



Bulletinen

MEMLESTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN **2 - 2020**



Innehåll nr 2-2020

Sid 3	Styrelsen har ordet, Hansi Borgström	Sid 22-23	By Airline to Vienna, Berndt Aulin
Sid 4-5	Min MG TF, Hansi Borgström & Anders Weide	Sid 24-27	Renoveringsstipendiat nr 2, Oscar Efverlund
Sid 6-7	Kokande motor, Per Lind	Sid 28-29	MG Vintage i Jalondalen, H Sigemark & L Hollström
Sid 8-9	En dålig men lärorik MG-affär, Dan Svensson	Sid 30-31	MG:s over there, Tommy Lyngborn
Sid 10-11	Med MG TF Vintage till Alhambra, Håkan Sigemark & Lotta Hollström	Sid 32-33	Mittbild
Sid 12	MG Q Type, den ultimata tävlingsbilen, G Assermark	Sid 34-35	M.G. K1 Magnette Special 2-seat Racing Rune Björck & Gunnar Ahlqvist
Sid 13	Doreen Evans, tuff racerförare på 30-talet, Gert Assermark	Sid 36-39	MGF 25 år, något om bakgrunden, Per de Faire
Sid 14-15	Rapport från Årsmötet	Sid 40	Annonser
Sid 16	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 41	Efterlysning & Klubbhistoria
Sid 17	Sportbilmodeller med brittiska förtecken, Gunnar Bernstrup	Sid 42-43	Bilar jag haft, Christer Almén
Sid 17	Svensson spanar – varselljus, Dan Svensson	Sid 44	Annonser
Sid 18-19	Scanning av färgkulör, Lennart Nordström	Sid 45	Notiser
Sid 20	Edwardsson och Roxlin kör historisk racing med MG 2020, Gert Assermark	Sid 46-49	Renovering av MGA, Lisa Spathon
Sid 21	Presentation av ny medlem, Nicklas Andersson	Sid 50-53	Rapporter från centren
		Sid 54-57	Inbjudan till träffar
		Sid 58-61	MG Market
		Sid 62-63	Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

6595	Johansson	Håkan	Vännäsby	MG TF -54, ESS 595
6596	Andersson	Nicklas	Malmö	MGB GT -66, EBZ 075
6597	Thornberg	Tina	Simrishamn	
6598	Håkansson	Lillemor	Kalmar	
6599	Söderblom	Håkan	Västerås	MG Midget -74, ODB 14X
6600	Kesthely	Martha	Lidingö	
4423	Portling	Bo	Motala	
6601	Gunnarsson	Elisabet	Killeberg	
6602	Chmiel	Yvette	Lövestad	
6603	Fogde	Peter	Ängelholm	MGA Twin Cam -59, NJL 944, MGB V8 -74, NNE 020
6604	Wandin	Patrik	Jönköping	
6605	Svensson	Inge	Kyrkhult	MGB Tourer -77, PAZ 846
6606	Sunnerfjord	Thomas	Mjölby	
6607	Söberg	Gudrun	Oxelösund	MGB Tourer -63, FGP 772
6608	Andersson	Jan	Lund	MGB-70 (under import)
6609	Karlsson	Rune	Nässjö	MGB Tourer -67, PCM 050 MGF -01, CLG 207, MG TF 135 -03, EJD 544 MG TF -02, SGR 619 MG TF -02, YDW 880
6610	Liljeqvist	Magnus	Örnsköldsvik	

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2020

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
3	16/5	v 23	Juni
4	11/7	v 32	Augusti
5	19/9	v 31	Oktober
6	14/11	v 49	December

Omslag: Hans Schmidts MG TF Midget 1954
Foto: Tommy Lyngborn



MG Car Club Sweden är ansluten till
**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**



341

131

Tryck: 

EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Hello MG-lovers!

Äntligen går vi mot ljusare tider, och snart är det dags att plocka fram våra älskade MG-bilar. Efter sportlovsveckorna märker man tydligt att det blivit ljusare.

Klubbens årsmöte gick av stapeln 7 mars på Malmö Arena. Det samlade 40 personer och mötet avlöpte enligt agendan. Vi som var där fick lunch och en guidad rundvandring runt arenan efter mötet, vilket var trevligt och intressant. Tack till Max & co i South Centre som ordnade detta.

I styrelsen fick vi en ny ledamot, Anette Årstedt från Varberg. Välkommen Anette! Håkan Wass valde att lämna sin plats, så vi tackar Håkan för hans tid i styrelsen. Vi fick även in en nygammal ledamot i form av Per de Faire. Välkommen tillbaka Per!

Ett stort tack till Gunnar Ahlqvist som är sammankallande för valberedningen. Det är inte lätt att få folk att jobba ideellt numera. Trots ett gediget arbete har vi inte lyckats att få tag i någon centre- representant till North, Dalecarlia och Middle South Centre. Är det någon som känner sig manad så hör gärna av er till styrelsen.

På årsmötet fick vi en presentation av Lisa Spathons projekt som fick renoveringsstipendiet förra året. Kul att se hur det går framåt, och mycket glädjande att hon fått så bra hjälp av medlemmarna i klubben. Till vår stora glädje fick vi dela ut ett nytt stipendium i år till Oscar Efverlund som tagit över sin morfars MG PA från 1935. Idén med stipendiet är att uppmuntra och entusiasmera unga medlemmar, och det har vi lyckats med. Detta känns bra för framtiden, och med Lisas och Oscars reportage i Bulletinen hoppas vi finna fler som vi kan hjälpa.

Vår mötesordförande, Olof Sunesson, berättade att han värvat två nya medlemmar. Det var hans dotter och hennes man som nu tagit över Olofs MGB GT. Ett mycket bra exempel på hur vi kan föra klubben vidare till en ny generation. Jag gick med i klubben 1993 och tillhör fortfarande de yngre, vilket känns en smula oroligt inför framtiden. Min fru och jag har tagit med vår dotter Alice på de flesta evenemangen och hoppas att hon vill vara med och köra när hon får körkort.

I styrelsen jobbar vi för att få fler medlemmar. Nu gör vi en offensiv med ett utskick till alla MG-ägare som inte är med i klubben. Christer Farneman har gjort ett beundransvärt arbete genom att med Transportstyrelsens hjälp ta fram adresser till dessa MG-ägare. Vår redaktör, Tommy Lyngborn, har också varit behjälplig med en ny värvningsbro-

schr. Ett varmt tack till er, och nu hoppas vi att detta arbete ska ge ett bra resultat. Vi gjorde en liknande insats för ett par år sedan vilket resulterade i ett stort antal nya medlemmar.

Intresset för SMGM på Stenungsbaden i West Coast Centre har varit stort, och i skrivande stund är det nästan fulltecknat. Kontakta mig för att höra om det eventuellt finns plats kvar till dig.

Annonssdelen, MG Market, är välfylld i detta nummer. Ta en titt där, kanske hittar du den bil som saknas i ditt garage där.

Avslutningsvis vill jag å styrelsens vägnar önska alla medlemmar en härlig MG-sommar med många mil bakom ratten i strålande solsken!

”Keep driving MG” som Janne Borgfeldt sa.

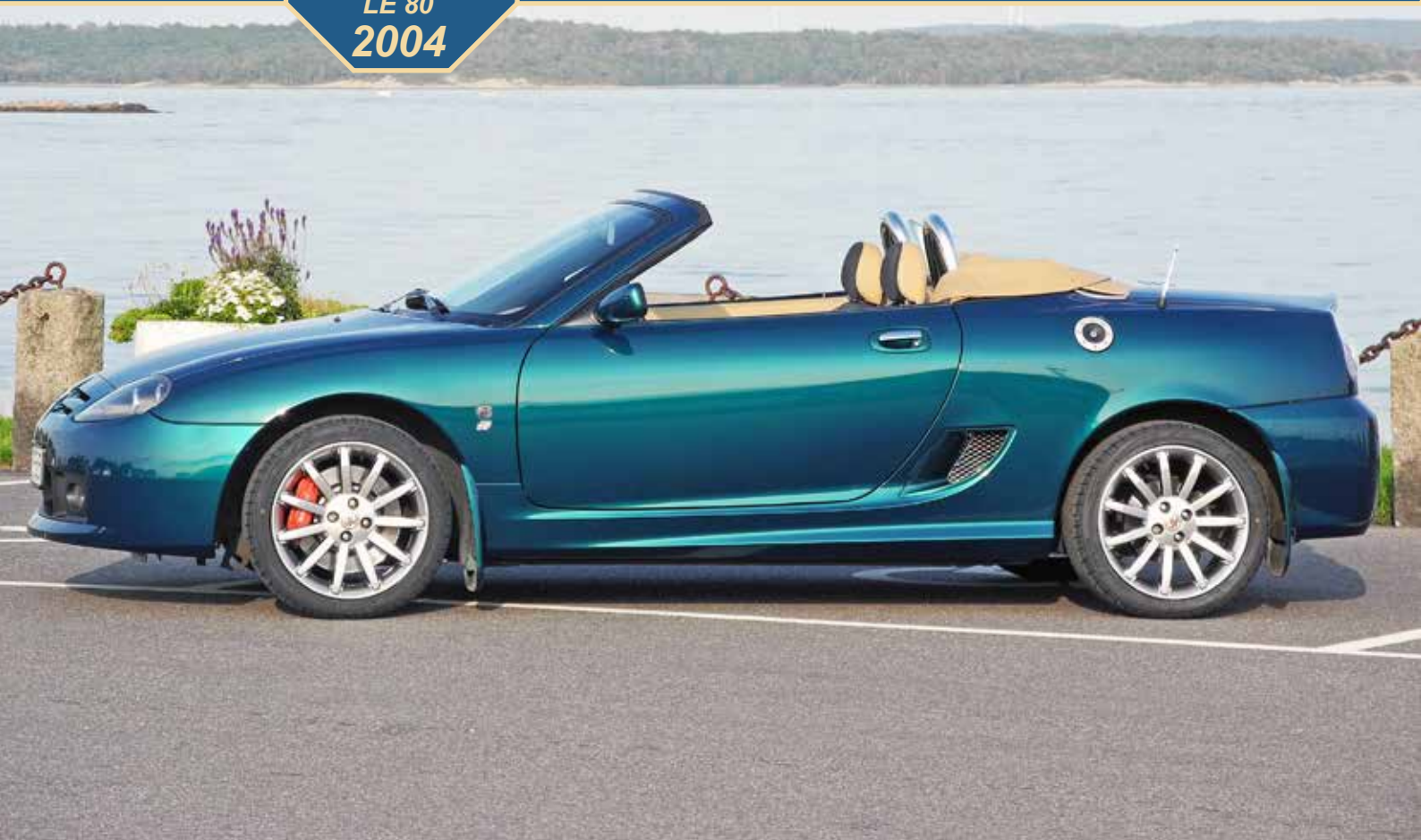
/Hansi Borgström



Min

MG TF 135 LE 80 2004

Text: Hansi Borgström & Anders Weide Foto: Inger Hultman Borgström



Vi träffade Anders Weide en solig eftermiddag i Gottskär för att fota hans fina MG TF LE 80 och höra honom berätta om sig själv och bilen.

Varför det blev en MG

Jag har alltid tyckt om engelska bilar i allmänhet och MG i synnerhet. MGB var länge min drömbil men inget jag hade råd med, utan den första bilen blev en begagnad folkvagn med soltak.

När jag på senare år kunde köpa mig en hobbybil blev det så småningom en Triumph TR6, en trevlig bil med härligt ljud. Den passade bra för småkörningar, men att ligga på landsväg mellan Ängelholm, som jag då bodde i, och sommarstället på Onsala var inte dess rätta element. Jag fick då upp ögonen för den moderna MG TF som var tilltalande med sin design och väghållning. Efter något års letande fann jag denna unika bil som aldrig såldes ny i Sverige. Förste ägaren hade köpt den ny i Tyskland och vårdat den ömt. Förutom några stenskott var den i perfekt skick. Nu har jag haft den i 10 år och mätaren har just slagit över till 6 000 mil.

Lite information kring min MG TF LE 80

Versionen togs fram till MG:s 80-årsjubileum 2004. Endast 1600 bilar tillverkades, och varje bil var individuellt numrerad på en plakett mellan ryggstöden. Min bil är nr 1366.



Jag har deltagit på fyra internationella träffar med bilen; 2009 i Holland, 2010 i Berlin, 2011 i Belgien och 2016 i Frankrike. Alla internationella träffar är berikande. Den lokala klubben har gjort upp ett program som gör att man kommer till platser som man inte finner i turistbyråernas program, utan här är det lokal kännedom som är signum.

MG Club Berlin ordnar vartannat år en internationell träff och där jag var med 2010. En av höjdpunkterna då var när 30 av Berlins MC-poliser ställde upp och eskorterade hela MG-karavanan på 75 bilar genom centrala Berlin. All övrig trafik stannade upp under en timme och vi hade fri lejd genom Berlin. Mer om detta finns att läsa i MG Bulletin nr 1-2011.

Funderar du på ett internationellt möte? Slå till, du lär inte bli besviken!

Anders har även en mycket fin MG RV8 Oxford Blue, men det är en annan historia. Då jag frågade om han har någon drömbil svarade han att han är mycket nöjd med sitt innehav. MGA:n är en mycket vacker bil men lite väl mycket vintage för att åka längre sträckor med. Det skulle dock vara kul med en MG TD från 1952, då det är året som Anders är född.



NEDAN LITE INFORMATION OM MG TF 80TH ANNIVERSARY; KRING FÄRGER, ANTAL TILLVERKADE, MOTORSTORLEKAR OCH VILKA MARKNADER DE SÄLDES TILL (KÄLLA: ADRIAN CLIFFORD)

Goodwood Green	France 40	France 40
566 cars:	Germany 62	Germany 21
Germany 149	GB 144	GB 118
GB 119	Greece 35	Greece 24
Greece 77	Ireland 2	Italy 103
Ireland 1	Italy 39	Japan 20
Italy 110	Japan 20	Netherlands 36
Japan 20	Netherlands 58	Norway 8
Portugal 68	NZ 10	Portugal 36
Russia 2	Portugal 36	Russia 4
Switzerland 20	Russia 5	Switzerland 4
Pearl Black	Switzerland 10	Det tillverkades 427 st 115 hk,
585 cars:	Starlight Silver	31 st 120 hk, 953 st 135 hk samt
Australia 30	449 cars:	189 st 160 hk.
Belgium 94	Belgium 35	

VAD VI VET IDAG FINNS DET 4 STYCKEN LE 80 I SVERIGE; 2 ST. GOODWOOD GREEN, 1 ST. STARLIGHT SILVER OCH 1 ST. PEARL BLACK

Kokande Motor

– så här kan det gå när man fyller på kallt vatten innan motorn svalnat

Vi vill visa hur det kan gå när man efter vinterförvaringen startar upp sin bil utan att ha gjort de nödvändiga förberedelserna. Det vi beskriver är ett verkligt fall i närtid.

Ägaren tar ut sin bil efter vinterförvaringen och upptäcker efter en stunds körning att motorn går varm och kokar. Ägaren stannar, letar upp vatten och fyller på men resultatet är detsamma, bilen kokar fortfarande. Ägaren tar bilen till verkstad som spolar ur kylare och kontrollerar att inget läckage förekommer varpå han fortsätter att köra, men återigen kokar motorn. I med mera kallt vatten och tillbaka till verkstaden.

I mitt fall, säger ägaren, var det ett liknande händelseförlopp. Vi öppnar sedan motorn och konstaterar flera sprickor i cylinderhuvudet. Sprickorna uppträder främst vid ventilsåten och cylinderhuvudet bedöms som förbrukat (bild 1 & 6). När jag, fortsätter ägaren, sökte efter ett ersättnings-cylinderhuvud tog jag kontakt med Jan-Erik Wikh som hade sitt gamla cylinderhuvud liggande. Eftersom det var tomt på innehåll användes ventiler och fjädrar mm från det befintliga. Avgasventilerna ersattes med nya då de gamla var för mycket slitna (bild 2). Det färdiga cylinderhuvudet monterades i bilen som därefter åter rullar (bild 3 & 4).

Frågan uppstår: varför hände detta? Hade det kunnat undvikas?

Efter lite överläggning beslutar vi oss för att dela det skadade cylinderhuvudet och om möjligt frilägga sprickan (bild 5). Vi kan konstatera att i detta fall hade det varit omöjligt att rädda det genom exempelvis svetsning, lagning med kallmetall eller liknande (bild 6).

Vi fräser också ur för att visa om det möjligen hade kunnat gå att lägga i ett nytt ventilsåte och på det viset rädda cylinderhuvudet (bild 7).

Vi fräser ur och frilägger en mittsektion så vi kan se vattenkanalerna (bild 8).

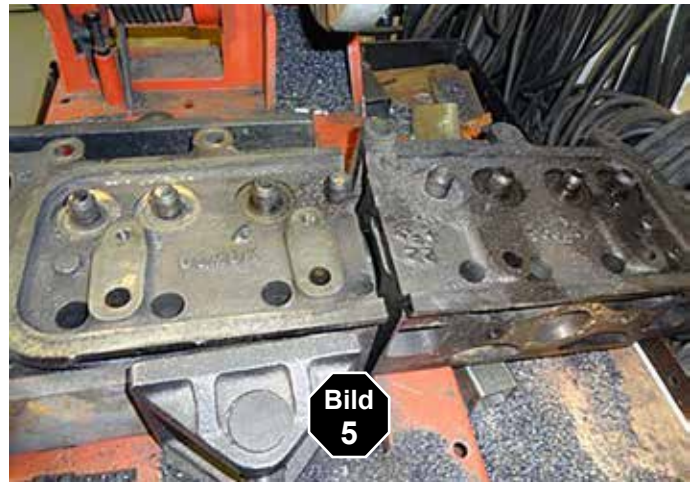
I sammanhanget konstaterar vi att det finns flagor i vattenkanalerna (bild 7), så vi bestämmer oss för att även såga av ett hörn av cylinderhuvudet och på så vis frilägga de bakre vattenkanalerna (bild 9),

Vi vill påtala hur viktigt det är att rengöra kylvattensystemet. När man spolar ur bör detta ske i motsatt riktning mot vad som är normalt för vattenflödet i motor och kylare. Det är viktigt att byta kylvätska med jämna mellanrum. Tänk på att även värmsystemet bör rensas.

Varför uppstår dessa problem och vad måste vi tänka på om motorn kokar och vi måste fylla på med vatten? Bilden visar hur en kylares cellsystem kan se ut efter ett vinteruppehåll efter några års användning (bild 10).

Våra bilar står helt stilla under flera månader och därmed samlas det slam som täpper till cellerna i kylaren mm. Oftast stannar slammet i kylsystemets ytterkanter, så det brukar endast vara de mittersta cellerna i kylaren som släpper igenom vattnet. Det är väldigt lätt att missbedöma vattenflödet när man spolar igenom en kylare, man ser att det rinner bra och tror att det är OK. Tänk sedan på vad som händer om man har för bråttom med det kalla vattnet; det går direkt genom kylaren och till den överhettade motorns cylinderhuvud som får en chock och spricker. Samma sak gäller om man råkar ha för låg vattennivå, läckage eller liknande så motorn kokar och man då snabbt häller i kallt vatten.





Det kan anses troligt att man kunnat undvika den ovan beskrivna skadan om noggrann genomspolning av kylaren och hela kylsystemet vidtagits i tid.

En dålig men lärorik MG-affär

Text & foto: Dan Svensson



Här har jag avlägsnat den skadade bakskärmen.

Då jag har varit ansvarig för en fordonutbildning på Viskastrandsgymnasiet i Borås, en specialutbildning som huvudsakligen jobbat med sport- och tävlingsbilar, så har jag tillgång till en modern och rikhaltig utrustning. Därmed har vi tillstånd att köpa och reparera krockoffer från försäkringsbolagen. Avdelningen går under namnet Port 13.

En dag stod där en MG TF från 2002 som krökts runt en stolpe och där främre

och bakre hjulupphängningar och nav var bortslitna. Då mitt åttkantiga hjärta brinner för dessa bilar måste jag bara ta hand om bilen. Säljaren lovade att alla skadade delar skulle anskaffas och ingå i affären. Bilen togs om hand, monterades upp i laser-riktbänken och skadade delar demonterades. När ersättningsdelarna kom var de till en MG F vars sida inte passade. Inte heller delar till fram- och bakvagn passade då bilarna inte har samma typ

av fjädring. I Borås fanns ett bilföretag som i många år haft en stor MG-skyld på väggen, undertill står det "Service och reparationer". Med en lista på behövliga delar, bl. a höger bakskärm, for jag dit. Det visade sig att det inte var möjligt att få tag på delar till bilen, kineserna hade stoppat tillgången. Jag fick ändå med mig ett antal sprängskisser som jag hade god hjälp av.

Jag vände mig då till Borås Bildemontering, en av Sveriges största bilskrotar. Ägaren Erland Persson, MGCC-medlem 1787, som har ett antal fina MGB och en MG TF från 2005, hjälpte mig via sitt datasystem och hittade en MG TF med skadad vänstersida hos Hedebergs Bildemontering i Västerås. Två dagar senare hade jag hämtat sidan, fram- och bakvagnsupphängningar med nav, hjul och en helt ny sufflett, 8 000 kronor fattigare. Färdig bil kostade mig 55 000 kronor, en dålig affär men lärorik. I samband med reparationen bytte jag kamrem, aggregatrem och vattenpump. Senare fick jag reda på att föregående ägare precis gjort det, korkat att inte kontakta tidigare ägare innan.

Till Er som inte har någon MG F eller TF ger jag rådet att passa på att skaffa en nu, priserna är oförsämrat låga på en bil som är bland det roligaste jag kört! En vuxen GOKART.



Utgångsmaterialet.



En ny (begagnad) bakskärm har nu monterats.



Höger sida grundad.

PS.

Bevisligen råder man inte över gener och arv. Även om miljön varit ett godartat garage så hjälper det inte alltid. MG TF:en gjordes ordning till Majas, ett av mina fem barn, 18-årsdag. Maja började redan som tvååring att vara med i garaget, och hon hade gott handlag med verktygen när hon hamrade på och servade sin Bobby-car. Under gymnasietiden var Maja behjälplig med tävlingsbilarna och var ofta med som mekaniker. Hon gick en specialutbildning på Mercedes i Tyskland, och idag jobbar vi tillsammans som gymnasielärare på Port 13. Nu får vi snart hjälpas åt att byta kamrem igen på TF:en. För Maja var TF:en rolig en sommar.

Jag gjorde till en av sönerna i ordning en MGB som senare togs över av min bror. Sonen for till San Francisco för att utveckla elbilen Tesla.

Småflickorna Maja och Emma åker i dag helst i sina USA-bilar, Pontiac -49 och Chevrolet från 70-talet. I dag åker samtliga barn elhybrider till vardags. Kan man hoppas på att några av mina åtta barnbarn får ett sundare intresse? De åker gärna MG med suffletten nere på sommaren.



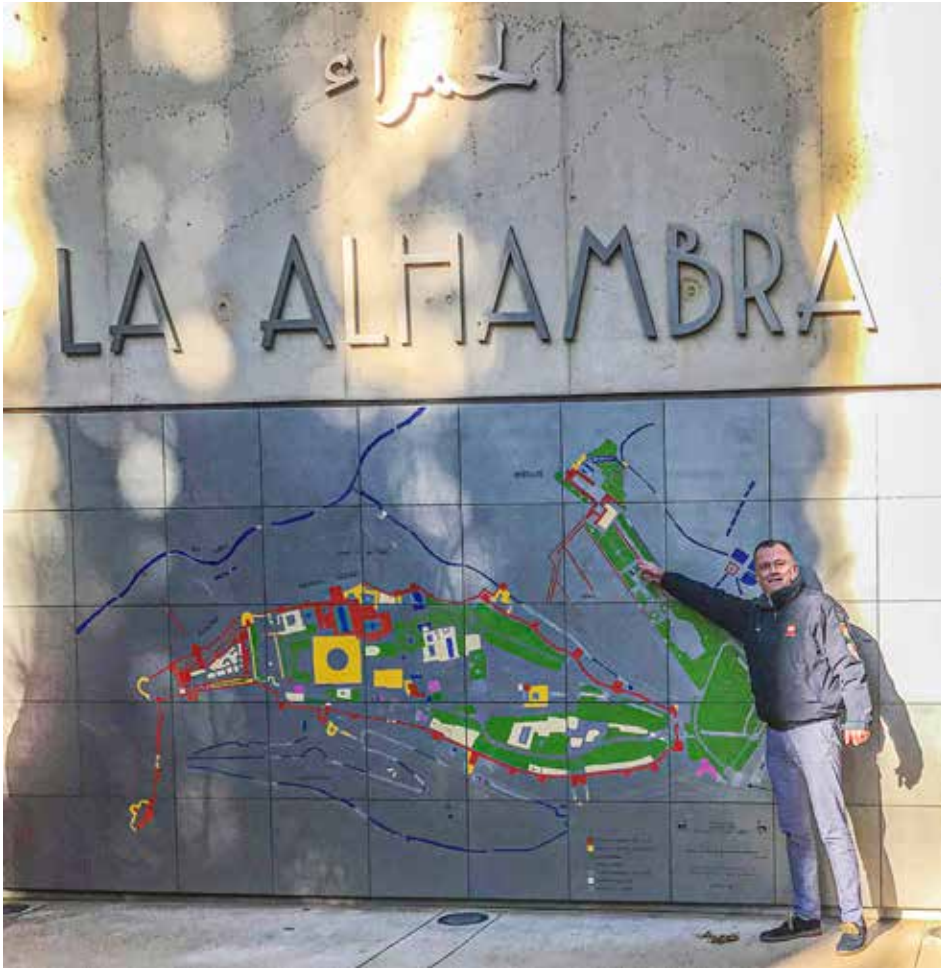
Två av mina döttrar har andra preferenser.



Det färdiga resultatet.

Med TF Vintage till Alhambra

Text & foto: Lotta Hollström & Håkan Sigemark



För ett år sedan fick Lotta kontakt med en f.d. kollega, Christian och hans fru Malin, som köpt ett B & B-ställe i den lilla byn Gualchos som ligger ca 5 mil norr om Nerja. När det närmade sig jul fick vi reda på att de hade ett rum ledigt över julhelgen, så vi bestämde oss för att ses eftersom vi skulle vara kvar i Spanien över alla helger.

Efter några gråa och blåsiga dagar som vi haft innan jul kom sommaren tillbaka och vi hade drygt 20 grader på dagarna, så med kepsen på och insmorda med solskyddsfaktor så bar det av med taket nere mot Costa Tropical och Gualchos. Vi gjorde det enkelt för oss och körde de 45 milen på bra motorvägar som i stort sett var tomma eftersom de är avgiftsbelagda. Många kallar dem för ”spökmotorvägar” just för att de är tomma.

Vi kom till den lilla fridfulla och vita byn Gualchos vid 17-tiden och fick en plats för den randiga vid det lilla torget där också Limonero bnb ligger. Christian satt på trappan och väntade på oss och det blev ett kärt återseende efter många år. Christian visade oss runt i det charmiga huset som skvallrade om att det var från 1871. Det finns fyra generösa gästrum

som alla har eget badrum. Fantastiskt vackra, och Christian och Malin har verkligen renoverat och inrett alla rummen mycket smakfullt. Vi hade en liten balkong med utsikt över husets mysiga bakgård med ett citronträd och mot kyrkan. Efter att vi installerat oss på vårt rum gick vi över den lilla trevliga innergården med citronträdet till deras privata hem där vi träffade Christians mamma och syster som också valt att fira julen i Gualchos.

Gualchos är en bergsby som ligger oerhört vackert med en fantastisk utsikt, ca 84 km sydöst om Granada, och som har ca 5000 invånare. Här finns en liten affär, ett par små restauranger, varav den ena låg i stort sett granne med Limonero, och inte så mycket mer. Torget är förstås samlingsplatsen i byn, och det är inte ovanligt att det står en vit häst här, bunden vid vattenkällan medan hästens ägare går in till sitt vattenhål.

På kvällen besökte vi grannbaren som var lite ödslig med kall belysning och en färgad julljusslinga i fönstret. Vi hade tur som kom den tiden vi gjorde, för efter en halvtimme var restaurangen helt fullsatt. Vi var lite osäkra på om vi kunde få mat eftersom det var söndag och alla som kom

beställde bara dryck, men visst gick det. Vi fick en enkel och väl tummad meny och frågade om vi kunde beställa en vegetarisk paella. Det var helt OK om vi orkade vänta i 30 minuter, men vi hade ingen panik eller stress så självklart var det OK. Sedan kom den mest fantastiska vegetariska paella som vi någonsin ätit in, det var ljuvligt gott! Några glas vin till det, och vi var väldigt nöjda och kunde konstatera att vi fick väldigt mycket mat och dryck för endast 26 euro!

Efter en mycket skön natt i absolut tystnad, trots öppen balkongdörr, trillade vi ner till en helt underbart god frukost och därefter bar det av till Alhambra som är ett stort borg- och palatsområde beläget på en höjd i den andalusiska staden Granada och är ett unikt bevarat exempel på västlig islamisk arkitektur. Alhambra uppfördes i huvudsak av den moriska Nasriddynastin från 1250-talet till 1300-talets slut. Vi hade bokat biljetter, vilket man måste göra, för guidad tur 12.30. Det går inte att boka vid entrén eftersom allting är fullbokat. Vi kom dit i god tid och kunde orientera oss lite. Vi förstod att området är väldigt stort och guidning är att rekommendera för att få så mycket information som möjligt. Vi blev ca 15 i gruppen och gick sedan i drygt 3 timmar med en väldigt bra guide som berättade både på engelska och spanska om området och hela bakgrunden. Oerhört intressant.

Efter Alhambra körde vi ner till Granada och gick omkring i de arabiska kvarteren, åt sen lunch och kunde konstatera att det var ett härligt folkliv. På vägen tillbaka till bilen lyckades Lotta hitta ett stort terrakottafat i kvarteret runt katedralen till det facila priset av 15 euro, så det var inte mycket att tveka om. Lotta har stor kärlek till krukor och fat, så det kändes helt rätt.

Vi återvände sedan till Castell del Ferro, som ligger nere vid havet ca 5 km nedanför Gualchos, för att studera kvällslivet och ta en promenad längs havet. Castell del Ferro är en liten stad som myllrar av folk på sommaren, och då är det framför allt spanjorer som semestrar här, men nu var det i princip heldött. Den enda baren som var öppen stängde precis när vi kom, så vi återvände till mysiga Limonero.

Under julaftonen passade vi på att åka till Nerja för att se hur denna omtalade stad ser ut och för att hälsa på hos våra kollegor. Det blev en skön tur längs havet och självklart med taket av i gassande solsken. Efter några timmar återvände vi till Christian och Malin och till ett nästan svenskt julbord som vi blivit inbjudna till.

Det blev en mycket trevlig julaftonskväll.

På juldagen packade vi bilen, och innan avfärd från Limonero bnb – som vi varmt rekommenderar – blev det en åktur i bergen för supertrevliga värdparet Malin och Christian. Vi åkte sedan tillbaka i princip samma väg med taket av och lunchade i hamnen i Cartagena innan vi ankom till Albir vid 17-tiden. 128 underbara mil öppetåka i den varma spanska solen blev det.

Nyfikna på Limonero bnb? Kika in på <http://www.limonerobnb.com/>.



Frukostrummet på Limonero bnb.



Utsikt från Limonero bnb mot havet.



Utsikt från Alhambra mot Granada.



Denna vattenledning har fungerat sedan 1200-talet.



Julafton klockan 14.06. Det blå Medelhavet i fonden och vår Vintage i förgrunden. Vad kan bli bättre?

MG Q Type – den ultimata tävlingsbilen!

Text: Gert Assermark

MG i Abingdon byggde 1934 mellan maj och september åtta Q Type som betraktades som den då ultimata tävlingsbilen. Tre bilar behöll MG för att tävla med och fem såldes för 550 - 650 pund. En av dessa äger MGCC-medlemmen Michael Byström i Stockholm.

Motorn kom från Wolseley, hade fyra cylindrar och var på 746 cc med cross flow-topp och överliggande kamaxel och hade en speciell vevaxel. Motorn matades med en Zoller-kompressor i kombination med en SU HV8-förgasare och gav 113 hk vid 7 200 rpm. Motorn betraktades som den ultimata racerbilsmotorn.

Växellådan med fyra växlar var av Wilsons förväljartyp, kompletterad med en koppling som tilläts slira lite vid plötsliga effektoppar för att inte överbelasta bakaxeln.

Bilen hade stel framaxel med halvelliptiska bladfjädrar och Andre Hartford friktionsstötdämpare. Bak satt halvelliptiska bladfjädrar och Luvax hydrauliska stötdämpare. Q Type hade mekaniska, kabelmanövrerade 12” bromstrumror och 18” fälgar.

Chassit kom från K3 Type med några mindre förändringar medan fram- och bakaxel kom från N Type. Q Type byggdes till stora delar från tidigare N Type- och P Type-modellerna. Karossen var närmst identisk med 1934 års K3 Type. Alla åtta Q Type hade en mycket attraktiv öppen tvåsitsig racingkaross med en sluttande spetsig bak och avgasröret på utsidan. Tjänstevikten var 671 kg.

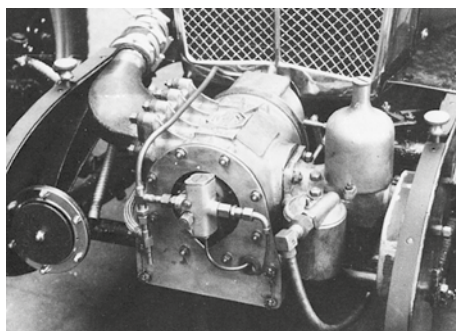
1937 slog George Harvey-Noble rekord på Brooklands i en sprintversion av Q Type med en hastighet av ca 196 km/t. Den hade en motor på 747 cc som utvecklade 147 hk vid 7 500 rpm vilket motsvarar 200 hk per 1 000 cc, en effekt som ingen annan motor då kunde prestera.

Brooklandsbanan invigdes 1907 och blev den mest kända banan för motorsport i världen. Den lockade stora publikmassor som ville se och uppleva bilar som tävlade och slog hastighetsrekord. Banan var äggformad med två kurvor med 30 graders lutning och en banlängd på 4,43 km. Cecil Kimber körde sin första tävling där 1925 med en MG 14/28 Super Sports, och många MG-bilar deltog fram till krigsutbrottet 1939. Då stoppades motorsporten där och den togs aldrig upp igen. Brooklands blev efter kriget liksom tidigare ett viktigt centrum för flygplans-tillverkning och pilotutbildning. 1987 öppnades Brooklands Museum för bilar och flygplan och övrigt som hade anknytning till Brooklands historia.

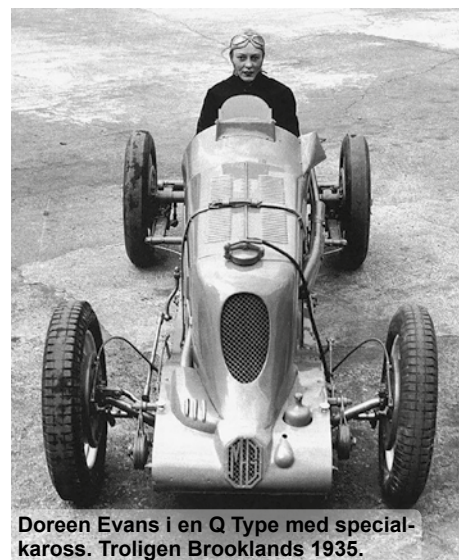


Barry Foster i Michael Byströms Q Type ovan och nedan.

Foto: Colin Murrell.



Q Type Midgets motor. Den levererade 110+ hk ur sina 750 cc. Det var den kraftfullaste motorn i någon bil före kriget.



Doreen Evans i en Q Type med specialkaross. Troligen Brooklands 1935.

Doreen Evans – en tuff racerförare på 30-talet

Text: Gert Assermark



Här sitter Doreen Evans i en MG PA, troligen innan Le Mans 1935, då hon körde i George Eystons team "The Dancing Daughters"

Doreen Evans föddes 1916 i en familj som var motorsportentusiaster. Hennes två bröder, Denis och Kenneth, var båda tävlingsförare, och deras föräldrar var flitiga besökare på Brooklands, som var den första racerbanan i England och som öppnades 1907. Kvinnlig racerförare var inte så vanligt på trettioalet, men det var över ett tiotal damer som tävlade aktivt på Brooklands.

När Doreen bestämde sig för att börja köra racing köpte hennes far en MG Magna med sexcylindrig motor, och den kända racermekanikern "Wilkie" Wilkinson på Bellevue Garage gjorde i ordning bilen för racing.

Doreen började tävla på Brooklands vid 17 års ålder. 1934 kom hon och Margaret Allan vid Brooklands LCC Relay Race på en tredjeplats totalt. Doreen var mycket aktiv på Brooklands under sina tävlingsår. Redan 1934 hade hon Ladies record och hon var med i Bellevue Garages racing team.

1935 körde Doreen med en ombyggd version av Q Type och vann Outer Circuitloppet vid Brooklands. I en MG, en R Type, deltog Doreen och hennes bror Kenneth i Brooklands 500 Mile-lopp, men bröt loppet på grund av ventilproblem.

Doreen körde MG Q Type på Brooklands och blev trea vid BARC-mötet. Hon körde också i BRDC 500 på Brooklands,

där MG Magnette-teamet med Miss Schwedler, Margaret Allan och Doreen Evans slutade på en tredje plats. Hon vann sedan ett Ladies Mountain race på Brooklands.

MG Car Company ville förstärka sitt varumärke genom deltagande på Le Mans 1935 med ett MG-team som leddes av George Eyston. Det bestod av tre MG PA Midget och sex damer som körde bilarna. Paret Doreen Evans och Barbara Skinner kom på en 25:e plats. Teamet blev känt som "The Dancing Daughters".

Doreen körde också RAC-rallyt 1934 och 1935 i en MG N Type NA. Bilen var en av tre bilar byggda för familjen Evans av "Wilkie" Wilkinson på Bellevue Garage 1934. MG NA hade en sexcylindrig kompressormatad motor på 120 hästkrafter. Det var med BLL 492 som Doreen tävlade 1934 och 1935 och vann klasspriset i RAC Rallyt.

1936 körde Doreen en MG R Type på Brooklands International Trophy då bilen började brinna, och fast hon inte hade bromsat in helt hoppade hon ut ur bilen. Även om hon bara drabbades av mindre skador blev bilen skadad. Doreen var känd för att köra tufft när hon tävlade.

Doreen skulle köra Tourist Trophy 1936 som kördes nära Belfast med en 2-liters Aston Martin, men hennes teamkamrat, Alan Phipps, kraschade på första varvet av loppets trettio, så hon fick inte köra. Doreens motorsportkarriär var mycket aktiv under alla tre åren. 1936 gifte hon sig med MG-entusiasten Alan Phipps och bildade familj i USA. Doreen Evans dog i Kalifornien 1982.

Referensmaterial: The MG LOG, Peter Haining/Jean Cook



Doreen och två genlemän (kan vara hennes bröder) poserar vid två MG NA Magnetter med vilka familjen tävlade framgångsrikt.



Doreen får något svalkande i depån.

Årsmötet i Malmö 2020



Text: Hansi Borgström

Foto: T Lyngborn & Lars Wählin

Olof Sunesson, i mitten, och Max Jacobsson, till höger, ledde förhandlingarna. P-O Nigrell skötte det tekniska.



Lisa Spathon inledde mötet med att berätta om renoveringen av sin pappas MGA.

Årsmötet 2020 gick av stapeln på Malmö Arena i South Centres regi, arrangerat av Max Jacobson och Hans-Åke Nilsson. Vi var 40 deltagare vilket är ungefär som brukligt.

Vi startade med en fika och lite mingel, och nu var det gott med kaffe och macka för oss som hade åkt 30 mil. Det var soligt och fina torra vägar att åka på, så det kändes som om våren var på gång och snart dags att ta fram våra älskade MG-bilar.

Mötet började med att Max hälsade oss alla välkomna till Malmö. Därefter fick vi en presentation av Lisa Spathons projekt där hon berättade om renoveringen av sin pappas avsomnande MGA. Lisa fick klubbens renoveringsstipendium vid förra årsmötet, och det var kul att höra henne berätta om hur arbetet hade fortskridit. Mest glädjande tycker jag det var att höra hur mycket hjälp och tips som Lisa fått av våra klubbmedlemmar. Det är ju det som är styrkan i klubben, med all den kunskap som finns samlad och att man gärna delar med sig av detta.

Efter Lisas presentation var det vår ordförande Ewa Brander som hälsade oss välkomna och öppnade årsmötet 2020. Till mötesordförande valdes Olof Sunesson och till sekreterare Max Jacobson.

Olof lotsade oss igenom dagordningen på ett mycket bra vis, och det var inga



Gunnar Ahlqvist presenterar valberedningens förslag till klubbfunktionärer för 2020.

oväntade invändningar som kom upp.

Budgeten var i sin ordning och ekonomin i klubben är god. Detta gjorde att vi inte behövde höja medlemsavgiften utan den ligger kvar på samma nivå som de senaste åren. Tack till vår kassör Anders Ericsson som sköter detta på ett utmärkt sätt.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för föregående verksamhetsår.

Gunnar Ahlqvist som representerar valberedningen fick igenom sitt förslag på styrelsemedlemmar och centrerepresentanter. Nytt i styrelsen är att Håkan Wass slutar på egen begäran. Vi tackar Håkan för hans år som ledamot i MG-styrelsen.

Per de Faire valdes tillbaka efter ett års frånvaro, och vi fick ytterligare en styrelsemedlem, Anette Årstedt, sambo med Janne Stenwall på "Farmen" i Varberg. Välkommen Anette!

På centrerepresentantsidan blev det inga förändringar vilket betyder att vi fortfarande saknar representanter i North Centre, Dalecarlia Centre och Middle South Centre.

Janne Levenstam hade skickat in ett förslag om att man borde slå ihop Middle North och Middle South Centre till ett center, som det ju var tidigare. Det var inget vi kunde besluta på årsmötet men något som vi i styrelsen får titta på hur man kan lösa på bästa möjliga sätt.

Då dagordningen var avklarad var det dags för Ewa att dela ut renoveringsstipendiet 2020. Det gick till Oscar Efverlund i West Coast Centre. Oscar har tagit över sin morfars MG PA från 1935. Bilen har stått ett antal år och har en del saker som behöver rättas till, men första steget är att göra bilen körduglig vilket inte känns alltför långt borta.

Gustaf Ruberg, som nyligen blivit klar med renoveringen av sin MG PB 1936, ställer upp som mentor till Oscar. Gus-

tafs renovering tog bara 21,5 år, så där finns mycket kunskap och tips att hämta. Gustaf var på plats och överräckte en egenhändigt gjord bensinmätare i form av en graderad pinne att stoppa ner i tanken, kallad PMS, Petrol Metering Stick.

Vi i styrelsen är mycket glada och nöjda med att vi lyckats vaska fram två stipendiater till detta pris med vilket vi vill uppmuntra och stimulera unga medlemmar.

Efter mötet fick vi god lunch med kaffe och kaka, och sedan fick vi som ville en guidad rundvandring på Malmö Arena. Det var kul och intressant att se arenan som är ganska ny och fräsch och kan användas till många olika aktiviteter. Det finns ett antal barer och restauranger som hela tiden anpassas för att bli så bra som möjligt. I anslutning finns också en hotell-del som just nu håller på att utökas för att möta kundernas behov. Vi avslutade med att njuta av utsikten från skybaren på 16:e våningen där vi såg Öresundsbron och skymtade Köpenhamn samt såg många nya futuristiska byggnader, däribland Turning Torso.

Tack till Max och South Centre för ett bra och trevligt årsmöte!



Ordförande Ewa har tilldelat Oscar Efverlund 2020 års renoveringsstipendium.



Oscars mentor Gustaf Ruberg hjälper sin adept på traven med en PMS-sticka.



Oscar och Lisa, Klubbens stipendiater.

Klubbens styrelse, Anders Ericsson och Per de Faire saknas.

Bokpresentation

Text: Per de Faire

MGB OWNER'S SURVIVAL MANUAL

Av Jim Tyler

Jag kan redan inledningsvis säga att denna bok är både en pärla och ett "måste". Storyn är den att jag fick den som present av Sven Ordell när han inspekterade min då nyhämtrade MGB GT. Händelsen utspelades sig i maj månad i nådens år 1997.

Nåväl, så över till den nu aktuella boken. Författarens ambition är att ge en god handledning för att ägaren skall få rutiner för egen kontinuerlig kontroll av viktiga funktioner, för att få den lilla sportbilen att gå klanderfritt, vilket i sig kan tyckas vara en övermodig tanke.

Den är indelad i sex ytterst relevanta kapitel:

- Underhållsrutiner för mekanik, hydraulik, elsystem och däck.
- Hur man på bästa ekonomiska sätt kan komma över mer vardagliga reservdelar och speciella delar för renoveringar. (Internethandel fanns inte då boken gavs ut.)
- Egen kontroll efter utförd verkstadsservice etc.
- Insida och utsida: klädsel, instrument, lack och krom.
- Hur bränsle- och tändsystemen fungerar med felsökning.
- Professionell restaurering. Vad man skall undvika och vem man kan lita på.
- Enkla vardagskontroller som gör att man kan undvika stora skador, och vilka reservdelar man bör ha med sig under längre resor.

Författaren skriver både flyhänt och väldigt trevligt. Han tycks verkligen veta vad han talar om.

Under rubriken WHEN YOU GET THE CAR HOME, efter att den just inköpts, uppmanas man att följa dessa kloka råd:

"Don't set out on a long 'test' drive – that's asking for trouble. Get the car into your garage and give it a full service, then have a number of short 'shakedown' runs of no more than a few miles' duration, so that if there are any looming problems, they will occur close enough to your home to be dealt with quickly and cheaply.

You're committed now, take it easy!"

Den är behändig till formatet och ryms i sidfacket till höger i en MGB från och med årsmo-
dell 1969.

Boken avslutas med följande uppmaning:

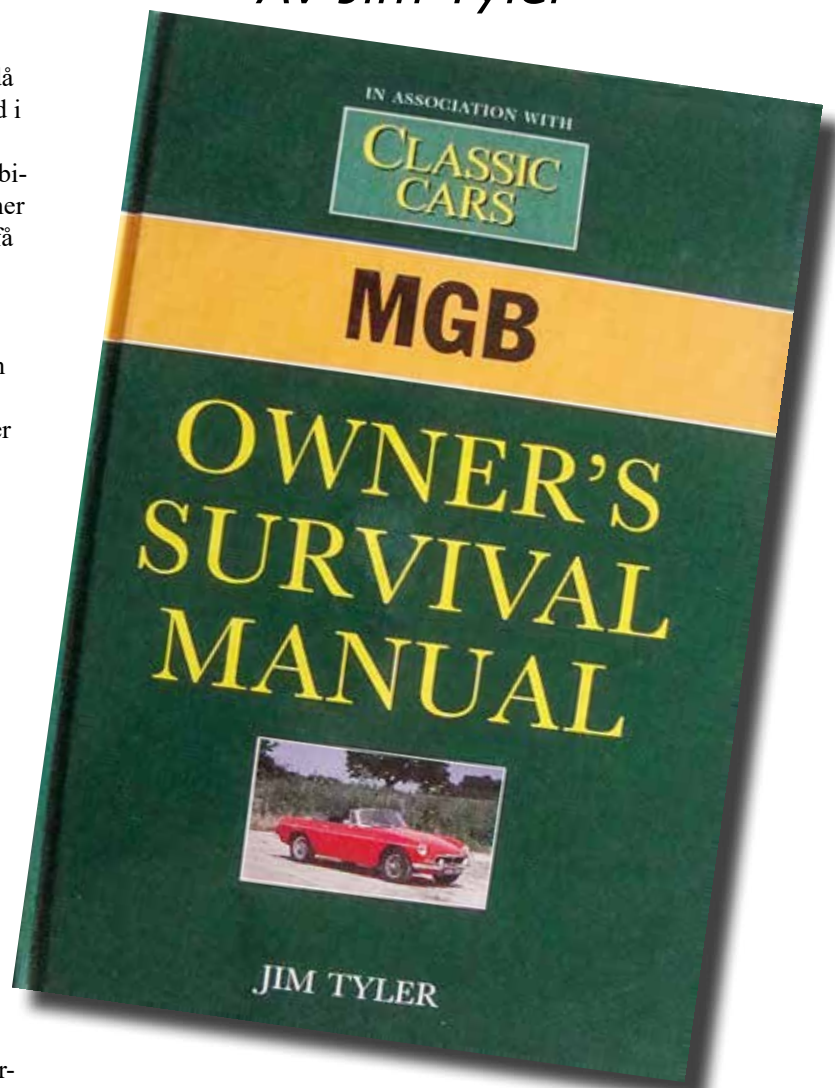
"Important:

Don't leave home without this book"

Min personliga uppmaning till alla ägare av MGB blir alltså: **"Köp boken!"**

Den är utgiven på förlaget Osprey Automotive. ISBN är 1 85532 493 8.

Priset på ebay varierar från SEK 67.35 till SEK 144.33.



Sportbilsmodeller med brittiska förtecken

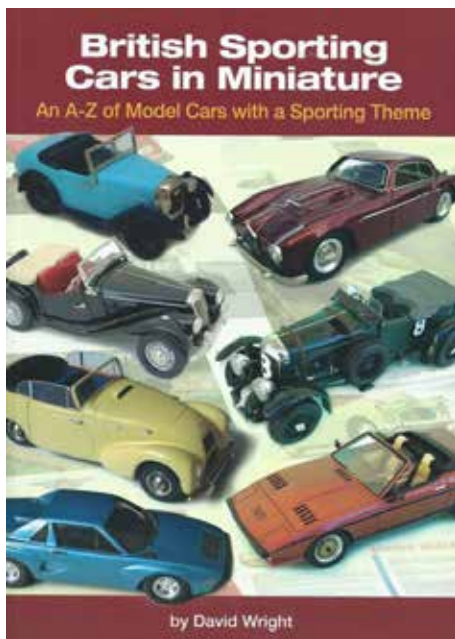
En nyligen utkommen bok som kittlar MG- och modell-entusiasten. David Wright har gett ut en bok som speglar den brittiska sportbilsvärlden.

En bok om de olika sportbilstillverkarna på andra sidan kanalen, en god genomgång av historiken och därtill en initierad redogörelse för vilka modeller som har producerats. 270 sidor som vattnar munnen på ett delikat sätt. Rikligt illustrerad med över 1 000 bilder. MG ägnas drygt 30 välmatade sidor.

David Wright är själv MGA-ägare och har tidigare skrivit några böcker i besläktade ämnen. Rekommenderas!

£20 + porto kostar kalaset, beställs på:
www.transportmodellingbooks.co.uk

Er förtrogne
Gunnar Bernstrup



Några fler MG-modeller ur boken:



MG PA Airline Coupé 1934



MG J2



MGB LE roadster 1980



MG ZR

En sida från bokens MG-sektion.

Svensson spanar

Text & foto: Dan Svensson

Någon gång, på 70-talet tror jag det var, kom det ett lagkrav att motorfordon skulle ha belysning även dagtid. Samtidigt kom någon på att man kunde spara på strömmen genom att

utrusta bilarna med 21-watts varselljus, vilka dök upp med varierande utföranden och av olika fabrikat. Varselljusen koplades via tändningen så att de tändes när motorn startades. Man slapp böter om

polisen ertappade en utan påslaget ljus.

Men det var för länge sedan, det var på den tiden man kunde få se poliser ute på vägarna.



Det blir flottare med **färg** – i rätt kulör

Text & foto: Lennart Nordström

Det här med färgkulörer är en komplicerad sak. Det går ju relativt enkelt att hitta färgbenämningar och koder för våra MG i facklitteratur, till exempel i *The Original MG T Series* eller *The Original MGB* av Anders Ditlev Clausager. Baserat på koden brukar en lackerare eller färgfirma kunna hitta ett blandningsrecept i sina pärmar eller i datorn. Men det verkar som att gamla recept och modern färg inte är helt kompatibla. Och ska man inte lacka hela bilen måste man ta i beräkningen att bilens lack har åldrats, och är bilen ens lackerad i en originalkulör?

Som säljare och tekniker åtar han sig inte längre några lackarbeten, men han hjälper understundom företag, och i undantagsfall en klantskalle som *yours truly*, som misslyckats med ett lackjobb. Palle har ingen MG men renoverar en Volvo P1800, och har därmed en bra förståelse för hur viktigt det är att det blir rätt. Alltså bär jag med mig en gammal dörrsida som sett sina bästa dagar till HE:s, och Palle griper sig an objektet.

Första steget blir att hitta en yta som är oskadad, solid och fri från repor.

Inte så lätt på en gammal dörr som

passerat sitt bäst före-datum, men inte omöjligt. Palle inspekterar, väljer den bästa ytan och tvättar rent området med lösningsmedel, polerar det sedan med en



oscillerande polermaskin (som inte producerar värme) tills ytan är ren och alla rester av föroreningar, oxider och annat oönskat är borta.

Därefter tvättas rent med fönsterputs som tar bort resterna av fett i polermedlet.

I nästa steg kollas resultatet. Det får inte



Försöker man matcha ett färgprov mot en färgkarta ”från tiden” inser man snabbt att tryckkvalitet, tidens tand, ljusförhållanden och det egna färgsinnet gör matchningen till en chansning.

Så ”*what you see is not what you get*” är ofta ett dystert faktum. Det blir inte alltid bra fast det ser så rätt ut. Måste man då ge upp och likt Rolling Stones kapitulera med ett ”*You can't always get what you want*”?

Numera kan man använda tekniska hjälpmedel som gör färgmatchning lite mindre chansartad. När jag behövde göra ett mindre lackjobb på min MGC för ett tag sedan tog jag ett snack med Patrik ”Palle” Dahlberg på HE:s Färggross i Örebro och fick lite insikt i detta. Palle har åstadkommit underverk på en tank till en trettioårs-MC som jag själv misslyckats lite med, så jag vet att hans 20 år som proffslackerare inte gått spårlost förbi.



finnas repor som förvränger den bild som snart ska tas på ytan. Att använda förstoringsglas blir nödvändigt. Här lämnas inget åt slumpen.

Färgscannern (eller spektrometern som vissa säger) tas fram ur sin låda.

Scannern har fyra ”tassar”, och åtminstone tre av dem måste beröra ytan på en och samma gång för att scanningen ska fungera. Det betyder att det blir svårt att mäta kulören på t ex en fälg. Men att mäta



en del för lösningsmedelsbaserad. Den senare typen är den jag ska ha och den ska nu blandas.

De olika kulörerna vägs på en våg med en tiondels grams precision.

Det gäller att vara stadig på handen när man ska fylla på ett tiondels gram. Inget för den darrhänfte.

Den färdiga satsen ser alldeles för grön ut, tycker jag. Det här blir fel! Men Palle tar en droppe färg, lägger den på dörrsidan och låter den torka en stund. När han tänder dagsljuslampan och belyser ytan har vi svårt att se var färgdroppen är! Det måste betyda att matchningen lyckats.

Jag ber om en rasselburk med bättringsfärg vid sidan av den färgburk som ska till lackeraren. Den kan vara bra att ha om man till exempel vill snygga till i bagageutrymmet eller där inte olja och bensin kan förstöra målningen; då krävs övermålning med 2K klarlack. Den här lacken har ju ingen härdare. Palle fyller upp rätt mängd, och i en kaffebryggarliknande maskin blandas färgen med lösningsmedel och drivgas. Klart!



en lätt konvex MGC-dörr går bra.

Minst fyra foton tas av ytan och resultatet förs över till datorn.

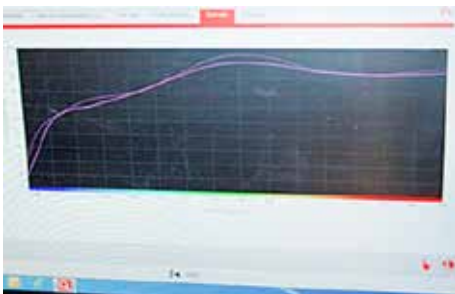
Här kan det bli alla möjliga förvånande resultat; en MG-man får nästan sitta ner när standardrecept som kulörerna VW 90D och Renault Jaune Vanille ligger närmast det som jag kallar Snowberry White.

På bilden nedan ser man hur Renault-



I "kaffebryggarmaskinen" skapas rasselburken...

...skakad – inte rörd.



receptet (fast linje) och det scannade resultatet (prickad linje) skiljer sig åt. Idealt skulle linjerna sammanfalla. Palle justerar Renault-receptet så att värdena kommer så nära det inscannade mättningsresultatet som möjligt.

Vi går sedan ut i blandningsrummet. Här är väggarna täckta av mängder av behållare, en del för vattenbaserad färg,



Post scriptum: Ta inte kulörerna i den här artikeln som rekommendationer utan utgå från vad du redan har - om du inte ska hellackera din bil. Att kulören matchar resten av bilen är huvudsaken, oavsett om det är Snowberry White eller ej. Och jag är nöjd med resultatet. Skillnaden mellan bättrad yta och gammal lack blir ännu mindre efterhand som den nya lacken utsatts för lite väder och vind. En proffslackerare har förstås sina tricks för att göra en snygg övergång mellan gammal och ny färg, men det är, som man säger, en annan historia.

Jimmy Edvardsson och Per Roxlin kör banracing med MG under 2020

Text: Gert Assermark

Jimmy Edvardsson och Per Roxlin kör banracing 2020! Jimmy och Per kör i av Racerhistoriska Klubben, RHK, arrangerade tävlingar i heat GT/GTS/GTP före 1965, tillsammans med Porsche, Ferrari, Lotus, Austin Healey, MG och Jaguar. En GT-bil kan vara allt från en liten MG Midget till en brutal AC Cobra eller en elegant Jaguar E-type!

”Det blir racing med MGB i år också. Min plan är att köra alla tävlingar som går i Sverige med start på Kinnekulle i maj. Efter det följer Velodromloppet i Karlskoga som följs av Knutstorp. Mantorp i augusti kan ligga lite pyrt till, men avslut i Falkenberg blir det. Copenhagen Historic Grand Prix är inbokad samt att det eventuellt blir Assen, Spa eller Zandvoort. Jag har plockat isär det mesta, dels för översyn men också för förbättringar. Det visade sig att mina stötdämpare bak hade skurit så de är nya nu. Likaså har alla bussningar bytts ut mot sådana med racingkvalitet. Även framvagnen har monterats ner och en del modifieringar har gjorts. Det gäller att hela tiden hålla sig inom regelverket för Appendix K. På motorsidan har toppen fått en del finslipningar med hjälp av Kjell Wallin på Elwa motor, som man nog får anse som en legend. Nytt avgas-system av grövre typ blir monterat. När allt är klart kommer inställningar att göras på rullande landsväg.” säger Jimmy Edvardsson.



Jimmys fina MGB.

”Ett heat kan bestå av allt från en liten Healey Sprite med 948 cc till några kraftfulla Corvette eller Ford GT40 på över sju liter. En fördel med den stora blandningen av bilar är att de allra flesta, oavsett hästkraftsantal och vägegenskaper, kan hitta någon eller några att ha spännande race mot. Tro det eller ej, men det kan vara precis lika spännande att slåss om tiondeplatsen som att fightas i toppen. Jag har varit med om båda situationerna, så jag vet.

Det viktigaste för oss i GT/GTP-heatet är att välkomna alla och att ta hand om alla som vill köra. Det finns plats för minst ett tiotal bilar i heatet, och jag lovar att alla kommer att finna sin plats och känna sig välkomna, oavsett storlek på bil och budget” säger Anders Lotsengård som har tävlat med sin Austin Healey 3000 i RHK sedan 1999.

”Nu, efter fyra och ett halvt år som fabrikschef på Tetra Pak i Thailand, får jag en situation där jag kan lägga upp mina dagar på ett sätt som jag tidigare bara hade kunnat drömma om. Jag har redan börjat att planera för hur jag skall få min MG Midget GT redo för den senare halvan av racingsäsongen 2020. Det kommer att bli en tuff start, för jag har beslutat mig för att först köra Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp 4-5 juli. Jag kommer då hem med Thaiflyget inför tävlingen. Vidare har jag planerat att i alla fall köra de resterande tävlingarna i RHK-serien på Mantorp i augusti och Falkenberg i september. Det blir i alla fall inga revolutionerande förändringar på bilen då den fungerat ganska bra under sista tävlingen 2019 på Copenhagen GP. Men man behöver ju alltid gå igenom mer än man tror, så det kommer säkert att bli lite kvällsarbete i depån. Jag kommer att vara med på Copenhagen Grand Prix i augusti. Ett arrangemang som rekommenderas på alla vis. Perfekt upplagt med många olika typer av både bilar och människor. Säkrate sättet är att vara åskådare, men jag vill varna för att om ni deltar i tävlingen en gång så är ni fast sedan” säger Per Roxlin.



Pers beprövade MG Midget GT.



Stora segrar vinnas i depån – gammalt Healey-ordspråk.

RHK tävlingar 2020:

15-17 Maj

Kinnekulle Historic Meeting

12-14 Juni

Karlskoga, Velodromloppet Historic GP

3-5 Juli

Knutstorp, Svenskt Sportvagnsmeeting

21-23 Augusti

Mantorp Classic Festival

18-20 September

Falkenberg Classic



Välkommen i MGCC se!

Text & foto: Nicklas Andersson



Jag är Nicklas Andersson, bosatt i Malmö sedan 10 år tillbaka. Ursprungligen är jag från Finland och är uppvuxen delvis i Österbotten och delvis i Helsingfors. I början av nittiotalet studerade jag till civilingenjör inom IT på Tekniska Högskolan i Helsingfors, och ungefär vid samma tid visade det sig att jag hade en stark entreprenörs- och företagaranda. Studierna blev på hälft, istället blev jag inblandad i att starta upp några företag, och 2010 ledde det spåret till att jag flyttade till Malmö för att bygga upp verksamhet i Sverige för ett av dessa.

Jag växte upp omgiven av ingenjörer och hemmfixare av olika slag, och den vägen fick jag också ett intresse för gamla bilar. Min första bil var en veteranbil, en Opel Kadett från 1965. Små brittiska sportbilar har jag varit intresserad av länge, och de senaste 2-3 åren har jag hållit ögonen öppna efter en MGB GT.

I januari i år fick jag syn på en fin GT från 1966 som var till salu. Att den var i min favoritfärg British Racing Green var pricken över i, så jag köpte den. Eftersom den är i bra skick har jag inte behövt göra annat än lite småfixande på den. Lite mer återstår att fixa i elsystemet, och efter det är planen att när det nu börjar bli lite bättre väder så ska den bli min "daily driver".



By Airline to Vienna

Nedanstående artikel hittade jag av en händelse när jag rotade i mina "arkiv". Den handlar om en resa som gjordes med en MG PA Airline Coupé mellan London och Wien på vintern när Europa stod på randen till ett världskrig. Modellen anser jag, liksom många med mig, vara en av de vackraste Triple-M-bilarna. Kanske har artikeln ett visst intresse för inbitna MG-ägare. Artikeln var införd i MGCC Aucklands klubbtidning "Beaded Wheels" 1979. Författare är G B A Cowie, Nya Zeeland. MGCC Auckland har gett sitt tillstånd till publiceringen i MG Bulletinen. Översättning och viss bearbetning av Berndt Aulin.

1934 var jag stolt ägare till en MG M Sportsman's Coupé, 30-talets Mini Cooper. När vi flyttade tillfälligt till England 1936 sålde vi bilen. På Morrisfabriken i Oxford hämtade vi ut en "Morris



MG M Type Sportsmans Coupé byttes mot...



...en Morris 8 four door saloon som byttes mot...

8 four door saloon". Vi använde bilen till att köra runt i Skottland och överlevde en vinter i Edinburgh för att sedan återvända välbehållna till London.

En dag när vi körde längs Great Portland Street, motoristens Mecka, där Bentley, Aston-Martin, Riley och Bugatti var dominerande, fick jag syn på en otroligt söt liten Coupé, en MG PA Airline Coupé! Bilen ägdes av Lord Avery – eller något liknande – och var av 1935 års modell. Strax innan hade jag konstaterat



...den MG Airline Coupé som kördes London – Wien tur och retur.

att vår Morris 8 var tämligen farlig på de överbelastade vägarna på grund av dess låga toppfart och dåliga acceleration. Det tog inte lång tid innan MG:n blev vår för £35 plus Morrisen.

Vi var inte de enda människorna som tyckte att vår MG var attraktiv. När vi t ex hade fönstershoppat på Bond Street och återvände till bilen fann vi den omringad av beundrare, trots att gatan kantades av Rolls-Royce.

Det tog emellertid inte så lång tid innan vi insåg att Coupén också saknade effekt eftersom den var tyngre än en öppen "two seater". Vi fann lösningen och borrhade motorn till större volym samt monterade en Arnott-kompressor som gav ett övertryck på 7 lbs. Allt gjordes på MG-fabriken i Abingdon, och modifieringen satte verkligen sprätt på bilen. Två problem uppenbarade sig dock. Oljan till kompressorn kom från en trycksatt tank under instrumentbrädan, och den hade en tråkig vana att droppa olja över ens bästa byxor. Fler spektakulära saker skulle dock visa sig. Under fartfylld körning hade ett högt tryck byggts upp i oljetanken och vid stopp, exempelvis vid trafikljus, fortsatte oljan in i kompressorn. När vi sedan accelererade iväg och efter cirka hundra meter tittade i backspeglarna såg vi att efterkommande bilar stod stilla och sakta framträdde ur den kompakta rökridda vi lämnat bakom oss. Detta mitt i London! Konstigt nog upphörde fenomenet under vår kommande resa till Köln, Wien och Paris.

Efter en tid bestämde vi oss för att åka till Wien för att göra någon form av forskningsarbete, men vi tänkte inte på att det

var vinter. Innan vi åkte var jag tvungen att avlägga ett körprov eftersom tiden för mitt tillfälliga besöks-körkort hade gått ut. Jag hämtade min körkortsexaminator vid Fanum House och körde i väg för att göra en tur i Westminster, ett område som jag var väl bekant med efter ett antal månaders körningar just här. Det blev med andra ord inga problem att bli godkänd.

Vi började våra förberedelser för resan genom att skaffa snökedjor samt en defroster och en fotmuff, och av någon anledning monterade vi en "Tapley Gradient Meter" på instrumentbrädan.



Tapley Gradient Meter – lutningsmätare.

Väl på väg hade vi en händelselös färd genom Belgien och vidare till Köln, dit vi anlände på kvällen. Köln var en stad fylld av uniformer, aktiviteter och syften, så totalt olikt det nonchalanta England. Överrumplade av trafiken i Köln tog vi vår tillflykt till Dom Hotel. Kostnaden för hotellet var långt över vår ekonomi, men under natten slumrade vi gott under stora dunbolster.

Dagen efter körde vi i vinterväglag på motorvägarna ner längs Rhen, passerade Frankfurt, Stuttgart, Augsburg och München. Vi körde motorvägen till abrupt slut vid den österrikiska gränsen. På samtliga hotell vi tog in på under färden hälsades vi

med Hitlerhälsning. I Augsburg fick vi ett rum som enligt uppgift nyligen hade nyttjats av Hitler. Det sades att det var en stor ära för oss att vi fick bo i det rummet!!

Vi fortsatte vår färd dagen efter. Så småningom, efter en del hård körning, hördes ett konstigt metalliskt ljud, troligtvis från kompressorn. Vi konstaterade snabbt att det saknades olja i kompressor-tanken. En omtänksam tysk stannade och erbjöd oss hjälp. Han föreslog att vi skulle följa med honom hem för att få ytterligare hjälp. Till skillnad från den hjälpsamme mannen kunde hans unga dotter både tala och förstå engelska och förstod problemet. Ganska omgående försåg hon oss med färsk olja och färdens kunde fortsätta.

Vägarna låg praktiskt taget öde i Österrike förutom stora lastbilar och några militära fordon. På den här tiden var det högertrafik i de västra delarna av Österrike och vänstertrafik i de östra. Någon kilometer innan växel punkterna skyltade man med stora skyltar "Rechts fahren" eller "Links fahren", beroende på vad som gällde framöver.

Vi hade nu ett rejält snötäcke på vägen men var nöjda med det, eftersom vi nu kunde prova våra snökedjor och, inte minst, fotmuffen och defrostern. Vi kom fram till Salzburg på julaftonskvällen och njöt av en fantastisk kväll runt julgranen tillsammans med värdshusvärdens och hans familj.

Anlända till Wien råkade vi fastna i ett spårvagnsspår och krockade rejält med en spårvagn. I Wien besökte vi, förutom Schönbrunn, Hofberg och Operan, en "Heuriger" (vintaverna) och en festival med nya viner. Vi nådde med vissa svårigheter vårt pensionat sent på kvällen. Lyckligtvis hade alkometern inte uppfunnits vid den tiden!

Uppe på de ojämna, branta vägarna blev vi, irriterande nog, ofta omkörda av små Steyr 50. Deras individuella hjulupphängning gjorde att de kunde köra betydligt snabbare på de dåliga vägarna än vi med stela fram- och bakaxlar. Vår hastighet sjönk till krypfart. De små bilarna med sina fyrcylindriga boxermotorer måste ha inspirerat Alec Issigonis till hans Morris Minor som kom tio år senare. Några år tidigare hade jag tillsammans med en god vän träffat Cecil Kimber på Brooklands. Min vän frågade då Cecil Kimber varför inte alla MG hade individuell hjulupphängning som R-typen. Han svarade att en så komplicerad hjulupphängning var helt onödigt på MG-bilar. Han provade nog aldrig sina bilar på österrikiska, snöiga vägar.

Dagen efter konstaterade vi att det fanns massor av caféer i Wien där folk,

förutom att dricka kaffe, pratade politik. På gatorna såg vi ett antal lyxiga bilar av märken som Gräf & Stift och Rolls Royce Phantom, medan resterande bilbestånd var ganska vardagligt.

Några dagar senare fortsatte vi vår färd mot Budapest. Efter ett antal mil var vi begravnade i snö. Vi räddades av en vänlig österrikare som bjöd hem oss till sig och hans dotters pågående barnkalas.

Via det 1 800 meter höga Arlbergpasset fortsatte vi till Schweiz. Vi passerade lyckligt genom höga vallar av snö medan vi förstummades av det magnifika alplandskapet.

Tillbaka i Paris blev vi oroliga när vi efter en shoppingtur återkom till vår bil som vi parkerat på Champs Elysée. Bilen var omringad av gendarmar! De förstod inte min engelska, och deras franska var inte lik den franska jag hade lärt mig i skolan! Vår oro beträffande gendarmerna lade sig snabbt när vi förstod att det enda de ville veta var topphastigheten på vår MG. De

lämnade oss helt nöjda och upprymda efter att de fått titta på kompressorn.

Efter att ha återvänt till England var det snart tid att återvända hem till Nya Zeeland. Vi flög med Imperial Airways, MG:n åkte båt för £20!

När vi kom hem ville jag förvekliga min dröm att snabbt köra över de 940 meter höga Rimutaka Range, men det gick inte så snabbt eftersom tredje växeln var för hög och andra för låg.

Nu började förarutrymmet allt oftare fyllas av ånga från kompressorn och det fanns knappt något utrymme för en babykorg, så MG:n fick lämnas till en ny ägare vid namn Les Jones på Star Fame i Hawera. MG:n ersattes av en Morris 12 Saloon. Cirkeln var slut!

Det faktum att vi inte hade några mekaniska problem med bilen under resan, trots att vi ofta körde i en hastighet över 110 km/t, säger mycket om den överstresade 850 cc-motorns kvalitet.

Men var finns bilen i dag?



Steyr 50.



Morris 12 Saloon.

Oscar – renoveringsstipendiat nummer 2



Klubbens renoveringsstipendium nummer två delades ut på årsmötet i Malmö i mars. Mottagare blev Oscar Efverlund i Göteborg. Oscar har efter diverse turer övertagit den MG PA som hans morfar importerade till Sverige 1969. Klubben tycker det är bra att en "ungdom" som Oscar (34) gett sig på ett så intressant renoveringsobjekt, det bådär gott för klubbens framtid. Må fler följa efter! På följande sidor berättar Oscar om sin morfar, sin mamma, sig själv och sin PA. Vi ser fram emot fler rapporter under arbetets gång. Trevlig läsning!



Morfar Stig cirka 1969.



Ingenjör Stig Efverlund står det på en plakett på instrumentbrädan.

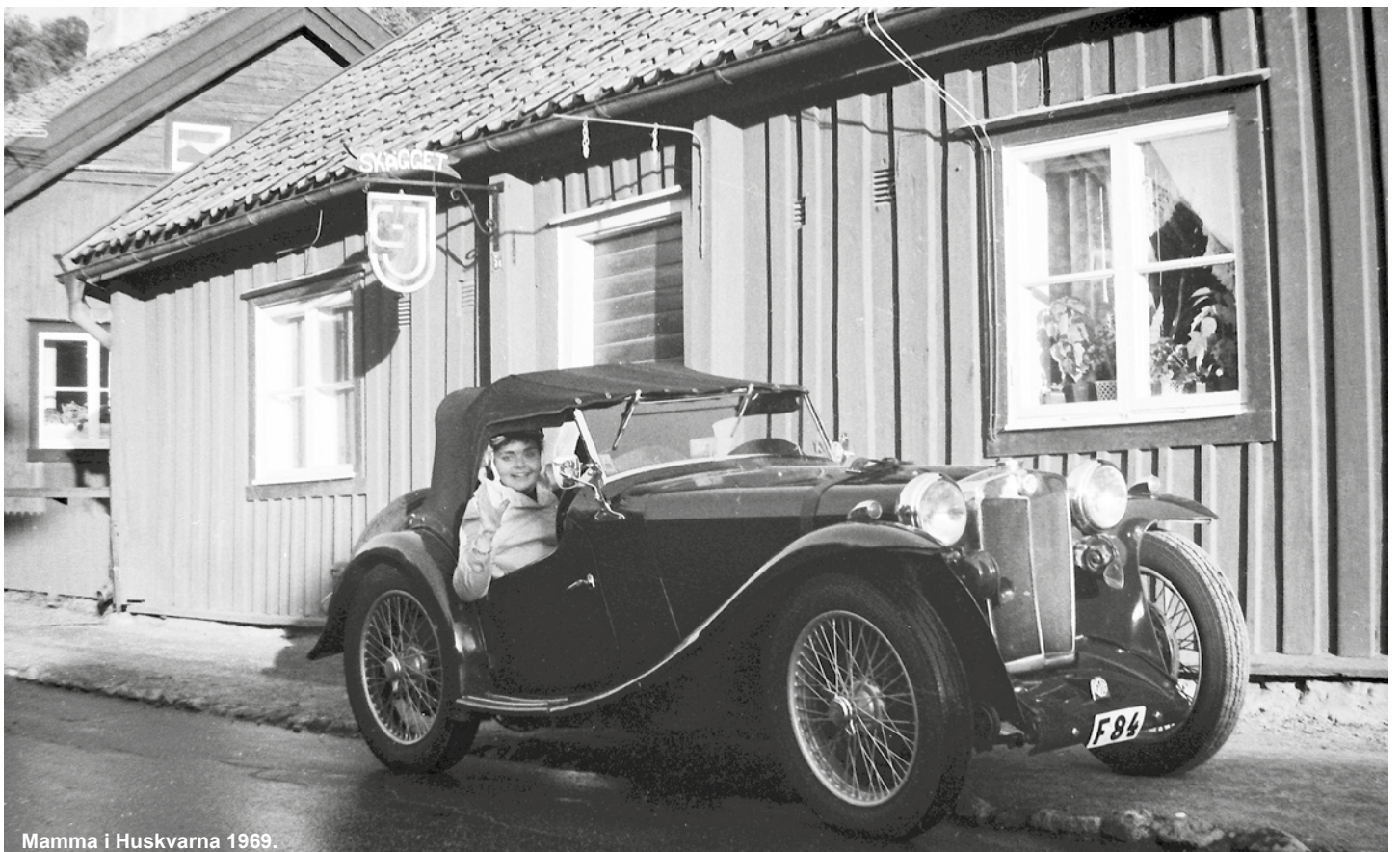
Berättelsen om en morfar

Min morfar var en uppfinningsrik man. När han inte spenderade sin tid i garaget tog han fram separatorer, kemiteknisk apparatur och komponenter till kärnkraftsreaktorer. Han var dessutom ökad för sina speciallösningar, vi kan kalla det Efverlunds patentlösning, där ett trasigt ting lagats på ett enkelt men oväntat sätt. Han och jag byggde småskaliga teater-scener av skolådor med både ridå och belysning, actionfigurer av kartonger och bilar av träklossar. En gång ersatte han en trasig glasögonskalm med ett vitgrönrandigt och böjbart sugrör. Det kanske inte såg vackert ut, men glasögonen kunde användas igen.

Kintsugi kallas den teknik som japanerna använt sedan 1400-talet för att laga trasig keramik, där sprickan förgylls med guld för att påtala och förstärka skadan och dess berättelse. På så sätt kan ett trasigt föremål bli mer värdefullt i ett lagat utförande än ett felfritt ursprungsskick, både monetärt sett och per affektion.

Morfar var också duktig på att fläktröka blå Blend i köket på Hagstengatan 22 i Huskvarna. Han förvisades senare till att göra detta endast i garaget, vilket förändrade doftbilden i den inljade verkstaden och gav den en annan karaktär.

Vi spenderade mycket tid tillsammans, morfar och jag. Likt mig var han också ensam barn, vilket jag tror gjorde att han och jag fick ett extra starkt band.



Mamma i Huskvarna 1969.

När Valter kom till familjen

Jag vet inte varför, och jag vet inte heller hur, men 1969 importerade morfar det som skulle komma att bli en kär familjemedlem. En grön MG PA från 1935 anlände från Storbritannien på dagen då Valter hade namnsdag, och detta fick bli hans namn.

Valter med sin charm blev snabbt poppis i grannskapet och nyttjades väl. Min mamma, Anna Efverlund, brukade den dagligen till skolan, och han fick ofta hänga med henne i mitten av 70-talet ner till Malmö där hon stundtals bodde. Racingförare som hon är tog hon självklart med Valter på en del rallyn runt om i Europa.

Under 80-talet fick Valter flytta upp till sommarbostaden i Hunnebostrand, där den stod fram till runt 2005. Det spenderades underbara somrar i Bohuslän, och en av många höjdpunkter var att smyga in i garaget och använda Valter som en lekstuga. Trycka på knappar. Vrida på ratten. Låtsas vara ute på bilsemester. Några gånger per säsong tog morfar ut Valter och körde kvarteret runt med mig, mina kusiner och alla grannbarnen, till allas förtjusning. Och självklart med en blå Blend i mungipan.

Min morfar, ingenjör Stig Efverlund, gick bort 2012 för att aldrig mer komma tillbaka. Vid efterföljande bodelning lottades lösöret ut, och min morbror, Per Efverlund, kunde då köpa ut MG:n ur dödsboet. Jag bestämde mig då att spara pengar för att en dag kunna få Valter i min ägo, och lade några år senare mitt första skambud. Lågt men symboliskt, för att Valter skulle få stanna kvar i familjen. Det avböjdes för tillfället.

Valter hamnade i min morbrors garage i Kungshamn, där han stod orörd i flera år. Det kan vara så att jag är den person som senast kört Valter, då jag och mamma tog en tur runt 2004. Jag minns det som en knackig tur med punkteringar och låg hastighet, och den då 69-åriga Valter var väldigt bångstyrig. En helt underbar körupplevelse.

Jag har aldrig ägt en bil, inte ens en moped. Mina kunskaper om att meka och fixa med fordon är på så sätt icke-existerande, förutom att byta ett däck eller två. Tanken slog mig också att jag skulle komma att genomgå hela livet utan att äga en egen bil. Men så kom den soliga sommarkväll 2019 då jag och min morbror sitter vid havet i Bohuslän och diskuterar tillvaron och livet. Efter några nyplockade ostron godtar han mitt bud, och jag blir ägare till min första bil, en grön MG PA från 1935.

Av en ren tillfällighet och utan att vi visste något hade Valter namnsdag denna dag, på dagen 50 år i familjens ägo.



Jag (t.h.) fikar med vän.



Mamma Anna bakom ratten i Kiel 1977.



Racermorsan med morfars Aston Martin DB2 -50 i Lübeck 1977.



Mammas väninna Aina Nilsson (senare designer på SAAB, senare chefsdesigner på Volvo) i Kiel.



Kusinerna Ted och Marcus med sin pappa Anders.



Jag, mamma och vän på en åker och åker.



Valters hem de senaste åtta åren.

Valter på väg hem till Göteborg i augusti 2019.



Finfika med Gustaf och Hansi.

Vad framtiden har i sitt sköte

Naiv som jag är trodde jag att det bara skulle vara att ladda batteriet och ge mig ut på vägarna. Tji fick jag. Efter att en motorkunnig vän gått genom bilen upptäcktes ett trasigt flottörhus, uttorkade slangar och däck samt en spricka i motorblocket. Sprickan sägs morfar tidigare ha lagat med Araldit, vilket inte ser vackert ut men har fungerat. Jag – likt morfar – är inte troende, men i en dröm jag hade för några månader sedan fick jag välja en död person jag skulle få möta under fem minuter. Mitt val föll på morfar, och jag kunde då fråga hur han tänkte med sina lagningar. ”Det fungerade ju, du kan göra likadant”, fick jag som lugnande svar. Och jag tänker att en synlig lagning har mer att berätta än ett nytt motorblock.

Mitt arbete har jag lagt upp i ett par faser. Den första etappen är att se till att Valter blir körduglig. Laga motorblocket, byta ut slangar och det korroderade vattenintaget. Även nya däck ska införskaffas, och fälgarna ska blästras och målas om. Senare kan nya mattor införskaffas, och jag överväger att förbättra lacken. Valter är grönlackad idag, med bruna skinsäten och svart inredning, men enligt papper från fabriken började han sin karriär med svart kaross och grön inredning. Det visar sig att han var demobil för polisbilar på fabriken. Dessutom har morfar lagat lacken på vissa ställen med fel nyans av British racing green, men även solen har sina fläckar.

Mitt mål är att bära racingfanan högt och ta med Valter ut i världen för att tävlingsköra. Chansen att vinna racen ser jag som liten, men resan är målet. Valter kommer att brukas så som han brukats tidigare, och han ska brukas mycket.

Början på en underbar vänskap

En sak jag inte var beredd på var det vackra sammanhang som kommer i och med ett medlemskap i en bilklubb. Vänliga själar med ett gemensamt intresse och oerhört mycket kunskap. Att kunna sitta i nyvunna vännen och mentorn Gustaf Rubergs garage och prata bil över en femtimmars-fika är både fängslande och lärorikt.

Jag tror att min okunskap kring bilar är min styrka då jag inte är rädd att be er om hjälp. Och ni är hjärtligt välkomna att kontakta mig med tips, trix och glada hejarop. Valter och jag håller till på Hisingen, Göteborg.

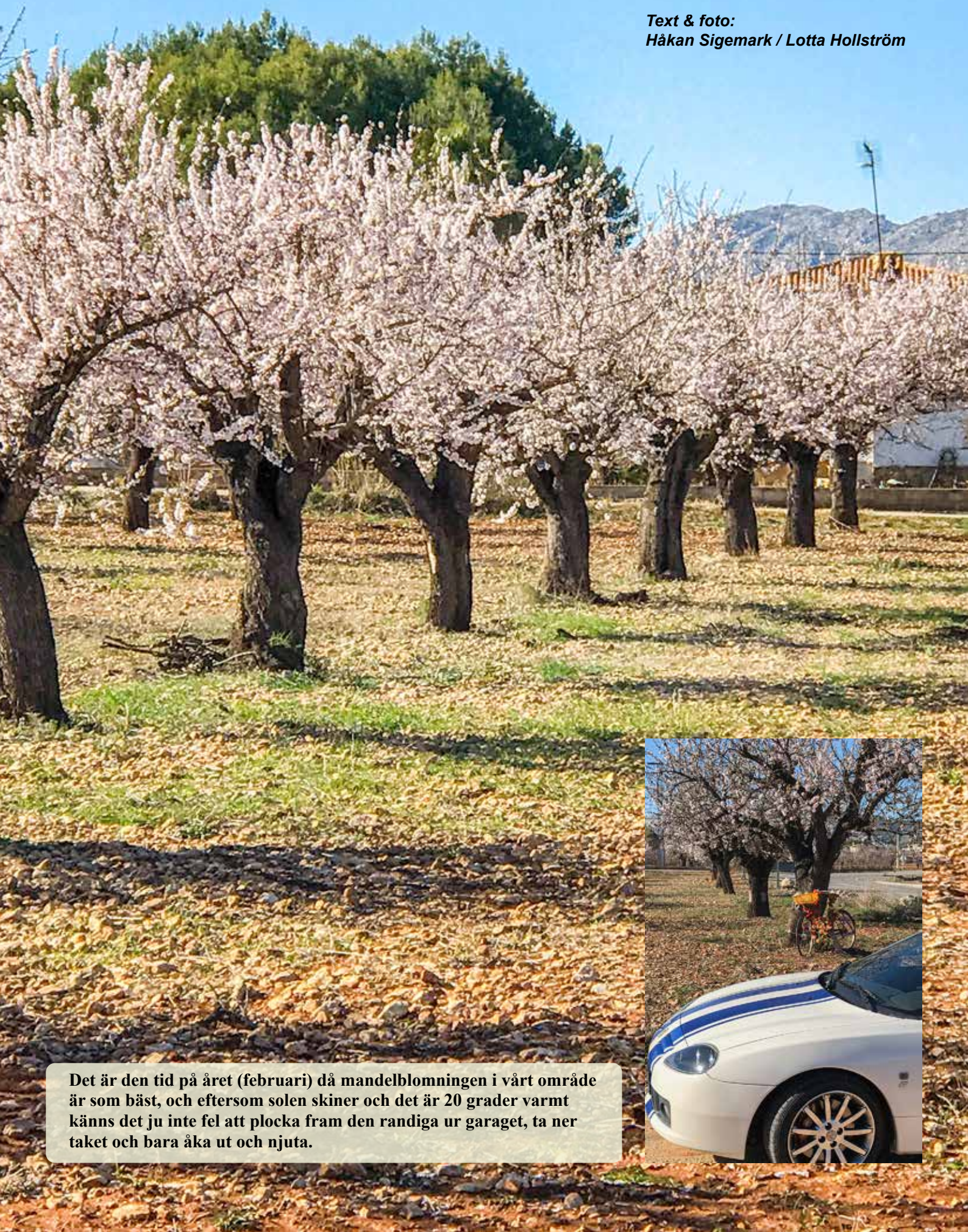
Förhoppningsvis ses vi på vägarna redan till sommaren!

Med de varmaste hälsningar
Oscar Efverlund
0709-77 19 99
oscar@oscarefverlund.com

Med MG TF Vintage till mandelblomningen i Jalondalen

Text & foto:

Håkan Sigemark / Lotta Hollström



Det är den tid på året (februari) då mandelblomningen i vårt område är som bäst, och eftersom solen skiner och det är 20 grader varmt känns det ju inte fel att plocka fram den randiga ur garaget, ta ner taket och bara åka ut och njuta.

Jalondalen är vida känd på Costa Blanca för sina blommande mandelträd, helt underbart under februari. Dalen blir vackert rosa och vit medan luften fylls med mandelblommans ljuvliga doft. Det är en romantisk syn som blir mer gripande när du hör om sägnen som förklarar varför mandelträden fördes till Alicante-regionens landsbygd.

Det går ända tillbaka till tiden då Spanien styrdes av morerna. En av dem, sultan Ibn Almundin, blev kär i sin vackra slav Gilda som kom från ett kallt land långt borta. Hennes blonda hår och svala blå ögon förblindade honom och paret gifte sig. Emellertid blev isdrottningen ledsnare och sorgsnare med tiden eftersom hon saknade sitt vintriga hemland. Detta gjorde sultanen väldigt ledsen, och han frågade sin poet hur han skulle kunna få hennes leende tillbaka. Poeten sa att det var omöjligt eftersom drottningen längtade efter att se snön igen.

Sultanen funderade på hur han möjligtvis kunde återskapa en sådan scen i det soliga och varma Spanien. Så småningom bestämde han sig för att beställa tusentals mandelträd som skulle planteras runt hans slott. Under våren när träden blommade såg det ut som marken täcktes av snö – och Gilda log. Det var så mandelblomningen i Jalondalen blev känd.

Efter att ha njutit av de blommande mandelträden körde vi vidare upp i bergen på smala slingriga vägar och stannade till för lunch vid en restaurang vi hört talas om. Vilket ställe! Restaurangen heter Verd i Vent. Här finns bara en färdig meny som består av 5 rätter samt varsin flaska vin till det facila priset av 20 Euro per person. Men vill du ha vatten till maten så kostar det extra, eftersom de inte har någon vattenbrunn. Restaurangen ligger i ett gammalt stenhus som var en ruin för ca 22 år sedan.

En dag kom en fransman som arbetat i mer än 20 år för den franska regeringen förbi. Han var bl.a. ansvarig för alla utländska statsbesök i Frankrike. Ett intressant men väldigt stressigt jobb, och när han i stort sett rest runt världen minst tre gånger följde han sin farfars råd och flyttade till Spanien. Hans farfar sa till honom vid flera tillfällen att livet bestod av något annat än att bara arbeta. Han sa att det räckte att ha tak över huvudet, ett par sandaler och en trevlig käresta för att leva bra. Dessutom tillade han att detta liv bara kunde levas i Spanien och i Alicante-provinsen. Vi kan inte annat än att hålla med.

Idag driver hans son och sonhustru restaurangen. Vi tillbringade många timmar på detta lite annorlunda ställe, och vi har garanterat ägarinnan att hit kommer vi absolut fler gånger.

Spanien är skönt året runt!



Mandeln är ett träd inom plommonsläktet. Frukten, mandeln, sänker risken för hjärt-och kärlsjukdomar om man äter den.



Den här bilden har inget som helst med varken MG eller mandlar att göra, men den får vara med ändå för att den väcker redaktörens nyfikenhet på vad alla som gått genom den haft för ärende.



Restaurangen Verd i Vent högt uppe på berget.



Verd i Vents interiör.





MG:s over there

Vid ett besök i Florida i början av året hade jag fått rådet av Max i Skåne att inte missa Revs Institute i Naples som skulle vara ett bilmuséum i särklass. Vad jag inte visste var att man måste köpa biljetter i förväg för att komma med på en guidad tur. Näväl, inträdesbiljetter fick vi i alla fall tag på via nätet. Klockan 12 skulle vi vara där. Vi kom dit klockan 11, men jag förklarade att jag var där för MG Bulletinens räkning, och då öppnades portarna likt Sesam och vi blev insläppta en timme tidigare.

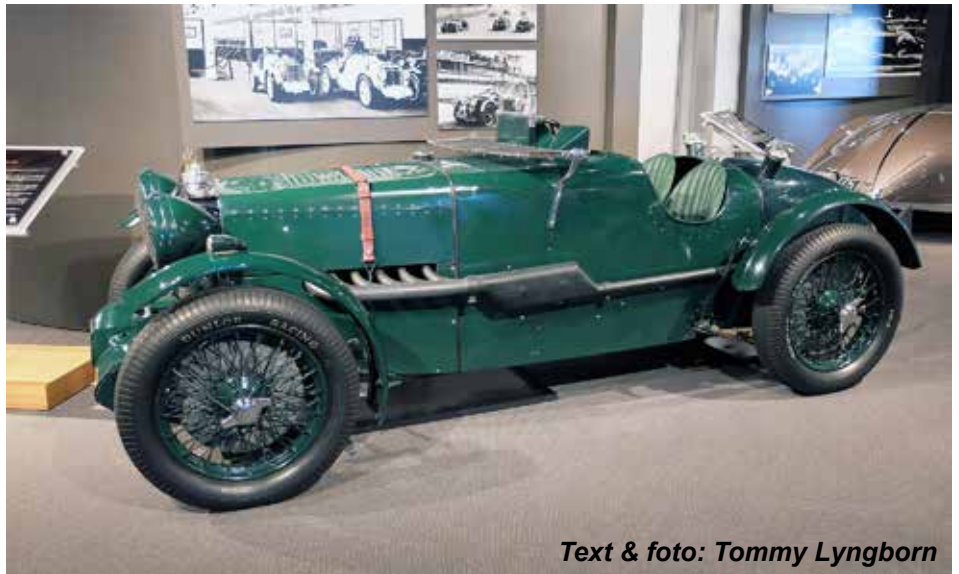
Muséet, som egentligen heter "The Collier Automotive Museum", administreras av "Revs Institute for Automotive Research", ett program vid Stanford University. Bilarna på muséet ägs av Miles Collier d. y. som samlat på bilar i hela sitt liv. Miles förfäder köpte en stor del av Florida när det var oexploaterat och skapade sig sin förmögenhet genom att sälja mark. Här finns ett hundratal bilar, en del i originalskick och andra mycket noggrant renoverade till att strikt överensstamma med originalutförandet. Tänk på en riktig klassiker och den finns här; Mercedes SSK, Duesenberg, Stutz, Hispano Suiza, Ford GT40 (2 st., båda Le Mans-körda), Ferrari, Bugatti, Bentley och Porsche, Formel 1-bilar, ja allt finns där. MG – givetvis –, två stycken som jag berättar mer om nedan.

Ett besök här rekommenderas varmt, under tiden kan du titta in på deras välfyllda hemsida, www.revsinstitute.org. Där presenteras alla bilarna. En del av bilarna visas också upp på evenemang runt om i världen, bl. a. på Goodwood.

Revs har också ett stort bibliotek, USA:s största samling av bilböcker enligt en av guiderna. De har också en forskningssal där man kan hämta uppgifter ur den digra samlingen om det är så att man har något projekt på gång.

Att vi inte kom med på en guidad tur var bra för då kunde vi studera bilarna i egen takt. Det fanns en mängd volontärer vilka var mycket trevliga och kunniga och som man kunde konsultera om det var något man undrade över. Inträdet var överkomliga \$17.

Tack Max för tipset!



Text & foto: Tommy Lyngborn

MG K3 Magnette 1934 #K3025

Patriotisk generositet, racingentusiasm och skarpt affärssinne i kombination skapade MG K3 Magnette. Patrioten var tävlingsföraren Lord Howe, vilken var angelägen att komma bakom ratten på en snabb, konkurrenskraftig engelsk bil. Entusiasten var MG-chefen Cecil Kimber, som trodde starkt på att racing förbättrade försäljningen av märket. Affärsmannen var Sir William Morris, ägare av MG Car Company, som trodde att den bästa reklamen var den som inte kostade honom så mycket.

Således var det sent 1932 som Lord Howe föreslog, att om MG skulle bygga tre racingversioner av sin Magnette skulle han sponsra ett team för Mille Miglia. Kimber och Sir William kom snabbt och lätt överens. Sex månader senare avslutade K3:orna det berömda italienska vägloppet som etta och tvåa i klassen och vann lagpriset, det första för ett icke-italienskt märke. Hemma senare deltog prinsen av Wales på festmiddagen.

K3-Magnetten var en av de bästa sport/tävlingsmaskinerna på sin tid. För £795 kunde vem som helst köpa en – direkt från en MG-katalog. Få av konkurrenternas bilar var så lättillgängliga.

Köparen av denna K3 var idrottsmannen C.E.C. "Charlie" Martin. Elva dagar efter att han tagit emot leveransen, den 14 april 1934, var Martin på racerbanan. Stora framgångar på hemmamark det året (inklusive ett genomsnitt på 93,35 mph i Brooklands 500-Mile Race) kröntes av en fin körning i 1100 cc-klassen vid 24-timmars i Le Mans, där Martin körde tillsammans med Roy Eccles och kom på fjärde plats totalt bakom en 2,3 liters Alfa och två 1 ½-liters Riley.

En annan 1100 cc K3, som byggdes om

till en rekordbil, visade sig vara ännu mer potent genom Goldie Gardners flygande start-körning 1939 med 203,54 mph på Dessau Autobahn.

Något mer än 30 stycken MG K3 byggdes, en siffra som imponerar med tanke på alla de segrar som modellen erövrade och dess betydelse i motorsportens historia. Många historiker betraktar K3-Magnetten som den viktigaste lilla sportbilen under mellankrigstiden.



MG PA/PB 1935 #1667

Detta är utan tvekan den mest berömda förkrigs-MG:n i USA. Ursprungligen en av tre i Captain George Eystons "Dancing Daughters" kvinnliga klassvinnande lag vid Le Mans 1935. Dess motor uppdaterades därefter från 847cc PA- till 939cc PB-specifikation för tävlingar som en del av fabriken "Cream Crackers"-team.

Den såldes sedan av fabriken till den amerikanska sportbilsföraren Miles Collier. Försäljningspriset inkluderade en ny Marshall-kompressor som monterades av MG. Bilen hette Leonidis, kanske efter den spartanska kungen som slogs mot perserna vid Thermopyle 480 f.Kr.

Road racing var höljt i dimma i Amerika tills Collier-bröderna Miles, Sam och Barron började tävla med sina vänner i backarna vid Overlook, Colliers familjegård i Pocantico Hills, New York. Från dessa tonårsevenemang föddes Automobile Racing Club of America 1934. Genom att köra utländska sportbilar eller specialbyggen samlade de tidiga medlemmarna likasinnade entusiaster från Chicago till Boston. För att leverera utrustning till denna nya klubbracing blev Miles och Sam Collier de första MG-agenterna i USA. På liknande sätt drev ARCA:s president George Rand en verkstad för europeiska sportbilar i New York City. ARCA-märket designades av Bill Mitchell, senare designchef för General Motors och som sedan arbetade för Collier-reklamföretagen. Fram till Pearl Harbor arrangerade klubben mer än ett dussin stora tävlingar på arenor från Mt. Washingtons avgiftsbelagda väg till New York World's Fair 1940.

Leonidis var en flitig deltagare på ARCA-evenemangen där den tävlade oskadad, trots Miles Colliers häftiga körstil. År 1937 sammanstötte han emellertid med en taxi i New York City vilket förstörde karossen. Miles fick nu möjligheten att bygga en utmanare för att vinna totalsegrar, och ARCA-entusiasten John Oliveau utformade den aerodynamiska karossen Leonidis nu har. 1938 vann Miles och Leonidis direkt ARCA:s "Round the Houses-tävling" vid Alexandria Bay. Året efter, med Leonidis, blev Miles den första amerikanen på ett decennium som tävlade på Le Mans. Efter åtta timmar, då han ledde klassen, orsakade en brusten bränsletank att han fick bryta tävlingen. Miles sista seger i Leonidis var i Bridgehampton 1950, fyra år före hans död.

Muséets nuvarande ägare har instruerat sin personal att om det börjar brinna är det denna bil, hans fars gamla tävlingsbil, som skall räddas först av alla.

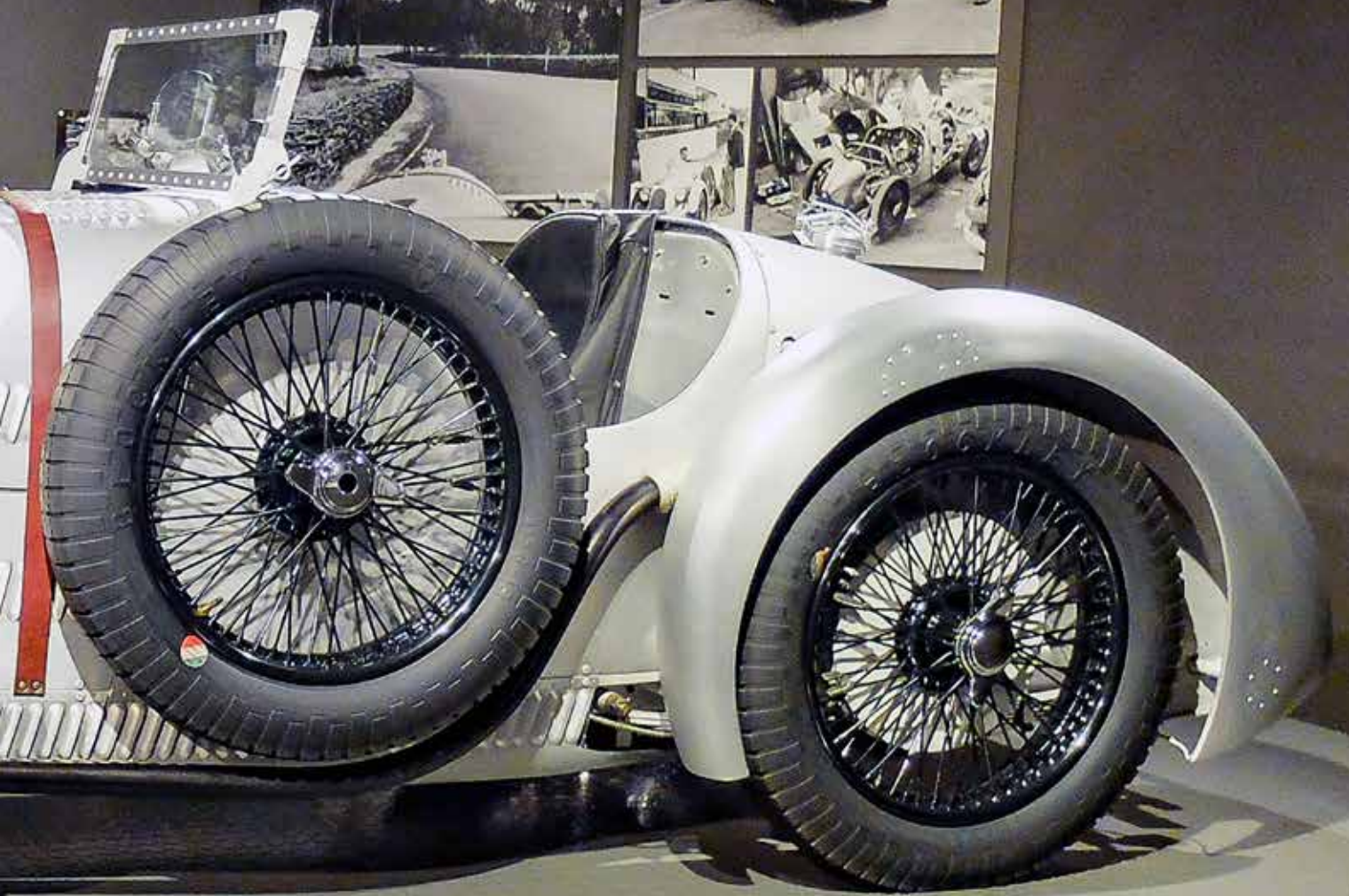


rewar M.G. in America.
aps after the Spartan
ermopylae in 480 B.C.



In 1928 Miles and Leonida won outright the ABC's
"Round the Houses" race at Alexandria Bay.





In 1929, at the wheel of Leonello, Miles Collier became the first American in a decade to win at Le Mans. At the eight-hour mark, while leading in class, a ruptured fuel tank ended the team's race.



MG PA/PB 1935

Ägare: The Collier Automotive Museum

Foto: Tommy Lyngborn

Medlem #1894 Bosse Lindgren och hans M.G. K.1 Magnette Special 2-seat racing

Text & foto; Rune Björck med
assistans av Gunnar Ahlqvist.



Ägaren Bosse, föraren Jenny och mekanikern Chappie njuter av kaffe och kanellängd.

Växtligheten är BRG-grön, regnet piskar och hangaren är gammal. England? Nej, på Söderslätt strax väster om Trelleborg. Invändigt är hangaren i toppskick och därinne står den, K3-specialen, grön och i ett fantastiskt skick. Ägaren Bosse Lindgren, föraren Jenny Petersson och mekanikern Chappie Bird betraktar klenoden med kärleksfulla ögon och med en längtan till den varma årstiden, där det närmast på programmet står Prins Bertils Memorial den 7:e juni.

Bosse Lindgren är en i våra kretsar välkänd person som har haft och har många

trevliga och udda historiska fordon. En gång hade han tre Bristol, vilket idag reducerats till en.

Hur började Bosses MG-liv? I slutet på 60-talet var Bosse verksam i Malmö, och i varuhuset Tempos garage fann han en dag i slutet på 60-talet en något bedagad men fungerande högerstyrd grön MG TD. Bosse, som är en noggrann person, fick hjälp av en annan profil i våra kretsar, Lars Hågeman, med en renovering av TD:n. Bosse körde nära 15 år med TD:n, vilken sedan blev utbytt mot en Porsche – på Engelskfärjan i hamnen i danska

Esbjerg. Men det är en annan historia.

Under en av sina många Englandsturer på 80-talet passerade Bosse en dag ute på den engelska landsbygden en något skamfilad bondgård. Med viss förvåning insåg han att det handlade om "en verkstad" för bygge av ganska exakta kopior av MG K3:or dock med vissa modifikationer.

Mannen bakom uppgraderingen, Peter Gregory, byggde vad Chappie kallar "replica byggd till original specifikationer". Bosse gjorde en beställning som tre år senare levererades av herr och fru Gregory direkt till Bosse i Trelleborg. K3:an, som är gaturegistrerad, har blivit flitigt använd på våra svenska tävlingsbanor som Knutstorp, Falkenberg m fl. Bosse har kört många rally där höjdpunkterna har varit Mille Miglia -92 och -94 som han körde med Peter Gregory samt Rally des Alps som han körde 2005 med Chappie.



M.G. K.3 Prototypes, d.v.s. förlagan till originalbilarna, byggdes i Abingdonfabrikens racingavdelning under vintern 1932. De blev utrustade med kompressormatade 1100 cc motorer på specialtillverkade chassis med modifierade karosser från M.G. C-type. Efter en inledande succé i Monte Carlo rallyt, preparerades tre fabriksbilar till 1933 års Mille Miglia. Bilarna kördes av Earl Howe / Hugh Hamilton, George Eyston / Count Lurani och Henry Birkin / Bernhard Rubin. Birkin / Rubin bil kunde inte fullfölja loppet p.g.a. en trasig ventil, men de två andra kom att slå det existerade rekordet för klassen, genom att knipa både första och andra platsen samt även vinna priset som bästa märke. Framförda av de bästa racerförarna kom bilarna att skörda många framgångar därefter. K.3 förblev ihågkommen som första klassens utmanare i internationella tävlingar under de närmast kommande åren.

Specifikationer:

Tillverkningsperiod	Sent 1932 – sent 1934
Antal tillverkade	33 st inkl prototyper och EX.135
Cylindrar	6 st
Borrning och slaglängd	57 x 71 mm
Volym	1087 cc
Ventiler	2 st / cyl., överliggande kamaxel driven av vertikal dynamoaxel
Antal och typ av förgasare	Vanligtvis enkel SU med kompressor av typ Powerplus eller Marshall
Effekt	Beroende på trimningsgrad
Koppling och växellåda	4-växlad förväljarlåda Wilson preselector utan koppling
Fjädring	½-elliptiska fram och bak
Hjul	19" eker fälgar med centrummuttrar
Bromsar	13" vajer-påverkande trumbromsar
Hjulbas	7' 10 3/16"
Spårvidd	4' 0" fram och bak
Karosstyp	2-sitsig

Framlidne Peter Gregory är känd över hela världen i MG kretsar för sin expertis och kunskap om MG-märket. Han blev anförtrodd att renovera många erkända tävlingsbilar samt utvecklade och framställde själv fram till mitten av 1980-talet ett begränsat antal kopior av de fabriksstillverkade M.G. K.3-bilarna. Dock med tidsenliga modifikationer.



Jenny väntar på att få köra på Jakriborg 2019.



Bulletinens välutrustade skånska lokalredaktion.



Bosse på Ring Knutstorp 2009.



Något om bakgrunden till MGF

–ett samtal med Lars "Kniven" Nilsson om Honda och MGF

Text: Per de Faire



Lars Nilsson bor med sin hustru Gudrun i Vadstena. Han är hängiven MG-entusiast, äger en egenrenoverad MGB GT och en MGF och är dessutom mycket aktiv i vår klubb. Han har under större delen av sitt yrkesverksamma liv haft bilrelaterat arbeten. Under en femårsperiod arbetade han på tändstiftstillverkaren Champions Sverigekontor. De var fyra anställda och samtliga hette Lars. För att vardagsarbetet skulle fungera praktiskt måste samtliga snabbt döpas om, och fortsättningsvis kom Lars N att kallas "Kniven", då han var född och uppvuxen i Knivsta norr om Stockholm. Under åren på Champion var han ansvarig för racingsidan, vilket innebar att han under pågående tävlingar skulle förse de tävlande inom dragracing, speedway och motocross med just Championstift.



Lars "Kniven" Nilsson.

År 1978 övergick Lars till Svenska Honda och arbetade där fram till pensionen som servicechef för landets alla Hondaverkstäder. I jobbköpingarna ingick tester av olika nya konstruktioner som växellådor, motorer och andra mekaniska delar, vilka – om de höll måttet – därefter var tänkta att serietillverkas och monteras i kommande Hondamodeller. I den händelse att någonting fallerade fick absolut inte någon auktoriserad Hondaverkstad uppsökas, utan bärgningsbil skulle omedelbart forsla bilen till Malmö för vidarebefordran till Japan via en tysk adress. Dessa tekniska tester var strikt sekretessbelagda.

Inom jobbet hade han också förmånen att få träffa japanska storheter som Tsutomu Yasota, Norio Tomobe, Makitu Jinnouhi och Tsukasa Nitta. Alla tillhörde den absoluta noblessen inom Hondakoncernen. Dessa herrar var djupt involverade i och informerade initierat om det samarbete mellan Honda och British Leyland som låg till grund för bland annat slutversionen av sportbilen MGF. Den faktiska bakgrunden var egentligen den att Mazda MX5 Miata lanserades 1989, och ledningen för Rover insåg att det fanns stora pengar att hämta inom segmentet små öppna sportbilar.

Strax före jul 1978 hade Honda skrivit avtal med British Leyland Ltd om att gemensamt utveckla en ny bil som presenterades i oktober 1979 under namnet Triumph Acclaim. I grunden handlade det egentligen om en Honda Civic. Acclaim

blev inledningen på ett femton år långt samarbete mellan Honda och BL/Austin Rover. Denna produktiva samverkan avslutades när huvudägaren British Leyland Aerospace sålde sin del i företaget till BMW 1994. Efter denna händelse var inte Honda längre intresserat av något ytterligare samarbete med engelsmännen.

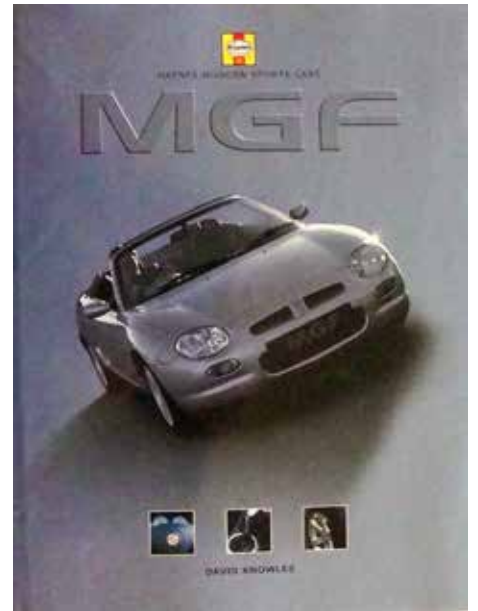
Under de gemensamma femton åren tillkom en mängd verkligt snygga modeller, som t ex Rover 600 och Rover 800, och även den mindre eleganta MG Metro med sina båda syskon.

Så åter till British Leylands nya sportvagn. BL bestämde sig för att konstruera en ny, MG-märkt sportbil. Inledningsvis planerade man att bygga den på en Honda CRX-bottenplatta, men man ändrade sig på den punkten.

En designer anställd på British Leyland, Gary MacGovern, hade designat en mycket vacker prototyp med mittmotor som hade beteckningen EX-E, och som visades och gjorde succé i Frankfurt 1985. Längre än till exposalongerna kom dock inte den linjesköna bilen. Konstruktionen påverkade i sin tur projektledningen så att även den nya MG-modellen fick en sådan motorplacering. Dessutom fanns planer på att använda någon av Hondas befintliga motorer. Valet stod mellan någon av dessa eller den nyutvecklade K-motorn. Det förra alternativet var det mest ekonomiska. K-motorn var konstruerad med erfarenheter från motorcykelmotorer med variabla ventilsystem, som i sig inspirerats från Honda. Att Honda



Gary MacGoverns MG EX-E på bilutställningen i Frankfurt 1985.



De flesta bilderna till denna artikel kommer från David Knowles utmärkta bok om MGF. Kan varmt rekommenderas.



K-motor monterad i en MGF.

varit så höggradigt inblandade i denna ur-engelska motor framkom då aldrig. Japanerna hade varit framgångsrika och hade stor erfarenhet då det gällde utvecklingen av lätta motorer med lite kylvatten, sådana som var väl lämpade för t ex motorcyklar.

En pikant detalj är att Margaret Thatcher lär ha uttryckt en from önskan om att den japanska motorn skulle installeras i den nya engelska sportbilen. Till sist valdes K-motorn.

Vid ett sammanträde med Honda ställde Lars chef, efter just avslutad middag,

Här nedan en bild som visar några idéer ur det så kallade "Phoenix Programme", som till sist resulterade i MGF. De fyra prototyperna som fotograferades utanför och nu ingår i British Heritage Collection i Gaydon är, från vänster: PR5/DR2, som är utomordentligt tilltalande och designades av Roy Axe i början av 90-talet, då den ingick i Rover Special Products. Den är lätt inspirerad av Austin Healey 3000 – Axe var ägare till en sådan. Det var en ganska stor sportbil egentligen tänkt för den amerikanska marknaden.

Därefter följer de snarlika PR1, PR2 och PR3, vilka 1990 i tur och ordning byggdes av Motor Panels of Nuneaton, Reliant Motors of Tamworth och ADC of Luton. De tre bilarna har olika bottenplattor (modifierade från Maestro och Rover 200) och olika motorer: PR2 har en Rover V8, vilket intresserade projektörerna för kommande MGRV8. Flera tekniska lösningar hämtades från Maestro, som ju i grunden var en Hondaprodukt.

Det är alltså PR3 som blir sista prototypen för den slutliga MGF. Bland annat fick den luftintag bakom dörrarna och en annan front. Den lyckade slutpresentationen ägde rum på Geneve-utställningen i mars 1995.



frågan till en av Hondas toppdesigners hur den nya Preluden eventuellt skulle komma att se ut. På en servett skissade denne snabbt en sportbil med lågt fram- och högt bakparti, och som hade omisskännliga drag av MGF. Året därpå, 1982, fick Lars under en av sina resor till Japan provköra den produktionsklara Preluden på Hondas Formel 1-bana Zuzuka. I informella middagssammanhang berättade japanerna detaljrikt om samarbetet med British Leyland och utvecklingen av MGF.

BL använde sig av produktionserfarenheter från Hondas sportbil NSX, både vad gällde teknik och design. Växellådan är en ren Hondakonstruktion liksom den elektriska servostyrningen. Bagageutrymmet är lika på de båda bilmodellerna liksom öppningsmekanismen för framluckan. Instrumentbrädan tillverkades av Hondas fabrik i belgiska staden Aalst.

Ytterligare något om bakgrunden till MGF. Jag kan rekommendera David Knowles bok om MGF. Knowles är en välrenommerad MG-skrubent med flera böcker bakom sig. Den här är, liksom de tidigare, väl genomarbetad och beskriver förhistorian till och utvecklingen av denna modell. Bildmaterialet är lysande, och några av de framtagna prototyperna är, i mitt tycke, vackrare än den slutliga produkten. Bland annat fanns, åtminstone på skisstadiet, en intressant tanke om en retroversion av MGA, som tyvärr inte blev accepterad av fabriksledningen. En pånyttfödelse av detta projekt vore i högsta grad önskvärd för att ge begreppet MG en framtid som sportvagnsmärke.



Gerry MacGoverns flashiga skiss av den definitiva slutversionen i Projekt Phoenix arbete - nämligen MGF.



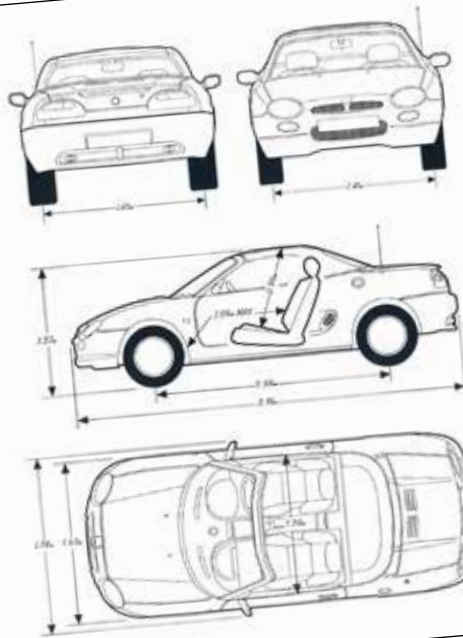
MGF inför pressvisningen på Genèveutställningen i mars 1995.



Skiss på retroversionen av MGA, som inte blev accepterad av fabriksledningen.

Exterior Dimensions	
Height (hood up)	1.27m (41.9in)
Wheelbase	2.38m (78.1in)
Length	4.63m (15.2in)
Wash (excluding door mirrors)	1.78m (5.8in)
Wash (including door mirrors)	1.90m (6.2in)
Trunk (front)	1.41m (4.6in)
Trunk (rear)	1.036m (3.4in)
Turning circle	(I.Bi) 10.75m (35.3in)
Kerb weight	(I.Bi) 1075kg (2370lb)
Kerb weight	(I.Bi VVC) 1090kg (2403lb)

Interior Dimensions	
Headroom	0.96m (31.6in)
Max. legroom	1.09m (35.8in)
Shoulder room	1.24m (40.7in)
Luggage capacity	0.31 cu.m (7.4cu.ft)



Några sidor från en engelsk försäljnings-broschyr från 1999



the choice is yours

Important Notice: The colours reproduced here are subject to the limitations of the printing process and may therefore vary slightly from the actual material. The company reserves the right to alter or withdraw any colour finish without notice. Please check availability with your MG Dealer.



Optional extras	I.Bi	I.Bi Steptronic	I.Bi VVC
Air conditioning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anti-lock brakes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16" square-spoke alloy wheels	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16" six-spoke alloy wheels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16" multispoke alloy wheels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hardtop	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Passenger airbag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Single CD player	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Radio/cassette player	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Wooden steering wheel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wood effect centre console	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wood door casing inserts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carbon fibre pack (Door casing inserts)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chrome pack (comprises bright grilles and side air intakes, chrome door handles, chrome ashtray, chrome handbrake release button)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Centre high mounted stop lamp	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Leather pack (Comprises leather seat facings with four sewn flutes and leather door casings, gear lever and handbrake gaiters, cubby box lid, coloured steering wheel trim and luxury floor mats)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oxford leather pack (comprises soft-feel ruffled leather seat facings and leather door casings, gear lever and handbrake gaiters, cubby box lid, coloured steering wheel trim and luxury floor mats)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

price list

On the Road Price

18,370.00
20,170.00
20,999.00

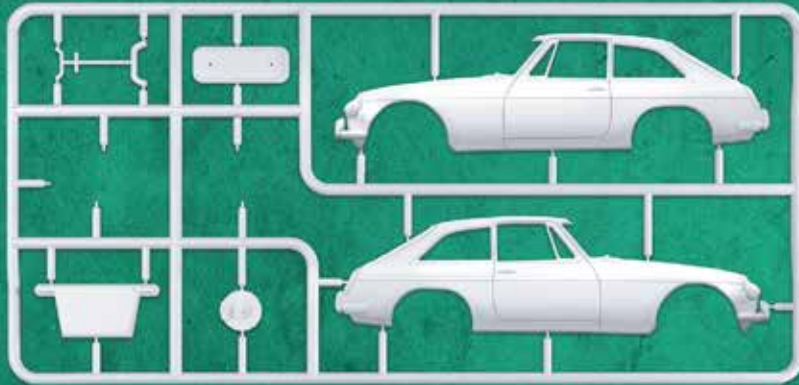
On The Road Price
The "On the Road" price includes Government Road Fund Licence - £115 for 12 months (subject to statutory charges) and CIS Government Vehicle First Registration Fee.
Fuel supplied by the Dealer and other goods or services suggested by signposts between the customer and the dealer are not included.

The MG Commitment
The MG Commitment is a risk sharing package of protection for the consumer, displaying confidence in the quality built into every aspect of its cars.
The major benefits of the MG Commitment are:
30-day Exchange/Refund scheme - MG Assurance
MG Hotline 0145 642277 - Price Protection
For more information please contact your MG Dealer.
For customers who do not intend to use their vehicles permanently in the United Kingdom, the Rover Tax-Free Sales Organisation is available to advise on tax and VAT concessions that may apply. Please contact your MG Dealer. Factory fitted options will be supplied at extra cost.

EFFECTIVE FROM: 15TH JULY 1999

MGF	List Price	VAT	Retail Price	On the Road Price
I.Bi	15,295.74	2,694.26	18,090.00	18,270.00
I.Bi Steptronic	17,012.77	2,977.23	19,990.00	20,170.00
I.Bi VVC	17,718.30	3,100.70	20,819.00	20,999.00

OPTIONS	List Price	VAT	Retail Price
Air Conditioning	936.17	163.83	1,100.00
Alloy Wheels 16" Multi-Spoke	425.53	74.47	500.00
Alloy Wheels 16" Square-Spoke	425.53	74.47	500.00
Alloy Wheels 16" Square-Spoke	425.53	74.47	500.00
Anti-lock Brakes	468.09	81.91	550.00
Carbon Fibre Pack (Door Inserts)	548.84	26.06	575.00
Centre High Mounted Stop Lamp	63.83	11.37	75.00
Chrome Pack	127.66	22.34	150.00
Herald Top & heated rear window (black only)	957.45	167.55	1,125.00
Leather trim (over I.Bi)	721.49	126.60	850.00
Leather trim (over VVC)	510.84	89.36	600.00
Oxford Leather (over I.Bi)	1,187.23	207.77	1,395.00
Oxford Leather (over VVC)	974.47	170.53	1,145.00
Pure Finish - Metallic	255.32	44.68	300.00
Pure Finish - Pearlescent	291.62	51.38	345.00
Passenger Airbag	212.77	37.33	250.00
Radio/Single CD Player	127.66	22.34	150.00
Wood Pack (Centre Console)	101.13	17.87	120.00
Wood Pack (Door Inserts)	148.98	26.06	175.00
Wooden Steering Wheel	157.46	27.34	185.00



Arese Parts AB

Teckomatorpsvägen 7A, 268 31 Svalöv

We are specialised in MG, JAGUAR, TRIUMPH, AUSTIN HEALEY, MORRIS MINOR, MINI & LANDROVER

www.angloparts.se

info@arese.se

0708-150193

OM

du har bytt adress, har ny e-postadress eller ändrat ditt bilnehav, glöm inte att uppdatera dina uppgifter i medlemsregistret på hemsidan eller meddela klubbens registeransvarige Christer Farneman på: christer.farneman@mgcc.se. Om inte dina uppgifter i klubbens register är korrekta missar du viktig information från klubben och i värsta fall kommer du inte att få MG Bulletinen när den kommer!

Fototävling 2020

Glöm inte ditt/dina bidrag till årets fototävling!

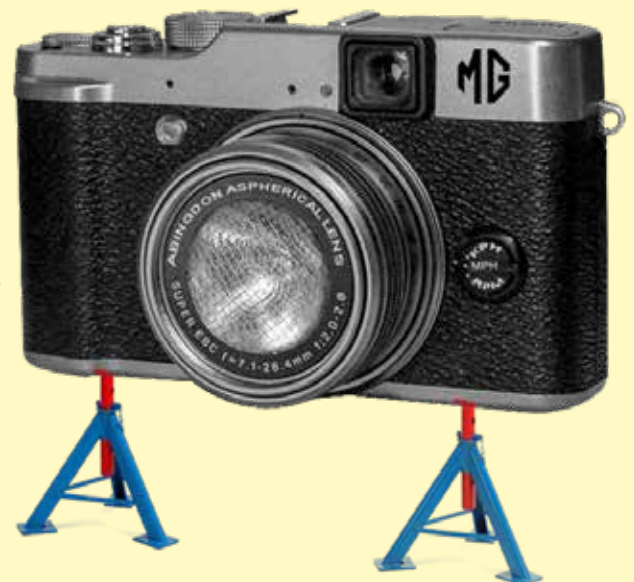
Med nr ett nummer av Bulletinen fick du en kalender för 2020. Vi tänkte att vinnarna av årets fototävling skulle få illustrera nästa års upplaga av densamma. Bilderna måste givetvis hålla tillräckligt bra kvalitet för att bli bra i tryck, men det är inga problem. Kamerorna av idag och dagens moderna mobiltelefonkameror är tillräckligt bra och det hänger ju trots allt mest på fotografen. Detta gör ju att alla kan vara med. Gamla pappersbilder duger också om de är tillräckligt skarpa. Kriteriet för bilden är att det skall vara en MG-bil på den, annars är det fritt fram.

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

Medlemmar i MGCC SE kan delta.

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

Så vässa kreativiteten, plocka fram en lämplig kamera, putsa MG:n, leta upp en lämplig miljö och ta en bra bild till tävlingen!



Efterlysning

Har någon information om denna vagn?

Genom MMM-forumet i England har jag kommit i kontakt med nuvarande ägaren till F1164 i Österrike, och han söker efter mera uppgifter om sin vagns tidigare historia.

Såld ny med UK registreringsnummer JD 2578. Tidigt exporterad till Sverige och registrerad med Göteborgsnumret O 9284 i juli 1936. Därefter exporterad till Norge 1937 i oktober där den sedan var hos samma ägare, Halvor Westgaard, från 1967 fram till 2012 enligt MMM-registret. Den var sedan hos olika ägare i Norge fram till år 2016 och exporterades då åter till UK där Robert köpte den och har ägt den sedan dess. Han har tillgång till de data som finns i Svenska MG-klubbens jubileumsbulletin från år 2002 men söker nu mer information. Är det någon som vet något mer om denna F-type under dess tid i Sverige eller eljest tiden innan Robert köpte den?? Om du känner till något om denna vagn kontakta mig eller ägaren:

Robert Rudolf

A-2560 Berndorf II,
Leobersdorferstrasse 129,
Österreich

E-post: robert_rudolf@gmx.at

Tacksam för all hjälp!

Sven Ordell

E-post: mgsven@hotmail.com



Lite klubbhistoria

I kommande nummer av Bulletinen kommer vi att skriva om några medlemmar som varit med länge och som var med och bildade vår klubb med det nuvarande namnet.

Så här gick det till när medlemsnumren fördelades berättar Sven Ordell:

Hur kom medlemsnumren till?

Klubbens pånyttfödelse år 1968 och sedan uppväxt är väl beskriven i Jubileumsbulletinen 2002.

I begynnelsen var det inga medlemsnummer alls; medlemmarna då var hela 96 stycken kunde man läsa i bulletinen nr 1/68. Lite senare finns medlemsnummer tillskrivna för hand i en matrikel som består av 6 st A4-sidor. Den nummerserien är troligen baserad på när årsavgiften inkommit och var inte tänkt att vara permanent, utan mera som ett löpande register. De numren överensstämmer inte

med de nuvarande. Klubben betalade då en avgift per medlem för "Safety Fast", moderklubbens tidning. Avgiften var 22 shilling, d v s £1 och 2 shilling eller i moderna pengar £1 och 10 pence; solklart eller hur? Tidningen kom i en bunt till sekreteraren och skickades därefter till medlemmarna. Ännu lite längre fram i min pärm finns en vackert handskrivna förteckning i bokstavsordning på efternamn som jag är ganska säker på är bakgrunden till de nuvarande medlemsnumren. En kort koll på tidiga medlemmar i nuvarande matrikeln ger vid handen att en hr A har nr 2, en hr R har nummer 83, en hr Ö har nummer 108 och jag själv nr 75.

Då det finns historia i dessa nummer-serier anmodar jag styrelsen att inte återanvända vakanta medlemsnummer utan låta dem stå som minnesmärken över klubbens återuppvaknande och historia från år 1968 och framåt.

Först ut och presenteras är medlem nummer två, Christer Almén, som berättar om MG-bilar han köpt och sålt i skarven mellan 60- och 70-tal.

Ta del av Christers historia, vänd blad och läs!



Så här såg första numret av Bulletinen ut 1979.

M.G.-bilar jag köpt, tän

Vi som varit med länge



På väg hem med J2:an gjorde jag ett uppehåll utanför Oxford.

M.G. J2 J2159, svenskt reg-nr GGP 266

Jakten på en MG J2 började med en annons i Motor Sport (klassik engelsk motortidning) 1968. Där hittade jag en J2 som skulle vara renoverad med många delar utbytta och MOT-godkänd med en E93A-motor – som jag då inte visste att det var en Fordmotor.

Resan till England sommaren 1968 gick via Tor Line-färja från Göteborg till Immingham. Därefter tåg ner till London. Lokföraren tutade ljudligt och ofta med vissa intervaller, och jag upptäckte att det satt skyltar vid banvallen med uppmaningen "Whistle" som han åtlydde.

Taxi till hotellet i London. Nästa morgon tog jag kontakt med säljaren via en

telefonisttjänst ("Personal Call Operator"). Inget modernt telesystem i UK.

Tågresan ner till Winchester gick utan problem, och säljaren mötte upp med J2:an vid stationen. Vi åkte hem till honom, han bodde i ett litet hus på en gård utanför Alresford. Han berättade att hade haft bilen med sig till Kenya ett par år när han jobbade där.

Efter övernattnin i säljarens hus påbörjade jag resan på mindre vägar tillbaka till Immingham. Vädret var soligt och varmt och suffletten förblev nerfälld. Stannade och tog en paus utanför Oxford för att ta ett par bilder.

Jag fortsatte resan, och när jag behövde tanka stannade jag till när jag såg en Esso-skyld bakom en häck och fortsatte in på gårdsplanen till den lilla macken. En äldre man kom fram och frågade hur många gallon jag ville ha. Han gick sedan fram till pumpen som var en gammal och väldigt hög modell med en klar glasbe-



Hemma hos säljaren i Alresford.



J2:an isärplockad i mitt garage.

Text & foto: Christer Almén

hållare överst. Sedan pumpade han för hand med ett trähandtag upp bensinen till önskat antal gallon och gick sedan fram med slangen till bilen och tömde i. Det var en genuin känsla av tidigt 1930-tal över denna tankning!

Resan på småvägar upp till färjeläget i Immingham var väldigt trevlig och problemfri och överfarten till Göteborg ovanligt lugn och behaglig.

Tullbehandlingen i Skandiahavnen gick ganska bra, och jag kunde efter visst besvär få bilen "transiterad på egna hjul" till hemtullkammaren i Norrköping. Väl hemkommen betalade jag accis och moms och registreringsbesiktigade J2:an och ställde av den för renovering. Demonteringen påbörjades i ett hyrt garage.

Det visade sig mycket svårt att hitta en originalmotor, och dessutom föll karossen i bitar när den lyftes av. En bättre kaross fanns till salu hos Terry o Barry Bone i London, så jag och en kompis åkte över med en Volvo Duett för att hämta den och en del motordelar.

En kväll när jag jobbade med chassit kom plötsligt tre sportklädda herrar in i garaget. De stannade förvånade upp och utbrast: Jaså, var det en bil! Förklaringen var att de kom från narkotikapolisen och hade fått rapport om att en bil hade körts in i garaget men att det aldrig kom ut någon bil därifrån.

Svårigheter att få tag i delar och det mycket dåliga skick bilen visade sig vara i medförde att jag tröttnade och sålde den redan 1969 till en TD-ägare i Nyköping. 1971 gick den vidare till en J2-ägare i Stockholm, och landade så småningom hos Stig Andersson 2005.

Stig lät renovera J2:an till ett J4-liknande racerutförande, utan dörrar och utan något trä i karossen. Efter hans bortgång färdigställdes bilen av en ny ägare som använder den som man ska.



J2:an har fått en ny kaross av J4-typ.

nkt renovera, men sålt



J2 J2159 finns numera hos Börje Pettersson i Nora och har setts ett par gånger på MWC:s träffar hos Peter Kumlin på Vinön. Foto: Börje Pettersson

MG TC 3562, svenskt reg-nr KCO 170

Nu hade jag bestämt mig för att få tag i en MG TC.

Jag hade i Sverige köpt en kaross och ett besiktningssinstrument från en sedan länge krockad TC. Min kontakt i London tipsade 1972 om ett chassi och en bakifrån krockad TC. En kompis och jag åkte över till London med en Volvo Duet för att hämta objektet.

Fyndet fanns på ett Ghurka-regemente i Surrey utanför London. Officeren beordrade sex små Ghurka-soldater att lyfta in chassibiten med motor och växellåda och komplett framvagn i Duetten. Vi var tvungna att säga av chassibiten med bågfil

för att kunna stänga bakdörrarna. Ett bättre begagnat TC-chassi ingick också, och detta lyftes upp på taksäckarna.

Hemfärden gick utan problem, men avlastningen hemma krävde mycket "manpower".

Detta TC-bygge såldes efter en tid till en MG-man i Linköping som senare sålde det till en MG- och Morgan-man i Södertälje. Han fick sig reg-nr KCO170 tilldelat, och färgen var enligt matrikeln grön.

Till sist hamnade den 1985 i Nässjö, och färgen var nu röd. 1987 upphör spårren i Sverige, den blev eventuellt exporterad till Norge.

Denna artikel är den första i en serie där vi tänker uppmärksamma några av de medlemmar som varit med och gjort vår klubb till det den är idag, alltså de som var med från början. /Red



TC 2498 inhandlas av en taxichafför i London. "Lite fix före bes".



2498 har det bra nu i Gustavsberg, hos Fredric Dahl. Redaktionen återkommer om denna TC. Foto från Fredric Dahl.

MG TC 2498, svenskt reg-nr FJM 139, personligt reg-nr MG TC

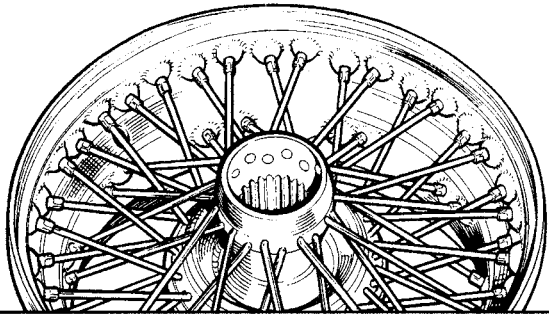
Samtidigt med besöket i London och köpet av TC-byggsatsen visade min kontakt en hårt sliten men komplett TC som jag också köpte. Meningen var att säljaren skulle köra hem den till mig i Sverige, men han lyckades inte med detta utan skickade den i stället med båt från Felixstowe till Göteborg.

Jag hämtade den med trailer efter att ha betalat alla avgifter som accis moms etc. Tullbehandlingen gick väldigt bra, för skeppningsdokumenten angav vikten 600kg (mot verklig tjänstevikt 950kg), och därmed blev accisen mycket lägre. Tullmannen frågade om vi skulle väga bilen eller godta 600kg som angavs i dokumentet. Vi kom överens om att vägning var onödig.

Jag sålde denna TC till H Larsson i Linköping 1973. Den såldes vidare till L Eliasson i Motala 1977 enligt matrikeln. År 1991 fanns den hos G Jansén i Motala, och enligt uppgift helrenoverades den 1988-1991. Fredric Dahl var ägare till den 2013 enligt matrikeln, då med personligt regnr MG TC, och är så fortfarande.

Orsaken till att jag sålde TC:n så tidigt som 1973 var att jag då kunde köpa en mycket fin helrenoverad och färdig TC, som jag dessutom fortfarande har kvar – TC 4042, FSL 005.

PS. Jag hade den avkapade främre chassibiten kvar, eftersom ingen av köparna ville ha den. Flera år senare ringer Carl-Eric Asp och frågar om jag möjligen har en främre chassistump till TC, då han behövde en sådan eftersom den framdel han hade var så skadad. Den finns nu inopererad på TC 1453, som blev hans vita TC med reg-nr HTO 091.



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



**INGET VATTEN
INGEN ÖVERHETTNING
INGEN KORROSION
INGET TRYCK
INGA PROBLEM**



Svensk generalagent och distributör
www.evanscoolants.se

Epost: info@evanscoolants.se • Tel: +46 73 8974157



Klubbens fuktionärer kommer under våren att utrustas med reflexvästar enligt bilden. När du kommer till ett MGCC-evenemang så kan du lätt känna igen den eller de som du kan ta kontakt med. Om du själv vill ordna en träff så kan du höra med din centrerepresentant om det finns västar all låna tillfälligt.

EEOTY, European Event of the Year år 2021 kommer att äga rum i Portugal den 19 - 23 maj. Mera information kommer att komma under april månad så om du är intresserad kolla på vår hemsida. Under tiden finns det en film att titta på: <https://youtu.be/tvKjrjVqITM> Anmälan öppnar den 1 juli 2020.



Regaliashopen

Skaffa dig lite ny MG-regalia inför vår-säsongen. Jsonshop har öppet 24 timmar om dygnet och servar dig med det du vill ha ur deras sortiment, ett litet smakprov ser du här. Hur du öppnar ett konto finns att läsa i Bulletin nr 5-2019 samt på klubbens hemsida. Uppgifter om storlekar och färger finns på www.jsonshop.se/mgcar där du också gör din beställning.

Happy shopping!



Beställ på: www.jsonshop.se/mgcar

Vad har hänt med Lisas renovering?

DEL 3

Text & foto: Lisa Spathon



Efter senaste artikeln började saker och ting äntligen ta fart. Tack vare annonseringen i Bulletinen blev jag i höstas kontaktad av en person i Varberg som skrev att han antagligen hade begagnade framskärmar i relativt bra skick. Jag blev överlycklig och körde upp till Varberg tillsammans med min pappa. Det var väl värt besväret att göra den resan då det slutade med att vi äntligen kom hem

med ett par framskärmar och lite andra delar såsom innertrösklar, frontplåt och kylare. Dessutom fick vi med oss boken "Original MGA – The restorer's Guide to all Roadster and Coupé models including Twin Cam", som steg för steg förklarar hur en MGA sätts ihop vid renovering. Det fanns även ett par bakskärmar, men de var i samma skick som våra egna så vi tog inte med oss dessa utan bestämde oss

istället för att beställa nya från England.

Då vi tidigare hade varit inne och kollat på bildelar på Moss hemsida i England insåg vi ganska snabbt att priset på skärmar hade gått upp markant. Kanske var det Brexit som gjorde att priset hade gått upp. Jag hade tidigare fått tips om att NTG motors i England också sålde bildelar, så jag tog kontakt med dem. Snabb service och bra priser resulterade i att vi beställ-



Bilen lastad med begagnade fynd i Varberg. Pappa är nöjd.



Nya bakskärmar från NTG i England.



Original bakskärmar och frontplåt som vi ratade.

de nya bakskärmar, stänkskyddsplattor, skruvset till alla skärmar, trägolv, gummlister och yttertrösklar till MGA:n.

Jag har blivit informerad om att MGA-motorer har en tendens att läcka olja i bakkanten och att man kan försöka åtgärda detta genom att sätta dit en packbox. Det återstår att se, den dag vi är klara med renoveringen av bilen, om vår packbox kommer att minimera detta problem.

På vissa ställen var ramen i dåligt skick, så där har vi förbättrat genom att svetsa. När luftfuktigheten äntligen gick ner var det dags för blästring och epoxygrundning. Medan detta gjordes rengjorde vi karossdelar som var fulla av smuts, olja och Tectyl. Jag tänkte att detta gör vi i ett



Delarna till packboxen på motorns bakre gavel. Spår har frästs för metallringen.



Så här ska packboxen monteras.



Packningen mellan motor och växellåda.



Här skall det bytas ramlager.



Vår dotter Celia, 9 år, inspekterar ramen innan blästring.



Sonen Rasmus, 6 år, konstaterar att det blev bra efter epoxy-grundning. Minsta sonen Kasper, 4 år, höll sig undan kameran.

nafs, men insåg snabbt att det här tar tid att få bort. Men den som väntar på något gott och som har en längtan efter att se resultatet fortsätter att gnetta på. Jag skrat- tar gott åt att jag en gång trodde att det bara var att rulla ut bilen från mammas och pappas garage och endast se till att få igång motorn för att kunna köra den. Så fel jag hade.

När vi rengjorde bildelar kom en man förbi som undrade om det var vår MG som höll på att renoveras. Han fällde då

kommentaren: "En MG. Ska den vara racing green som den ser ut att ha varit tidigare? Den kan ju inte ha den där gula färgen. Ska ni köra en rapsbagge bland rapsen?" Han beskrev precis det som är min målbild; en gul MGA som kör runt på Söderslätt med rapsfält på båda sidorna om vår gula bil. Han såg väldigt förvånad ut när jag tackade honom för att han hade myntat ett smeknamn som gick hand i hand med min målbild. Det här med bilens färg verkar vara något som engagerar alla.



Dags för rengöring av bakre karosshalvan innan blästring.



En massa rost här som måste bort innan vi kan blästra.



Rengjort – klart att starta blästern.

Av en slump kom jag över en artikel om vad olika färger på bilar symboliserar. Grön bil betyder traditionalist. Ju grönare din bil är, desto mer pålitlig och traditionell är du. Du tycker inte om när saker är fejkade eller konstgjorda. Gul bil betyder humorist. En person som är glad och humoristisk, som älskar att skämta samt att få människor att skratta. Nog för att jag gärna är pålitlig och traditionell, men gul bil verkar ju göra allting lite roligare. Humorist, javisst.

Lördagen den 7:e mars var jag med på MG-klubbens årsmöte i Malmö. Förutom att det var kul att berätta för deltagarna om hur det går med vår renovering träffade jag även många trevliga MG-entusias-ter. Klubbens andra renoveringsstipendium delades ut till Oscar. Ett stort grattis till honom, och jag ser fram emot att följa hans projekt.

Allt gott och 8-kantiga hälsningar (som jag just har fått lära mig av en MG-medlem som var med på årsmötet).

Redaktionen önskar Lisa och hennes familj lycka till med fortsättningen av projektet och ser fram emot fler intressanta redovisningar framöver.



Min man Rickard har gjort klart bakre halvan av karossen för blästring.



Rengöring av kardantunneln...



...Rickard skrapar, skrapar och skrapar.



Några timmar och tre öl senare – snart klar.



Främre karosshalvan blästrad och grundad.



Maintaining the breed

Rapporter och info

Middle North Centre

Almost time...

to hit the roads again

Under vintern har vi som vanligt träffats på våra populära pubträffar i Stockholm, och vårens sista träff är den 9:e april.

Dessa träffar är populära och har vissa torsdagar lockat upp till 20 medlemmar!

Den 9:e maj startar vi årets körsäsong med Vårutflykten. Vi kommer tillsammans med Middle South Centre och Triumph TR- och Austin-Healey-klubbarna att besöka konsthallen Artipelag på Värmdö – se annons nedan!

Den första Sommarträffen på the Nut House i Upplands Väsby äger rum onsdag 15/5. Dessa träffar återkommer sedan onsdagar varannan vecka under sommaren fram till den 2:a september.

Cucumber Run är i år tyvärr inställt.

Gärdesloppet – Prins Bertil Memorial –

äger i år rum den 7:e juni (för info, gå in på <http://www.gardesloppet.com>).

Den 6:e juni arrangeras traditionsenligt Ångans dag i Mariefred, där MG under många år har varit det vanligaste märket!

Årets SMGM äger rum 12 – 14 juni i Stenungsund, se annons i Bulletinen nr 1–2020.

Flera av de traditionella aktiviteterna arrangeras nu av Middle South Centre. För närvarande saknar centret en ordinarie centreprincipal, men vänd dig gärna till Jens Arnekleiv eller till mig om du har funderingar runt centrets vanliga återkommande aktiviteter eller har förslag på någon ny aktivitet.

Alla årets planerade aktiviteter framgår av klubbens hemsida, <http://www.mgcc.se/>.

Middle North Centre har en mycket aktiv mailinglista som fungerar som ett forum för snabb information om nyttillkomna aktiviteter, påminnelser och ev. ändringar. Alla medlemmar i Centret ska vara upptagna på listan, men om du av någon anledning inte brukar få några mail – meddela mig på centrets mailadress middle-north-centre@mgcc.se så lägger jag till dig på listan. Flera mail kommer i varje utskick i retur p.g.a. okänd eller felaktig adress, så meddela mig om du bytt e-postadress!

Har du någon idé eller förslag till utflyktsmål eller annan aktivitet, hör gärna av dig till mig!

Väl mött på årets aktiviteter!

/Christer Farneman

VÄLKOMMEN TILL ÅRETS VÅRUTFLYKT!

Lördagen den 9 maj bjuder Middle North Centre tillsammans med Middle South Centre samt Triumph TR- och Austin-Healey-klubbarna in till en guidad visning av konsthallen Artipelag!

Vi kommer tillsammans att köra en ca 7 mil lång sträcka med start vid Bergelins väg norr om Naturhistoriska muséet, avfart från E18 Norrtäljevägen (Ekhagens trafikplats) kl. 09.15. Vi kör mot Vaxholm och färjar över till Värmdö och kör vidare mot Gustavsberg och Artipelag. Det går naturligtvis också att köra direkt till Artipelag om man föredrar det. Vi parkerar på anvisad plats och går strandpromenaden ca 800 meter till sjöentrén där Artipelags grundare Björn Jakobson tar emot och visar oss runt både interiört och exteriört.

Efter visningen av anläggningen, ca kl. 14, äter vi lunch (soppa) inkl. kaffe och kaka i Artipelags restaurang.

Priset för detta är endast 150:-/person, vilket betalas kontant innan start. (Om man föredrar att köra direkt sker betalning vid samlingen på Artipelags parkeringsplats).

(Andra rätter finns att beställa och betalas då direkt i restaurangen).

Vi erbjuds också att till ett rabatterat pris bese utställningen Signature Women som lyfter fram några av de mest framträdande kvinnliga konstnärerna på den svenska konstscenen från förra sekelskiftet och fram till idag. Vårt inträdespris till utställningen är 130:-/person vilket betalas på plats i receptionen (ordinarie pris 185:-/person).

Se Artipelag.se för mer info!

Anmälan sker till Christer Farneman, e-post middle-north-centre@mgcc.se.

Ange vid anmälan:

- Antal personer
- Om du/ni kommer till startplatsen Bergelins väg eller kör direkt
- Om ni önskar den förbeställda lunchen (uppgi i så fall eventuella allergier)
- Bilmodell och reg.nr.
- Mobiltelefonnummer

För Artipelags planering behöver vi din anmälan så snart som möjligt, dock senast fredag 24 april. Obs! Vi har beställt bra väder men om detta inte skulle levereras går det även bra att åka i familjebilen...

Väl mött till en intressant utflykt!



Skottdagsfika i Södergården

Den traditionella fikaträffen i Södergården inföll i år på skottdagen, 29 februari. Drygt 40 personer hade hittat dit. Utöver fiket innehöll dagen leksaksutställning, film och bilder. Som vanligt fick vi tillfälle till en rundtur i Leifs mekaniska verkstad, granne till Sörgården. Egentligen är träffens benämning "bildvisningsträffen", men på senare år har själva fiket blivit en allt större del av träffen, så "fikaträff" är mer rättvisande. Det var två rejäla fikapauser, en med härlig macka och lite senare en med sju sorters delikata kakor. Tack Lena och Leif för att ni bjudit in oss till Sörgården och för det uppskattade fikabordet.

I år visade Jeannette sin uppskattade utställning "Leksaker från förr, så 'nt vi kommer ihåg". Många var det som ville slå sig ner på golvet och börja leka med sakerna. Men ingen var modig nog att göra det.

På vita duken visades bilder från SMGM i Söderköping, från British Motor Meet i Hjo och från en biltur till Omberg. Det visades också bilder på ett antal klassiska MG-bilar då vi lärde oss hur man kan se skillnad mellan årsmodeller. Också rörliga bilder från uppstart av en hembygd jetmotor visades (med ljud). Dessutom fick vi vara med om premiären på en film som visade vad Linköpings Motorstadion har att erbjuda.

Besöket i verkstaden var som vanligt intressant. Här finns en omfattande maskinpark. Som en överraskning fanns i verkstaden också Leifs senaste renoveringsprojekt, en MG midget från 70-talet. Karossen var under renovering med svetsning av nya plåtpaneler på de ställen där gamla MG-bilar rostar. Plåtpanelerna har Leif själv tillverkat i sin verkstad.

Fram på eftermiddagen var det dags för tack och adjö för denna träff och därmed att se fram emot nästa.



Tankar från West Coast Centre Mars 2020

Vi kommer allt närmare våren och snart tar vi äntligen ut våra älskade MG-bilar. Om en vecka är det vårdagjämning och sen blir dagarna längre än nätterna. Underbart härligt!

Årsmötet gick av stapeln i Malmö och det var en bra start på MG-säsongen. Vanligtvis brukar vi börja med Kallstarten i Varberg, men i år var det ingen som ville ta över arrangemanget så det får pausa tills någon känner sig manad att ta över. Kontakta mig i så fall så hjälper jag till med planeringen.

I West Coast Centre har vi fått en ny medlem, Oscar Efverlund, som tagit över sin morfars MG PA från 1935. Oscar fick motta renoveringsstipendiet på årsmötet till stor lycka. Välkommen till MG-klubben och lycka till med att få ordning på PA:n!

Vi har planerat att följa de traditionella aktiviteterna som jag vet är uppskattade och samarbetet i UBCC fortsätter som vanligt, så det blir tisdagskörningar från slutet av April fram till Oktober som sig brukas. Det blir även aktiviteter till British Car Week som kommer efter Tjolöholm.

Intresset för SMGM har varit mycket bra och i skrivande stund har jag fått in 52 anmälda bilar. Hoppas fylla upp de 60 platser som jag reserverat. Har du missat att anmäla dig så kontakta mig så får vi se om det finns plats kvar.

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

/Hansi Borgström

SMGM 2020



Välkomna till Stenungsbaden!
önskar
Hansi & co



Så här i Corona-tider; kontrollera på hemsidan eller med er centrerepresentant att det evenemang ni tänker besöka inte blivit inställt! Det skall bli bättre när värmen kommer säger de som vet.

TILLS DESS, VAR RÄDDA OM ER!

Hoppas att få möta er på vägarna även denna säsong. /Redaktören

Vårupptakt i Kullabygden 3 maj

Då var det dags för årets upplaga av Vårupptakten som vi arrangerar för andra året i Kullabygden. Passa på att följa med på en heldag i Nordvästra hörnet av Skåne på vackra vägar med kulturellt inslag.

Vi samlas från 09.00 och kör senast 10.00 till Ängelholm för ett besök på Järnvägs-muséet, hemsida www.jarnvags-museum.engelholm.se. Var och en betalar själv inträde där på 60 kr/vuxen.

Efter järnvägs-muséet fortsätter vi ner mot Kullabygden för att avnjuta lunch/ fika på Flickorna Lundgren i Skäret. Beräknad ankomst till Skäret är ca 13.15. Här kan man välja fika eller enklare lunch. För den som har med egen fika finns här möjlighet att avnjuta den på parkeringen eller nere i Svanshalls hamn.

Därefter, ca 14.30, fortsätter vi till Saluhallen i Höganäs för att få en rundvisning på Höganäs Bryggeri klockan 15.00. Det tar ca en halvtimme, och önskar man prova på deras sortiment så kan man köpa en ölprovning efter rundturen. Inträde på rundvisningen är 100 kr/person som ni betalar själva. Vill ni se mer av deras utbud så gå in på deras hemsida, www.hoganasbryggeri.se. Vi beräknar att vara klara där ca 15.45.

För den som inte varit på Höganäs Saluhall tidigare kan jag rekommendera ett besök, och varför inte passa på att äta en klassisk hamburgare på "Garage bar" när ni ändå är i Höganäs.

Datum: Söndag 3 maj.

Start: Från kl.09:00 vid Biltemas parkering, Garnisionsgatan 26 Helsingborg. Beachflagga på plats.

Anmälan: Senast onsdag 29 april till:

Olof Sunesson 0734-254 246
olof.sunesson@mgcc.se

Ole Björklund 0703-342 687
ole.bjorklund@mgcc.se



Fika hos Flickorna Lundgren i Skäret.

MGCC South Center hälsar alla varmt välkomna!

Norra Vram Memorial 2020

Aterigen anordnar South Center Norra Vram Memorial till minne av Grand Prix-loppet som gick där 1933. För fjärde året är start och mål vid gamla Prästgården, numera Hembygdsgården, i Norra Vram, adress Åstorpsvägen 10 i Billesholm.

Vår samarbetspartner är som tidigare Billesholmstraktens Hembygdsförening, som upplåter sitt vackra hus och grönskande park samt ombesörjer det praktiska runt fikat.

Det blir som tidigare ett rally på vackra skånska vägar med kluriga frågor och manöverprov. Alla sportvagnsvänner är välkomna att anmäla sig.

Samling 8 augusti från kl. 9.00 då du kan njuta av fika och fralla, som ingår i startavgiften.

Starten går vid 10.00. I år kommer vi att åka norrut på Söderåsen och Hallandsåsen mot Åsljunga och Örkelljunga. Färden tillbaka kommer delvis att gå på legendariska gamla "Riksettan".

Efter målgång finns det möjlighet att köpa fika och våffla i väntan på prisutdelningen som vi räknar med ska ske senast kl. 15.

Priset är 150 kr/person

Kontaktpersoner:

Olof Sunesson 0734-254 246
olof.sunesson@mgcc.se

Ole Björklund 0703-342 687
ole.bjorklund@mgcc.se



Fina MG-vägar på Söderåsen.

Sofiero Classic

Anmälan är nu öppen för det årliga Sofiero Classic. Du kan i år ange om du har någon speciell bil eller historia om denna. Arrangören förbehåller sig rätten att välja ut bilar som placeras på planen framför slottet. Annars kommer vi på MGCC att hålla till på "kungliga fotbollsplanen" som vanligt. Vi satsar som vanligt på tält för att klara oss för den skarpa solen.

Tacksamt om ni vill meddela oss samtidigt, så vi kan planera platsen.

Klicka på länken och anmäl er, så syns vi.

Anmälan görs här: www.sofiero.se/classic-anmalan/



PÅ GÅNG

Inbjudan till träffar

Håll dig uppdaterad genom att besöka hemsidan [www.mgcc.se!](http://www.mgcc.se)
Du kan också ämna din e-mailadress till din Centrepräsentant och bli kontinuerligt uppdaterad om nyttillkomna evenemang.



MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713

9/4 Stockholm, Pubträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

9/5 Vårutflykt
Utflykt till och visning av konsthallen
Artipelag på Värmdö. Se sid 50!
Christer Farneman, 0705-938 713

13/5 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

27/5 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

6/6 Stockholm, Motorhist. dagen
Arrangör: MHS

7/6 Stockholm, Gärdesloppet
Arrangör: AHK

12-14/6 Stenungsund, SMGM
Arrangör: West Coast Centre

24/6 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

27/6 Uppland, Upplandsrundan
Christer Farneman, 0705-938 713

8/7 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

22/7 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

29/7 Nyköping, Hamträff
Christer Farneman, 0705-938 713

5/8 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

15/8 BSCM
British Sports Car Meeting
Arrangör: BSCM-gruppen, mer info kommer.

19/8 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

2/9 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

6/9 Vallentuna Flyg- och Motordag
Christer Farneman, 0705-938 713 (prel)

12/9 Höstutflykt
Christer Farneman, 0705-938 713

24/9 Stockholm, Pubträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

30/9 Upplands Väsby, Sommarträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

22/10 Stockholm, Pubträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

19/11 Stockholm, Pubträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

10/12 Stockholm, Pubträff
Jan Levenstam, 08-36 18 32

12/12 Stockholm, Julavslutning
Christer Farneman, 0705-938 713



SUNNY COAST & ISLANDS CENTRE
Anders Bäcklund, tel 073 986 66 95
Åke Ståhl, tel 0730-451 466

9/5 Kosta bilträff, Kosta
Stor bilträff mitt i Glasriket. Klubben kommer att ha en egen monter där. Välkommen!
Åke Ståhl, 0730-451 466

6/6 Döderhultsracet, Oskarshamn
Lisa och Lars Nilson, 0491-640 44

22/8 Öland Touring, Färjestaden
Anders Bäcklund, 0739-866 695

5/9 Glasbruksrundan, Nybro
Ulla och Åke Ståhl, 0730-451 466

3/10 Höstmöte, Kalmar
Anders Bäcklund, 0739-866 695



Golden Retriever-tiken Nike åker gärna med matte på en tur i TF:en.



OCTAGON CENTRE
Bengt Eliasson, tel 0702-573 746

7/5 Träff i Håkans garage, Karlstad
Vi träffas i Håkans garage och tar med våra MG-bilar för mingel och diskussion.
Kl 18 - 20.
Håkan Eriksson: 072-559 34 43

28/5 Verkstadsträff Mats Fernqvist Bilservice, Karlstad
Mats och Anders ger oss tips om hur vi sköter om våra bilar, bromsar, elsystem etc. Kom med förslag!
Kl 18 - 21. Octagon Centre bjuder på fika.
Adress: Montörsgatan 4 Karlstad.
Henry Säfström: 073-509 18 81

6/6 Motorhistoriska Dagen

13/6 Velodromloppet, Gelleråsen

12-14/6 SMGM, Stenungsund
West Coast Centre

3/7 Klässbol sport- och gammelbils-träff
Klässbols brygga. Kl 18.00

28/7 Björneborgsträffen utanför Kristinehamn. The European Way (externt)
Denna träff är för europeiska bilar, mc, mopeder och traktorer. Björneborgs Folkets Hus och Park. Kl 11 - 15.
Ring Bengt Eliasson för gemensam resa från Kristinehamn.
Info: 0550-270 42, 276 24

22/8 Snailrace
Besked om resmål senare på hemsidan.
Håkan Eriksson: 072-559 34 43

Återkommande träffar i Oktagon 2020

Bilträffar Fryksta Kil vid ångbåtsbryggan varje onsdag 6/5 - 30/9.
Bengt Eliasson: 070-257 37 46
octagon-centre@mgcc.se



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

23/4 Besök på Sannaheds Militär- och Friluftsmuseum
Vår medlem Jan Klingberg guidar. Samling vid muséet kl 18.00
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

7/5 MG-träff Café Skogen Sörbyvägen 15, Örebro
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

19/5 Vinöträffen
Vi besöker Peter Kumlin på Vinön, där det händer.
Färdsätt: Färja från Hampetorp.
Tidtabell: www.trafikverket.se/vinolenen/tidtabell
Föranmälan: Till Leif Holmstedt
leif.holmstedt@mgcc.se
Sista anmälningsdag: 2020-05-15.
Förplägnad: Vi bjuder på korv med bröd, även i år är Gert Assermark grillmästare.
Tipspromenad: På ön.
Bad: Medtag badkläder.
Träffen börjar Kl 11.30 med en kopp Engelskt TEA
Var ute i god tid till färjan, den tar ett begränsat antal bilar.
Mvh Peter & Leif

6/6 Kortege genom Örebro
Som traditionen bjuder deltar vi i Nerikes Fordonshistorikers kortege genom Örebro. Detaljer kommer i mail till de som ingår i MWC:s maillista.
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

8/8 Bergslagsrundan
Start kl 10.00 vid järnvägsstationen i Nora och en rundtur som inkluderar Hjulsjö och Bredsjö med Bergslagens kultur och mat.
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se

18/8 Bilskrotbesök
Vi besöker Märkesdemo i Stortorp, vår medlem Olle Johansson guidar på gårdar och i lager.
Upplysningar:
Lennart Nordström Owe Andersson
070-204 68 46 070-520 42 21
middle-west-centre@mgcc.se



WEST COAST CENTRE
Hansi Borgström, tel 0705-485 203

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

10/5 Vårfika Gottskär, Göteborg
Hansi Borgström, 0705-485 203

17/5 Tjolöholm Classic, Kungälv
Hansi Borgström, 0705-485 203

19-23/5 British Car Week UBCC, GBG
Hansi Borgström, 0705-485 203

12-14/6 SMGM, Stenungsund
Hansi Borgström, 0705-485 203

13/6 British Motor Meet, Alingsås
Per Fröjmark, 0703-494 427

18/7 Halmstad Sportscar Event
Johan Leissner, 0732-471 365

15/8 Sjön Bolmen runt, Göteborg
Tomas Andersson, 0736-121 595

17/11 Filmåfton, Göteborg
Filmvisning/fika
Hansi Borgström, 0705-485 203



SOUTH EAST CENTRE

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

25/4 *Avgas/Bromstest, Motala*

Ansv: Sven Ordell & Lars Nilsson

9/5 *Kyrktur*

Ansv: Lars Woss

21/5 *Botanicus*

Ansv: Per de Faire

30/5 *Gamla Linköping, Linköping*

Ansv: Tommy Petri

2/7 *Västanvik, Västanvik*

Ansv: Inger & Gösta Fahlgren

15/7 *Engelska Parken, Vadstena*

Ansv: Lars Nilsson

1/8 *Flygträff, Visingsö*

Ansv: Ingvar Lif Ca 150 flygplan,
MG-parkering på fältet.

1/8 *British Motor Meet, Hjo*

Ansv: Tommy Petri

8/8 *Öjebrodagen, Öjebro*

Ansv: Håkan Wass

15/8 *Damernas Tur*

Ansv: Kerstin & Gerry Gardelin

22/8 *Historisk Racing & Bilutställning, Mantorp*

Ansv: Gerry Gardelin & Håkan Wass

6/9 *Slottstur, Östergötland*

Ansv: Marianne & Per de Faire

19/9 *Ljungfallshammars Lantbruksmuseum, Ljungfallshammar*

Ansv: Åke Liljedahl

2/10 *Flygvapenmuseum, Linköping*

Ansv: Per de Faire

7/11 *Teknikträff, Motala*

Ansv: Sven ordell & Lars Larsson

12/12 *Lucia, Vadstena*

Ansv: Lars Nilsson

SPONTANA TRÄFFAR UNDER SOMMAREN 2020

Måndagar	Västra Harg
Varannan tisd	Kornettgården
Onsdagar	Vadstena
	Husqvarna Folkets Park
Torsdagar	Flygmuséet Malmslätt



BIG LAKES CENTRE

K G Lindblom, tel 0510-546 131

16/5 *Vårresa i Kulturbygd*

Vi träffas vid McDonalds i Falköping kl 10.00. Vi Vår kommer bl a att åka Retrovägen vid Nossebro som är ett av 1900-talets kulturarv. Längs slingrande småvägar finns det skatter från förr med caféer, bensinmackar, butiker, museer och mycket mer. Resan avslutas på Bjertorps slott utanför Vara i engelsk tradition med afternoon tea.

Kostnader för ev. aktiviteter och afternoon tea tillkommer.

Anmälan till Sven Adamson:

070-520 90 47.

30/5 *Kinnekillerundan*

Repris på Kinnekullerundan då ramslök och guckusko blommar. Vi träffas vid Kinnekullegården klockan 11.00 för vidare färd ett varv runt Kinnekulle.

Upplysningar KG Lindblom:

0705-46 61 31 Ingen föränmälan.



Utsikt över Vätern från Kinekulle.

6/6 *Lilla Hjulafston, Saleby*

Samling klockan 09.30 på Preemmacken i Jung, för gemensam färd till Saleby.

Det brukar vara massor med bilar, så det gäller att vara ute i mycket god tid om vi skall kunna stå intill varandra inne på bygdegårdens område. Tag med egna stolar och eget fika!

Upplysningar KG Lindblom:

0705-46 61 31 Ingen föränmälan.

11/6 *Nitas Mack, Vättlösa*

Vi besöker Nitas Mack i Vättlösa, som ligger en bit utanför Götene. Vi samlas på parkeringen vid Preem i Götene klockan 17.30. Kostnaden är 100 kronor och då ingår fika och guidning.

Upplysningar KG Lindblom:

0705-46 61 31 Ingen föränmälan.

1/8 *British Motor Meet, Hjo*

Detta är ett stort evenemang med ett par hundra engelska bilar. Vi samlas klockan 9.00 på busshållplatsen i Vårsås ute vid vägen, där det finns parkering, för gemensam avfärd till Hjo.

Upplysningar KG Lindblom:

0705-46-61-31 Ingen föränmälan till MG-klubben. Arrangören vill ha anmälan.

Detta skall göras i förväg på BMM:s hemsida: <http://www.britishmotormeet.se/>

6/8 *Hjulafston, Lidköping*

Ett stort evenemang för allt som har hjul. Allt från lådbilar och gräsklippare till dragsters deltar. Ca 1 000 motorcyklar av alla slag brukar komma. Vid fint väder brukar besöksantalet vara över 20 000 personer. Samling klockan 16.30 på parkeringen vid infarten till Lidköping på väg 184 som kommer från Skara. Gemensam färd till evenemanget.

Upplysningar KG Lindblom:

0705-46-61-31 Ingen föränmälan.



SOUTH CENTRE

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

3/5 Vårupptakt i nordvästra Skåne

Ansv: Ole Björklund 0703-34 26 87
Olof Sunesson 0734-25 42 46

16/5 Österlen blommor

Ansv: Tommy Hadrys, 0769-47 33 60

29-31/5 T-typ Tur i Sverige

endast avsett för bilar tillv. före 1956.
Ansv: Hans-Åke Nilsson 0705-86 84 81
Max Jacobson 0708-93 84 01

7/6 Sofiero Classic, Helsingborg

Klubben deltar. Mer info om hur du anmäler dig finns på hemsidan.
Ansv: Hans-Åke Nilsson, 0705-86 84 81
Per-Ove Nigrell, 0768-59 56 14

12-14/6 SMGM 2020, Stenungsund

27/6 Nostalgia, Ronneby Brunn

Ansv: Tommy Hadrys 0769-47 33 60,
Tomas Hadrys, Mattias Hadrys

4-5/7 SSM 2020, Knutstorp

Svenskt Sportvagnsmeeting med rallyrunda 4-juli och firande av MGF 25år www.sportvagnsmeeting.se
Ansv: Max Jacobson 0708-93 84 01
Ole Björklund 0703-34 26 87
Tommy Hadrys 0769-47 33 60
Sven-Åke Jarl 0709-90 37 17
Per-Ove Nigrell 0768-59 56 14

18/7 Thulinträffen, Landskrona

Citadellet i Landskrona
Ansv: Hans-Åke Nilsson 0705-86 84 81
Tommy Hadrys 0769-47 33 60

8/8 Norra Vram-rundan

Ansv: Ole Björklund 0703-34 26 87,
Olof Sunesson 0734-25 42 46.

29/8 Svedala Motordag

Ansv: Max Jacobson 0708-93 84 01,
Tommy Hadrys 0769-47 33 60

6/9 UBCC Klubbkampen

Avsv: Hans-Åke Nilsson 0705-86 84 81,
Max Jacobson 0708-93 84 01
Tommy Hadrys 0769-47 33 60
Per-Ove Nigrell 0768-59 56 14
Ole Björklund 0703-34 26 87,
Olof Sunesson 0734-25 42 46

6/12 Julavslutning

hos Mats Åbjörnssons museum, mer info kommer.
Ansv: south-centre@mgcc.se.

Rekommenderade träffar 2020:

21 maj Jakriborg Prix

3 heat på tid. south-centre@mgcc.se

Maj Kastellet i Köpenhamn,

bilutställning av veteranbilar.
south-centre@mgcc.se

14/6 Gavnø Slott

bilutställning i slottsmiljö, södra Själland utanför Næstved i Danmark.
south-centre@mgcc.se

Juni Ljuva 50-tal i Brösarp

med ångtåg på Österlen.
www.mhkskane.nu

Sept Hötträff

med TVR-klubben utanför Asmundtorp Landskrona. south-centre@mgcc.se

Återkommande garageträffar:

Malmö:

En gång i månaden via Facebook eller e-post. Alltid kl 18.30. Adressen är Gustavsgatan 34 Limhamn, Malmö in på gården. Beachflagga visar vägen till Ingemar Bjerkborns garage. Kontaktperson Hans-Åke Nilsson 0705-86 84 81.

Åhus:

Sista fredagen i månaden året runt mellan kl 16-18. Adressen är Stormgatan 10 i Åhus, beachflagga utanför. Meddela via telefon, sms eller e-post om ni kommer!
Sven-Åke Jarl 0709-90 37 17 eller sven-ake.jarl@mgcc.se

Återkommande träffar under sommaren:

Bil-Café vid Tydingesjöns Camping & Festplats varje tisdag maj-augusti kl17-21
www.tydingesjon.com

MHK sommarträffar i Smygehuk och Johannamuseet med bakluckeloppis.
För tider: www.mhkskane.nu

Magnarps Hamnträffar,
www.motortraffar.se

Norra Skånes Fordonsveteraner i Kristianstad och Åhus. Man träffas på torget i Åhus varje onsdag med ett utflyktsmål.
Se: www.nordskanesfordonsveteraner.se

Vikens hamnträffar näst sista onsdagen i månaden under maj-september.

Vikingatider utanför Löddeköpinge tisdagar kl 16-21 under maj-september.

MIDDLE SOUTH CENTRE

Tillfälligt utan centrerepresentant
Vid frågor kontakta Per de Faire

4/4 Vårupptakt, Taxinge

Vi träffas lördagen den 4 april kl. 11.00
Plats: Taxinge slott, Näsby 52, Nykvarn
Ansvarig: Jens Arnekleiv, 070-751 53 05

9/5 Vårutflykt

Utflykt till och visning av konsthallen
Artipelag på Värmdö. Se sid 50!
Christer Farneman, 0705-938 713

16/5 Brittisk bilträff, Enhörna

Även i år besöker vi vår medlem Bo Emthén och hans bror Hans, som bjuder in till en träff på sin gård Stora Väsby i Enhörna. Alla engelska bilar är välkomna. MG-, Morgan-, Jaguar- och Rolls-Royce-klubbarna är särskilt inbjudna. Vi erbjuder en träff i trevlig lantlig miljö och möjlighet att äta lunch (11.30-14.00). De som vill äta lunch anmäler detta till Hans, se nedan!

Plats och ort: Väsby 6, 151 50 Enhörna
Vägbeskrivning: Från Södertälje: kör Enhörnaleden (väg 552) mot Enhörna. Sväng höger mot Stora Väsby efter c:a 13 km.

Från Läggesta/Mariefred: kör väg 990/576 mot Södertälje. Sväng vänster vid skylt "13 Överenhörna". Sväng höger vid skylt "Ytterenhörna 2". Sväng vänster mot Stora Väsby.
Tid: 11.00-15.00.

Ansvarig: Hans och Bo Emthén
Telefonnummer: 070-496 19 81
e-post: hans@ladugardens.se

6/6 Ångans dag, Mariefred

Mycket bilar och andra trevliga aktiviteter,
Christer Farneman, 0705-938 713

29/7 Nyköping, Hamnträff

Christer Farneman, 0705-938 713

23/8 Eskilstuna Veterandag

Plats och ort: Ekeby Flygfält, Eskilstuna
Ingen föransökan.
Samma plats på fältet som förra året.
Portarna öppnar kl 07.00.
Ansvarig: Nils Åkerlund 0706-44 88 60
e-post nilserik.akerlund@gmail.com

15/8 BSCM

British Sports Car Meeting
Arrangör: BSCM-gruppen, mer info kommer.

Till salu: MG Magnette MkIII 1961

Har bestämt mig för att sälja min Magnette som jag köpte 2010. Information om bilen finns i nummer 1-2020 av MG Bulletinen. Bilen finns i Gullabo i södra Småland. Den är i fint bruksskick. Priset diskuterar jag med intresserade. Yngve Herbertsson, Gullabo
Tel: 073-517 44 11



Till salu: MGB Tourer 1970

Bilen är en Amerika-import från 1990. Renoverad 1991-92, motorn är ersatt med en bättre europamotor. Bl. a. är bromsar och koppling nyligen renoverade. Bilen har gått mindre än 1 000 mil sedan 1992. Besiktningssprotokoll och annan dokumentation finns. Den är besiktningfri. I vår familjs ägo i 16 år och säljes p.g.a. flytt. Pris: 115 000 kr.
Joachim Berndt, Örebro
Tel: 0706- 315 861
E-post: 019.244208@telia.com



Till salu: MGA 1500 1958

En mycket fin MGA 1500 Roadster från 1958. Bilen såldes ny i USA och har aldrig varit rostig eller dålig i plåten. I början på 90-talet renoverades den till ett varsamt originalskick. Motor och växellåda gick igenom samt chassi och kaross jämte nytt elsystem, nya mattor och läderklädsel monterades. Ovanpå det en professionell hellackering i originalkulören Old English White. Start-vev jämte original verktygspåse och hjulskydd för reservhjulet följer med bilen. Bilen är också fabriksutrustad med justerbar ratt. På senare år har den också fått ny kylare, startmotor, generator, renoverade

förgasare och stötdämpare jämte fjädrar. Den har också nyrenoverade dubbla Lucas signalhorn. Bilen har också fått ny sufflett, tonneau och vindruta. Vidare har original Dunlop-speed däck monterats på original fälgarna av "disc-type". Instruktionsböcker från 50-talet på engelska och tyska följer med bilen. Bilen, som är MHRF försäkrad, har haft samma ägarfamilj sedan 1989 och söker nu en ny ägare inför nästa säsong. Pris 275 000 kr.
Jonas Österlund, Helsingborg
Tel: 0733 42 80 04
E-post: jonas.osterlund@icloud.com

Till salu: Diverse

Väskset till bagageutrymmet till MG F och MG TF. Ytterväska och åtta innerdelar. Svarta med MG-logo och pipes i rött. 900 kr.

Böcker:

- MG Sports Cars, by Malcom Green 250kr.
- The Magic of MG, by Mike Allison 150 kr.
- The Complete Guide to the MG Collectibles, by Michael Ellman-Brown 150 kr.
- Haynes Modern Sports Cars MGF, by David Knowles 200 kr.
- Original MG T-Series. The restorer's guide to MG TA, TB, TC, TD and TF, by Anders Ditlev Clausager 200 kr.

Frakt tillkommer.

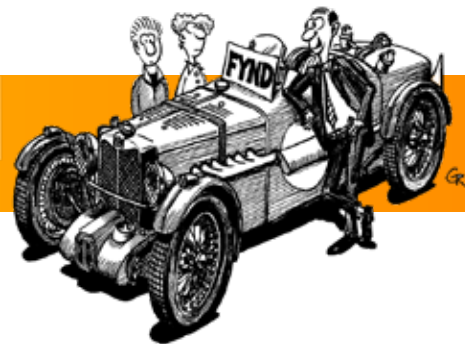
Carl-Henrik Kark, Sollentuna

Tel: 070-325 15 40

E-post: kark@telia.com



MG MARKET



Till salu: MG TD 1952

Har ägt bilen i 13 år och skött den väl men nu står den mest parkerad i garaget så det kan vara dags för någon annan att ta över bilen och fortsätta vårda den som den klenod den är.

68 år gammal så lacken är patinerad men i övrigt är den i bra skick, pigg motor, hel sufflett, hela sidorutor och sittbrunnskappell. Kända fel är obalans fram vid ca 80 km/tim samt hackar något vid backning.

Pris 145 000 kr.

Lars Rendahl, Oskarsström

Tel: 070-201 85 59

E-post: larsrendahl@gmail.com

Till salu: MG TD 1953

Mycket fin välrenoverad MG TD från 1953. Bilen helrenoverades för ca 10 år sedan och har därefter körts sparsamt varje sommar. OBS! Även väsentliga trädetaljer är utbytta. Bilen är 5-växlad och har en del nya detaljer och mycket extrautrustning. Säljes enbart inom Sverige!

Henrik Larsson, Varnhem

Tel: 0511-605 12

E-post: barbrik@telia.com



Till Salu: MG TF 1954

Jag förvärvade min TF 1991 och nu är den till salu. Samma år påbörjades renoveringsarbetet med originalkonvertering till ekerhjul, krom, lack, dörrupphängning, motorutrymme, klädsel, säten, Brooklands-rutor och bagagehållare, renovering av bakaxel för att få samma höga utväxling som på MGA. En helt ny aluminiumtopp är installerad med stålhärdade ventiler. Bilen körs på modernt oktandrivmedel.

Motorn herenoverades för cirka nio år sedan. Bilen har gått c a 200 mil sedan dess. Dessutom har samtliga bromsbackar, cylindrar samt bromsslängor fram bytts till nya under hösten 2018. Bilen är lackad i Silver Streak Grey Metallic. Till bilen medföljer verkstadshandbok, bildokument med historik och ett antal kvitton.

Bo GB Kallhagen, Karlstad

Telefon: 0708-808 251

E-post: anita.bo.kallhagen@gmail.com



Till salu: MGA 1600 1960

Orient red

Bilen är en Amerika-import och kom till Sverige i mitten av 1990-talet.

Bilen renoverades och kom i trafik omkring 1994. Därefter har ytterligare förbättringar och renoveringar gjorts under åren. Så gott som allt är utbytt eller renoverat. Fälgarna är breddade med 1 tum för att ge plats för lite större däck. Ny växelströmsgenerator för negativ jord. Hela framvagnen är försedd med nya polyuretan-bussningar. Nytt golv och nya mattor samt nya stolar i skinn. Bilen är också försedd med säkerhetsbälten.

Motorn, en 1800-motor, är byggd och lätt trimmad av ELWA Motors som också har konverterat en femväxlad låda att passa i MGA . Bilen går mycket bra på landsväg, när man med den 5-växlade lådan sänker



varvtalet betydligt. MGA:n är besiktningfri och är MHRF försäkrad.
Pris: 220 000 kr.

Bengt Sedell, Huddinge
Tel: 070-640 27 11
E-post: bengt.sedell@telia.com

Till Salu: MG RV8 1995

Efter 12 års ägande säljer vi vår ombyggda vänsterstyrda och påkostade MG RV8. Originalfärg Oxford Blue i mycket fint skick. Inredningen av trä- och plastmaterial har konverterats till läder och kolfiber. Svart sufflett med cabställning i nyskick samt ljus halvtonneau. Löstagbar vindstop att fästa i cabställningen. Eleganta 19" krom/alufälgar som fyller upp hjulhusen. Till bilen medföljer MG originalverktygssats, verkstadshandbok och övriga handlingar. Bilen är stöldsäddsmärkt och MHRF försäkrad.

Pris: diskuteras

Ulf Moback, Eskilstuna

Telefon: 070-617 21 53

E-mail: moback@kth.se



Köpes: Grill till MGB 1970-71

Alla delar om möjligt , men klarar mig med höger- och vänster-sidorna samt kromkanten till huven.

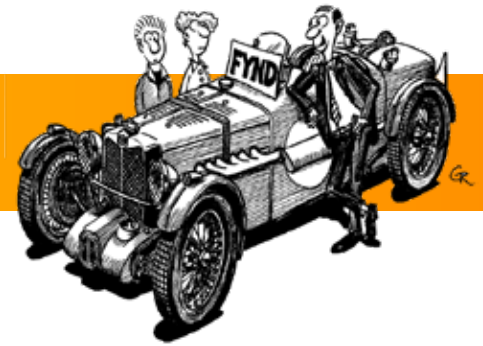
Bertil Svensson, Simirishamn

Telefon: 0703-578 456, 0414-261 69

E-post: bertil.pa.baske@telia.com



MG MARKET



Till salu: ?

MG E-Motion, ett koncept till en superbil, visades på bilutställningen i Shanghai 2017. Kinesiska SAIC som äger MG säger sig ha en produktionsfärdig bil till 2021. Vagnen skall ha en räckvidd på ca 500 km och prestera 0-100 km/tim på under fyra sekunder. Detta tack vare två motorer och fyrhjulsdraft. Osäkert är om dörrarnas och glastakets utformning överlever till produktionsstadiet.

– E-motion har en otrolig teknik, den utnyttjar vårt arv som en sportbiltillverkare menar Daniel Gregorius, MG:s försälj-

nings- och marknadsföringschef.

Föreställ er SMGM år 2070 dit Lucas (58) och hans sambo Alice kommit i sin ME E-Motion efter att ha stannat för att ladda på vägen. Vid middagen berättar Alice om sin far och hans röda MG som han hade i början på 2000-talet. –Den hade ingen A/C men man kunde fälla ner taket, den drevs med bensin och batteriet var bara på 12 volt, förklarar Alice. Det blir knäpptyst i lokalen och från en plats längre bak i lokalen hörs: – man kunde säkert laga den själv också?



Till salu: Prydnadsbilar

Små glasblock 90mm x 50mm x 50mm med MGTC, MGTD, MGA, MGB i fin detaljerad genomskärning och lika fin i alla vinklar.

Pris: 695 kr, 2st 620 kr/st, 3st 585 kr/st, 4st 549 kr/st.

Frakt tillkommer.

Max Jacobson, Svedala.

Tel: 0708 93 84 01

E-post: max.b.jacobson@telia.com



Till salu: MG F 1997

Vår MG F 1997 vill ut på nya äventyr! Efter nio härliga år tänker vi släppa vår MG F 1,8i till nya kärleksfulla ägare. Vi har haft fantastiska turer genom vitsippeklädda bokskogar och doftande rapsfält. Servicen har skötts av Kjell och Anglo Cars i Getinge. Den har med sina 118 hk rullat 11 880 mil. Kamrem, generatorrem och vattenpump byttes vid 11 380 mil. Bl.a. är också lambdasond och tändspole utbytta. Vi har monterat störtbågar och har hardtop till den. Den har stått i garage under hela vår tid. Efter besiktning, utan anmärkning i fjor somras, har den bara rullat hem. Standard i bilen är larm, krockkuddar, radio, elektriska fönsterhissar m.m.

En sådan bil ska inte bara stå i vårt garage utan bör få förmånen att ta nya ägare ut på härliga turer.

För 52 000 kronor har du möjlighet till liknande fina upplevelser som vi haft.

Jan Kvernby, Hjärup (utanför Lund)

Tel: 070-5460380

E-post: kvernby@gmail.com



Klubbinformation



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

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

Medlemsavgifter i MG Car Club Sweden 2020

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



@MGCCSweden

KLUBBFUNKTIONÄRER

KLUBBENS STYRELSE

Ordförande

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



Vice ordförande

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



Sekreterare

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



Kassör

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



Ledamot

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



Ledamot

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



Ledamot

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



Ledamot

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



VALBEREDNING

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

REVISORER

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

MGCC MEDIA

Hansi Borgström
hansi.borgstrom@mgcc.se
Tommy Lyngborn
tommy.lyngborn@mgcc.se

ANSVARIG FÖR HEMSIDAN

P-O Nigrell
per-ove.nigrell@mgcc.se

REDAKTÖR FÖR HEMSIDAN

För närvarande vakant.

WEBMASTER

Carola Pettersson
webmaster@mgcc.se

MEDLEMSREGISTER

Christer Farneman
christer.farneman@mgcc.se

FÖRETAGSANNONSER

Hansi Borgström
hansi.borgstrom@mgcc.se

FACEBOOKANSVARIG

Ewa Brander
ewa.brander@mgcc.se

REGALIA

Anders Ericsson
anders.ericsson@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR

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

HISTORISKA KOMMITTÉN

Anders Bäcklund
anders.backlund@mgcc.se

MILJÖKOMMITTÉN

Mats Månsson
mats.mansson@mgcc.se

EUROPASAMORDNARE

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

MGCC RENOVERINGSSTIPENDIUM

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

BULLETINENS REDAKTIONSGRUPP

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

ADRESSÄNDRING

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

För Information om evenemang, kontakta din
Centrerepresentant

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-lake-centre@mgcc.se

West Coast Centre

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

Big Lakes Centre

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

Octagon Centre

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

South East Centre

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

Middle West Centre

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

Middle South Centre

För tillfället vakant.
Vid frågor, per.de.faire@mgcc.se

Middle North Centre

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

Dalecarlia Centre

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

North Centre

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

Vintagemodeller

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

MMM

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

S, V, W, Y

Mats Månsson
tel 08-768 39 65
va@mgcc.se

T-typer

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

Magnette ZA & ZB

Göran Jonsson
tel 031-823 878
za-zb@mgcc.se

1100, 1300

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

MGA

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

Midget

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

MGB

Ulf Edström
031-491 450
mgb@mgcc.se

MGC

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

MGB V8

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

RV8

Steven Muskantor
031-282 676
rv8@mgcc.se

MGF och senare modeller

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



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

MATERIAL TILL MG BULLETINEN

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

Privatannonser för medlemmar

Skriv alltid både för- och efternamn samt
telefonnummer i din annons, och gärna e-post-
adress. 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. Redaktio-
nen förbehåller sig rätten att stryka i annons-
material.
Annonser under Köp, Byt och Sälj är gratis för
medlemmar.
Skicka din annons till redaktören!
Du kan också annonsera på klubbens hemsida:
www.mgcc.se.
Du bör helst sätta in din annons själv på
klubbens hemsida. I andra hand skickar du
annonsen till: webannonser@mgcc.se

Företagsannonser

Annonspriser för företagsannonsering:

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

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

Utgivningsplan för 2020, se sid 2!

Eftertryck utan tillstånd förbjuds. Redak-
tionen 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.



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



NYHET
#506730
AUTOMATSKRIVDRAGARE, 700W
Kraftfull automatisk skrivdragare för bandad skruv i längderna 9-55 mm. Automatskrivdragare är utformad vid monteringen av trall eller gipskivor.

1.450 KR



NYHET
#507493
VERKSTADSVÄTT MED VÄRME
Verkstadsvätt med värme för effektiv rengöring av motor delar och andra detaljer. Likt ett blästerskåp skyddar det förslutna skåpet dig.

3.995 KR



NYHET
#506474
VERKTÖGSAVGN OCH LÅDA, XXL
Gråfärgad verktögsvagn och topplåda med röd eloxerad läshandtag av aluminium. Topplådan har åtta stycken lådor och ett lock.

9.550 KR



KAMPANJ
NYHET
#506266
DÄCKMASKINSPAKET SEMIPROFFS
Paketet med vår storsäljare U-526 och APD-3286, perfekt för dig som jobbar med något större fälgdiametrar och lågprofilfälg.

28.900 KR
~~35.990 KR~~



KAMPANJ
#85268
PARKERINGSLYFT, FYRPELARE
Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasterna. Med säkerhetslåsnings på alla ben och droppkar för att skydda bilen under.

23.900 KR
~~26.738 KR~~



NYHET
#508913
POLERSATS
Polersats med polermedel och lackförsegling som ger ett mycket fint resultat och 8 st microfibrdukar för avtorkning av polerad yta, glasrutor och speglar.

699 KR



NYHET
#502889
GARAGEDOMKRAFT HÖGLYFTANDE, 2000 KG
Höglyftande verkstadsdomkraft med extra låg profil - lägsta höjd endast 80 mm, vilket gör den perfekt till sportbilar. Tillverkad i en stabil konstruktion av stål.

3.388 KR



#81914
KOMBIBOX (LACK OCH TORK)
Kombiboxens konstruktion Vägghäls: 50 mm EPS panel lackerad och isolerad med 50 mm stenull (Rockwool). Takpanel: Galvaniserad plåt.

198.000 KR



#86810
KOMPRESSOR, 5,5 HK, 180 L
Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Kompressorblock med gjutjärnsylindrar för tyst gång och lång drifttid.

7.795 KR



KAMPANJ
NYHET
#510421
KOMPRESSORPAKET
Kompressor inklusive tryckluftsslång, blåspestol och mutterdragare med hylsor till paketpris! Perfekt för pumpning av däck och bollar, däckbyte, blåsrengöring.

2.995 KR
~~4.113 KR~~



#507978
LED ARBETSLAMPA, LADDOBAR, 300 LUMEN
Fråsgaste inspektionslampa i motorrummet! Uppladdningsbar LED-lampa med två ljusnivåer och roterbar upphängningskrok. 3W CDB LED-dioder.

274 KR



#498182
DÄCKMASKIN & BALANSERARE, 2-1
Kombinerad däckrängare och balanserare, perfekt för mobila garaget eller mindre verkstaden med brist på utrymme för två separata maskiner.

16.250 KR



#504263
BORRSÄTS HARLINGEN, 25 ST, 1-13 MM
Borrsets med 25 st. Tin-belagda HSS borrar 1-13 mm med 0,5 mm intervall. Tidningen Praktiskt Båtgående utsåg denna borrar till "Bäst-i-test" i nummer 9 2018.

720 KR



KAMPANJ
NYHET
#506713
HEMMLADDARE FÖR ELBIL, 400V, 16A, TYP2
Hemmaladdare för elbil Typ2. Med vår laddbox laddar du din elbil hemma på ett säkert sätt. Laddboxen monteras enkelt på väggen vid din parkering.

5.995 KR
~~7.668 KR~~



KAMPANJ
#510225
READY TO WELD MIG 250
Allt du behöver för att komma igång med svetsning av vanligt och rostfritt stål! Migsvets 250 Evo med SB250 slangpaket.

13.832 KR
~~14.827 KR~~



#508151
H40 MOTORTVÄTT
Med H40 motortvättmaskin rengör du motorn på 20 minuter utan att behöva plöcka isår någonting! Avlägsnar kolavlagningar inuti motorn.

120.710 KR

Vår reservare oss för prissändringar, snittförändringar och feltryck.