Beach. Besökte sedan det amerikanska minnesområdet med museum och kyrkogård för de som stupade vid invasionen. En stämningsfull plats, väl värd att besöka för att möjligen få ett grepp om hur många som stred för freden i världen. Fortsatte sedan till den franska industristaden Rouen. Här dirigerade Google Maps oss igenom lite skumma kvarter, men det gick bra med en ej beställd poliseskort. Kändes lite tryggare.



Pappa betalar.



Monumentet vid Omaha Beach.



Utanför kasinot i Granville.

5/7 Tisdag

Mot Dunkerque var tanken, men vägarna var avspärrade i flera mil. Ett antal lycraklädda män på kevlarcyklar skulle susa fram genom franska landsbygden, dvs. Tour de France. Totalt avstängt, även fast de inte väntades förrän om ett par timmar. Omplanering av vår rutt. Lunch intogs vid torget i Aire-sur-la-Lys framför stadens gamla rådhus. Fortsatte till Belgien. Tanken var att besöka det berömda klostret Westvleteren med sitt prisbelönta trappist-öl. Om man skall besöka detta kloster är det bra att kontrollera när det är öppet eftersom man inte får komma in om man inte bokat innan. Det hade inte vi men det var ändå stängt. Fortsatte sedan till kuststaden Oostende. Middag avnjöts i solnedgång på strandpromenaden.



En av kanalerna i Alkmaar.



Var Lotta i hatten i Hatten?



På färjan över Elbe.

6/7 Onsdag

Hämtade bilarna i ett närbeläget garage som var allmänt och inte tillhörde hotellet. Vi fick göra så på flera orter, och det fungerade utan problem. Siktet inställt på den nederländska staden Alkmaar med sin berömda ostmarknad. Färden gick längs kusten och vi undvek alla stora städer. Passerade enormt stora hamnområden utanför Rotterdam. Anländer till den pittoreska staden med sina fina kanaler och gammal bebyggelse. En fin dagsetapp utefter kusten. Promenerade runt i staden och insöp atmosfären. Middagen avnjöts på en lokal tapasrestaurang.

7/7 Torsdag

Fortsatt färd mot Sverige. Bokar hotell på ett Gasthaus i Hatten utanför Bremen. Regn. ENO har fått en liten sjukdom. Höger torkararm vill lämna bilen hela tiden. Lossnar tre gånger men två av gångerna fångas den av Lotta på motorhuven. Den tredje gången får vi hämta den i vägrenen. Nu får den ligga i bagaget i stället. Passerade Aufslutdijk, den stora dammbyggnad som motorvägen A7 går över och skiljer havet och Holland åt, i storm. Färden går på tysta holländska motorvägar, en fantastisk uppfinning. Tyvärr går det inte att lägga i Sverige eftersom vår vintersand slammar igen den. Väl i Hatten upphör regnet, och utan överraskningar parkerar vi framför det gamla mejeriet. Det är nästan bara vi på ett väldigt stort Gasthaus där de serverade en jättegod middag.

8/7 Fredag

Här skiljs våra vägar åt. Jens och EUH tar en rakare väg mot Sverige över Puttgarden och Rödbyhavn. Jens övernattade i Bröndby utanför Köpenhamn, därefter vidare färd genom Sverige med en övernattning i Mullsjö för ankomst till Stockholm på söndagen.

ENO tar färja över Elbe med färd genom Danmark, Sönderborg och Helsingör. Kan rekommendera ett besök på Egeskov slott med ett fordons- och tekniskt museum samt en fantastisk trädgård. Fortsätter sedan mot Helsingör med övernattning för fortsatt färd till Askersund. Dagen därefter mot Vingåker outlet för shopping. Fortsätter mot sommarstället utanför Södertälje och kommer fram på måndag kväll.

Som avslutning kan vi rekommendera att bila i Europa med sin gamla bil. Människor är otroligt hjälpsamma, och inträffar något så finns hjälp att få. Med en gammal bil öppnar man många dörrar, träffar otroligt många människor som man inte skulle få kontakt med annars. Totalt ca 500 mil var, med väldigt lite mekaniska missöden och många otroligt trevliga möten.

/Lotta, Per och Jens.

…Ja nu vet vi inge mera. Kram och kyss och hjärtligt tack sen. Men nu ska vi ut och bränna grannbaracken…



Sista tankningen tillsammans i Tyskland.



Egeskov slott har en fin trädgård och fint muséum.

En bra försäkring är guld värd…

…det vet alla som drabbats av en olycka eller ett mekaniskt missöde mitt i ingenstans. Får man däremot inte den hjälp man tycker sig ha rätt till av försäkringsbolaget, försvinner all tidigare belåtenhet över en låg premie eller ett flashigt erbjudande lika snabbt som den berömda avlöningen.

Det finns många olika försäkringsbolag och försäkringsalternativ som kan passa oss i klubben. Det beror lite på vem man är, vad man använder bilen till och vilket skydd man är ute efter. En bra sammanställning med jämförelser mellan bolagen finns t ex på tidningen Klassikers hemsida, läsbart för den som har bredare litterära ambitioner än bara MG-Bulletinen, och Google är som vanligt till stor hjälp.

Många i MGCC of Sweden har förstås valt att ha MHRF:s försäkring. Den passar många av oss som bara använder bilen till finåkning och som kan följa regelverket utan att tumma på villkoren. Försäkringens villkor har förresten ändrats på flera punkter på senare år; alla de detaljerna redovisas inte här så läs om detta på MHRF:s hemsida eller i deras tryckta broschyr. Du kan också kontakta klubbens försäkringsansvariga, Max Jacobson eller Anders Bäcklund.

Men ett par förändringar som jag själv inte noterade förrän ganska nyligen är följande. Man behöver inte längre ha varit medlem i en godkänd klubb under ett år innan man kan få en försäkring, och en försäkring kan följa en försäkrad och besiktigad bil till sin nästa ägare. En numera gammal nyhet är också att man ska ombesiktiga sitt fordon minst vart tionde år för att verifiera fordonets skick.

Hur som helst, det är viktigt att du har en bra försäkring som passar just dig. En som instämmer i detta är centrerepresentant Owe Andersson med hustru Marina som råkade ut för ett missöde i samband med SMGM på Gotland i somras. Som alla vet går en MG aldrig sönder, men det händer att den vilar sig. Just vad som hände i det här fallet.

Gotlandsturen började bra. Owe och Marina hade tagit färjan ett par dagar innan SMGM för att njuta av gotländsk mat och gästfrihet. MGA:n hade skött sig lika bra som alltid, precis som en perfekt renoverad 1600 Mk.II ska göra. Några enstaka ryck i bilen under färd har man tolkat som att motorn kanske inte var van vid den gotländska ö-luften. Under SMGM hade Owe som vanligt fällt upp huven för att inviga den samlade menigheten i Det Välputsade Motorrummets innersta hemligheter, och som alltid monterat den för alla Concours-medtävlare välkända maskoten ”Coyote” hängande på huvstöttan. En grupp konfirmander som utsetts att välja ut träffens finaste bil hade gjort sitt jobb, och Owe hade i andanom börjat fundera på var på prishyllan i garaget den nya trofén skulle placeras.

Då slår katastrofen till. Motorn lägger av. Den är lika död som Norwegian Blue-papegojan i Monthy Python-sketchen, om möjligt ännu dödare. En kollektiv felsökning inleds. SMGM:s deltagare är förstås en mycket kvalificerad felsökargrupp, och den gemensamma slutsatsen är att MGA:n drabbats av tändningsproblem. Fördelaren är primary suspect. Närmare bestämt den elektroniska tändningen. En intensiv jakt på en annan fördelare inleds, och som förväntat hittas en eller två fördelare i andra träffdeltagares koffertar, men ingen passar. Owe och Marina deltar i rallyt i baksätet på en annan bil, och SMGM blir trots allt en trevlig erfarenhet.

Så kommer dagen när den bokade färjan till fastlandet ska avgå. Lite lätt panik infinner sig när man inser att man kanske inte kommer hem som man tänkt. Owe ringer Folksams avdelning för MHRF-försäkringar. Efter en redogörelse för problemet och en kortare överläggning kommer man fram till att närmaste verkstad är hemma i familjens garage i Närkes Kil. Bilen bärgas först från Tofta strandpensionat till den ordinarie färjan, placerad på en biltransportkärra, men dragbilen häktas av och stannar på Gotland. Bärgarna har inte plats för två passagerare, så Owe och Marina får åka taxi från pensionatet till färjan.

En Stockholmsbärgare åker till Nynäshamn, möter den inkommande färjan och flyttar över bilen till sitt flak. Owe och Marina åker buss från Nynäshamn till Stockholms central, bordar tåget Stockholm – Örebro och åker sedan taxi de sista två milen. Två minuter efter deras hemkomst kommer Stockholmsbärgaren och hans kompis. Efter kaffe, nattmacka och trevligt samtal vänder bärgarna hemåt.

”När bilen kommit in i garaget och lamporna har släckts inser man vilken fantastisk hjälp man har fått. Tack MHRF!”, säger Owe och Marina och hoppas att alla i klubben ser till att ha rätt försäkring för sin MG.

En jämförelse av försäkringar och priser finner du på nästa uppslag.

/Owe och Marina Andersson berättade, Lennart Nordström noterade.



Owes coyote.



Sen hemkomst med mycket bensin kvar i tanken.

Denna jämförelsetabell har vi fått tillåtelse att publicera med tillstånd av tidningen Klassiker, som i höstas gjorde en jämförelse av olika försäkringar för entusiastfordon. Tabellen finns också i tidningens läsvärda sammanställning över trevliga sommarbilar för alla plånböcker i "Klassiker Guiden".

VI JÄMFÖR VILLKOREN



	BILSPORT & MC Moderna	if...	Länsförsäkringar
	www.bilsportmc.se	www.if.se/privat/forsakringar/fordonsforsakringar/samlarfordonsforsakring	www.lansforsakringar.se/stockholm/privat/forsakring/fordonsforsakring/veteranbil
Krav för att kvalificera för veteranförsäkring	Att fordonet är av entusiastkaraktär.	30 år eller äldre, 20 år eller äldre för samlarfordon.	20 år eller äldre, i fint skick, ha historiskt/kulturellt värde.
Krav på medlemskap i klubb	Nej.	Ja, i en klubb som bolaget samarbetar med.	Nej.
Omfattning	Trafik/halv/helförsäkring, inkl vagnskada. Helförsäkring vanligast. Årsförsäkring.	Trafikförsäkring eller helförsäkring, inkl vagnskada. Årsförsäkring.	Helförsäkring, inkl vagnskada. Årsförsäkring.
Max körsträcka/år	1000 mil.	500 mil.	500 mil.
Begränsningar i fordonets användande	Ej tävling/bankörning. "...får huvudsakligen inte användas för vardagsbruk".	Ej tävling/bankörning. Ej brukskörning.	Ej tävling/bankörning. Ej brukskörning.
Krav på säkerhetsutrustning	Ja, brandsläckare. I vissa fall fälglås.	Ja, kontrollera med bolaget för ditt fordon.	Ja, brandsläckare, batterifrånskiljare, rattkrycka, i vissa fall elektronisk startspärr/dold strömbrytare.
Körning utomlands	Ja, inom EES/Grönt kort-området. Max 6 veckor per år.	Ja, inom EES/Grönt kort-området. Klubben ska godkänna utlandsresa innan resan påbörjas.	Ja, inom EES/Grönt kort-området.
Krav på förvaring i garage nattetid på hemorten	Ja, låst garage, för max 8 fordon.	Ja, låst garage, max 10 fordon.	Ja, låst garage, max 8 fordon.
Krav på bruksfordon	Nej.	Ja.	Ja.
Krav på besiktning eller fotodokumentation vid tecknande av försäkring	Ja, fotografier ska skickas till bolaget inom 14 dagar.	Ja, fordonet ska godkännas av klubb bolaget samarbetar med.	Fotodokumentation samt besiktning av bolaget.
Hyrbil	Nej, finns mot tillägg.	Nej, finns mot tillägg.	Nej.
Bärgning till verkstad vid skada eller driftstopp	Beroende på skada; till närmaste verkstad, önskad verkstad, hem eller till resmål.	Beroende på skada; till närmaste verkstad, önskad verkstad eller hem.	Till närmaste lämplig verkstad.
Reparation vid skada, val av verkstad/eget arbete	I samråd med försäkringstagaren. Möjlighet att utföra arbetet själv.	I samråd med försäkringstagaren. Möjlighet att utföra arbetet själv.	På önskad verkstad om den är lämplig. Möjligt att utföra arbetet själv i samrådan med försäkringsbolaget.
Pris Saab 900/Volvo P1800	1944 kr respektive 2 272 kr, kontakta försäkringsbolaget för övriga priser.	884 kr för värde upp till 300 000 kr, kontakta försäkringsbolaget för högre värden.	861 kr resp 1334 kr i storstad, 772 kr resp 1054 kr i mindre ort/landsbygd. Variationer kan förekomma.
Självrisk trafik/glas/stöld/brand/räddning/vagnskada*	1000/35% av kostnaden, lägst 1000/2000*/1000/1000/3000 kr.	0/200 kr + 20 % av kostnaden/2000/1000/1000/2000 kr.	1000/35 % av kostnaden, lägst 1000/3-25 procent av prisbasbelopp beroende på bilens värde*/1500/1500/3-25 procent av prisbasbelopp beroende på bilens värde.
* Självrisker kan höjas vid t ex oaktsamhet	*0 kr om fordonet hittas inom 30 dagar med spårningsutrustning.		* 0 kr självrisk om godkänd spårningsutrustning används.

Klubben söker en webredaktör

Klubbens hemsida saknar för närvarande redaktör. Har du kunskapen eller känner du någon som kan/vill sköta den sysslan åt klubben?

Vad innebär det då att vara redaktör? Jo, att samla material och kontinuerligt se till att hemsidan är uppdaterad i samarbete med klubbens webmaster. Det är naturligtvis bra om du har "MG-bakgrund" och att ditt hjärta klappar för märket, men hjälp finns ju alltid att få av klubbfunktionärer. Ett nära samarbete kommer att finnas med Bulletinens Redaktionsgrupp där du kommer att ingå.

Till din hjälp kommer du att få en nyskapad plattform med ett modernt gränssnitt som kommer att göra jobbet enkelt.

Om du är intresserad eller kan tipsa om någon lämplig person, kontakta vår ordförande på:

per-ove.nigrell@mgcc.se

eller mobil: 0768-595 614

	MHRF Folksam	Gjensidige	TRYGG HANSA
	www.mhrf.se/forsakring	www.msverige.se/forsakringar/veteranbil	www.trygghansa.se/forsakringar/bilforsakring/veteranbilsforsakring
	Samlarfordon 30 år och äldre, men även yngre, se villkoren. Fordonen kan vara i originalskick, renoverade, orenoverade och även med tidstypiska modifieringar.	30 år eller äldre, fordon i originalskick, endast mindre avvikelser tillåtna.	30 år eller äldre.
	Ja, i en MHRF-ansluten klubb.	Ja, krav på medlemskap i M Sverige.	Nej.
	Helförsäkring, inkl vagnskada. Årsförsäkring.	Helförsäkring, inkl vagnskada. Årsförsäkring.	Trafik/halv/helförsäkring, inkl vagnskada. Ej årsförsäkring.
	Ingen begränsning men årlig körsträcka kan granskas vid skada.	1000 mil.	500 mil.
	Ej tävling/bankörning. Ej brukskörning.	Ej tävling/bankörning. Ej brukskörning.	Ej tävling/bankörning, ej övningskörning. I övrigt inga begränsningar.
	Ja, brandsläckare samt antingen huvudströmbrytare, batterifrånskiljare eller hängsäkring.	Ja, brandsläckare, huvudströmbrytare. Godkänt larm om värdet överstiger 300 000 kr.	Nej
	Ja, inom EES/Grönt kort-området, max 60 dagar per år.	Ja, inom EU/EES och Grönt kort-området.	Ja, inom EES/Grönt kort-området.
	Ja, låst garage, max 30 fordon.	Ja, eget låst garage nattetid, max 4 fordon.	Nej
	Ja, om den försäkrade bilen är av 1969 års modell eller yngre.	Ja.	Nej.
	Besiktning av MHRF-godkänd besiktningsman, genom klubbarna.	Fotodokumentation.	Nej.
	Ja, vid utlandsresa.	Nej.	Nej, finns mot tillägg.
	Beroende på skada; till närmaste verkstad, önskad verkstad eller hem.	Kunden ombeds ordna verkstad själv, bolaget vill se kostnadskalkyl innan arbete påbörjas.	Till närmaste verkstad som kan utföra reparationen.
	I samråd med försäkringstagaren. Möjlighet att utföra arbetet själv..	Kunden ombeds ordna verkstad själv, bolaget vill se kostnadskalkyl innan arbete påbörjas.	Hos verkstad försäkringsbolaget upphandlat, möjlighet till annan verkstad eller kontantersättning från fall till fall.
	800 kr resp 825 kr. Mellan 430 och 800 kr beroende på bilens ålder, för värden upp till 4 prisbasbelopp*.	1139 kr respektive 1623 kr, kontakta försäkringsbolaget för övriga priser.	Kontakta försäkringsbolaget för prisuppgift..
	1000/1500/1000/1000/1000/1500 kr.	0*/35 % av kostnaden, lägst 1000/1500**/1500/1500/3000 kr.	1000/1500/1500/1500/3 000–4 500–6 000 kr (valbar självrisk för vagnskada).
	*För yngre respektive dyrare fordon kontakta MHRF eller räkna själv i deras kalkylator på webben.	*1000 kr för förare under 24 år **0 kr om fordonet hittas inom 30 dagar med spårningsutrustning.	

VAD KOSTAR DET?

Med mängder av olika fordon och värden kan det vara svårt att få ett exakt pris utan att räkna för just dig och det fordon du vill försäkra. Vi valde ut två fiktiva bilar och bilägare och kollade priserna för dem.

Den ena bilen är en Saab 900 Turbo av 1984 års modell. Värdet satte vi till 100 000 kronor. Den andra bilen är en Volvo P1800 av 1965 års modell, med ett värde på 250 000 kronor.

Bilägare 1 är 35 år gammal och bor i storstad medan bilägare 2 är 62 år och bor i en mellanstor stad eller större ort.

Lägst pris för Saaben får vi hos Länsförsäkringar (772 kr), om ägaren bor i landsorten annars är MHRF billigare (800 kr) med If som trea (884 kr), bara aningen dyrare. Äger du Saab och bor i storstad är MHRF billigast (800 kr) med Länsförsäkringar som tvåa (861 kr) och If (884 kr) på tredjeplats.

Volvon är billigast att försäkra hos MHRF (825 kr) med If som tvåa (884 kr). Länsförsäkringar tar tredjeplatsen (1054/1344 kr).

M Sverige tar 1 139 kronor för Saaben och 1 623 kronor för Volvon. Hos Bilsport & MC kostar det 1 944 kronor att försäkra Saaben medan Volvon kostar 2 272 kronor. Just de här båda bilarna får samma pris oberoende av ägarnas ålder och bostadsort.

Trygg-Hansa vill inte räkna fram exempelpris utan hänvisar till kontakt med bolaget för prisförslag.

Välkommen till

The Old Speckled Hen Annual Photo Award



De senaste åren har vi haft en fototävling här i Bulletinen för att få in bilder till den årliga almanackan, så inte i år dock.
Vi väcker i stället nu liv i den sedan 2015 vilande fototävlingen "The Old Speckled Hen Annual Photo Award". Tävlingen är öppen för alla klubbmedlemmar. Bilden skall vara digital men behöver inte vara nytagen. Bidragen skall föreställa en MG-bil i någon form, fantasin kan spela fritt. Max tre bidrag per tävlande, Bulletinens Redaktionsgrupp är jury.
I och med att du deltar godkänner du att MG-klubben får använda bilden/bilderna i tryck och på sociala medier.
Vandringspriset, som annonseras vid SMGM, är vidstående ölkran i mässing och det får behållas i ett år. Endast ett pris utdelas.
Tävlingsbidrag skickas till mgbulletinen@mgcc.se senast den 20 maj 2023.

Lycka till!

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET



Foto: Alf Näslund

MHRF-försäkringen – den ledande försäkringen!
MHRF-försäkringen, Sveriges äldsta – och största – försäkring för historiska fordon, drivs av Motorhistoriska Riksförbundet i samarbete med Folksam och erbjuder ett försäkringsalternativ för de flesta fordonen. Det finstilta? Fria mil och bara nöjeskörning!

Förutom försäkring för påställda fordon kan vi även erbjuda alternativ för tidsoptimisters objekt. Och drömmares projekt.

Utöver den egna plånboken gynnas din klubb av MHRF-försäkringen. Likaså den fordonshistoriska rörelsen tack vare MHRFs arbete som sammanfattas:
För gårdagens fordon på morgondagens vägar.

MHRF-försäkringen – en räddare i nöden!

MHRF FÖRSÄKRINGEN

Motorhistoriska Riksförbundet
mhrf.se/forsakring
forsakring@mhrf.se
08-30 28 01

Dessa fordonsinspektörer kan hjälpa dig med din försäkring:

Jan Andersson	**Örebro**	**070-568 68 64**	**Kjell Johansson**	**Getinge**	**070-346 68 09**
Hansi Borgström	**Onsala**	**070-548 52 03**	**Per Johnson**	**Norrahammar**	**070-756 67 51**
Anders Bäcklund	**Oskarshamn**	**073-986 66 95**	**Jan Olof Levenstam**	**Spånga**	**070-526 06 42**
Ulf Edström	**Göteborg**	**070-794 66 34**	**Leif Lindgren**	**Borlänge**	**070-595 60 53**
Tommy Hadrys	**Nybrostrand**	**076 947 33 60**	**Hans-Åke Nilsson**	**Limhamn**	**070-586 84 81**
Max Jacobson	**Svedala**	**070-893 84 01**	**Sven Ordell**	**Motala**	**0141-21 71 75**



Ny matrikel

Tillsammans med Bulletin nr tre nu i juni kommer du att få en ny medlemsmatrikel. För att vi skall kunna göra den så aktuell och användbar som möjligt ber vi dig kolla att dina uppgifter i medlemsregistret är aktuella. Gör det genom att titta i den gamla matrikeln eller genom att logga in på hemsidans medlemsavdelning. Där hittar du och kan ändra dina uppgifter. Kanske har du flyttat, bytt telefonnummer/mailadress eller förändrat ditt bilinnehav sedan senaste utgåvan.

Har du inga inloggningsuppgifter till hemsidan kan du få dem genom att be ***webmaster@mgcc.se*** om dem. Du kan också få dina uppgifter ändrade genom att kontakta Christer Farneman ***christer.farneman@mgcc.se***.

Vi börjar arbetet med matrikeln i april så det är bra om registret är aktuellt tills dess. Men varför vänta, gör det nu på en gång innan du glömmer bort det, vi vet att det är en hel del som är inaktuellt i registret.

/Matrikelns redaktionsgrupp

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

Historisk racing under 2023

Planerade tävlingar i RHK:s regi 2023

27-28 maj	Kinekulle Ring
16-18 juni	Velodromloppet Historic GP, Gelleråsen Arena
30 juni-2 juli	Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp
25-27 augusti	Anderstorp
15-17 september	Falkenberg Classic



Preliminär kalender för historisk racing i England 2023

1 - 2 april	Brands Hatch Indy
6 maj	Oulton Park
10- 11 juni	Silverstone GP
22 juli	Donington Park
23 - 24 september	Snetterton 300



I GARAGET
Med Ulf Edström januari 2023



Nu är det full ”vinter” i hela landet. För många av oss är garaget ett kreativt rum och en plats för drömmar.

Jag tillhör inte ”orginalnördarna” när det gäller MG-bilar gjorda efter kriget. Före kriget hade teknikerna mer makt än ekonomerna, men sedan blev det tvärtom.

På tidiga MGB-modeller sitter det ett stag som hindrar motor och växellåda från att åka fram vid en kollision, Bild 1. Gummidelarna på dem tål inte olja vilket gjorde dem mindre bra med tiden. De ersattes senare av två vinkeljärn på främre motorfästet.

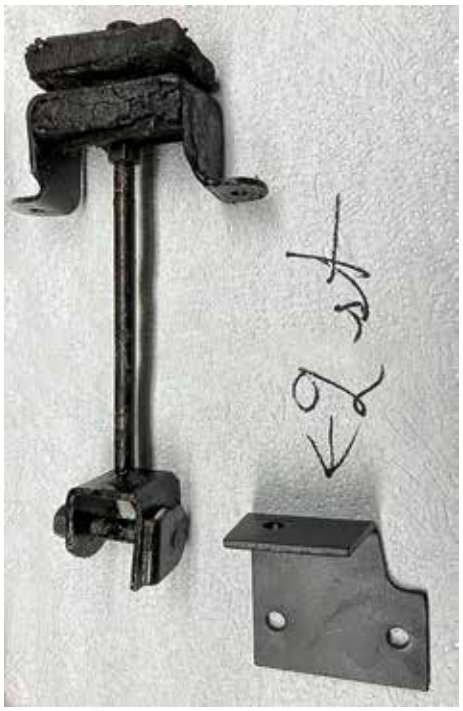
Den undre länkarmsplattan har ett dräneringshål i fjäderkoppen, Bild 2. Detta kan lätt bli igensatt, så för att råda bot på det är min rekommendation att man borrar upp hålet till 8-10 mm för att få en bra dränering.

Däcken man köper idag skall vara slanglösa. De nya däcken har ett mönster på insidan som sliter hål på innerslangen vilket kan bli fatalt.

Om man har slanglösa däck – utan innerslang! – på ekerfälg rekommenderar jag, för att få det tätt så att inte luften sipprar ut, att man tejpar över ekerfästena med silvertejp/vulkband eller lägger på en fogmassa, Bild 3. Detta har jag fått till mig från Ekerhjulservice.

Avslutningsvis vill jag tipsa om att ha kvar nyckeln i handskfacket så att eventuella inbrottstjuvar inte har sönder hela instrumentpanelen, Bild 4. Guldtackorna ligger nog ändå inte där!

/Vid pennan och pedalerna Ulf Edström



1



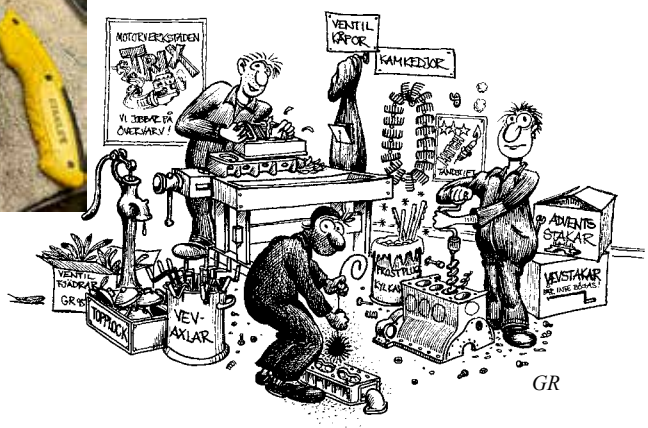
2



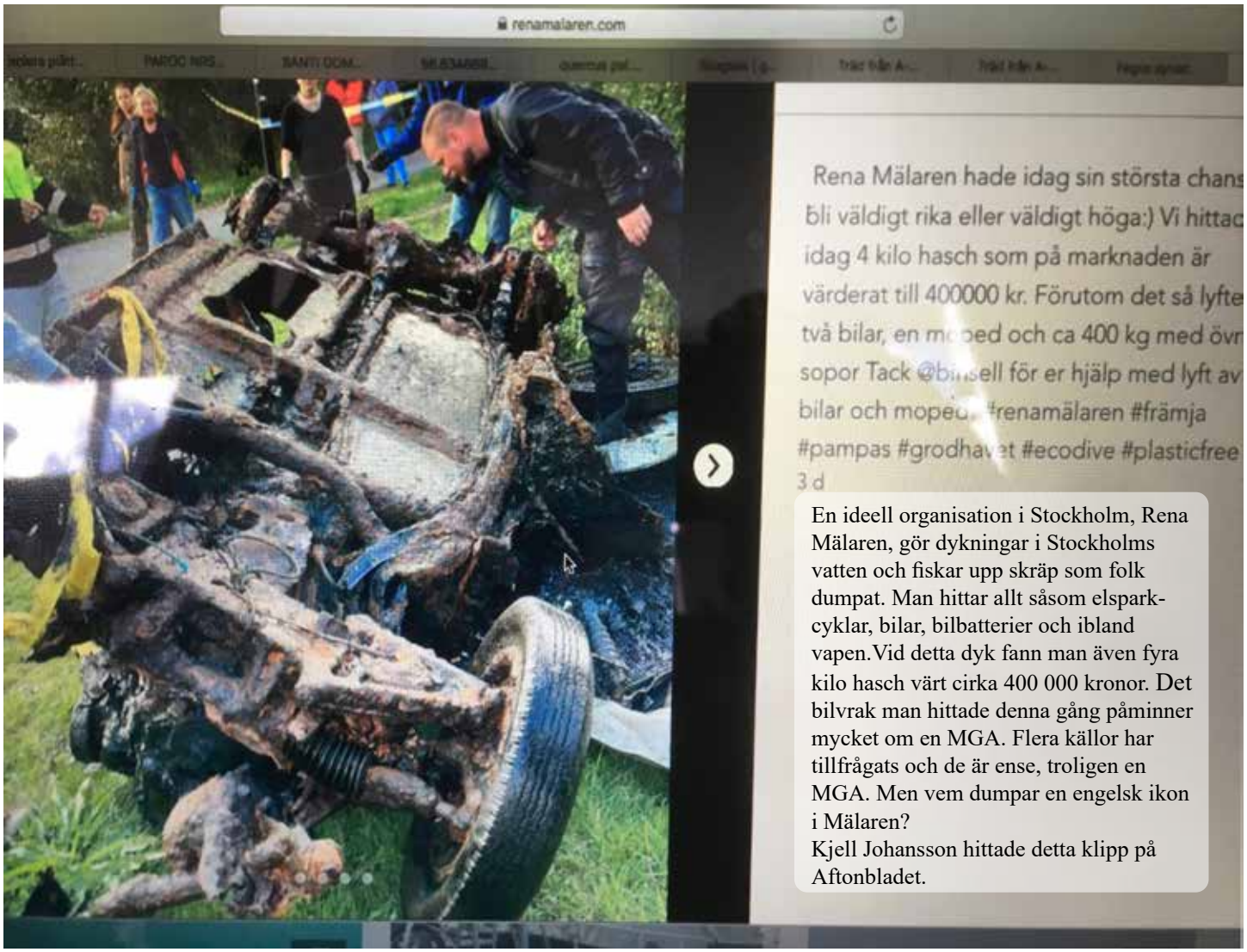
3



4



Någon som saknar en MGA?



En ideell organisation i Stockholm, Rena Mälaren, gör dykningar i Stockholms vatten och fiskar upp skräp som folk dumpat. Man hittar allt såsom elsparkcyklar, bilar, bilbatterier och ibland vapen.Vid detta dyk fann man även fyra kilo hasch värt cirka 400 000 kronor. Det bilvrak man hittade denna gång påminner mycket om en MGA. Flera källor har tillfrågats och de är ense, troligen en MGA. Men vem dumpar en engelsk ikon i Mälaren?
Kjell Johansson hittade detta klipp på Aftonbladet.

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 2 eller fler på olika arrangemang, men endast 1 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.*

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



Glöm inte årsmötet i Märsta den 11 mars! Det är en chans för dig som medlem att göra dina åsikter om klubben hörda. Dessutom får du vara med och rösta på dem som du tycker skall styra klubben mot framtiden. Som om inte det vore nog blir du bjuden på lunch också. Kallelse och årsmöteshandlingar är bifogade till denna Bulletin. Varmt välkommen!

Grattis Nostalgia 30 år

Vi gratulerar tidningen Nostalgia som i år fyller 30 år. Det var Stig Sjöberg och Göran Ambell som drog igång projektet och de är bägge fortfarande aktiva i producerandet.

Första numret utkom på våren 1993. Nostalgias målsättning var att inte bara vara ett forum för bil-älskare utan att även vara läsbar för mc- flyg- och båt-entusiaster.

Annonserna i slutet på alla liknande tidningar har alltid tilldragit sig ett stort läsarintresse. I första numret av Nostalgia kunde man fynda en fin Plymouth Barracuda för 42.000 kr, en folkacab för 45.000 och en Ford Mustang -69 fastback för 65.000.

Vi önskar Nostalgia fortsatt lycka i mediabranschen och hoppas på minst 30 år till.

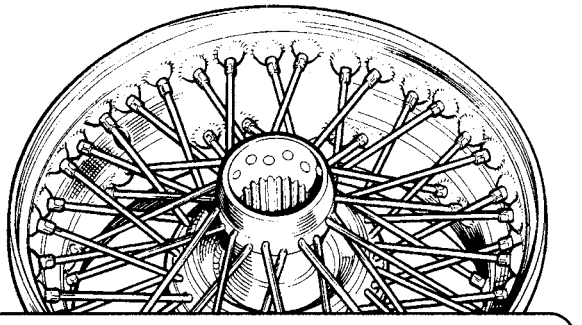


Nostalgia nr 1

Pumpservice

Kanske är det så att fjädringen på din MGF behöver pumpas upp inför åksäsongen? Då finns det hjälp att få hos några medlemmar spridda i landet med lämplig pump.
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
• Per Johansson	Falun	073-808 96 30
• Kjell Johansson	Getinge	070-346 68 09
• Tommy Lyngborn	Johanneshov	0708-700 454
• Åke Foberg	Ludvika	070-264 61 20
• Jan Gavelin	Njurunda	076-787 06 29
• Mats Månsson	Täby	0730-211 720
• Malte Steen	Visby	073-928 74 33
• Björn Lindberg	Åsljunga	070-242 82 86



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



PROTECTS &
PERFECTLY PRESERVES
Evans Classic Cool 180° kylvätska: Det självklara valet för många av världens professionella samlare och restauratörer av klassiska bilar.
www.evanscoolants.se
EVANS
WATERLESS ENGINE COOLANTS



AUTOMEC – ett spännande hembygge

Text: Gert Assermark
Foto: Bengt-Åce Gustavsson, Racefoto

På 60-talet byggde Pelle Holm sin egen tävlingsbil som nu körs i GT/GTS/GTP-65 klassen i Racinghistoriska Klubben (RHK).

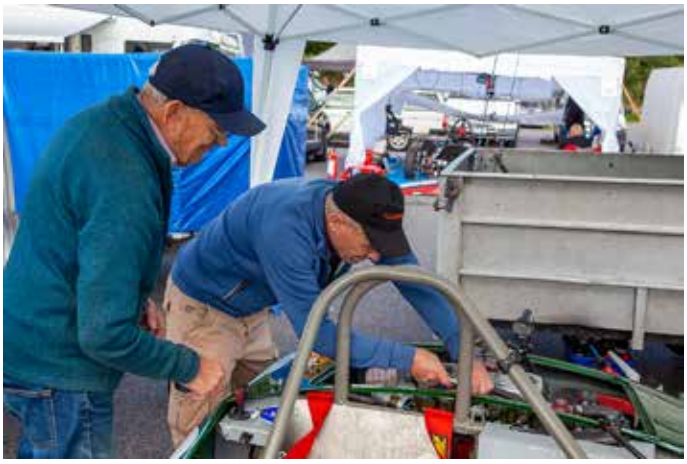
År 1961 fick Bo Elmhorn av BMC i Södertälje uppdraget att bygga upp en tävlingsavdelning. Mekaniker och tävlingsförare anställdes. I teamet ingick mekanikern Pelle Holm och föraren Tom Trana som 1961 åkte till Gelleråsen utanför Karlskoga för att vara kurvvakter vid den skarpa Tröskurvan. Tävlingen var den första Formula 1-tävlingen i Sverige med närmare 40 000 åskådare. Stirling Moss vann, han körde en Lotus 18 som hade motorn bak. Han tog den snäva kurvan i mycket hög fart vilket förvånade Pelle Holm.



Per och Per-Mikael Holm framför Automec-bilen.

Efter att ha sett Stirling Moss framfart började Pelle fundera på att bygga en bakhjulsdriven bil på fritiden. Det fanns många utbytta delar från Mini Cooper S, vilka var framhjulsdrivna, som hade bytts ut av säkerhetsskäl efter tävlingarna. Pelle använde dessa till sin bil. Den stora skillnaden mellan Pelles bilbygge och Hundkojorna var att nu var motorn placerad bakom föraren. Pelle tog två Cooper S-framvagnar och byggde en rörram runt dessa, bakpartiet hämtades från en Mini Ogle SX 100. Karossen kläddes därefter delvis med glasfiberplast. Pelle fick hjälp av den kända glasfiberbyggaren Sven Carrhagen och BMC:s mekaniker Kjell ”Kjelle” Andersson med bygget av bilen. Efter att BMC:s tävlingsavdelning lades ner 1967 startade Pelle och ”Kjelle” en bilverkstad med namnet Automec i Bredäng som även fick ge namn till bilen.

– Automec är en behändig liten bil med förbluffande fina egenskaper. Ett lyckat hembygge med motor och växellåda från en BMC Cooper. Motorn och växellådan sitter bakom föraren, skriver Gunnar Elmgren i sin bok ”Fakta om Sportbilar 1969”.



Tändstiftskontroll innan start.



God runtom-sikt.

1968 såldes bilen, och 2013 köpte Pelle Holm och sonen Per-Mikael Holm tillbaka den och genomförde en totalrenovering. Till Velodromloppet i Karlskoga 2021 hade Pelle och Mikael med sig bilen för att få den besiktad för att köra racing i GT/GTS/GTP-65-klassen.

Per-Mikael Holm, som är pilot på en på en Learjet 35, hade testat bilen på Norrtäljes flygplats inför första tävlingen på Mantorp Park i september 2021. Per-Mikael hade då skadat foten, så hans kompis Dan Lindblom, som kör en Formel Ford 1600cc, fick ta över och köra bilen på Mantorp. När det var dags att köra kvaltiden så gick inte motorn så bra. Pelle tog isär förgasaren, det visade sig att det var avlagringar från bensin i tanken. ”Så det var att åka hem efter den tråkiga upptäckten”, konstaterade Pelle Holm.

– På Velodromloppet 2022 i Karlskoga gick det bra, om man bortser från motorhaveriet på sista varvet i sista racet på söndagen. Det var spännande, och en del nervositet inför första racet på lördagen. Det var första gången jag körde bilen på en tävlingsbana och upplevde då att bilen var lite understyrd i första träningsheatet. Vi ändrade hjulinställningar till nästa heat och då gick det bättre. Tyvärr tog motorrenoveringen för lång tid för att få bilen klar till fler tävlingar 2022. Jag har för avsikt att köra många RHK-tävlingar 2023, säger Per-Mikael Holm.

Per-Mikael tävlade mot bilar som Lotus Elan, MGB, Porsche 911, Austin-Healey 3000, Austin-Healey Sprite, MG Midget. Dessutom bilar som har motorer med V8 på 6 liter och ca 500 hk, ner till 1000 cc på knappt 100 hk, i den mycket populära GT/GTS/GTP-65-klassen i Racinghistoriska Klubben (RHK).



Hårt uppvaktad av en Ford Mustang.

South Centre

Julavslut

Text: Max Jacobson Foto: Lars Wåhlin

Julavslut med ett 40-tal South Centre-entusiaster utanför Staffanstorp hos Mats Åbjörnssons Museum. Hans-Åke och Gunilla bakade MG-pepparkakor och Max och Titti bakade lussekatter (Max monterade russinen).

Tyvärr fick Annie Seel lämna återbud p.g.a. sjukdom i familjen, men lovar att återkomma en annan gång till oss!





South East Centre

South East avslutning 2022

Traditionsenligt avslutades årets aktiviteter på Ladugård 206 i Vadstena. Ett 40-tal medlemmar inklusive respektive hade hörsammat kallelsen, och ingen behövde gå hungrig eller besviken från den välsmakande julbuffén.

Programmet för 2023 presenterades av Gerry och Håkan. Gamla och nya aktiviteter samsas i en fin mix. Ett stort tack riktades till våra district leaders, som i högsta grad har varit delaktiga.

Besökarna fick även tillfälle att frossa i alla erbjudanden från delikatessdisken, och julklappstipsen fick den tveksamme att gå till verket.

Vi ser fram mot ett nytt MG-år med tillförsikt, för det var väl i år som du tänkte vara ute i tid med allt som ska fixas på bilen innan premiären, eller hur?

Ett stor tack till Gudrun och Lasse ”Kniven” för en välarrangerad avslutning, för övrigt den 10:e i ordningen. Vi ser också fram mot träffen i Engelska Parken i juli, även det för 10:e gången med Gudrun och Lasse vid ratten.

Vid pennan och foto:
Håkan Wass.



Det fanns mycket att välja på för den hungrige.



Julklappar kunde också inhandlas.

Tankar från West Coast Centre januari 2023

Äntligen har vi passerat den mörkaste dagen på året och vi går nu mot ljusare tider.

Det blev en Filmafton i november i UBCC:s regi där vår Morgan-vän Tobias Dock ställde upp med fin lokal där han jobbar. Det blev uppskattat av de 13 närvarande, och det hela blev inte sämre av att Ulf Edström berättade till sina diabilder från Bugatti-museet och MG-skrotar på 70-talet. Filmer på Youtube kan ju alla streama numera, men sådana här saker är definitivt unika.

Vi avslutade året med Hjulträffen med MG-pepparkakor, och även det var uppskattat av de som var där, se artikel.

Nu går vi mot ljusare tider och har en ny härlig MG-säsong att se fram emot. Höjdpunkten blir förstås SMGM på Stenungsbaden där det i år blir tredje gången gillt!

Varmt välkomna! Inbjudan finner du i början av detta nummer.

Det blir förstås även de vanliga, trevliga träffarna som vi är vana vid, och samarbetet med UBCC fortsätter som det brukar. Tomas Andersson tar oss med på en utflykt i Småland runt sjön Vidöstern i augusti, och Peter Kaspersson tar oss med på en Ångbåtstur i Alingsås i början av september, så det blir några nyheter också.



Filmafton.

Närmast på tur står årsmötet i Stockholm 11:e Mars.

Dags att börja putsa på bilen, så ses vi snart ute på vägarna igen!

/Hansi Borgström

Hjulträffen 2022

Då fick vi äntligen till en Hjulträff efter ett antal år av pandemi och utan lämplig lokal. Tack vare tisdagskörningar med UBCC hittade jag ett bra ställe att vara på och som gärna tog emot oss, Lerbergs Gårdscafé.

Det hela började i vanlig stil med att baka MG-pepparkakor hemma i köket i Onsala där hela familjen hjälps åt. Ingen jul utan att baka pepparkakor. Och ja, vi gör hjärtan också.

Vi blev 13 personer, vilket var helt OK. Fördelen när man inte är så många är att man hinner prata med alla och det blir en trevlig sammanhållning.

Vi startade med varm glögg och MG-pepparkakor på altanen utanför, men efter en stund var det skönt att gå in i värmen där man dukat upp ett långbord med härlig Julfika.

Enligt traditionen brukar vi dela ut priset ”The Enthusiast of the year”, vilket också har haltat de senaste åren, men tyvärr var årets pristagare sjuk och kunde därför inte komma. Pristagare 2022 blev i alla fall Peter Kaspersson som tog tag i Höstutflykten och som året innan åkte ner till sin son i Schweiz i sin MGB med kompressor. Det var väl en värdig pristagare!

Stämningen var på topp då vi fick bryta p g a att man skulle stänga.

Grattis Peter!

Du får hämta priset vid senare tillfälle.

/Hansi Borgström







Dalecarlia Centre



Det har varit en dröm i många år för mig att få äga en MG, och att åka med en MGB cabriolet är fantastiskt trevligt. Jag hade funderat i många år på att skaffa en riktig sportbil, och MGB är verkligen precis vad jag förväntat mig. Det gav mig 'blodad tand', så nu har jag även köpt mig en MGB GT vilket ger möjlighet att åka fler dagar per år då det är lite svalare i vårt distrikt än södra Sverige.

Utöver bilåkandet har jag fått flera nya vänner, som t ex Sven Erik Blomgren i Älvdalen (medlemsnummer 6 i klubben) och Peter Östlund i Mora.

Jag kommer att lämna mitt uppdrag som representant för Dalecarlia Centre, och jag hoppas att någon annan har möjlighet att ta över som representant för oss i denna del av Sverige. Jag kommer självklart fortsatt att vara medlem i klubben, bl a för att kunna läsa Bulletinen och få tips om fina evenemang. Jag vill gärna uppmana medlemmar i Dalercarlia att göra spontanträffar och kanske även delta i event i andra Centre.

Jag vill tacka styrelsen för det fina mottagande jag fått samt även övriga Centrerepresentanter. Som avslutning vill jag visa att man kan åka MG även på vintern. Peter Östlund med familj levererade riktiga fina julhälsningar. Med varma kläder och lite värmande tillbehör så går det att åka även när det är riktigt kallt.

Med varma MG-hälsningar från ett vintrigt Mora, och när vintern är över så kanske vi ses på vägarna.

Med vänlig hälsning

/Mats Rylander

Middle West Centre

Decemberträffen på Café Skogen samlade på nytt tjugotalet medlemmar som fick njuta av räkmackor och åttkantiga pepparkakor, denna symbol med det bästa av det engelska och det bästa av det svenska. Vi fick höra Janne Andersson berätta om hur det blev som det blev, det vill säga om hur engelsk lagstiftning ledde till de olika varianter av motorsport som – inte minst – MG excellerat i. En frågesport med MG-relaterade spörsmål skapade en del huvudbry, men prisbordet räckte nästan till ett pris till varje deltagare. Januariträffen ägnades åt diverse tekniska problem (hur man hittar nipplar av rätt typ och dimension) och till planering av årets aktiviteter. Resultatet av det sistnämnda tankearbetet finns i träffkalendern i denna Bulletin och här nedan. Information kommer per mejl till dig som är med på centrets mejllista.

Februariträffen den 16 februari har kanske redan passerat när du läser denna Bulletin. Olle Forslund har i så fall redan berättat och visat film från Brooklands och förevisat ett stycke betong som han ärligen knyckt (brottet preskriberat) från bankingen. Rikta sedan in dig på marsprogrammet som inleds med en resa till Oldtimers Garage i Karlstad där Olle Forslund med kompisar renoverar entusiastfordon, just nu bland annat Jaguar XK 120, 140 och 150, Mercedes 190SL samt många andra fina bilar. Vi samåker dit; mer detaljer per mejl. Mars- och aprilträff som vanligt på Café Skogen.

Bil- och Teknikmuséet i Köping firar två jubiléer den 6/5, först och främst MG:s hundraårsjubileum med utställda bilar genom MGCC:s försorg, dels muséets eget tjugofemårsjubileum. Vi räknar med att många i Middle West vill ta sig dit med sina bilar, och förhoppningsvis träffar vi många medlemmar från andra mellansvenska centre där.

Vinöträffen ligger i år den 30/5. Alltid lika uppskattat att ta färjan till denna pärla i Hjälmaren, och vi hoppas på lika fint väder som vi haft de flesta åren. Peter och Carin vet hur man gör det trevligt för oss.

Vi hoppas att Nerikes Fordonshistorikers traditionella kortége genom Örebro genomförs i år också, och i så fall medverkar MWC som vi brukar. Bergslagsrundan körs i augusti, men vi får återkomma till datum i senare Bulletiner och per mejl. Vi kommer nog att lägga till en eller två träffar/utflykter efterhand, kanske också ett besiktningstillfälle för dem som behöver ombesiktiga för MHRF-försäkringen. Den 21 september återupptar vi se´n träffarna på Café Skogen. Skriv in datumen i din almanacka nu!

/Lennart Nordström

Middle North Centre

Let´s look ahead...

...och se fram emot ett bra jubileumsår

I år fyller MG som bilmärke 100 år! Detta måste naturligtvis firas, och i samarbete med Bil- och Teknikmuseet i Köping kommer det att anordnas en specialutställning med MG-bilar, från de tidigaste modellerna till de senare (de kinesiska elbilarna dock undantagna). Utställningen öppnar den 6 maj och vi kommer att förlägga årets Vårutflykt dit. Närmare information kommer på hemsidan samt via maillistan.

Vi har nu kommit i gång med våra populära pubträffar efter uppehållet runt Jul och Nyår. Den första träffen var den 26 januari, och nästa gång träffas vi den 23 februari och därefter den 23 mars och den 20 april.

Vi planerar som vanligt också för en Upplandsrunda i sommar och för en Höstutflykt i höst, närmare information kommer längre fram.

Onsdagsträffarna på the Nut House i Upplands Väsby och torsdagsträffarna på Nifsta gård är mycket populära, och båda öppnar för säsongen i början av maj.

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

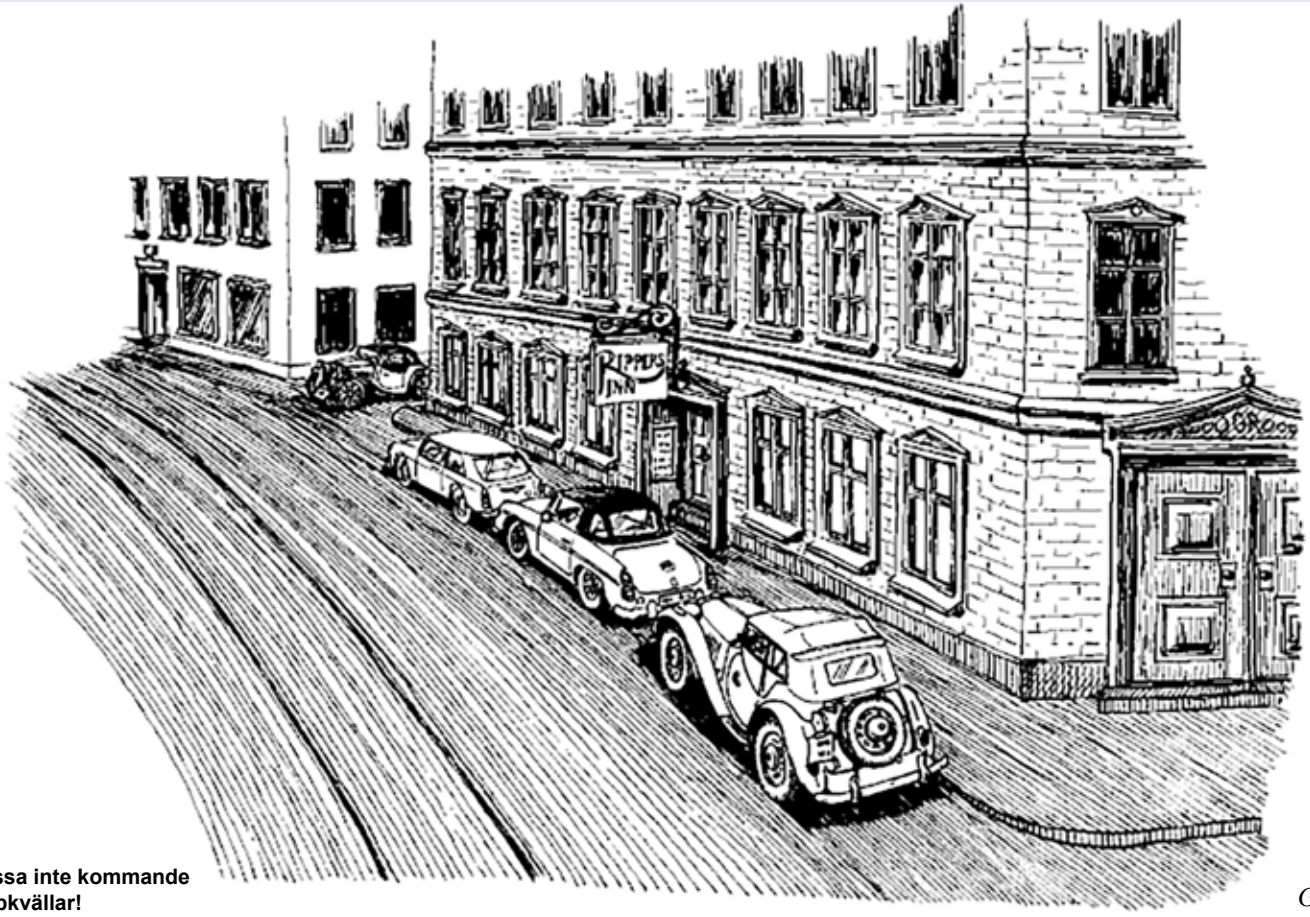
Jag rekommenderar även att du besöker hemsidan då och då. Där uppdateras evenemangslistan efterhand.

Väl mött på årets träffar!

/Christer Farneman



Säsongens första pubkväll på Bishops Arms den 26 jan. Foto: T Lyngborn



Missa inte kommande pubkvällar!

GR

Inbjudan till träffar

PÅ GÅNG

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



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

Våra egna evenemang:

28/2 UBCC filmkväll
Hos Lucys i Lödde kl 18.00
Kontakt: Max Jacobson:, 0708 938 401

11/3 Årsmöte i Märsta
Se inbjudan med denna Bulletin!

15/4 UBCC besök hos Åbjörnsson utanför Esarp
Kl 14.00
Kontakt:
Max Jacobson:, 0708 938 401

Maj Vårupptakt med bromstest
Mer info kommer

20/5 Österlen blommar
Kontakt: Tommy Hadrys, 0769-473 360

26-28/5 T-typ-tur i Sverige
Endast för MG-modeller innan 1956. Se sid 57!
Arrangör: south-centre@mgcc.se

11/6 Sofiero Classic, Helsingborg

16-18/6 SMGM 2023 Stenungsund
Inbjudan i denna Bulletin.

30/6-2/7 Svenskt Sportvagnsmeeting
med sportvagnsrally på Ring Knutstorp

? Norrvikens trädgårdar
Mer info kommer

? Utflykt
Tur runt Fjälkinge/Kristianstad

15/7 Thulinträffen, Landskrona

? Hovdalaturen
Start i Lunterum mellan Ängelholm och Skälderviken. Mer info kommer

6/8 Norra Vram memorial 90-års jubileum
Kontakt:
Ole Björklund, 0703-342 687
Olof Sunesson, 0734-254 246

2-6/8 MG Car Club European Event of the Year 2023, Fyn Danmark
south-centre@mgcc.se

12/8 Autoseum Oldtimer, Simirishamn
Autoseum i samarbete med KAK en regularity-tävling med förkrigsbilar

? Utflykt till uniformsmuséet
Mer info kommer

? Norra trädgårdsrundan
Mer info kommer

26/8 Svedala Motordag
Mer info kommer

25/11 Julavslut
Mer info kommer

2/12 Julavslut
Mer info kommer

Återkommande träffar under maj-sept:

Bil Café Tydingesjöns camping
www.tydingesjon.se

Borgeby Slott, tisdagar
www.borgebyslott.se

Hamnträff, Rydebäck
Se deras hemsida

MHK sommarträffar Johannamuséet och Smygehuk
www.mhkskane.se

Norra Skånes Fordonsveteraner.
www.norraskanesfordonsveteraner.se

Tykarpsgrottan onsdagar kl 17.00
https://tykarpsgrottan.net

Vikens hamnträff
Se deras hemsida

Veteranfordonsträff Vejbystrand
Tykarpsgrottan onsdagar kl 17.00
https://tykarpsgrottan.net

Värt att besöka där vi troligen finns på plats:

? Kastellet, Köpenhamn

10/6 Söderåsrallyt
Se deras hemsida:
www.söderåsrallyt.se

11/6 Gavnø Slott, Själland Danmark
www.gavnoe.dk

1/7 Nostalgia, Ronneby Brunn
www.nostalgiafestival.se

? Sportbilsklassiker träff
Vittseröds gård Stockamöllan kl 10-16
www.sportbilsklassiker.se



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

28/1 Teknikträff, Motala
Har du prylar att sälja? Intäkten skänkes till ”Smile”.
Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

18/3 Vårträff, Linköping
Ansvarig: Tommy Petri

15/4 Bengtssons Garage, Vadstena
Ansvariga: Hans Bengtsson & Lars ”Kniven” Nilsson.

29/4 Avgas- och bromstest, Motala
Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

18/5 Botanicus, Järstad
Ansvarig: Per de Faire

20/5 Bråvikentur, Norrköping
Ansvarig: Tomas Jaksch

27/5 Magna 90 år, Motala
Trädgårdsfika hos Ordells
Ansvarig: Sven Ordell

3/6 Kyrktur
Ansvarig: Lars Woss

15/6 Västanvik, Västanvik
Ansvariga: Inger & Göran Fahlgren

16-18/6 SMGM, Stenungsbaden

20/6 Fallsbergs gård, Skänninge
Ansvarig: Per de Faire

1/7 Röttle by, Gränna
Ansvarig: Ingvar Lif

9/7 Högsommarträff, Medevi
Grötlunk och brunnsmusik
Ansvarig: Per de Farie

12/7 Engelska parken 10 år, Vadstena
MG 100 år
Ansvarig: Lars ”Kniven” Nilsson

16/7 Högsommarträff, Medevi
Grötlunk och brunnsmusik
Ansvarig: Per de Farie

23/7 Högsommarträff, Medevi
Grötlunk och brunnsmusik
Ansvarig: Per de Farie

30/7 Högsommarträff, Medevi
Grötlunk och brunnsmusik
Ansvarig: Per de Farie

5/8 British Motor Meet, Hjo
Ansvarig: Tommy Petri

5/8 Visingsö flygträff, Visingsö
Ansvarig: Ingvar Lif

12/8 Damernas tur
Ansvariga: Kerstin & Gerry Gardelin

27/8 Ljusfallshammars lantbruks-muséum
Ansvarig: Åke Liljedahl

9/9 Slottstur, Östergötland
Ansvarig: Marianne & Per de Faire

7/10 HRG, ett ovanligt bilmärke, Motala
Ansvarig: Sven Ordell

18/11 Teknikträff, Motala
Missöden som vi upplevt
Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

9/12 Lucia, Vadstena
Ansvarig: Lars ”Kniven” Nilsson



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

Evenemangslistan år pågående men ej slutgiltigt fastställd. För våren hade vi tänkt oss följande:

28/5 Kinekullerundan, Kinekulle

Ett större evenemang kommer att anordnas i samband med att MG fyller 100 år, datum ej klart.

Bjertorps slott står åter på programmet. Datum ej klart.



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

13/5 Kosta bilträff, Kosta
Ansvarig:
Åke Ståhl, 0730-451 466

6/6 ***Motorhistoriska dagen Lojsta slott, Gotland***
Ansvarig:
Mattias Schönbeck, 076-830 65 71

10/6 Döderhultsracet, Oskarshamn
Ansvariga:
Lisa & Lars Nilsson, 070-576 40 44

12/8 Touring på Öland, Färjestaden
Ansvarig:
Ingemar Gustafsson, 073-440 61 91



MIDDLE WEST CENTRE

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

Detaljerad information om både nedanstående och tillkommande aktiviteter får du som är med i centrets maillista. Du som tillhör ett annat centre är välkommen att anmäla dig.

16/2 MG-träff på Café Skogen
Tema Brooklands. Sörbyvägen 15 i Örebro 18.30-

7/3 Besök på Oldtimers Garage Karlstad

16/3 MG-träff på Café Skogen
Sörbyvägen 15 i Örebro. 18.30

20/4 MG-träff på Café Skogen
Sörbyvägen 15 i Örebro. 18.30

6/5 Bil- och Teknikmuséet, Köping
Utflykt till Bil- och Teknikmuseet i Köping för att fira MG-märkets 100-årsjubileum och muséets 25-årsjubileum.

30/5 Vinö-träffen

6/6 Motorhistoriska dagen
Kortege genom Örebro (preliminärt)

Aug Bergslagsrundan
Med 100-årsfirande av MG-märket

21/9 MG-träff på Café Skogen
Sörbyvägen 15 i Örebro

19/10 MG-träff på Café Skogen
Sörbyvägen 15 i Örebro

16/11 MG-träff på Café Skogen
Sörbyvägen 15 i Örebro

14/12 MG-träff på Café Skogen
Sörbyvägen 15 i Örebro



WEST COAST CENTRE

Hansi Borgström, tel 0705-485 203

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

7/5 Vårfika, Gottskär
Utflykt
Ansvarig:
Hansi Borgström, 0705-485 203

21/5 Tjolöholm Classic Car, Kungsbacka
Bilutställning
Ansvarig:
Hansi Borgström, 0705-485 203

21-27/5 British Car Week, UBCC
Engelska bilveckan
Ansvarig:
Hansi Borgström, 0705-485 203

4/6 ***Norsk-Svensk MG-träff Bohuslän***
Gränsträff
Ansvarig:
Bengt-Åke Björk, 0705-705 411

?/6 ***British Motor Meet, Alingsås***
Ansvarig:
Pär Fröjmark, 0703,494 427

16-18/6 SMGM, Stenungsund
Ansvarig:
Hansi Borgström, 0705-485 203

29/7 Halmstad Sports Car Event
Bilutställning
Ansvarig:
Johan Leisner, 0732-471 365

20/8 Sjön Vidöstern runt, Ljungby
Utflykt
Ansvarig:
TomasAndersson, 0736-121 595

3/9 Höstutflykt med ångbåtstur, Göteborg
Utflykt
Ansvarig:
Peter Kaspersson, 0707-686 087

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

Dec Hjulträff, Göteborg
Fika och samkväm
Ansvarig:
Hansi Borgström, 0705-485 203

Tidningen Klassiker ordnar frukostmöten på Götaplatsen i Göteborg följande datum 2023 mellan klockan 06.00 - 08.00. Välkomna!

6 maj
3 juni
8 juli
19 aug
23 sept

Klassiker





MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713

6/5 Vårutflykt
Vi firar att MG fyller 100 år som bilmärke! Bil- och Teknikmuseet i Köping uppmärksammar detta med en specialutställning med MG-bilar och vi ska naturligtvis vara där när den öppnar!
Vi kommer att arrangera en gemensam körning till Köping den 6 maj – närmare information kommer!
Se sidan 11 i dennna tidning!

Komplett evenemangslista för året kommer i nästa Bulletin.

PUBTRÄFFAR

Vi träffas som vanligt på puben The Bishops Arms på S:t Eriksgatan 115 i Stockholm omkring klockan 18.30! Kom och umgås med klubbkamrater och prata MG över en bit god mat och en öl!
Aktuella datum för våren:
23 februari
23 mars
20 april



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

29/4 Historiska turen
Förra årets besök hos Sorunda hembygdsförening gav mersmak, redan då lovades en uppföljning. I år kör vi en runda i Sorunda socken och besöker ett antal historiska platser under ledning av samma guide som sist, Maria Landin. Vi gör ett uppehåll på vägen så ta med fikakorgen samt något att sitta på. Målet blir vid hembygdsföreningen där en ytterligare fika kan avnjutas. En toppentur utlovas.
Start: klockan 10.30 vid Sorunda kyrka.
Kostnad: 50 kr/ekipage.
Ansvariga:
Tommy Lyngborn, 0708-700 454
Bengt Sedell, 0706-402 711

6/5 Vårtur till Bilmuséet i Köping
Vi åker till Köping och inviger bilmuséets specialutställning ”MG 100 år”. Se annons i denna Bulletin sidan 11. Samling vid centrerepresentant Johan Larssons garage i Strängnäs, Edslund 100, (postnr 645 35) klockan 10.30 för en fika och gemensam avfärd vid 11-tiden. Medtag korg med fika/lunch att förtäras i Köping.
Ansvarig:
Johan Larson, 070-512 38 02***18-19/5 MG Spring Meet***
Förra årets Spring Meet blev väldigt lyckat. Vi upprepar succén i år med en tur i vårfagra Sörmland med övernattning på lämpligt ställe under turen. Närmare info kommer i nästa Bulletin och innan dess finns info på hemsidan och via maillistan.
Ansvarig:
Johan Larson, 070-512 38 02

3/6 Ångans Dag, Mariefred
Datumet är än så länge preliminärt, kolla på hemsidan och i mailkorgen!

4/6 Prins Bertil Memorial, Djurgården
Datumet är än så länge preliminärt, kolla på hemsidan och i mailkorgen!

19/8 British Sports Car Meeting
Traditionsenligt möte, denna gång söder om Stockholm. Mer info i kommande Bulletiner.

27/8 Eskilstuna Veterandag, Ekeby flygfält
Datumet är än så länge preliminärt, kolla på hemsidan och i mailkorgen!

Vänligen kontrollera att du har uppgivit rätt e-postadress till Johan. Många mail kommer i retur och det medför en del merarbete att få mailen till rätt adress.

Veckoträffar under sommaren
Måndagar AHK:s träffar vid Årstaviken. Infart från gamla Skanstullsbron förbi badmintonstadion.
Onsdagar Hamnträffar i Nyköping. Nyköpings Motorhistoriska Sällskap.



Foto: Tommy Lyngborn

En ängels tålamod eller En M.G-fantasts tålamod

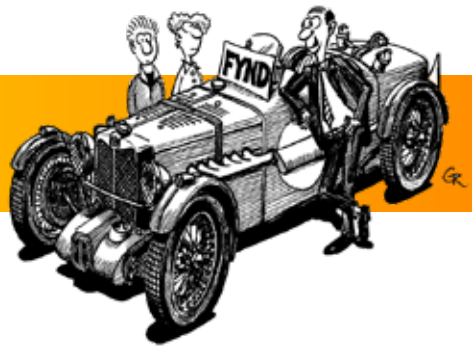
Jag har en god vän, som åkte M.G. TF på den tiden man kunde köpa sig en ny sådan.
För många år sedan började han höra sig för om han inte kunde få tag på en igen.
Många minnen från den tid han var nygift skulle väckas till liv.
Nåväl, det här dramat, som jag var med om upplösningen på, började för ganska precis tolv år sedan med ett tips om en TF lågmilare som skulle finnas i Västeråstrakten.
Otaliga telefonsamtal och försök att passa ihop en tid när bilen kunde beses lyckades äntligen.
Det hade varit skidsemestrar, badsemestrar, sommarstuga, födslar, dödslar etc som hade stått i vägen.
Så äntligen dagen D, före valborgsmässoafton i år, då skulle det bli av. Var det verkligen möjligt?
Min gode vän ringde och frågade om jag ville åka med som moraliskt stöd i denna stora stund.
Självklart, sade jag, och mötte upp i Enköping klockan 1/2 7 på morgonen.
Varför skall alltid sådana här expeditioner inträffa på tidiga mornar eller mitt i natten eller när det är snöstorm med drivis? Jag har slutat att bry mig.
Jag parkerade bilen på en mack och vi fortsatte resan i min väns franska milslukare.
På avtalad tid och plats mötte vi upp. Och äntligen, efter tolv år, står de öga mot öga med varandra. Färden går vidare, men inte som vi hade väntat mot Västerås med omgivningar, som tipset förtalde, utan till skogarna mellan Arboga och Örebro, närmare bestämt till ett gammalt nedlagt jordbruk med ladugård och lada.
Spänningen var på höjdpunkten. Jag blev pinknödig. Konversationen under resan dit hade bestått i artigt tal om allt och isynnerhet inte om TF.
Stunden är inne. Var är bilen? Bonden pekade inte mot det som jag trodde kunde ha varit garaget utan mot något som liknade en vedbod.
Dörren öppnades och där!!! Nej. Kylskåp, kartonger och brädor. Rent ut sagt en massa skit.
Men i hörnet något under en pressening. Vi skalade av första skiktet och ruinerade bostaden för en mus. Därefter den andra presseningen och äntligen kunde vi beskåda underverket. En röd M.G. TF med ekerhjul med 3700 mil på mätaren, väl infettad för sin Törnrosasömn.
Det blev mycket tittande och diskuterande om och var och när och hur. Och vad grävlingen skulle säga när han förlorade sin bostad. Ja, det var en härlig syn, man kände sig nästan som grannen när han vann 10.000 kr på obligationen.
Tack och adjö. Tillbaka mot Västerås och som på ditresan inte ett ord om TF. Jag höll på att spricka av spänning. När skall de komma till skott? Väl framme vid utgångspunkten var för mitt vidkommande spänningen olidlig. Jag gick ut ur bilen och lämnade min vän åt sitt öde och en eventuell uppgörelse om pris och annat.
65 sekunder senare var affären klar och vi kunde styra mot hemmet!
Jag konstaterade under resan mot Enköping att det var första gången under 30 år som jag varit med och fyndat bilar utan något djävulskap.
Väl framme i Enköping, där jag hade min bil parkerad, hade jag för första gången i mitt liv glömt att stänga av lyset på min bil. Saatan!
Efter att ha lyckats få tag i startkablar kunde jag vända kylaren mot Enhörna med okrattade och orensade rabatter som väntade på mig.
Ännu en upptäcktsresa fullbordad, och jag antar att min gode vän redan hade kommit hem och slagit upp champagnen och satt sig i fåtöljen och börjat drömma om den tiden när man kunde köpa en ny M.G. TF.

Åke A.

Klipp från MG Bulletinen 4/1984



MG MARKET



Köpes:
Tre-lagrad vevaxel till MGB.
Lars Nilsson, Oskarshamn
Tel: 070-576 40 44



Har DU...

...möjligen en fin MGB tourer eller MGF/*TF* som du skulle tänka dig att låna ut till utställningen på bilmuséet i Köping där vi firar MG 100 år? Se sidan 11 i denna Bulletin! Klubben skall visa åtta stycken MG-bilar där. Vi har hittills klart med sex stycken men vi saknar ett ex av ovan nämnda modeller. Bilarna skall vara muséet tillhanda cirka en vecka före utställningens invigning den 6 maj och fram till och med oktober månad. Transport inom rimligt avstånd kan ordnas. Möjlighet finns, om man så vill, att ha bilen kvar över vintern också.
Det går att ta ut bilen över en helg eller vecka för att delta i något evenemang.
Om du har möjlighet att ställa upp på detta eller har frågor kontaktar du Tommy Lyngborn (0708-700 454) eller Christer Farneman, (0705-938 713) som är de som håller ihop det hela.
Vi hoppas på positiva svar på detta!

Välkomna på T-Typ-Tur i södra Sverige 26 – 28 maj



Falsterbo Kursgård
En mötesplats med havet som granne

Vi kommer att träffas fredag eftermiddag tillsammans med våra danska vänner, som är inbjudna till denna Skånetur som vi har planerat. Mer information kommer att sändas ut till dig som är T-bilsägare, alltså MG innan 1956. Priser för helgen kommer då med på utskicket. Verkar detta intressant? Du får gärna sända oss en förhandsanmälan, eller kontakta oss!
Max Jacobson max.jacobson@mgcc.se 0708 93 84 01
Hans-Åke Nilsson hans-ake.nilsson@mgcc.se 0705 86 84 81

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 2023
Huvudmedlem: 410 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
Vakant
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
Anette Årstedt
anette.arstedt@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR
Försäkringskommitté MHRF
Anders Bäcklund, kontaktperson
tel 073-986 66 95
anders.backlund@mgcc.se

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

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: Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB
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 2023, 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.


Pratts
Pratts
www.verktygsboden.se