



Bulletinen

MEMLESTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN **3 - 2020**



Sid 3	Styrelsen har ordet	Sid 34-37	Barbara Johansson – kvinnlig svensk toppförare på 60-talet, Tommy Lyngborn
Sid 4-5	Min MGC, Per Holmström	Sid 38-39	MG ZS EV nu i Norge, Ewa Brander
Sid 6	Frontline MGB, Gert Assermark	Sid 40-41	Pelles MGB klar, K-G Lindblom
Sid 7	I Bjerkborns garage, Tommy Lyngborn	Sid 42	MGB på Targa Florio, Gert Assermark
Sid 8-11	Mitt äventyrliga köp av en MGB GT Sebring, Lars Greneskog	Sid 43	En åttkantig historia, Per de Faire
Sid 12-16	Äntligen hemma igen, Ingemar Carlsson	Sid 44	Presentation av nya medlemmar (forts)
Sid 17	Presentation av ny medlem, Jimmy Edvardsson	Sid 45	Min tjeckiska MGA, Staffan Ernemalm
Sid 18-19	La Calçotada 2020, L Hollström & H Sigemark	Sid 46	Tekniska notiser
Sid 20	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 47-49	Minns du Bilprovningens märken, Tom Lubrán
Sid 21	Montering av gasfjäder på MG TF, Tommy Lyngborn	Sid 50	Annonser
Sid 22-25	Bilar i mitt liv, Lars Larson	Sid 51	Tekniska notiser
Sid 26	Minnseord över Stirling Moss	Sid 52-55	Rapporter från centren
Sid 27	Presentation av ny styrelsemedlem, Anette Årstedt	Sid 56	Inbjudan till träffar
Sid 28-29	London-Sidney Marathon 1968, Gert Assermark	Sid 57	MG Market
Sid 30-31	Mittbild	Sid 58-59	Klubbsidor
Sid 32-33	Plan sex, Tommy Lyngborn		

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

6611	Sjöo	Viktor	Lund	
6612	Wohlferdt	Mats	Sandviken	MGB Touer -64, GHL 610
6613	Norén	Paula	Örbyhus	MG 1300 mk2 -71, CNK 199
6614	Frenander	Christofer	Lund	MGB Tourer -74, MKS 735
6615	Carell	Johan	Täby	MGB Tourer -75, NSZ 283
6616	Hansson	Pehr	Karlshamn	MGB Tourer -78, GEO 933
6617	Wahlström	Ulf	Kumla	MG TF -03, DSR 514
6618	Hedberg	Stefan	Hedemora	MGB Tourer -69, CMF 521
6619	Holber	Bertil	Kode	MG Magnette ZB -59, GMS 200
6620	Ögren	Mats	Kristinehamn	MGB Tourer -68, NCN 244
6621	Edvardsson	Jimmy	Hajom	MGB Tourer -62, DUE 087
6622	Christians	Jan	Borlänge	MG Midget -63, DKY 664
6623	Hellström	William	Stockholm	
6624	Karlsson	Maria	Hestra	MG TF -02, TND 439
6625	Karlsson	Mikael	Hestra	
6626	Stenberg	Sten-Erik	Linköping	
6627	Ahlén	Kjell	Västerljung	MGF -98, XLO 219
6628	Ekstrand	Paul	Västervik	MGF -01, SFC 307
6629	Karlsson	Lars	Skutskär	MGB Touer -69, FHD 541
6630	Hessel	Nils-Erik	Åhus	MGF 1,8 VVC -99, APP 793
6631	Bynander	Per	Svenljunga	MG PA -35, LRU 256
6632	Larsson	Christer	Marbäck	MGF -98, TKY 931
6633	Lindahl	Per-Åke	Lagan	MGA -58, AMO 610
6634	Andersson	Hans-Erik	Borgholm	MGA 1660 mkII, XFR 171

Fler nya medlemmar presenteras på sidan 44

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2020

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

Omslag: Barbara "Bra-Bra" Johansson på reklambild från 1963. Foto: Åke Hylén.



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



341 131

Tryck: exaktcreative

EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Hej alla MG-vänner!

Bulletinen nr 3 är här och nu har vi redan sommarmånaden juni framför oss.

Ett normalt år skulle det innebära att våra aktiviteter i klubben var i full gång och med mycket roliga träffar och event att se fram emot hela sommaren. I år är det inget vanligt år, i år är det ett "Corona-år", som ju inte kan ha undgått någon av oss.

Klubben tvingades ju i början av våren ta ett väldigt tråkigt beslut för att tv ställa in alla planerade träffar. Vårt underlag till det beslutet var de rekommendationer och restriktioner som våra myndigheter och regeringen satt upp för att hejda smittspridningen av Coronaviruset och rädda liv. Det är ju också så att bland våra medlemmar finns många inom riskgruppen 70+ som vi vill värna extra mycket om. Vi hoppas att ni alla ute i Centren mår bra och om någon av er ändå har drabbats så önskar vi ett snabbt och gott tillfrisknande igen!

Klubbens stora årliga medlemsträff Svenska MG Mötet – SMGM – var ju en av alla träffar som blev inställda 2020 p g a Corona-pandemin. Träffen skulle i år arrangeras av West Coast Centre i Bohuslän helgen före midsommar. Nu är det beslutat att vi flyttar hela arrangemanget ett år framåt till 2021 och kör samma tid & plats som tänkt i år. En härlig träff i Bohuslän med kust o hav i Hansis Centre vill vi ju inte bara avboka. Mer information och anmälan kommer i början av 2021 på vanligt sätt i Bulletinen.

När vi nu inte kan ses fysiskt på träffar så kan vi när det passar ses lite mer "digitalt". Styrelsen har till exempel startat med videomöten för våra styrelsemöten så vi "ses" trots distanseringen och vi har också haft videomöte med våra Centreprerenter.

Från Centren görs mailutskick då och då med information och ibland olika tips om vad man kan göra. Bilarna kan ju rulla ut på en tur med dig och din co-driver utan fara för smitta. Du har väl förresten meddelat/uppdaterat din mailadress till din Centreprerentant så du finns med på sändlistan. Mailadresser till Centreprer-

sentanterna hittar du på sidan 59 i denna Bulletin.

Bulletinen och vår hemsida www.mgcc.se är också trevliga digitala besöksmål i karantäntider. På hemsidan har vi laddat upp äldre medlemstidningar så logga in på "medlemssidorna" så hittar du en hel del skön läsning där. I vänstermenyn finner du MG Bulletinen, både nya och före 2001 samt Gazetter kommer så småningom.

När det gäller Bulletinen så vet jag att vår redaktör Tommy blir extra glad för ett bidrag som han eller redaktionsgruppen bett dig skriva. Eftersom det inte är några klubbträffar att rapportera ifrån och inga naturliga möjligheter att ses för spännande intervjuer så finns det inte lika mycket underlag till tidningen nu. Bulletinens Redaktionsgrupp jobbar på med de möjligheter som finns och bl a händer det också att vi återanvänder några extra bra och spännande artiklar från gamla tidningar. Så som ni förstår är det väldigt värdefullt att ni medlemmar hjälper till och bidrar med någon story till vår fina klubbtidning.

En oerhört positiv nyhet för klubben är tillströmningen av nya medlemmar under våren, vilket ni bl a kan se i det här numret av Bulletinen. Ökningen är till en stor del

ett resultat av den rekryteringskampanj vi genomfört med utskick av vår rekryterings-/klubbfolder till alla MG-ägare i Sverige som inte redan är medlemmar. Totalt har vi gjort 2 722 st utskick och i skrivande stund har vi fått 74 st nya medlemmar kopplade till den aktiviteten.

Vi hälsar nya medlemmar välkomna till MG Car Club Sweden – klubben för alla oss som älskar MG!

Jag vill sist men inte minst tacka styrelsen och alla våra olika funktionärer som gör allt för att medlemsverksamheten ska fungera så bra som möjligt trots restriktioner under pandemin .

Vi håller oss ajour med myndigheternas riktlinjer och gör det bästa av klubbverksamheten under rådande situation. Safety Fast men Safety First!

Nu önskar jag alla er medlemmar en fin sommar, kanske i lite turer med din MG men tänk på att hålla social distans på minst 2 meter!

Vid pennan och i väntan på nya tider...

Ewa
ordförande



Dan Svensson i Virserum har förberett sig på värsta scenariet, att bli sängliggande. Kreativt och klokt tycker redaktionen.

Min

MG MGC Tourer 1968

Text: Per Holmström Foto: Per Holmström & Lennart Nordström



Det är den 19 november 1968 och den allra första MGC importerad via generalagent rullar in på svensk mark. Chassinummer 1201 talar sitt tydliga språk. Bilen får registreringsnummer AA88007 och den första ägaren, Bo Ledberg, är stockholmare och köpman. Hans ägarskap varar inte länge, utan bilen säljs vidare redan året därpå! Mellan åren 1969–1972 hinner bilen passera ytterligare sju ägare, varav två bilfirmor innan den slutligen hamnar i Ingmar Bengtsson ägo, där den kommer förbli under många år framöver.

-Privatimporterade exemplar av MGC hade förekommit tidigare, men dessa exemplar har sin stämpel i bakluckan med annan sifferserie och inte som denna där brickan sitter i motorrummet. Dessutom var det inte alltid som de registrerades som just MGC, utan snarare som MGB:er, berättar Ingmar som minns att han som nummer åtta i raden, köpte just denna MGC från en student. Jag tror att också andra registreringsbenämningar förekom.

Från allra första början var bilen lackerad i Snowberry White med svart inredning och var utrustad med en fyrväxlad låda med överväxel, men när Ingmar får den så har någon av de tidigare ägarna hunnit lacka om den i en racinggrön färg. Ingmar själv passar på att byta ut ratten mot en större i trä, som sannolikt suttit i en Jaguar E-Type.

Ingmar gillade sin MGC och det hann bli många mil runt om i Europa. Målet framför andra var givetvis England med sina många olika marknader för att fynda bildelar. Ingmar hade gott sällskap med två ytterligare MG fantaster, vilka båda hade varsin orange MGB.

-När vi kom alla tre så må du tro att det väckte uppmärksamhet, säger han glatt!

För att kunna göra längre resor monterades en dragkrok och en husvagn av märket Predom från Polen (550 kg) häktades på. Det är inte svårt att föreställa sig att det måste ha varit en syn utöver det vanliga, för när såg du själv senast en MGC med husvagn?

Under 1980 talet skaffade Ingmar licens och började köra racing!

- Det var inte alla som såg med blida ögon på att jag tog ut en cab på banorna, men det var inget som bekom mig, säger han.

Det hann med åren bli ett antal varv på banor som Anderstorp, Sturup och i Falkenberg. För att kunna köra racing valde Ingmar att förse bilen med 14-tums däck. Det gav bättre fäste. Dessutom försågs bilen med bälten, allt för säkerhetens skull. Ingmar är förtegen med sina placeringar, men han intygar att han vare sig var med i toppstriderna eller i jumboklungan. Men kul, det hade han!!

Det var också under dessa år som

Ingmar bestämde sig för att trimma bilen. MGC:n skulle vässas! Han började leta mer aktivt och hittade ett trim kit på Beaulieu-marknaden. Märket ”Downton” skvallrar om att detta är ett original av version två. Med hjälp av British Motor i Stockholm slipas kammen upp och Ingmar uppgraderar sin MGC, som härefter får tre förgasare, en vassare kam samt ett grövre avgassystem. Det är högst oklart vilken effekt detta egentligen gav. MG och Downton leverantörerna själva hävdade en ökning motsvarande ca 20%, vilket skulle innebära ca 30 SAE eller totalt ca 175 SAE, men detta tror Ingmar är lite överreklamerat.

Vid en senare tidpunkt, år 2003, blev det nödvändigt att göra ett större ingrepp i MGC:n. Ingmar hade tvingats att amputera sitt vänstra ben och en automatlåda blev den enda lösningen om Ingmar skulle kunna fortsätta köra! Lådan hittade han via en privatimporterad MG från USA som fick släppa till sin treväxlade Borg-Warner BW35-låda.

Elva år senare, år 2014, ser Ingmar ingen annan utväg än att sälja bilen. Skälet är framförallt att den numera kräver mer skötsel än vad tid och ork tillåter. Hos Bengtssons trängs vid den här tidpunkt även andra objekt som pockar på uppmärksamhet och då blir det MGC:n som

får gå till försäljning. Den nya ägaren – det vill säga jag – blir inget annat än totalt förälskad i bilen. Efter en provkörning och en ingående inspektion så blir det handslag, eftersom jag inte "...är någon sprått från Stockholm"! Därmed är köpet avklarat!

Bilen var vid den här tidpunkten i behov av mer ingående omsorg, men det blev inte aktuellt med några större ingrepp under första året. Efter en vinter i ide så sökte jag kontakt med Kjell Johansson i Getinge utanför Halmstad, en erkänt kunzig reparatör av brittiska bilar. Här fick jag löfte om att få den hjälp jag behövde. Innan resan gick söderut hade jag fått hjälp att lackera om de delar av bilen som var mest i behov av en uppfräschning.

Det skulle ta hela hösten 2015 och våren 2016 innan allt var genomgånet; motorrummet tillsammans med hela motorn hade nu gjorts i ordning och en ny inredning fanns på plats. Dessutom en manuell låda med överväxel, precis som bilen haft när den var ny! Allting borde vara frid och fröjd.

Då ringer Kjell!

-Du, överväxeln vill inte hoppa in. Tror att det har att göra med att lådan stått för länge..., säger han.

Enligt Kjells teori så behövs fler mil och möjligen några väl riktade slag med gummiklubban för att solenoiden ska slå till. Men Kjells recept fungerar inte och jag får hämta bilen utan en fungerande överväxel. Det måste erkännas att det hela kändes något snopet efter all tid som lagts ned, men vad ska man göra? Tillbaka i Örebro och efter många funderingar så gör jag slag i saken och börjar söka en ny överväxel.

Det blir till sist Lennart Nordström, MG klubbens kontaktman i Örebro, som hjälper mig att få kontakt med Ingvar Malm, en lokalt välkänd bilentusiast med bl. a ett par MG i garaget, boendes mellan Karlskoga och Örebro. Jodå, visst har Ingvar den överväxel jag är på jakt efter. Därtill aldrig använd och i originalförpackning. Classic Garage i Eskilstuna gör jobbet. Här visar det sig att skälet till att överväxeln aldrig hoppat in berodde på att en fjäder hoppat ur led, vilket enkelt skulle ha kunnat lösas om överväxeln helt plockats isär underifrån – ett ingrepp som jag själv knappast hade vågat mig på.

Nu sitter en ny överväxel på plats, (den gamla är komplett, ligger i en låda och därtill till salu) och allt är väl frid och fröjd? Men inte då! På resan hem från Eskilstuna och Classic Garage så hoppar visserligen överväxeln in, precis som den ska, men av någon underlig anledning tycks alla medtrafikanter köra obegripligt

långsamt – långt under hastighetsgränsen. Väl hemma och efter en snabb koll mot en annan bils hastighetsmätare bekräftar det som jag anat: den nya överväxeln har en annan utväxling på hastighetsmätarvarjerna än originalet, varför mätaren numera successivt visar en lägre hastighet än den verkliga. Att byta denna koppling skulle enligt Classic Garage innebära att man måste komma åt ovandelen av överväxeln och detta låter sig inte göras annat än motor och växellåda lyfts ur på nytt, och det är i nuläget inte aktuellt.

Bortsett från dessa bagateller så lever

MGC:n numera ett ganska behagligt liv. Några långfärder har det ännu inte blivit efter allt renoveringsarbete, men flera studenter har glatts varje år efter att bilen renoverades klart. Flertalet asfalterade småvägar runt Örebro har prövats med en härlig eftersmak. Goda vänner har också fått känna av tjusningen med att åka öppet och det är inte utan att jag själv så här i vintertid, när gråväder, regn och blask turas om, drömmer mig framåt och ur minnesbanken framkallar sången från en dov sexa och upplevelsen av vinden i håret efter en långtur någonstans i länet.



Före: svart inredning, automatlåda, E-Type-ratt. Efter (se stora bilden): röd inredning, manuell låda, Moto Lita-ratt.



Någon ville ha en bil med mera drag.

Faktaruta:

Trim kittet Downton var ett kit om tre steg: steg ett hade enbart tre förgasare, steg två hade därtill en vassare kam samt ett grövre avgasrör, steg tre hade dessutom en planad topp, större ventiler och de tre förgasarna skulle vara av märket Weber 45 DCOE, vilket utöver en högre effekt tillsammans gav bilen en viss nervös karaktär.

Frontline MGB

Text: Gert Assermark

Foto: Tord Persson & Tommy Lyngborn

Tillverkningen av MGB startades 1962 och den blev världens mest sålda sportbil. 1980 stängde British Leyland Abingdon-fabriken efter de framgångsrika åren med MGB och MGB GT. 1991 startade Tim Fenna Frontline Developments nära Abingdon-on-Thames för att utveckla klassiska MG-bilar.

MGB GT LE50

Frontline Developments presenterade 2012 MGB GT LE50 som inom MG-kretsar då var den ultimata MGB GT och som då hade ett pris från £52 700. Den hade många intressanta uppgraderingar för att tillgodose dagens krav på en GT-bil. Den tillverkades i en begränsad upplaga av 50 stycken. En helt ny kaross kom från British Motor Heritage där man hade flyttat motorplaceringen bakåt för att er-hålla en bättre viktfordelning. Motorn var en tvåliters från Mazda MX5 "Miata" med en sexväxlad manuell växellåda också från Mazda. Bilen är naturligtvis bakhjulsdriven. Motorn gav 216 hk. Den har en acceleration 0–100 km/tim på 5,1 sekunder och en topphastighet över 200 km/h.



MGB GT LE50



MGB Roadster Abingdon Edition

MGB Roadster Abingdon Edition

År 2014 presenterade Frontline Developments MGB Roadster, "Abingdon Edition", som då hade ett pris från £88 475. Den hade ett stort antal uppgraderingar som tar den klassiska MGB Roadstern till den moderna bilvärlden av prestanda, samtidigt som den hade MGB:s ursprungliga design. En helt ny kaross kom också här från British Motor Heritage. Motorn var en 2,5-liters, också här tillbakaflyttad, med en sexväxlad manuell växellåda från Mazda. Motorn gav 293 hk. Den har en acceleration 0–100 km/tim på 4 sekunder och har en topphastighet över 200 km/h.

–Bilar är för det mesta motsatsen till människor, ju äldre de blir desto bättre ser de ut. Det finns inga snyggare bilar än MGB Roadster Abingdon Edition, i så fall är det Eagle E-Type. Men de är nästan £300 000 dyrare säger Tim Fenna.

British Motor Heritage Ltd grundades 1975, sedan 2001 ägs det av BMW. De tillverkar karosser och karossdelar med originalverktyg, så långt som möjligt, till klassiska brittiska bilar som MGB, MG V8, MG Midget, Austin-Healey Sprite, Triumph TR6, Mini och Mini Clubman.



Motor och växellåda från Mazda Miata ger bra prestanda i en klassiker.



Skinnklädd instrumentbräda.



I Bjerkborns garage

Text & foto: Tonmmy Lyngborn

I samband med klubbens årsmöte i mars åkte jag ner till Skåne (med tåg) dagen innan och inkvarterade mig på det hotell där South Centre ordnat med ett bra pris för logi. Klockan 16 kom Max och Titti och hämtade mig, för vi skulle åka på ett "studiebesök". På vägen hämtade vi upp Hans-Åke och släppte av Kicki som skulle ha "tjejtid" med Hans-Åkes Gunilla.

Studiebesöket visade sig vara Ingemar Bjerkborns garage i Limhamn. Ingemars garage är stort och mycket välutrustat avseende maskiner och verktyg, mycket imponerande. Det var premiär för mig att bli serverad Gammel Dansk och öl av hög kvalitet med tilltugg på ett garagebesök!

Den MGA Coupé som Ingemar tävlat flitigt i rally med – och som är till salu – fanns på plats liksom den MGA roadster som är under uppbyggnad för att vara med i Mille Miglia nästa år. Där återstår att få karossen lackerad och förenad med chassiet som är i stort sett klart. Målet är att provköra i år.

I en annan lokal intill står en halvfärdig Mercedes-Benz 220 SE som skall bli en kopia på en av de bilar som Mercedes tävlade med, bl. a i Argentina, på 60-talet och som hade stora framgångar där. Karossen är klar, motor och inredning skall till. Ingemar kommer att köra historiska rallyn med den i Sverige och utomlands.

Efter garagebesöket blev det en trevlig pubafton inne i centrala Malmö med ännu fler MG-bekanta, fish and chips och en öl till.



Ingemars fina verkstad där chassie och kaross till MGA:n väntar på att sammanfogas.



Arbetsmiljön i MGA Coupén.



Ordning och reda i verkstan.



Motorn till MGA:n har Kjell Wallin byggt.



En Mercedes väntar i nästa garage.

Mitt äventyrliga köp av en MGB GT

Text: Lars Greneskog

Foto: Lars Greneskog och Birger Lallo



augusti 2019 köpte jag en MBG GT Sebring i Kenilworth, England. Bra pris och, enligt bilderna, en fin bil. Säljaren skulle flytta och behövde bli av med bilen. Jag gillar snabba affärer och gärna lite spänning. Kollade lite vad priset skulle bli för hämtning och transport till Vetlanda. Hoppсан, det kanske jag skulle kollat upp innan jag gjorde affär. Det billigaste företaget skulle ha lika mycket som bilen kostade. Efter lite funderingar kontaktade jag säljaren och undrade om jag kunde köra bilen hem till Sverige. Jag fick svaret: "Det borde absolut gå, jag har ju kört den här i England med jämna mellanrum". Sagt och gjort, jag beställde tågbiljett till Kastrup och flyg till Birmingham med mellanlandning i Dublin. Väl framme i Birmingham tog jag taxi till Kenilworth, en resa på cirka 40 minuter.

Där stod pärlan framför säljarens eleganta och ovanliga hus, ett gammalt vattentorn som byggts om till bostad.

Otroligt elegant inredning överallt, för att inte tala om garaget där bilarna stod staplade på höjden. Ska den stackars lilla MG:n byta denna bostad mot mitt garage i Bäckseda där den får trängas med en Porsche 550 Spyder och en ovanlig Ferrari. Men jag ska pyssla om den, så den ska nog trivas där.

Efter att ha inspekterat vattentornet och alla papper var klara så återstod "bara" hemfärden. Satte nyckeln i tändningslåset och vred om, pärlan startade på en gång. Ja, så började färden mot Sverige och Vetlanda, det kändes lite ovant med högerstyring och vänstertrafik. Men efter ett tag kändes det helt OK att köra på vänster sida.

Färden gick först till Coventry sedan mot London. Jag fick lov att göra ett tankstopp strax innan London, det var en jättestor bensinstation och rastplats med mängder av långtradare. Efter att ha tankat fullt och betalat var det dags för

fortsatt färd mot Dover. Startade bilen, men efter en liten stund stannade den. En lastbilschauffis kom springande och viftade med armarna och skrek "turn the key, turn the key!". När jag steg ur bilen flödade bensin under bilen; tur att den inte tog eld. En bensinslang hade brustit strax innan förgasarna. Inga verktyg och ingen slang en fredagseftermiddag – vad gör man? Som tur var så var lastbilschauffören vänlig och hjälpsam. Lastbilschaufförer är välutrustade, han hade både verktyg och en bit slang som jag kunde använda tills jag kom hem.

Nu var det fortsatt färd mot Dover som gällde. En mil innan Dover stannade bilen igen. Inte ett ljud när jag vred på nyckeln och det öregnade – vad gör man? Jo, jag var tvungen att ringa en bärgare som kom efter en och en halv timme. För att ta med bilen var jag tvungen att betala 150 GBP i kontanter, kort gick inte för det fanns ingen mobiltäckning där. Tur att jag var utrustad med pund. Bärgaren körde mig till Dovers hamnparkering där han lastade av min lilla "pärla". Försökte hitta ett hotell där jag kunde övernatta, men allt var stängt, det var ju nästan midnatt. Provade att sova lite i bilen; är det någon som övernattat i en MGB GT? Är man envis så är man. Det åkte långtradare i ett kör en och en halv meter bakom bilen hela natten, så jag somnade sent omsider av ren utmattnings.

På morgonen tänkte jag att jag kunde få hjälp av någon chaufför, men de hade alla tider att passa, så tji. Till slut stannade det en gammal fransktregistrerad folkvagnsbuss intill mig. Jag tänkte att han måste ju ha verktyg med sig. Frågade om han kunde hjälpa mig, "of course" blev svaret. Vi kollade batteriet, "full kräm". Kan det vara jordningen? Ja, jordningen från batteriet funkade inte. Lossade och gjorde rent och drog fast. Vred om nyckeln, bilen startade "jippi!". Men säg den glädje som varar, ena förgasaren flödade och pinkade ut bensin, mungiporna ner igen. Vi knackade på förgasaren men det fortsatte rinna bensin ur skvallerröret. Ringde hem till en kompis som är bilmekaniker för att be om råd, men utan resultat. Då förslog jag att vi kopplar bort den ena förgasaren – fixat! – och bilen gick bra, men med sämre effekt. Tackade fransoserna för hjälpen och löste biljett till Calais och körde på färjan.

Väl i Calais fortsatte jag min färd mot Sverige, passerade Dunkerque och Brügge. Plötsligt stendog MG:n igen. Inte ett tecken till tändning, trodde att det var bensinpumpen som lagt av. Vad gör man en söndag på motorvägen mot Bryssel utan verktyg? Plötsligt dök polisen upp och undrade vad som hänt. De kunde



MG:n framför vattentornet i Kenilworth.



Hjälp av fransmän i Dover.



Lastad på biltransporten i Oostkamp.



Väntan på färjan i Puttgarden.

inte någon engelska, bara franska och flamländska. Tur att man har translate på mobilen. Poliserna pratade med varandra på flamländska och plötsligt dök det upp på min mobil: "idiot som tror att han ska ta sig till Sverige med en så gammal bil. Ha ha!" De ringde en bärgare som kom och tog den till sitt garage i Oostkamp, en liten stad öster om Brügge. Ställde bilen i bärgarens garage där den fick stå en vecka. Han var vänlig och skjutsade mig till Brügges järnvägsstation där jag tog tåget till Brussels Airport. Flyg till Arlanda dit jag kom klockan 00.10. Min dotter hämtade mig där, och jag fick sova över hos henne i Stocksund. På söndagen tog jag tåget hem till Nässjö där min fru hämtade mig.

Vad gör jag nu? Jo, jag köpte en biltransportbil, och på fredagsmorgonen klockan 06.00 började jag min färd mot Oostkamp, cirka 130 mil. Allt flöt på bra tills jag kom till Hamburg – trafikstockning, det tog två timmar att sig förbi. Sedan vägarbete på flera ställen, så min tidsplan sprack totalt. Sov över i bilen bland massor av långtradare utanför Antwerpen. På lördagsmorgonen klockan 8.00 var jag i Oostkamp, sov där en stund innan jag fick hämta ut bilen. Vinschade upp MG:n på flaket och surrade fast den. Nu var det bara att styra kosan mot Sverige igen!

Utanför Antwerpen trafikolycka, stopp en timme, sedan full fart igen men alla vägarbeten tog massor med tid. Började tänka på färjan vid Puttgarden, hur ska jag



En engelsk vagn vill naturligtvis ha engelsk bensin.

hinna? När jag passerat Bremen flöt det på riktigt bra, inte så mycket trafik som på fredagseftermiddagen. Ska jag hinna i tid till Puttgarden? Hann inte stanna för att äta utan köpte lite när jag tankade och åt under färden. Gasen i botten! Plötsligt hördes ett förfärligt ljud från bilen – vad var det? Inte den här bilen också! Som tur var så var det en lucka till ett förvaringsfack på sidan av bilen som öppnat sig i ett gupp. Slog igen den och satte full fart mot Puttgarden. Framme 30 minuter innan färjan avgick till Rödby. Jag tänkte stanna och sova på en rastplats efter Rödby men kände mig så pigg att jag fortsatte mot Vetlanda. Var hemma i Bäckseda klockan 03.45 skööönt!! Efter lunch kom min kompis Thomas (Sveriges bästa M-B-reparatör), och vi undersökte vad det var för fel och kom fram till att brytarspetsarna gått av. Bytte dem och bilen gick igen.

Bilen byggdes om till Sebringutförande som ny av MG:s Garage Ltd i Coventry och renoverades 2015 av Paul Depper MG:s Garage i Cannock. Under vinter och vår har jag tillbringat åtskilliga timmar i garaget. Bytt strömfördelare, ventilen för värmen, monterat aluminiumkylare, bytt strålkastare, sidorutor och framstolar samt fixat en massa elproblem och mycket, mycket mer. Var till Carspect och registreringsbesiktigade den och fick registreringsnummer AAA31J. Nu återstår bara att ge sig ut på vägarna och rasta den.

Hoppas vi ses i sommar trots Corona!



Aluminiumkylaren pryder sin plats.



Snyggt bakparti...



...och läcker ratt.



Äntligen hemma igen!

Text & foto: Ingemar Carlsson



Min historia börjar med att jag kom till Stockholm hösten 1967 som nybliven meteorologkadett i Flygvapnet efter ett år i Ljungbyhed. Jag skulle studera meteorologi på Stockholms Universitet meteorologiska institution, som då låg i Vasastan, och på SMHI på Fridhemsplan. Jag hyrde ett rum hos en änka i en villa nära Islandstorget. Rummet låg i källaren, granne med garaget som var tomt. Att man skulle skaffa sig bil var självklart på den tiden, och att bo granne med ett tomt garage gjorde ju inte saken sämre.

Min far hade Cykel-, Sport- och Radioaffär i Västergötland och var genuint motorintresserad, så jag mötte inte något motstånd när jag fick för mig att en MGB var nog den bil jag skulle ha. Jag hittade en lätt begagnad i ett källargarage på

Dalagatan. Jag tror att det var Bil-Wester som låg där då. Detta var på senhösten 1968.

Min bil hade registrerats första gången 22 dec 1967 som 1968 års modell, vilket jag tycker verkar tveksamt. I all litteratur står det att MGB från 1963 t.o.m. 1967 kallas MGB Mark I, med bland annat plusjord och växellåda med osynkad 1:a i likhet med min, och att MGB från 1968 (Mark II) har minusjord och en helt annan större och helsynkad växellåda, vilket alltså inte min har. Det kanske var lättare att sälja en ny bil i december 1967 om den var registrerad som 1968 års modell.

Jag är andra och femte ägaren till bilen, bilhandlare borträknade. Förste ägaren köpte den samma dag som den registrerades. Han bodde i Falun men finns nog inte i livet längre. Kanske gillade han inte

bilen, hur som helst så fanns den redan 30 augusti 1968 hos bilförsäljaren Ellbes Bil i Borlänge, som i sin tur tydligen tyckte att det var lättare att hitta köpare i Stockholm, så den hamnade på Dalagatan och såldes till mig två månader senare, 11 november 1968, för 14 900 kr. Jag vill minnas att nypriset då var 18-19 000 kr. Två och ett halvt år senare, 5 maj 1971, sålde jag den tillbaka till Bil-Wester, då på Sveavägen i Stockholm, för 10 000 kr och betalade 2 800 kr emellan för en lätt begagnad Fiat 128 -71. Inte min bästa bilaffär, men sedan dess har jag bara haft italienska bilar som bruksbil, Alfa från 1975, så något speciellt är det allt med italienska bilar, trots rost som var ett stort problem på den tiden. Vi som var bilägare på 1970-talet vet allt om rost, inte minst Alfa-, Peugeot- och Opel-ägare.



Fyndskick i Huddinge i augusti 2001. Det fanns en del jobb att göra.

”Köp en Opel och bli belåten, se naturen genom plåten!” var ett av dåtidens skämt. Min MG rostade också en del i framskärmarna redan efter två år.

Under många år framöver märkte jag att min första bil hade satt djupa minnen i mig, och jag undrade många gånger vad som hänt med den. Jag såg den på Söder i Stockholm något år efter jag sålt den, men sedan dess hade jag inte sett den. Inte blev mina funderingar om vad som hänt med bilen mindre när min ena dotters dåvarande man också var intresserad av gamla bilar liksom hans far. Då började jag på allvar leta efter min bil, 30 år efter att jag köpte den förra gången.

Via kontakt med MGCC fick jag för en mindre summa reda på ägaren till min gamla bil. Det visade sig att den fanns i Huddinge, inköpt 8 juni 1975 och fortfarande med samma ägare, men avställd sedan 1981. Jag ringde ägaren, men den var inte till salu. Han hade tänkt antingen renovera själv eller lämna den i ersättning till en fixare som skulle ta sig an hans Saab Cab. Hur som helst så innebar mitt intresse för bilen att han tog in den från gräsmattan, där han ställt den 1986 när han flyttade och inte längre hade plats för den i ett garage. Någon liten renovering påbörjades också, men sommaren 2001 var han mogen för att sälja den. När jag såg den igen efter 30 år var min spontana reaktion: ”Nej, nej!”. 13-14 år på en gräsmatta utan väderskydd hade satt sina spår. Min dotter som var med sa: ”Men pappa, du har ju alltid pratat om den här bilen”. När jag kommit över chocken återkom begäret, så det blev affär. Jag betalade 12 000 kr för en mycket, mycket rostig bil, men det var trots allt min första bil som



Lastad i Huddinge för transport till Nacka.



På väg till plåtrenoveraren.



Karossen tillbaka från Skåne 2007 helrenoverad och med ny lack.



Även motorrummet färdigt.

jag nu var ägare till än en gång. När jag 29 augusti 2001 tillsammans med Jörgen Sandell på Stockholms Bilvård kom för att hämta bilen från Huddinge till min dotters garage i Nacka, så sa dåvarande ägarens lilla dotter att ”pappa inte ville sälja bilen men det ville mamma”. Det var tydligen hon som vann, vilket jag är glad för. Redan då var jag sedan ett par veckor medlem i MGCC. Jag har ett brev från Annica Raap, daterat 16 augusti 2001, där hon informerade om MHRF-försäkringen och önskade mig lycka till med renoveringen.

Vintern 2001/02 plockades bilen isär,

vilket krävde en hel del tålamod förstås och en och annan svordom också. Karossen tömdes på allt inklusive resterande underredsmassa. Suffletten hade inte hållit tätt under de 14 år bilen stått i trädgården, så även om bilen hade underredsbekämpats en gång i tiden hade golvet rostade så mycket ovanifrån att bitvis fanns det nästan inget golv alls. Allra sämst var det vid främre bladfjäderfästet för bakaxeln och i trösklarna. Att rostskydd är effektivt kunde man lätt se, eftersom yttre halvan av tröskellådan var ganska OK för där fanns Tectyl, men halvvägs in finns en förstärkning av en långsgående mellanvägg, och

innanför den fanns inget rostskyddsmedel och inte mycket plåt heller.

Det var lätt att inse för mig att skulle det bli en körklar bil igen så fick jag byta roll från bilrenoverare till projektledare för renovering av en MGB Tourer. Karossen var i så dåligt skick att jag fick rådet att köpa ny kaross, men då var det ju inte min bil längre. Med hjälp av min dotters dåvarande svärfar Gunnar Geijer (Classic Motor Marknad), som bor i Ystad, kom jag i kontakt med Egon där nere som lovade fixa till karossen om jag inte hade bråttom. Under tiden fick jag hjälp med renovering av kardan och bakaxel av Bengt Stånge – vilket var nödvändigt visade det sig – samt renoverade själv bromsar och bytte hjullager. Framvagnsbalken var skev, så ägaren till bilen 1971–75 har nog råkat ut för något missöde med bilen. Jag hittade en begagnad framvagnsbalk i Uddevalla, vilken senare dock visade sig vara väl rostig. Den tog jag i knät på tåget från Uddevalla till Stockholm. Hur som helst så riktades originalet av ett par duktiga gubbar i Nynäshamn, som visade sig vara släkt till min salig fru. De passade även på att rostlaga den nyinköpta framvagnsbalken. Originalet användes när framvagnen monterades. Den andra står ännu kvar i garaget, ifall någon behöver en sådan. När fram- och bakvagn var klara var karossen i Ystad också klar, inklusive såväl grundlackad, lackad i BRG som tidigare samt försedd med klarlack. Även fälgarna fanns i Ystad och var lackade och nysulade, så det var bara att åka dit och montera fram- och bakvagn och ta hem det som nu höll på att bli min nyrenoverade bil. Drygt fem år hade nu gått sedan inköp, men många år återstod till besiktning. Jag hade nu flyttat från Kungsholmen i Stockholm till villa med garage i Upplands Väsby, så bilen rullades in där sommaren 2007.

Under tiden som karossen var i Ystad fick jag hjälp med förgasarenovering av legendariske, nu salige, Lennarth Gustafson, då medlem nr 1 i MGCC. Bättre renoverare fanns nog inte. Det visade sig att det var högst behövligt. Jag tror att många av de som har startproblem m.m. bör börja med att titta på om inte förgasarna behöver en ordentlig översyn.

Jag var under många år en flitig gäst hos Thomas Brandt. Jag jobbade då på Tegelluddsvägen, ett stenkast från British Motor, så det var lätt att svänga förbi. Där bytte jag pengar mot diverse delar genom åren. Jag fick delar för något eller några tusen var eller varannan månad under många år. Att Thomas, som är jämn-gammal med mig, började tala om att han skulle lägga ner sin verksamhet var en starkt bidragande orsak till att jag började



Suffletten är monterad.

mer flitigt hålla till i garaget från 2010. Jag räknade kallt med att om inte bilen var klar innan Thomas hade slutat, så fanns det risk för att den hamnade bland alla övriga påbörjade men ej avslutade renoveringar.

Dags att också ta tag i motorrenovering. Genom tips från MGCC, tror jag, fick jag tag på en som visserligen inte var intresserad, men kände en duktig kille, Ulrik, som hade verkstad i Vinsta, Vällingby (Morins Bil och Mekaniska). Han jobbade med renovering av tämligen nya motorer som fått kamremsbrott och ventilhaveri, men kunde tänka sig att vid sidan av också ta hand om min motor, om jag inte hade bråttom. Min motor hade sannolikt gått ca 11 000 mil och hade renoverats i mitten på 70-talet, men jag visste inte hur den renoveringen var gjord, kanske inte på bästa sätt eftersom ägaren tydligen tröttnade på bilen, men kanske tröttnade han för att den gick dåligt på grund av slitna förgasare. Det visade sig att även motorn var ganska slitna, liksom allt annat på bilen som plockats isär. Cylinderloppen var så slitna att omborring och nya kolvar med överdimension var nödvändigt. Jag tog

motorblocket till Värmdö Motorteknik i Nacka som hjälpte mig med detta. Med hjälp av många nya delar så skruvades motorn ihop av Ulrik. Den gick som en klocka redan vid första startförsöket. Motorn togs hem till Väsby på släpkärria för att monteras ihop med koppling och växellåda. Renovering av koppling och startmotor gjorde jag själv, men kuggkransen på svänghjulet som greppar i startmotorns kugghjul var inte vacker, så den skulle bytas. Ny kuggkrans köptes hos British Motor. Thomas förklarade hur jag skulle gå tillväga för att byta kuggkransen på svänghjulet och berättade att jag hade bara en chans. Kom den snett så var det stora problem. Som tur var så jobbade jag ibland på Saab AB i Arboga där man underhåller militär radar- och väderradarutrustning. Där fanns det förstås resurser. Jag lade svänghjul och kuggkrans i ryggsäcken och tog tåget dit. Med hjälp av ett värmeskåp, där vi lade kransen, och en press satt den snart perfekt på svänghjulet. Då återstår bara att bestämma vad man skall göra med växellådan. Alla tidigare delar som jag plockat isär hade varit så slitna att det var rätt beslut att ta

isär och renovera, så vad skulle jag göra med växellådan? Jag frågade Thomas om råd. Ta hit den så kan jag titta på den, sa han då. Hans bedömning var att den inte behövde renoveras, så växellådan är det enda på bilen som inte har plockats isär helt och hållet.

Med nyinköpt motorlyft monterades motor och växellåda i bilen efter att värmesystemet hjälpligt renoverats. Ett par vajrar borde bytts ut också, men nu är det försent. Någon som behöver en motorlyft?

Nu var det mesta på plats, dags att åka till Thomas och beställa en ny kabelstam. 3 500 kr fattigare, och jag hade en kabelstam som passade perfekt. Helt otroligt att allt finns att köpa, och en ny kabelstam är nog ett av mina bättre beslut. Det var bara att vara metodisk och slaviskt följa kopplingsschemat så fick jag allt att fungera – nästan. Två nya 6V-batterier, och sedan var det dags att vrida om startnyckeln. Tyvärr var det problem med det nya tändningslåset, så första start av motorn i bilen gjordes från motorrummet. Istället för att byta tändningslås igen erbjöd Thomas en startknapp som monterades

där den borttappade cigarettändaren skulle suttit. Det fungerade fint.

Nu började jag se slutet på renoveringsarbetet. Ny inredning till kupén införskaffades. Stolarna renoverades, inklusive att förarstolen behövde svetsas i ramen. Och visst är det härligt med stolar med patina, men vilket mjukt skinn som Anders på Bromma Bil & Båtinredning klädde om stolarna med. Så sköna att sitta på och så snyggt! Ny sufflett behövdes även, vilket han också monterade.

Så var det dags för besiktning, 30 augusti 2013. Jag var mest rädd för att inte bromsarna skulle hålla måttet, men det gick bra. Däremot hittade besiktningsmannen ett glapp i ena bakhjulet, som jag än idag inte förstod vad det berodde på. Men med några slag på hjulmuttern så blev han nöjd, jag märkte ingen skillnad. Mer märkligt, och kanske allvarigare, var att jag glömt en låsbricka som skulle se till att växelspaken satt där den skulle, så spaken fick han i handen när han skulle provköra. Bilen blev godkänd trots det, konstigt nog. Ett nytt besök hos Thomas och lite trixande hemma så satt låsringen på plats.

Väl ute på vägarna, 12 år efter att jag

köpt tillbaka min första bil, visade det sig att hastighetsmätaren och inte minst varvräknaren levde sitt eget liv, så de skickades till Instrument Jige AB i Leksand för renovering under vintern 2014/15 och resultatet blev riktigt bra. Det enda problemet som jag nu har är att jag tittar nervöst

på tempmätaren när man kör långsamt vid korttegekörning, motortempen hamnar väldigt lätt nära 100 grader. I övrigt är den en fröjd att köra och ett nöje att delta med i bl.a. Middle North Centres välarrangerade träffar.



Bromma Bil & Båtinredning klädde om stolarna.



Säsongens första tur i april 2020.

Välkommen i MGCC SE

Text & foto Jimmy Edvardsson

Jimmy Edvardsson heter jag och är snart vuxen (fyller 60 i sommar). Lyckligt gift med min holländska fru sedan 1992 som lyckligtvis delar mitt/vårt intresse för våra bilar. Två döttrar och ett barnbarn än så länge. Vi bor i en liten by utanför Göteborg som heter Hajom i Marks kommun. Jobbar som operativ chef på åkeriet Flygfrakt på Landvetter, som jag också är delägare i.

Jag är egentligen ingen ny medlem utan snarare en återvändare efter tidigare avslutat medlemskap i samband med att jag sålde min första MGB.

Intresset för bilar och mc har jag haft större delen av mitt liv och som är nedärvt från min far som var obotlig Norton-älskare. Mitt första riktiga fordon, bortsett från en japansk 125:a, blev just en Norton Commando från 1969. Den följdes av ett antal år med engelska hojar såsom Norton Roadster, BSA Super Rocket 1960 och en Matchless G80 1954. Sedan tog bilintresset över.

Efter att gått vägen via amerikanska custombyggen, bl a i form av Buick lowrider och Cheva 1956 pickup, en kompressormatad vansinnesracer, hamnade jag efter några mellanår av en tillfällighet i kontakt med en kund som hade en 1967 MGB roadster som stod undanstoppad i ett fuktigt garage. Det blev inträdet till engelska bilar, och efter att lappat ihop den hjälpligt körde jag den ett par år innan jag gjorde en totalrenovering. Under tiden "råkade" jag köpa på mig en Jaguar E-type -69 2+2 (står/stod för övrigt till salu på U-cars). Det blev två fina engelsmän i British Racing Green på gårdsplanen, men dessa blev sålda till förmån för döttrarnas hästintresse.

Fram till 2015 gick tiden åt till familj och arbete med åkeriet. 2015 var barnen tillräckligt stora att ta hand om sig själva varpå jag återupptog bilintresset. Det blev lite otippat en Maserati 4200 från 2006 som jag importerade från Tyskland. Euron stod då i 8:50!! Men det engelska blodet glödde, och det blev försäljning till förmån för en Aston Martin Vantage 2002 som jag fortfarande har kvar. Men MG har alltid funnits där och är en bil som jag personifierar mig med, så i mars 2017 blev det äntligen av. Det var inte alls meningen att det skulle bli den det blev, nämligen en tävlingsbil. Jag har under några år i början av 2010-talet kört racing i Swedish GT och har där fått intresse för bilracing. Därför föll det sig naturligt att ta klivit in i historisk racing. Nedan följer

en kort presentation av min FIA racebil som en del kanske sett ute på banorna de två sista åren.

DUE087 är från 1962, och med chassinummer 1638 bör det vara bland de första tillverkade. När jag köpte den skulle det "bara" vara att sätta in en godkänd bur och besiktiga för att köra. Så var det dock inte. Det var att börja bygga bilen i princip från grunden. Byte till godkänd motor, byte av hjul, ny stol, nytt brandsläckningssystem, omdragning av el, nya bälten, byte av fjädrar, bromsar m m, m m. Men första åren blev det trots allt klassvinst.

Eftersom DUE087 inte var någon vägbil var jag "tvungen" att köpa en till. Denna gång en från 1968 men i MK1-utförande. Bilen har varit renoverad och omlackad vit någon gång runt 90-talet, och den kunde kanske behöva en ny lackering för att bli riktigt fin. Inredningen har en OK patina, men den är framför allt en dröm att köra. Den har nästan nybilskänsla. En ny suf-

flett ligger och väntar på att bli monterad. En tillfällighet gjorde att jag även köpte en superfin Austin Healey 100/6, men den såldes i höstas. Så tre engelsmän finns än så länge i samlingen, men en MGB GT MK1 kan bli nästa projekt.

Nu får vi se hur sommaren blir med baskeluskerna från Kina i åtanke, d v s om det blir några tävlingar. Då får ni gärna komma fram och prata, det är alltid trevligt.





La Calçotada 2020

Text & foto: Håkan Sigemark & Lotta Hollström

Traditionsenligt inleder MG Car Club Catalunya det nya årets första rally med "löken", d.v.s. La Calçotada, som man bara kan uppleva uppe i Katalonien.

Calçotada är en typisk maträtt i västra delen av Katalonien och som härstammar från staden Valls, i comarcan-regionen Alt Camp. Under de senaste decennierna har den brett ut sig, och man kan äta den i nästan varje del av Katalonien under slutet av vintern och början av våren. Calçots är en variant av söt lök, den påminner lite om purjolök, och den odlas speciellt för detta ändamål och grillas direkt över öppen eld på grenar av vin. Calçotadan äter man med händerna och doppar den i en speciell sås, la salvitxada, liknande romescón, samtidigt som man utnyttjar eldarna för att grilla kött och korv som

andra rätt.

Tyvärr missade vi fjolårets tur, och vi såg verkligen fram emot årets rally tillsammans med Christina och Johnny som flög ner till Spanien enkom för att kunna vara med på sin första löktur. Eftersom vi har en lång framkörning körde vi iväg redan på fredagen. Solen gassade och värmen var underbar, så självklart åkte taken av och kepsarna på.

Vi hade ca 40 mil upp till där starten skulle vara lördag morgon, och vi kom upp till vårt hotell, som låg mitt i staden Vilanova i la Geltrú, vid 20-tiden. När vi checkat in var det dags att leta restaurang. Då började det stora äventyret att hitta något att äta. Kartan i telefonerna är inte de bästa, så det blev en stunds irrande omkring innan vi hittade en spansk "sylta"

med menyer endast på katalanska. Det var rejäla portioner och det smakade bra det vi åt (det blev hamburgare då det var det enda vi fattade vad det var...).

Efter en någon försenad frukost åkte vi iväg till starten som var vid en bensinstation med stort kafé i Garraf, i riktning mot Tarragona. Vi kom bland de första, och Christina och Johnny fick börja dagen med att försöka hitta felet med deras ruta som inte ville gå upp, men tyvärr var det inget som kunde åtgärdas på platsen. Tack och lov för den spanska värmen, för rutan förblev nere resten av turen.

Nu började många rulla in på parkeringen, och det blev stor förbrödring som vanligt. Många nya och gamla medlemmar fick vi träffa, och det kom 44 bilar och 77 personer till starten. Imponerande!



Den första samlingplatsen.



l'Església de Santa Marti.



Johnny och Christina letar efter fel – på sidorutan?



Lökarna tillagas.



En stärkande kopp kaffe efter felsökningen.



Johnny slukar en lök.



De svenska deltagarna fr v: Håkan, Lotta, Christina och Johnny (i godkänd keps).

Det är kolonnkörning, men alla får ändå varsin roadbook ifall någon skulle komma på efterkälken vid något rödlys eller trafikstörning. Efter att alla druckit kaffe bar det iväg ut på landsbygden i ett långt MG-följe.

Det primära på den här turen är förstås maten, men innan man kommer dit är det alltid en "kulturstöt", och denna gången stannade vi i Sant Martí Sarroca. Där vi fick vi en guidad tur av både kyrkan och slottet. Castell de Sant Martí och l'Església de Santa Marti från 1200-talet. Båda byggnaderna, som är klassificerade som historiskt-konstnärliga monument, har renoverats och byggts upp igen. Hela guidningen är naturligtvis på spanska/katalanska, så det var inte helt lätt att hänga med, men det vi såg var intressant.

Som vanligt en del däckspark och MG-snack när vi sedan väntade i solskenet innan vi skulle fara vidare. Vi lämnade denna kulturplats och körde längs slingrande serpentinvägar, och så småningom kom vi fram till Montferri och Castel de Rocamore där löken låg i stora drivor när vi kom in på gården, så det bådade gott. Vi samlades på gården och fick varsin pilsner i näven, och när det blev dags intog vi de två långborden som var reserverade för MG-klubben. Haklapp och plasthandskar åkte på, så nu var vi redo för operation.

Måltiden börjar med kolgrillat bröd som gnids in med vitlök och tomat samt korvar i tunna skivor. Därefter kommer den grillade löken in på stora träfat. Det yttersta skalet, som är svart av sot, dras av och den varma löken doppas i såsen. Huvudet böjs bakåt och man slukar löken som man vore en svärdslukare. Mums! Efter att vi ätit 10–15 lökar fortsatte vi inne i restaurangen där middagen startade med diverse korvar, vita bönor och kött av olika slag. Stämningen och ljudnivån är mycket hög, och här träffar man många trevliga och roliga medlemmar.

När middagen nästan är avslutad delas årets MG-plakett ut till alla närvarande medlemmar. På själva glasplaketten finns 10 tomma rutor där man sedan klistrar på en liten plakett som man får efter varje tur man varit med på under året.

Middagen var slut vid 18-tiden, varefter vi åkte i ca en timme till l'Ampolla som ligger vid havet för övernattning och vila för magen.

Söndag morgon åkte vi vidare söderut och gjorde stopp för lunch i Gandia och för kaffe i Benissa, och vi landade i våra garage sent på eftermiddagen.

Åter en lyckad utflykt med våra MG TF Vintage tillsammans med spanska MG-Klubben.

The Art of Abingdon

Dagens utvalda bok utgavs första gången 1982 och inleds med följande dedikation:

*"This book is dedicated to all who
contributed to the design,
production, tuning and maintenance
of MGs with such skill and dedication
for more than half a century on
behalf of enthusiastic owners and
admirers throughout the world."*

På 263 sidor presenteras samtliga modeller som tillverkades i Abingdon, samt också de allra första typerna, inledda med Bullnose, som ju tillkom under åren i Oxford.

De första femtio sidorna beskriver hela det virrvarr av udda racingmodeller som tillverkades under mellankrigstiden, liksom naturligtvis också samtliga de som var i större serieproduktion fram till 1980. Bokens första del avslutas med ett appendix som i notisform beskriver varje bilmodell. Ett exempel på en sådan notis är den aningen spartanska beskrivningen av K3 Magnette:

K3 Magnette – produced 1932 to 1934.

Bodywork: Open 2-str. Engine: As KA/KB except SU carburettor with Marshall Powerplus blower, CR 6,1:1 std, approx 120 bhp @ 6,500 rpm.

Transmission: 4-speed preselector gearbox, final drive 4.33, 4.89 or 5.78:1.

Chassis: As KA/KB (K2). Chassis numbers K-3751 and K3001 to K-3031.

Ingen kalenderbitare av någorlunda klass skulle någonsin kunna motstå dessa helt underbara notiser! Som gräddes på moset avslutas denna första del med en komplett lista på den totala produktionen av MG-modeller. Den minst tillverkade modellen var 18/80 Six Mark III med 8 bilar och den med största produktionen var MGB och MGB GT med 513 272 exemplar.

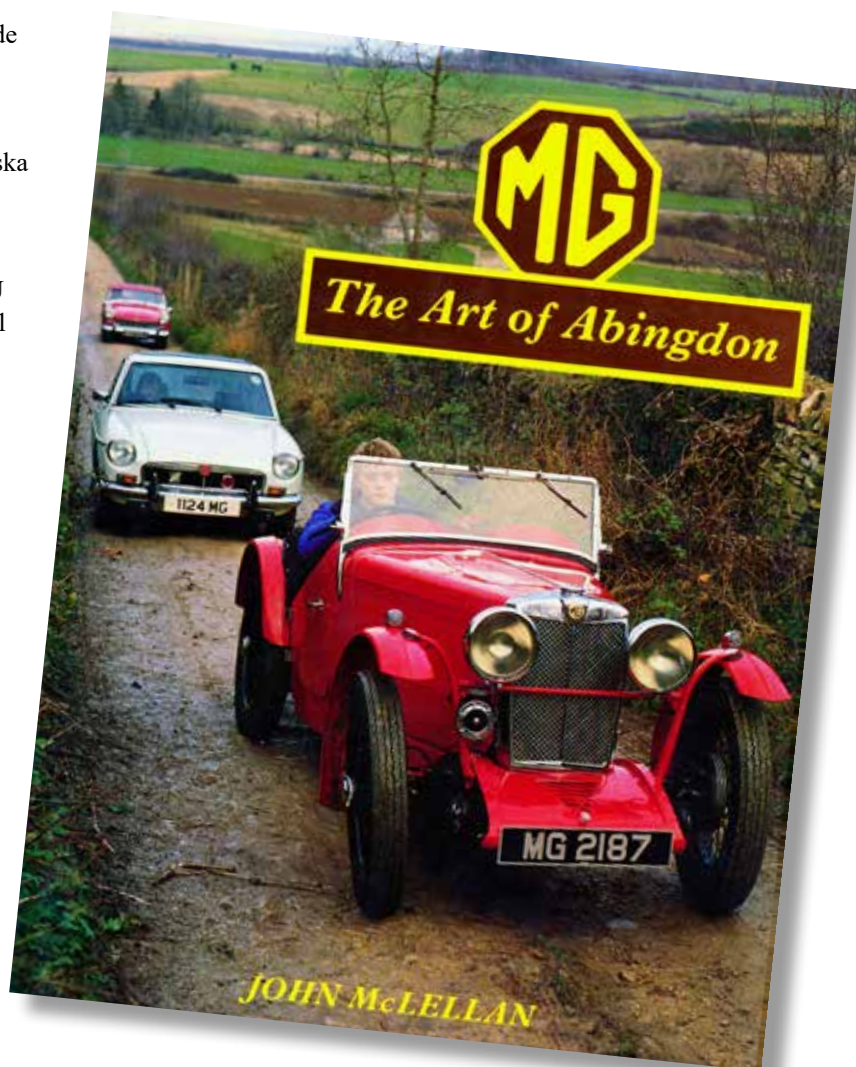
Därefter följer dryga 200 bildsidor i svart-vitt där "The Art of Abingdon" verkligen kommer till sin rätt. Den delen är både intressant och väldigt trevlig att ta del av. Den kan ses som ett fotoalbum med korta, informativa bildtexter.

För den som tänker köpa en enda bok som beskriver MG:s historia, kan jag varmt rekommendera just denna.

ISBN 0 900549 45 9

Förlag: MOTOR RACING PUBLICATIONS Ltd

Priset på Amazon. co.uk är £50



Montering av gasfjädrar på MG TF

Text & foto: Tommy Lyngborn

Ända sedan jag köpte min MG TF för drygt tre år sedan har jag retat mig på pinnen som håller upp den främre huven och som alltid är i vägen. Så en kväll när jag satt i Corona-arrest och surfade runt på E-bay hittade jag en produkt hos en handlare i England. Satsen bestod av två gasfjädrar med tillhörande konsoler som skulle ta bara ett par minuter att montera så slapp man sedan pinnen. Sagt och gjort, jag klickade på köp-knappen och en vecka senare kom paketet till vårt utlämningsställe. Jag öppnade paketet och såg att det här var ju bra grejor som skulle gå snabbt att montera. Så var det inte riktigt.

Jag tog med min mekarkompis Bosse till garaget och vi startade med att läsa bruksanvisningen (det gör vi inte alltid).

En gasfjädr skulle monteras på var sida om huven, vi började med den på förarsidan. Fjädrern är monterad till bilen via kulleder i var ände. Den främre kulan skulle ersätta mittenskraven som skärmen är fäst med och den bakre kulan är fastsvetsad på en konsol vilken man monterar ovanpå huvens gångjärnsfäste med medföljande skruvar. Därefter var det bara att trycka dit fjädrern på kulorna och prov-stänga. Huven gick bra att stänga men den gick inte ner ordentligt på sidan, själva gascylindern var för grov och det blev inte snyggt.

Vi tog beslutet att flytta in gasfjädrern innanför falsen för huven på skärmen och vände konsolen så att kulan kom inåt istället, samt tillverkade ett nytt främre fäste. På så sätt skulle gasfjädrern inte hindra huven från att gå ner tillräckligt.

Gasfjädrern är så kraftig (270 N) att det behövs bara en för att säkert hålla huven uppe. På så vis blir det en över som vi monterar på Bosses bil. Vi behöver bara modifiera den bakre konsolen lite.

Det blev en del extra jobb med modifieringar men när det väl var klart blev det bra. Bilderna visar hur det gick till.



Detta är vad som var i paketet: två gasfjädrar, två konsoler, en bra bruksanvisning, alla nödvändiga skruvar och ett klistermärke.



Så här var det meningen att det skulle monteras.



Vänster konsol vändes så att vi fick in gasfjädrern innanför skärmens fals.



Ett nytt främre fäste bockades till och monterades i skärmkanten. Ett nytt hål fick borras.



Så här blev slutresultatet.

Bilar i mitt liv

Text & foto: Lars Larsson

För en medlem som varit med sedan 1967 fick bilintresset en ganska långsam start. Och man minns inte så mycket från de första åren, möjligen från 4 års ålder. Då blir starten 1941 när det var ont om bilar på gatorna. Lite taxibilar, mest från USA, typ från Chrysler-koncernen på 30-talets senare år samt en och annan militärbil från I 13 i Falun. Byte av hemort till Borlänge hösten 1944 innebar ingen större skillnad. Först efter freden 1945 började avställda bilar att komma åter och import av nya sakta komma igång.

Smak för öppna vagnar fick jag och en kompis när vi berömde en öppen Wanderer från 30-talets slut och damen som ägde den bjöd oss på en tur två varv runt parken framför vårt bostadshus. Vi fick sitta i baksätet tillsammans med hennes tax, och suffletten var nerfälld såklart.

Det fanns några fler cabrioletter i staden, men jag minns bara en Skoda, en Morris 8 och en DKW med stålkaross. Den var tvåtonslackerad och hade "barnvagnsfjädrar" på suffletten. En vacker vagn.

Ungefär 1947 kom ju Allers med "Den stora bilparaden", en samlarserie där bl.a. en MG TC beskrevs i text och bild. Den hamnade direkt på framtidsoönskelistan. Och vägen till skolan bidrog på sitt sätt. Vi bodde endast två kvarter från folkskolan, och man passerade Tingshuset på vägen och kunde då studera de parkerade vagnarna utanför. Mest USA-bilar, men så började Rover, Riley och en och annan Jaguar dyka upp. Då blev instrumentbrädor i trä och skinnklädsel ett måste i kom-

mande fordonsval.

Tiden gick, och så testade Teknikens Värld en MG TD som kom att ersätta TC:n på önskelistan. Den var klart snyggare tyckte jag.

Tiden går, skolor och militärtjänstgöring avverkas och sommaren 1957 börjar jag en anställning på Luxor i Motala. Jag hade nu börjat studera bilannonser även om pengar saknades. Noterade lite priser och ringde på något projekt då och då, mest MG men även annat engelskt. Och en dag i maj 1958 stod annonsen "Jaguar 1,5 lit. 1948". Minns inte priset exakt, men såg 1 200: -. En vacker vagn med stora ekerhjul, separata strålkastare, träbräda och läderklädsel. Kunde inte motstå den. Och så började en intressant, kort och dyr historia. Det lilla extra tickandet från motorn bedömdes vara slitna vevstakslager som kom att kosta lite att fixa. Tyvärr borde vevaxeln ha kollats och slipats, för ljudet började snart komma tillbaka. Men det skulle hända mera. På semester skulle jag "hem" till gamla hemorten Borlänge. Jag tog med en gammal skolkompis som fått jobb på SAAB i Linköping som liftare till Hedemora där hans föräldrar bodde. Någonstans i Dalarna fick vi stanna för en traktor som skulle trixa sig ut från en åker, och efter stoppet rörde sig vagnen icke ur fläcken. Vi sköt den av vägen för att inte hindra trafiken, och så ringde kompisen sin far för att fixa skjuts. OK, vi kom hem var och en till sitt. Det blev en dyster helg. En bil som stod okörbar några mil utanför staden och ingen kontakt med någon verk-

stad förrän på måndagen. Min far hade lite kontakter med en GM-verkstad då han hade en Vauxhall Velox som någon sorts tjänstebil. Så på måndagen följde jag med en mekaniker i en bil plus Dolly-vagn för att dra Jaggan till verkstaden. Meken var dansk och tydligen van vid allt möjligt, en trevlig grabb.

Det blev byte av ett "half-shaft" på höger sida bak. Räkningen finns nog kvar i någon pärm, men priset har jag förträngt. Några veckor senare åkte jag tillbaka till Motala och allt fungerade konstigt nog. Dagen därpå var det punktering på ett hjul. Byte till reserven och lämnade in däck för reparation. Då började ett knäppande ljud från reservhjulet, troligen några lösa ekrar. Nu kom tankar på att byta till något mindre komplicerat om det gick. Åkte till min tjej som jag träffat under våren och beklagade mig. Hennes far kände en försäljare på Ford, och konstigt nog bytte de in Jaggan och jag tvingades göra ett "nerköp" som blev en Anglia -51 med hyfsat låg mätarställning. Den fungerade snällt men föga sportigt i över två år, då jag bytte till en Anglia -57 som ägts av en pedant. Den hängde med från hösten -59 till slutet av -62 då det blev en SAAB 96, en tvåaktare. Motorn skar på den och ingen garanti fanns kvar, så SAAB blev ett hatobjekt.

Kollade lite kul bilar då och då. Provkörde en MGA Coupé, svart och med ekerhjul, pris 7 500: -, men då var det mer aktuellt med möbler och sådant. Våren -65 fick SAAB-eländet försvinna och en Volvo Amazon -64 med dragkrok blev vardagsbil.

I september -65 dök annonsen upp: "MG TD-51 i delar" + ett telefonnummer. Saknade delar var: motor, växellåda, strålkastare, vindruta, några fälgar m.m. Kvar var chassiram, skadad i front, karosskorg med instrumentbräda, sitsar och ryggstöd, tre skärmar, varav en superknycklig, plus lite lösa bitar och kartonger. Allt detta för 200: -. Såklart att det blev affär. Optimism och dumhet är ingen bra kombination. Säljaren hade tagit över före ägarens idé att göra en Hot Rod av projektet men också krokmat. Hjälpte oss att lasta trailern samt lämnade oss med avskedstipset: "kasta i en Volvo-motor och fixa resten". Så började hemfärden på mindre vägar via Strängnäs, genom Sörmland och genom Borensberg till Varv, en by utanför Motala. Där, vid vårt sommartorp, lastades större enheter in i ladnan medan ömtåligt som säten, sufflett etc. hamnade på vinden som var laddad med Kobra-Rax eller vad medlet hette. Och så började en seg renovering. Fick nys om ett skadat chassi



Jaguar 1 1/2 Litre 1948, vacker men dyrt blev det.



Fyndskicket 1965 upprigad för fotografering.

i GB som var gratis om man hämtade det. Ordnade transport och detta fick bidra med lite sektioner att gifta ihop med mitt skadade chassi. Det fixade proffset som renoverade chassiet. Inga papper eller gammalt reg.nr kände säljaren till, det blev ett senare detektivjobb.

Parallellt kom ett annat projekt in. Runt 1970 kom en gäst på möte hos Antikbilklubben och meddelade att hans Magnette ZA som han medfört som flyttgodis från Sydafrika var till salu. Detta var nog alldeles för nya grejor för de flesta, men Lars Thunér, som jag brukade åka ihop med till mötena, skulle åka och titta på objektet. Några veckor senare meddelade han att han övertagit projektet och den nu stod utomhus på en gård utanför Motala. Jag erbjöd honom plats i ladan vid vårt sommartorp där en husvagn som hyrt plats nyss flyttat till nytt vinterviste. Vi bogserade dit den, pallade upp den och laddade kupén med rättgift. Jag såg till den då och då, pumpade däck osv. 1975 övertog jag Magnetten från Lars Thunér i samband med försäljning av torpet och fick sedan hjälp med att dra hem den tillfälligt till vårt garage.

Vi hade i slutet av -74 flyttat till nybyggd villa av souterängtyp där förrådet under garaget listigt nog hade dubbeldörrar och en ögla ingjuten i golvet för att kunna dra in diverse projekt. Jag hade också monterat krok för motorlyft i garaget innan det blev färdigbyggt, planering kallas sådant. Några dagar senare kunde vi släppa Magnetten nedför slutningen mot husets baksida med användning av vardagsbilen, som nu var en Rover 2000TC -70, som motvikt. Ett spel fäst i dragkroken var lösningen. Väl nere kunde vi hasa runt vagnen på masonitskivor så den pekade med rumpan mot dubbeldörrarna. Spelet flyttades till mellan öglan i golvet och bakaxeln på

Magnetten, och så rullade den sakta in i förrådet. Detta kunde jag och hustrun fixa själva (hon var tjejen från Jagga-epoken). Där blev den uppallad och står där ännu, då TD-projektet blev lite för långvarigt. Bilen har chassi.nr 1417 och är den äldsta Magnetten i klubben enligt matrikeln. Under tiden hade TD-projektet mest bestått av bekymmer. Var hittar man en motor? Just då var det magert med sådana fynd. Fick ett tips om en motor på södra Jylland, ringde och kollade och den fanns kvar. Skrothandlaren ville inte sända den, och förslaget att åka ner med Amazonen och ta hem den i bakluckan kändes inte bra. Funderade ett tag på att sätta i en Magnette-motor, men detta stoppades av bl.a. Björn-Erik Lindh som per telefon tyckte att "det måste finnas en motor någonstans". Och det gjorde det, för några grabbar i Antikbilklubben hade fått nys

om ett övergivet projekt i Norrland, en Ockelbo-Ferrari i plast baserat på ett TD-chassi. Den köptes och kom via en tom returfrakt till Linköping och så vidare till Skänninge. Där bodde en bror till en av upphittarna, och där delade vi på rovet mellan tre behövande. Jag fick köpa motor, växellåda och en del framvagnsdetaljer. Lycka!

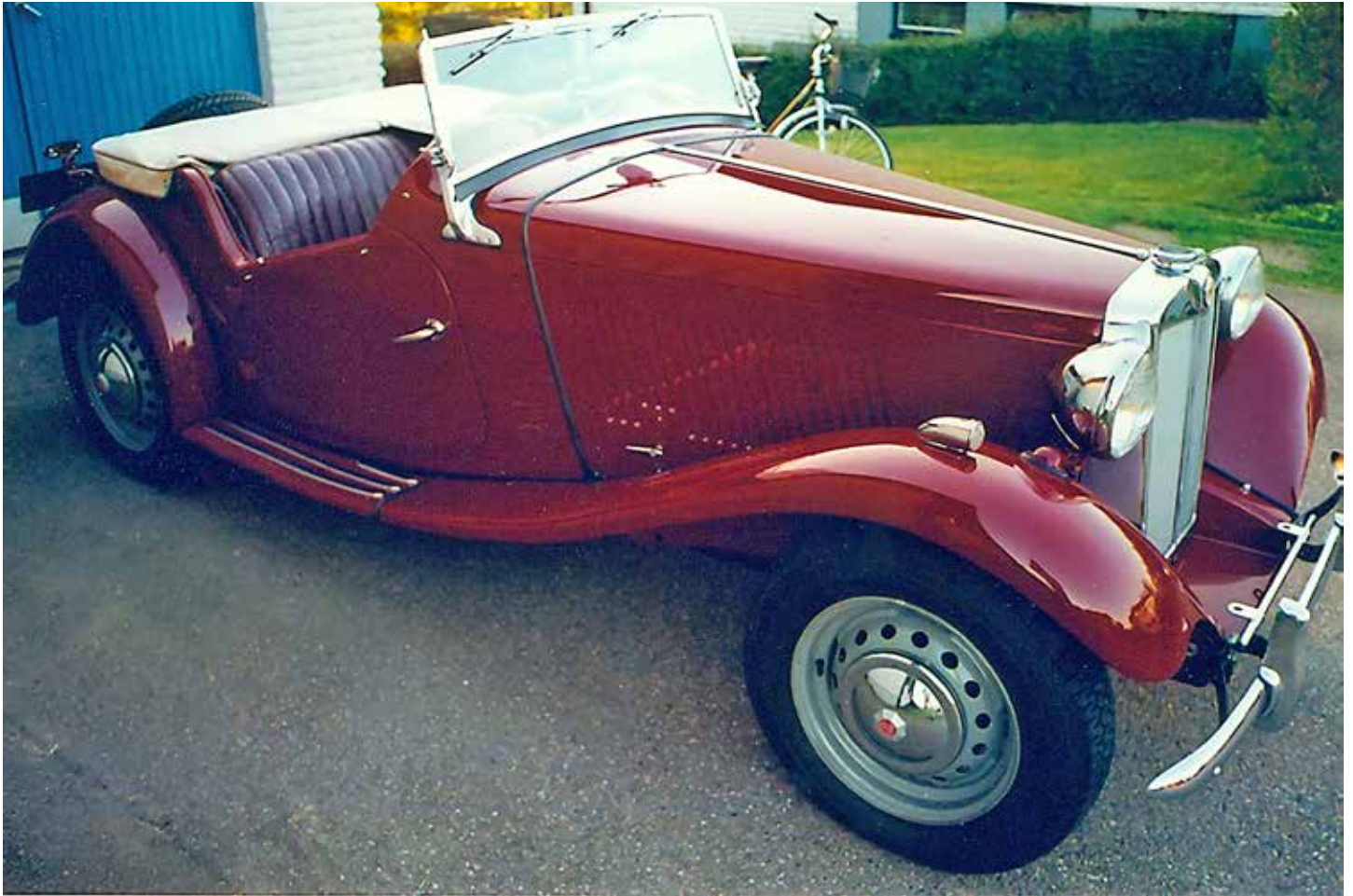
Vardagsbilen byttes från Rover 2000TC till en nyare 2200TC -75:a som stått för länge i affären och endast gått 75 mil. Detta var 1976. TD-projektet rörde sig sakta lite då och då. Jobbet hindrar ju mycket av fritidsaktiviteter skämtas det om Jag ringde på några MGB:er och provkörde några. Eftersom sonen Anders hade renoverat en GT i vårt garage så verkade det vara rätt modell att satsa på om man ville ha något att åka i och inte bara skruva på. Våren -93 ringde Anders och tipsade om en GT -73 till salu. Ringde och priset verkade "all time low" just då, så vi åkte till Vårgårda och kollade, provkörde



MGB GT 1973 snabbrenoverad i Sverige.



Samma GT någon dag före min pension, kopia för koncernkollegor och någon leverantör. Obs, fotad efter arbetstid i fritidskläder.



Röd TD 1951, ägd 50/50 med sonen Anders. Numera övertagen av honom.



Samma TD med bevis för att den beställts i RHD utförande av förste ägaren.

och förhandlade. Den blev min för 23 000: -, hämtades i Påskhelgen och klarade hemresan utan problem. Anders hjälpte till att fixa lite småproblem och jag en del också. Det var en US-import som var avgiftad och ombyggd till svensk spec. och stannade i vår familj i 21 år. Då hade lacken på tak och baklucka fått utslag av mässlingstyp.

Under 90-talet blev TD-ramen blåstrad

och målad, motorn kollad och uppsnyggad samt fått nya ventiler monterade, en ny startkrans tillkom också. Motorjobben utfördes av truckreparatören på jobbet, han hade haft en egen verkstad under Amazon-eran och var väl bekant med bl.a. SU-förgasare också. Anders och jag jobbade vidare med olika saker, han var bättre på plåt- och svetsjobb medan jag grejade med el och småmekanik plus om-

klädning av instrumentbrädan m.m.

Lackering närmade sig och samma man som lackat Sven Ordells L2 Magna kontaktades. Han lackade alla karossdelar separat inklusive karosskorgen som var monterad på en liten vagn med betydligt större hjul än vanliga tevagnar. Motorn blev monterad i ramen med hjälp av kroken i garagetaket

I april 2002 stod en annons i Classic Motor om en TD -51. Ringde och kollade, den fanns Ljungby, nyrenoverad och väldigt lite körd därefter. Diskuterade med Anders om vi skulle dela på den för att kolla hur allt satt ihop. Säljare var Bruno Torstensson som själv renoverat bilen. Bilen var tidigare omnämnd i Bulletinen som "Båstad-bilen" som varit avställd sedan sent 50-tal pga. något kopplingsfel. Anders och jag köpte den på 50/50-basis, och idén var att när mitt projekt var klart skulle han överta min halva så vi hade "var sin". Så skedde också, men det dröjde till 2018. Så bilen anlände till Motala på en trailer då den var för lite körd efter färdigställandet. Lackad i Autumn Red och högerstyrd trots att den varit i Sverige sedan ny, beställd så eftersom förste ägaren hade haft en TC tidigare, därav val av styrning. Efter leverans antydde frun i huset att det nog var "världens dyraste verkstadshandbok". Som vanligt var det lite smågrejor att fixa på denna också,

men ”de båda ägarna” deltog i SMGM 2004 i Tällberg. Den fungerade i alla fall både tur och retur. Det låter ju inte klokt med alla projekt, men det mesta hade ju gått ”on a shoestring” ekonomiskt.

Anders hade nu gjort sitt ex-jobb från LiTH på Electrolux-fabriken i Motala och blev sedan anställd där, bra när det inte var så långt mellan garagen. Lacken på min TD blev i Clipper Blue som varit originalfärgen och är mycket vacker. Allt utom skärmarna var nu monterat, elsystemet (nytt) uppmätt och märkt för säkerhets skull. Bilens ursprung hade nu kartlagts. Hade hittat ett smörjkort från en mack i Gävle som var mycket knapphändig, det stod nästan bara MG och oljebyte på kortet, inga datum eller mer. Jag sände kopia till klubbhistorikern Anders Bäcklund som efter en tid sände över en kopia på rätt dokument som visade första registrering X17000, sedan ett AA- nr. Den som hade krockat med bilen var motorsportprofilen Gunnar Elmgren som jag kunde intervjua per telefon. Han blev glad att höra att den var på väg att återuppstå, han hade trott att den skingrats som delar. Detta inträffade år 1998.

Jag hade sålt GT:n med mässling i lacken 2014, eller om det var 2015, och köpt en annan GT i Borensberg, en 69;a som kändes bättre ur originalitetssynpunkt. Och den finns kvar men skall hämtas från vintervistet snart.

På hösten 2015 hände det oväntade. Hustrun hade opererat ett knä och jag hämtade henne en fredag, nämnde att jag kände mig lite konstig på hemfärden. På lördagen fick jag ringa 1177 som bestämde ”akuten”. Anders var hemma på besök och körde upp mig i sin Mini Cooper. De kollade allt möjligt, och på måndag fm blev det transport till Linköping där det blev ”ballongsprängning” några gånger. Och då hade det blivit läckage på hjertsäcken, ett mer sällsynt fall hette det. Det märktes inte förrän vid uppvaknandet. Full aktion och nytt operationsgång. Jag blev kvar där i nästan två veckor, och mina planer på att sköta hushållet gick om intet. Vi var båda lite sega efter detta, så det blev inte mycket garagejobb. Den blå TD:n flyttades till Anders garage 2016, och jag fick endast bistå med småsaker, ex-vis att montera/justera framskärmar var för tungt. Anyway, på dagen före min jämna födelsedag (på gamla Midsommarafton = 23/6) kunde vi provstarta på gården hos Anders. Men besiktning gick inte att få förrän en bit in i augusti; semestrar, ingen våg fanns i Motala, besiktningsman inte tillgänglig osv. Men så blev den godkänd i Mjölby med mig, Anders och Sven Ordell som åskådare (Sven hade rätt bokstäver på kortet för att köra släpet). Och med ett blankt protokoll måste tilläggas. Ibland är det bra att vara envis.



TD tillverkad 1950, rullande chassi.



Bilen färdigrenoverad med bevarad hel originalklädsel.



Lackad i Clipper Blue precis före registrering.

Text: Tommy Lyngborn
Foto: Tjellvar Harbom

En motorsportlegend har lämnat oss

Hedersmedlemmen i MG Car Club och motorsportlegenden Sir Stirling Moss dog 90 år gammal efter en längre tids sjukdom på påskdagens morgon. Lady Moss var vid hans sida i Mayfair House ända till slutet och sa att Sir Stirling "dog som han levde och såg underbar ut".

Sir Stirling Moss var en otroligt mångsidig förare och vann 212 av sina 529 lopp under sin professionella karriär. Han förknippas starkt med F1-tävlandet, men 1957 försäkrade han sig också om en plats i MG-historien när han krossade världsrekordet i klass F (1 100- 1 500 cc) vid Utah Bonneville Salt Flats i den strömlinjeformade MG EX181 och lade ribban på ett otroligt genomsnitt över två körningar på 245,64 mph (393 km/t).

Även om han aldrig blev Formel 1-världsmästare, men två gånger, blev han 1955 den förste engelsmannen som vann det brittiska Grand Prix på Aintree före en annan legend, Juan Manuel Fangio. Fangio var inte bara hans lagkamrat i Mercedes-teamet, som Moss gick med i samma år, utan också en vän och mentor.

Sir Stirling Moss karriär på toppnivå fick ett plötsligt och tragiskt slut 1962 när han kraschade på Goodwood och blev delvis förlamad och hamnade i koma under 6 månader.

Efter sin tilltvingade pension från toppen förblev han nära motorsporten, antingen via sina media-åtaganden eller talrika gästutträdanden som förare eller talare vid historiska motorsport-evenemang.

Moss betraktas allmänt som en av de största tävlingsförarna genom tiderna, men ännu mer kommer han att vara en sorgligt saknad medlem av MG Car Club-familjen.

Sir Stirling Moss signerar sin bok "Stirling Moss Scrap Book 1961" på Goodwood 2011.

Här kör, på Goodwood 2011, Sir Stirling Moss den Mercedes 300 SLR som Juan Manuel Fangio körde under Mille Miglia 1955. Startnumret 658 visar att Fangio startade från Brescia klockan 6.58 på morgonen. Bilen finns på Mille Miglias muséum i Brescia. Stirling Moss hade nummer 722 på sin bil, startade alltså 24 minuter efter Fangio. Moss vann 37 minuter före Fangio. Moss bil står på Mercedes muséum i Stuttgart.



Ny i styrelsen



Här kommer en liten presentation av mig, Anette Årstedt, ny på ”jobbet”. Född Norrlänning, uppvuxen i Kramfors, Ådalen i Höga kusten, och flyttade till Varberg i mitten av 80-talet. Träffade min sambo, Janne Stenvall, 10 år senare och fick då min första kontakt med MG. Han ägde en ljusblå liten ”sportbil” som han kallade Sessan. Jag var van vid stora vräkiga amerikanare, och hans bil skulle man kunnat stoppa ner i bagaget på en så’n. Men man blir aldrig för gammal för att ändra sig, så efter det har det varit MG för hela slanten. Det har blivit några fler bilar och bildelar genom åren, och vi har båda två svårt att göra oss av med någon bil.

Vi insåg efter några år att vi borde flytta från lägenheten med garage på avstånd till något större. Tittade på ett antal hus med garage men antingen var det för litet bostadshus eller så var garaget för litet. Tiden gick, men äntligen blev det en avstyckad gård strax utanför Varberg till salu. Stort hus och en stor lada att samla alla våra saker i. Vi lyckades köpa fastigheten och bor här sedan dess. Under årens lopp har vi gjort om ladan och anpassat till våra behov. Man kan aldrig få för stort tydligen, för nu börjar det bli lite trångt i ladan. Som ny i styrelsen kommer jag först att lyssna, lära och se vad jag kan tillföra. Ha en bra sommar, och jag hoppas vi ses ute på vägarna.

London-Sydney Marat

Under 1960-talet hade brittisk bilindustri många omstruktureringar och sammanslagningar av bilmärken vilket orsakade devalvering av pundet och oro för folket. I slutet av 1967 beslutade Sir Max Aitken, ägare av Daily Express, att en stor biltävling skulle köras genom många länder för att ge brittisk bilindustri stor publicitet och ökad försäljning.

En kommitté inrättades för att organisera en tävling som skulle gå från London till Sydney med ett första pris på £10 000 och en trofé för £500. Evenemanget fick stor publicitet, och över 800 ansökningar mottogs av vilka 100 antogs. Dessa representerade världens största biltillverkare och ett antal privatpersoner.

Det nybildade British Leyland drog då slutsatsen att de måste delta i tävlingen med den nya BMC 1800 Mk 2 som hade den nya Hydrolastic-fjädringen, det skulle höja reklamvärdet för bilen. Ett arbetslag på sex personer, plus en servicebil, förbereddes för tävlingen. Fem bilar byggdes av Abingdons tävlingsavdelning och de ytterligare två byggdes av Special Tuning, en till Royal Navy och en till RAF.

En MGB, UMD 534F med tävlingsnumret 47, var anmäld av Jean Denton och Tom Boyce. MGB:n var förberedd för tävling av Tom Boyce som också var navigatör i rallyt. För att klara den långa och hårda körningen gjordes det betydande åtgärder, bl. a blev alla skarvar i karossen nu dubbelsvetsade. En stor bränsletank som fyllde hela bagageutrymmet monterades. Passagerarsätet gjordes om så att man kunde använda det som säng.

Tävlingen startades i Earls Court i London 24 november 1968 med en mycket stor publik. Därefter körde de tävlande till Dover med färja till Calais, och sedan vidare till Paris, Venedig, Trieste, Belgrad, Istanbul, Teheran, Kabul och Bombay. Där körde de 72 bilarna ombord på båten Chusan som fraktade dem till Fremantle nära Perth i västra Australien. Därefter fortsatte de tävlande till målet i Sydney, som de nådde efter tio dagars körning genom tio länder.

”Vi hade lite hjälp från Red Arrows med reservdelar som flögs ut av RAF till Teheran och Ankara och som teamen kunde hämta när de passerade där”, säger Bill Price, The BMC/BL Competition Department”.

Jean Denton och Tom Boyce, med MGB UMD 534F, gick i mål i Sydney

och kom på 42:a plats totalt. Paddy Hopkirk, Tony Nash och Alec Poole kom på 2:a plats totalt med en BMC 1800 MK2.

Senare kördes London-Sydney Marathon 1977, 1993, 2000 och 2004. Jean Denton avled 2001.



När de tävlande nådde Australien med båten Chusan togs de emot av medlemmar i MGCC Western Australia vilka också hjälpte till med markservice under tävlingens gång.



Vid ett tillfälle när Jean och Tom höll för hög fart över ett gupp slog bilen ner så hårt att motorn sköts framåt så att fläkten skadade kylaren som började läcka. De försökte fixa det själva men det gick naturligtvis inte så en medlem i MGCC WA, Richard Ashton, åkte till platsen i öknen och donerade sin kylare vilken monterades på plats. Det var som ett klubb-evenemang säger han och beskriver rallyt i Safety Fast nr 2/2019. Richard och hans fru blev sedan bogserade tillbaka till civilisationen och efter tre dagar fick de en ny kylare levererad och den sitter fortfarande i hans MGB. Jean Denton tvåa från höger.



På väg igen genom öknen.

Marathon med MGB 1968

Text: Gert Assermark

Thanks to Andy Knott, Safety Fast, David Broadhurst and Paul Scott, MBG Register UK, for the pictures



BMC deltog också med BMC1800 i rallyt.



Jean övervakar kylarbytet.



UMD 534F lämnar ett av serviceställena.



1968



2018



Red Arrows skötte reservdelsleveranserna.



Foto: Diane Braggs

MG Car Club i Abingdon fick ett e-postmeddelande från en bilskrot 2015 om att MGB UMD 534F fanns där. Bill Price, som tidigare var på BL:s tävlingsavdelning, kontrollerade äktheten av bilen. Därefter har MGB:n renoverats till det skick som den var i 1968 och visats upp vid London NEC Practical Classics Restoration Show, 23 mars 2018. Bilen visas flitigt upp på evenemang av MGB-registret som också äger bilen.



Foto: Karol Wiechczynski





London-Sidney MGB 1968

Ägare: The MGB Register UK

Foto: Mark Little @AutoAviaPhotographic

Plan

I förra numret av Bulletinen lovade vi att återkomma till Christer Alméns före detta TC #2498 som han köpte av en taxichaufför i London 1972 och tog hem. Efter några ägarbyten sedan dess återfinns nu TC:n hos Fredric Dahl i Gustavsberg utanför Stockholm. När Fredric 2011 köpte bilen och gjorde den i ordning användes den bland annat för transport till och från arbetet. Fredric och hans kompanjon drev sedan länge ett byggnadsföretag och när kompanjonen flyttade till en annan adress blev det en tom plats på kontoret. 2014 tyckte Fredric att det var dags att fylla tomrummet med något vackert och annorlunda. Varför inte hans TC?

Utanför panoramafönstret på bilden är det en stor terrass, och efter en hel del kalkylerande kom Fredric fram till att det skulle kunna gå att få in TC:n därifrån genom dörren. Problemet var att kontoret är på plan sex. Problem är som bekant till för att övervinnas. Efter många år i byggbranschen var kontakterna med mobilkransinnehavare goda. En biltrailer, för att ha något att lyfta i, hyrdes på OK och det stora lyftet kunde ta sin början. Efter en hel del lirande fick man till slut bilen på plats. Grannarna på våningarna under lär ha blivit förvånade när plötsligt en grön MG steg till skyarna utanför deras fönster. Men de var ganska luttrade då de visste vilka som höll till på våning sex.

TC:n pryder sin plats mycket bra och är ett kärt samtalsämne när kunder kommer på besök. Utsikten är fin över den före detta porslinsfabrikens område, men redaktören undrar om inte bilen ändå längtar efter att få sträcka ut på en fin krokig väg snart igen. Lite jobbigt kan det bli med en spontanutflykt en vacker och ljummen majkväll, men det finns ju gott om mobilkransar...



sex



En TC på kontoret ger en bra arbetsmiljö.



Dörren på glänt för lite frisk luft.



TC #2498 på väg upp till plan sex.

Foto: Fredric Dahl

Barbara Johansson – toppförare på 60-talet

Text: Tommy Lyngborn

Bilder från Barbaras fotoalbum

Denna artikel är delvis ett återbruk av en artikel jag skrev till klubbens jubileumbulletin 2002 då klubben fyllde 50 år. Jag hade genom mitt engagemang i Mini Seven Club, Hundkojeklubben, lärt känna Barbara "Bra-Bra" Johansson, en av Sveriges framgångsrikaste kvinnliga tävlingsförare. Man kan utan omsvep säga att hon var en av de framgångsrikaste, oavsett kön, under sin aktiva karriär. Tyvärr fanns ingen dagbok att söka fakta i till denna artikel, så jag fick förmånen att genom samtal och att bläddra i hennes klippböcker och fotoalbum få underlag till att skriva denna artikel.

I början av juni 1933 föddes i USA en tös som kom att döpas till Barbara-Ann Elizabeth. Vid tre års ålder flyttade familjen hem till Sverige, och Barbara växte upp på Enskede Gård strax söder om Stockholm. Hästkrafter fick tidigt ett stort inflytande i hennes liv, till en början mest en-hästare med fyra ben. På mosters gård utanför Järna tillbringade den uppväxande tösen mycket tid, och där blev det tillfället att prova på lite häftigare fordon, som t ex moppe och traktor med gödselspridare. Barbaras intresse för naturhästar höll i sig, och hon red regelbundet uppe på A1 vid Valhallavägen. Körkort fick Barbara på julafton 1951. Familjen skaffade sig en Ford V-8, och den blev ett utmärkt fortskaffningsmedel för Barbara till och från ridpassen. På sin väg genom stan passade hon på att sätta skräck i fotgängarna på Drottninggatan, som var dubbelriktad på den tiden. "Plattan i mattan" blev tidigt ett valspråk för den unga damen. I slutet av Götgatan, precis vid början av Skanstullsbron, fanns ett litet hus där en knutteklubb huserade. Där placerade Barbara alltid lite extra gummi på asfalten varje gång hon passerade på väg hem till Enskede. Det hände ibland att hon fick se ett gäng knuttar i backspegeln, då blev det åka av. Hon fick det hedersamma smeknamnet "V-8: an" av knuttarna. Bra-Bra är det smeknamn som är förknippat med henne.

Barbara gifte sig och hennes man tävlade framgångsrikt med racerbåt. Det var



något som den nyblivna fru Johansson naturligtvis såg som en utmaning att också prova på. Hon gjorde sig snabbt ett namn som en mycket duktig förare på tävlingar runt Stockholm. Det hände en gång på sjön Flaten att hon spöade hela den manliga racerbåtseliten, gubbarna höll på att gå ner för räkning. Ett litet krus var att lille Christer hade kommit till världen, så det blev för Barbara att kila iväg för att "tanka" även honom mellan heaten.

Barbaras man jobbade med att sälja Alfa Romeo och Peugeot på Gjestvangs, och Barbara jobbade extra med att hämta och leverera nya bilar till kunder runt om i Mälardalen. Chefen, P-O Göthberg, såg att hon hade talang för att köra bil så han frågade henne om hon hade lust att börja köra biltävling. – Hur ska det gå till? undrade Barbara, jag har ju ingen licens?

Det fixar jag sade P-O, vi har tävling på onsdag. Barbara lånade en 203:a och vann KM direkt, före en man som hette Harry Källström. 1960 hade Barbara fått tillgång till en 403:a och ställde upp i Svenska Rallyt Till Midnattssolen. Efter att Barbara under ett par år kört Peugeot, så hade man hos den franska konkurrenten Renault fått upp ögonen för att det här med att biltävlingar var bra för försäljningen. Man ville skapa ett eget rallyteam, och vad vore bättre än att ha lite kvinnlig fågning som dragplåster. Barbara kontrakterades och försågs med en Dauphine Gordini, och 1961 ställde Barbara upp i Midnattssolsrallyt igen, denna gång för Renault. Vid den tiden tävlade damerna i en klass för sig själva, och de som Barbara hade att tampas med var bland andra Pat Moss, Ewy Roskvist,



Barbara i en Peugeot 403 under Midnattssolsrallyt 1960.



Samma rally 1961 men i en Renault Dauphine Gordini.



Barbara och Ulla Sjögren, MG 1100 Mälarrallyt 1963.



Samma bil i Midnattssolsrallyt 1963.

Greta Molander och Sylvia Österberg. Senare blev det tävlande även med R 8 Gordini, en bil som Barbara trivdes bra med, speciellt på isbanetävlingar.

I mars 1963 blev Barbara kontaktad av Bosse Elmhorn som var chef för BMC Sveriges nystartade tävlingsavdelning. Bosse ville ha Barbara som fabriksförare till "hundkojan". Förhandlingar inleddes och kontrakt skrevs. BMC Sverige hade nu två riktiga ess heltidsanställda, Barbara och Harry "Sputnik" Källström, samt dessutom Picko Troberg som drev racingstall i egen regi med stöd från BMC.

På den MG 1100 som Barbara försågs med först uppskattade hon främst framhjulsdriften. Ett stort plus med MG:n var att den inte var så tungstyrd som andra framhjulsdrivna bilar hon tidigare provat på. Bilen var också väldigt välbalanserad, och med ett hjul i varje hörn hade den otroligt bra väghållning. Understyrningen var ibland lite jobbig, men Bra-Bra:s mätto för att hålla sig kvar på vägen har alltid varit: "Vad du än gör så släpp aldrig gasen". När Bra-Bra på fritiden rattade sin MGB var det inte utan att hon längtade tillbaka till framhjulsdrivningen.

Barbaras kartläsare i MG:n hette till en början Ulla Sjögren, men hon kom senare att ersättas av Margot Brådhe. Barbara hade till en början en ganska aggressiv körstil, vilket resulterade i en del incidenter där idealspår inte alltid gällde. När Margot Brådhe kom in som kartläsare hade hon en lite lugnande inverkan på Barbara, och resultaten lät inte vänta på sig. Midnattssolsrallyt 1963 blev den första stora utmaningen som BMC-anställd. Hon hade oturen att få Ove "Påven" Andersson i samma klass, vilket gjorde att hennes prickbelastning blev så stor att hon endast blev trea i damklassen. Rallyn kördes i herr- respektive damklass på den tiden. I Mälarrallyt samma år blev det en andraplats i damklassen.

Efter ett par år i 1100:an blev det för damerna att sadla om till hundkojan när Cooper S:en kom 1964. Kojan var klart mycket potentare än MG:n, och det är som kojaförare Barbara är riktigt känd.

En episod i början av hennes karriär inträffade under SM i backe på Røforsbanan. BMC-stallet var naturligtvis där. Sixten Gillmo, som var bas för SM-tävlingarna på Skarpnäck, frågade Bosse Elmhorn varför han inte lät Barbara köra hundkojan i SM? Bosse frågade Barbara som blev jättelycklig. Bengt Söderström och Hasse Radefalk, båda kojaförare då, undrade: – Ska du låta karringen köra? – Den som är snabbast på träningen får köra svarade Bosse. Då inflikade Sigurd "Papp-Isak" Isaksson, DKW: – Om hon slår mig så kommer jag aldrig mer att köra SM. Barbara slog honom på Skarpnäck, "Isak" lastade sin bil och for hem.

Tävlandet pågick hela året med isbana, rally och banracing.

Det blev alltmer resande med lång bortavaro från hemmet. Tiden ville inte riktigt räcka till för Barbara, som nu var ensamstående mamma med två små barn. Visserligen syntes barnen ofta i depåerna, men det var inte någon riktigt bra lösning. En barnflicka anställdes för att sköta marktjänsten, det är också hennes förtjänst att klippboken finns. Barbara kunde nu ägna sig åt biltävlandet till 100 %.

Förutom biltävlande fick Barbara och Sputnik, tillsammans med Bosse och Picko, ställa upp på en mängd PR-jippon för BMC runt om i landet. Det kunde vara allt från fullsatta Folkets Hus till motorklubbar och militära förband som ville ha teknisk information. Dessutom tjänstgjorde Barbara som instruktör på Knutstorp för ambulans-, brandkårs- och polispersonal. Det var många manliga machokillar som rynkade på näsan när dom såg att det var en tjej som skulle lära dem att köra fort och säkert. Efter ett par varv med Bra-Bra runt banan i en koja var dom inte så kaxiga längre. En gång fick Stuart Turner, BMC:s tävlingschef i England, en rundtur på ett regnigt Silverstone som han sent kom att glömma.

När man bläddrar i klippboken slås man av att attityden till kvinnliga bilförare, och då speciellt kvinnliga tävlingsförare, var en helt annan än idag, både bland journalister och förarkollegor. Man kan till exempel läsa att "Barbara inte bara är snygg, hon kan ratta en racerbil som en hel karl". Titlar som Amazon, tvåbarnsmor och jumperbrud förärades Barbara ofta.

1964 startade Barbara i tre stora rallyn, Monte Carlo-rallyt, Midnattssolsrallyt och RAC-rallyt. Monte Carlo-rallyt startade i Oslo, och det blev till att åka transport ända ner till Alperna. Med en annan svensk hundkoja startade från samma plats två glada gamanger, herrarna Elmhorn och Troberg. Det gick nu inte så bra för de svenska ekipagen, herrarna fick ge sig när de låg på taket i en bäck och damerna tvingades bryta med tekniska problem.

I Midnattssolsrallyt gick det bättre. Bra-Bra och Margot lotsade sin koja till en andraplats i damklassen, blev klasstvåa, och tog 25:e-platsen totalt. Vann gjorde Tom Trana i Volvo med "Sputnik" på andra plats.

På hösten var det dags för Barbara att åka RAC-rallyt igen. BMC Sverige ställde upp med bil och service. Till kartläsare hade hon då fått låna engelskan Sheila Taylor. Barbara, som inte varit över och tränat, fick starta bland de sista på specialsträckorna. Ganska snabbt kom hon i kapp den som startat närmast före. Att köra om var ju inte så lätt. Ett tips hon fått av Tom Trana var att om man puttade till lite på höger bak så försvann dom oftast



Reklamfotografering framför Sjöhistoriska Muséet.

Varför kör "Bra-Bra" så bra?

BMC 1100 AUSTIN · MORRIS · MG

Sveriges nya kvinnliga stjärnförare, Barbara "Bra-Bra" Johansson, är inte bara en fantastisk tävlingsbilist. Hon vet att vagnens konstruktion och kvalitet i sista hand faller utslag i den hårda konkurrensen. Därför kör hon BMC 1100. Den ger trygghet vid ratten och säker och bekymmersfri vardagskörning.

BMC BMC SWEDEN AB · SÖDERTÄLJE 2



Barbara och Margot Brådhe i full fart under RAC-rallyt 1964.

åt vänster... Engelsmännen stod som stenstoder och gapade längs vägkanterna när Barbara och Sheila kom farande. Vid ett tillfälle, strax före ett serviceuppehåll, lossnade en p-ände från sitt fäste. Bilen blev omöjlig att styra, vilken tur att det inträffade så nära service. Barbara, som inte vill ge sig, backade tillbaka till serviceplatsen bara för att finna att personalen hade gett sig av. – De trodde inte att jag skulle komma, berättar Barbara. På plats fanns dock en svensk motorjournalist som fixade fram lite svetstråd med vilken han hjälpte till att fixa bilen. Den provisoriska lagningen höll naturligtvis inte så de tvingades bryta. De låg då på 5:e plats totalt.

Många andra stall ville naturligtvis ha Barbara som förare, men Bosse, mer

engelsk än engelsmännen själva på den tiden, var rädd om sin juvel och såg till att ha vattentäta kontrakt.

Efter några år hade BMC i England börjat få ont om pengar, så det blev nedskärningar i tävlingsverksamheten vilket även drabbade svenskarna. Barbara fick ett erbjudande från BP, som även varit med och sponsrat BMC:s tävlingsverksamhet, att köra i Formula Vee, ensitsiga racerbilar med VW-motorer. Märket hon körde var Dolling, konstruerad av en tysk som jobbade på Scania i Södertälje. Liksom med hundkojan höll sig Barbara väl framme i resultatlistorna även i denna klass. Här kom hon att tävla mot bl. a Ove Fundin, och vid ett tillfälle mot Joakim Bonnier och Frank Williams. Det blev också en hel del PR-jobb för BP som

hade C-G Hammarlund som chef då.

Tävlandet i Formula Vee avtog efter ett par säsonger. Barbara tyckte helt enkelt att det var för vanskligt att som tvåbarnsmor köra racerbil. Det blev uppehåll en kort tid, men under tiden hann hon med att uppta båtåtkarriären igen. Flera lopp ute i Europa kördes samt Roslagsloppet 1968 och -69. Tävlandet fortsatte med in hopp lite här och där för att upphöra helt under sjuttioalet.

Barbara avled i november 2013 i en ålder av 80 år.

Jag skänker tacksamma tankar till Barbara för den hjälp jag fick av henne för att kunna skriva detta och för de trevliga fikastunderna i lägenheten på Lidingö och sommarstugan på Rindö.



Barbara i sin MGB. Harry Källström i baksätet till vänster.



Barbara och Harry i en återförening år 2000. Foto T Lyngborn.



Barbara åter i en hundkoja år 2002 efter cirka 40 år. Vi fick låna Kjell-Arne Stamwalls Cooper S. Takterna satt i och efter en stund gick det undan på grusvägen i Roslagen. Foto T Lyngborn.



Barbara poserar som i gamla tider vid Anders Ericssons då ägda lågmilade MG 1300. Foto T Lyngborn.

MG ZS EV - nu i Norge



*Atergiven med godkännande från redaktör
Sigurd Sandtveit, MG Magasinet Norge.
Foto: Norwegian Mobility Group
Översättare: Ewa Brander, ordf MG Car Club
Sweden*

Nu rullar elbilen MG på norska vägar!

Norsk importör och återförsäljare finns nu på plats och några av Norsk MG Klubbs medlemmar kör el-MG till vardags. "Norwegian Mobility Group AS är ett miljövänligt företag som eftersträvar att lansera innovativa mobilia lösningar inom bilrelaterad verksamhet".

Norwegian Mobility Group AS har idag agenturen för LEVC (London Electric Vehicle Company). LEVC producerar den ikoniska London Taxin i en elektrisk version. Trondheims stolthet bland hotell, Britannia, har inköpt en sådan taxi och den ställs gärna upp framför hotellentrén..

Norwegian Mobility Group AS är ett företag inom Gill Gruppen, en privatägd mellanstor norsk företagsgrupp. Deras viktigaste verksamhetsområden är försäljning och service av Subaru. Från 2017 har Gill Gruppen också agenturen för SsangYong och LEVC.

Tidigare agenturer inom Gill Gruppen:

- Willys: 1940 – 1952
- Leyland, Triumph, Rover, Land Rover: 1946 – 1969
- SAAB: 1949 – 1975
- Land Rover: 1992 – 1995
- MG Rover: 2000 – 2005
- MG Rover eftermarknad Norge och Sverige: 2005 – 2011

SAIC Motor Corporation Limited

Sedan 2007 har varumärket MG legat under vingarna på Shanghai-baserade SAIC Motor. Företaget är en aktiv på-

drivare för NEV-fordon och att göra internetuppkopplade bilar tillgängliga men de forskar och utvecklar också inom nya teknologier.

SAIC Motors producerar mer än 7 miljoner bilar årligen. Det gör företaget till världens 7:e största bilproducent. SAICs-anknutna företag inkluderar bland annat MG, MAXUS, SAIC Volkswagen och SAIC-GM.

SAIC og MG Motor (MG)

1924 föddes en ikon hos Morris Garages (MG) i England. Före både sin tid



och konkurrenterna, fängade en britisk sportbil hela världens uppmärksamhet. Ikonen är nu tillbaka i en ny tid; med ny design, elektrifierad och relanserad för vägen framåt.

MG gör comeback i Norge

Detta sker 15 år efter att MG och ägarna Rover gick i konkurs och försvann från marknaden. Mycket har skett sedan dess och även hos MG som ganska snabbt efter konkursen hamnade i kinesiska händer.

Det är därför en "ny" MG som nu gör comeback – som elbil.

Olikt övriga kinesiska bilmärken, som är på väg till Norge, har alltså MG ett känt namn och en lång historia. MG-historien går tillbaka till 1920-talet. Storhetstiden var på 50-, 60- och 70-talet. Speciellt MGB är för många definitionen på klassisk, engelsk roadster. Allt eftersom så blev traditionstyngda märken som MG, Austin, Morris och Triumph införlivade under Roverparaplyet. Britisk bilindustri slet redan före japanerna på allvar började ta marknadsandelar i Europa och framöver på 70- och 80-talet blev konkurrensen bara tuffare och tuffare. Rover svarade på det genom att följa ett välkänt ordspråk: "If you can't beat them, join them"! I praktiken genom att ingå nära samarbete med Honda, där existerande Hondamodeller fick nya logomärken och en lite annorlunda framtoning för att göra dem "brittiska".

MG SUV ZS EV

- Pris från NOK 239.890,-
- Comfort- eller Luxury-version
- 5 färger.
- 263 kilometer WLTP-räckvidd.
- Vattenkylt batteri på 44,5 kWt
- Elmotorn levererar 105 kW, vridmoment 353 Nm.
- Topp hastighet 140 km/t.
0–100 km/t på 8,2 sekunder.
- Laddas från 0 til 80 % på 40 minuter.
- 8 tums touchskärm, navigation och möjlighet för Apple Carplay och Android Auto
- I Luxury-utgåvan får man bl a soltak, backkamera, regnsensor och sätesvärme fram.
- Fem av fem möjliga stjärnor i Euro NCAP-testen.
- Fem års garanti. Batteripaketet har garanti 8 år/150.000 km.



Gubbdagisbilen klar

Text & foto KG Lindblom

Detta är en fortsättning på en tidigare artikel som var införd i Bulletin nr 3/2019. För nytilkomna läsare gör jag först en kort resumé.

För tre år sedan kom tre kompisar överens om att renovera en MGB som en av oss ägde. Den renoveringen hade avstannat av diverse anledningar och problem. Vi beslutade att träffas en dag i veckan, på vinterhalvåret, och färdigställa bilen. Pelle heter ägaren av bilen. Vi andra två heter Mikael och KG (egentligen Karl-Göran, men det är det ingen som vet). Pelles fru heter Inger och har varit dagisfröken, så vi kallade detta för ett gubbdagis. Inger fick sköta om oss och ordna med mat och fika. Vi har haft trevligt och jobbat på. I höstas var det mest inredning och smådetaljer kvar. Då fick Pelle göra det mesta själv. Sådana tråkiga och ledsamma jobb tyckte vi var ägarens ansvar.

Bilen var provkörd och det viktigaste mekaniska var klart. En hel del återstod dock. Det som var klart sedan tidigare var bara det nödvändigaste för att kunna köra bilen. Det svåraste var motorhuvuven som är tillverkad av aluminium. Bilen var lite krockad och huvuven hade fått en skada framtill. Huvuven hade dessutom fått en hel del bucklor och skador vid flyttningar och lagring. Bilen togs isär 1977 och har haft flera ägare innan Pelle köpte den, då i form av en hög rostiga delar.

Efter många om och men fick vi tag i en skicklig plåtslagare och svetsare som behärskade konsten att arbeta med aluminium. Vi är inga proffs. Lacken på bilen blev hyfsad, men huvuven blev inte bra. Vi hade spacklat och slipat väldigt många gånger. Det kändes som vi slipade bort 95% av spacklet vi lade på. Vi grundade huvuven och slipade flera gånger. Då vi tyckte att det såg bra ut lackade vi. Silicon hade tydligen smugit sig in i lokalen, och det gjorde ju inte saken bättre. Våra spacklingar och slipningar visade sig vara allt annat än bra. På lite sikt är det nog värt att lämna huvuven till en riktig lackfirma.

Pelle arbetade med alla detaljer. Han hade igång bilen och provkörde ett par gånger. Allt hade gått bra. Då förgasarna skulle synkas och finjusteras slog tingens jävlighet till med full kraft. Hur vi än skruvade och justerade så gick bilen bara på tre cylindrar. Deprimerade skildes vi åt och for hem. Dagen efter skulle det bli kompressionsprov och stor felsökning. Innan jag for till Pelle så ringde han och sade att han lyft på ventilkåpan och då sett felet. En stötstäng hade hoppat ur läge. Kompressionsmätaren behövde inte tas med. Jag hade på natten funderat på vad det var för fel. Hade jag missat en ventil vid ventilrenoveringen, eller var det fel på kolv eller kolvringar? Lättad for jag till Pelle.

Varför stötstängens hoppat ur läge blev vi aldrig kloka på. Vipparmar togs bort och axeln kollades, allt gick lätt och verkade vara i bästa ordning. En ny stötstäng monterades, och motorn startades. Nu gick det bättre.

Nu erinrade jag mig en händelse som inträffade på 70-talet. En god vän hade en MC-försäljning. Han sålde en ny Honda 125cc till en yngling en lördag. Han förmanade kunden att inte varva motorn så att nålen stod på det röda fältet på varvräknaren. På måndagen kom Hondan tillbaka på släpkärria, med motorn helt som skrot. Kompisen frågade då sin kund: "Du har väl inte kört med varvräknaren på det röda fältet?" Svaret blev: "Jag har skyndat mig som tusan förbi det röda". Pelle tillstod att han visste bättre, så varför stötstängens hoppat ur lär vi aldrig få reda på.

Nu gick bilen bättre. Huvuven monterades med ett visst besvär. Passformen blev sådär, men det går inte att fixa, så det får Pelle leva med.

Det visade sig att huvuven inte gick att stänga som den skulle.



Så här såg bilen ut sist vi skrev om den.



Den nylackerade huvuven.



Den hoppade stötstäng.



Pelle monterar huvuven.

Efter mycket forskande och undersökande hittade Pelle felet. Den undre frontplåten satt lite för högt. Den hade monterats för att stämma med skärmarna, och nu tog grillen i frontplåten. Grillens för höga placering fick till följd att huven inte gick att stänga ordentligt. Det gick att slipa av frontplåten. Lacken blev lite skavd. Det blir inte synligt, men Pelle målade i alla fall.

Nu är bilen helt klar. Ny provkörning gick bra. Bilen fick besiktningstid två dagar senare. Nu är projektet att anse som avslutat. Det har varit ett trevligt projekt som tog tre år. Vi arbetade en dag i veckan, på vinterhalvåret. Om vi arbetat 20 veckor varje år så blir det 50-60 på tre år. Ägaren Pelle har givetvis arbetat en hel del på övrig tid. Vi hade bestämt att allt som var möjligt att göra själva skulle vi göra. Vi funderade på hur mycket arbete vi lämnat bort. Det var nog bara planing av toppen. Balansering och byte av däck har vi heller inte gjort. Lacken blev hyfsad, förutom huven som blev dålig. På lite håll så ser bilen bra ut. Förhoppningsvis får Pelle njuta av sin MGB i några år.

Besiktningen gick bra och bilen blev godkänd. Det var lite för högt CO, men det fick vi justera ned om vi ville. Efter lite justerande blev det godkänt.

Bilen blev godkänd med blankt papper. Projektet är nu klart. Nu kan Pelle njuta av sin MGB som han köpte nedplockad för trettio år sedan.

Vi som deltagit i projektet tycker att det varit roligt, och vi saknar nog samvaron lite grand.



Teamet; vid ratten Pelle Olausson, bakom Pelles fru Inger, Mikael Quasters och KG Lindblom.



På besiktningen.



GODKÄND!

MGB PÅ TARGA FLORIO 1967 och 1968

Text: Gert Assermark

Targa Florio är en av världens äldsta biltävlingar. I mitten av 1920-talet var det en av Europas viktigaste tävlingar, då varken sportvagnstävlingar som Le Mans 24-timmars och Mille Miglia eller Grand Prix racing hade etablerats.

Från 1955 till 1973 var Targa Florio en deltävling i sportvagns-VM. Tävlingen kördes då på den korta Madonie-banan som ligger öster om Palermo på norra Sicilien och har en längd av 72 km.

Tävlingen kördes tio varv i följd och med förarbyte. På grund av det stora startfältet, med ett åttiotal startande i elva olika klasser, och smala vägar tillämpades två minuters mellanrum mellan varje startande bil.

På Targa Florio körde i maj 1967 med Paddy Hopkirk och Timo Mäkinen i MGB GTS MBL 546E som hade startnummer 230. De slutade på nionde plats totalt och trea i sin klass. Det var den första prototypen med GTS-specifikationerna som kördes i detta lopp, men eftersom MGC inte officiellt var godkänd, användes den speciella fyrcylindriga motorn på två liter och som var monterad i ett standard MGB-chassi. Targa Florio på Sicilien var en av Paddys Hopkirks favoriter att köra på, smala ojämna landsvägar med små kilometerstolpar av sten.

Targa Florio kördes i maj 1968 med Paddy Hopkirk och Andrew Hedges i den nya MGB GT LBL 591 med startnummer 130. BMC:s tävlingsavdelning hoppades att förarna skulle uppnå en officiell placering i sin klass och ett rimligt resultat, de kom på tolfte plats totalt och tvåa i sin GT-klass.

”Phil Hill och Hall Sharp körde en Chaparral 2F 1967, som var en av de snabbaste bilarna på den 7-8 km långa raksträckan vid havet, de körde i närmare 350 km. Vi körde nog 200 km, men då de blåste om oss fick man verkligen hålla hårt i ratten på Mini Marcosen. Bara att delta i Targa Florio var en fantastisk upplevelse” säger Jan-Eric ”Nenne” Andreasson som körde ihop med Johnny Lundberg. Mekaniker var Rangvald ”Ragge” Håkansson.

På 70-talet hade olycksriskerna ökat ytterligare med de snabbare bilarna som kördes genom bergsbyar i höga farter. 1977 stoppades Targa Florio, och från och med 1978 körs det nu som ett historiskt rally i maj månad och med samma bansträckning som det ursprungliga rallyt.

Källa:

The BMC/BL Competition Department/ Bill Price
The Works MG:s/ Mike Allison & Peter Browning



MBL 546 E, 1967 års deltagare. Sålades efter tävlingen till USA för 3 000 dollar.



Paddy Hopkirk och Andrew Hedges i LBL 591 under 1968 års Targa Florio.



Ragge Håkansson mekade åt "Nenne" Andreasson och Johnny Lundberger när han inte åt glass.

En åttkantig historia

Av: Per de Farie

Många av oss har säkert undrat över det klassiska, åttkantiga MG-märkets ursprung och tillkomst. Varför blev det just en oktagon?

This is the true story:

U nge Ted Frank Lee erbjöds av Cecil Kimber ett jobb på företagets ekonomiavdelning. Ted var då fortfarande elev på ett läroverk i Oxford och visade sig ha en utpräglad matematisk begåvning, men vad som mest applåderades på Morris Garages var hans konstnärliga ådra. Han var arbetsam och kunde med sitt extrajobb på huvudkontoret på Queen Street betala sina studiekostnader.

Under en intervju 1981 erinrade sig Ted ett speciellt möte i sitt arbetsrum, då Kimber förklarade sina tankar och planer rörande utvecklingen av MG. Detta ägde troligtvis rum i början av 1924.

”He cleared off to his office and I stopped in mine. Then I drew this badge with a little ruler I’d brought from High School. Kimber saw it and said ”that’s just the thing”.

Ted Lee förklarade att han egentligen inte hade någon speciell tanke eller idé bakom den åttkantiga ramen. Det bara blev så. I efterhand kan vi konstatera att

varumärkets vinklingar och isättningen av de två bokstäverna var typiskt för den, vid denna tid, så populära konsthistoriska inriktningen ”Art Deco”.

Oktagonen stämplades i ett inledande skede in på ovansidan av bilarnas tröskellådor. Först 1927 började det då silverpläterade märket användas som kylarprydnad på MG 14/40. Notera att denna, för oss urengelska logotype, åtminstone de första åren, tillverkades av en tysk firma.

Tidigare MG-modeller var för övrigt märkta med Morris Oxfords badge. 1928 på MG 14/40 Mark IV slog åttkanten ut i full blom och återfinns både här och var i bilen.

Och hur är storyn bakom den ljusst beige och den mörka, chokladbruna färgkombinationen? En tilltalande om än aningen vågad teori är att teamet Lee - Kimber inspirerats av färgerna på Great Western Railways passagerarvagnar, vilka då liksom nu trafikerade Oxford och hade just dessa färger. Järnvägsbolagets logotype

hade dessutom ljusst beige botten med de chokladbruna bokstäverna ”GWR” innefattade i en likaså brun cirkel.

Hur gick det sedan med det stiliga MG-märket? Det behölls i någorlunda originalutförande fram till och med MGA. MGB hade, tråkigt nog, de första åren en moderniserad men slätstruken variant med svart bakgrund och silverfärgad oktagon med röd isättning. Efter ytterligare några år blev även bakgrunden röd med i övrigt samma utförande.

Vid marknadsföringen av MG RV8 återgick man till originalet och dess ungefärliga färger och när MGF introducerades valdes, i reklamen, en något ljusare brun oktagon och bokstäver, men med en guldskimrande bakgrund med smala, bruna horisontella linjer.

Hur som helst, så var originalet med dess kontrasterande nyanser, i sin konstnärliga enkelhet, ytterst smakfullt.



Järnvägsvagnen som inspirerade Ted Frank Lee vid färgsättningen av MG-loggan.

Denna artikel var tidigare införd i Bulletinen 4-2016.



Den klassiska MG-badgen.



Sista (?) Britiska versionen.

**Vi hälsar nedanstående nya medlemmar
välkomna i MG-gemenskapen!**

6638	Lindell	Patrik	Önnestad	MGB GT -71, AUH 558
6639	Bengtsson	Per-Arne	Norberg	MGB Tourer -65, ASD 970
6640	Eskengren	Margaretha	Borgholm	MGF -99, EZX 955
6641	Sunesson	Matilda	Lund	
6642	Gunnarsson	Per	Falkenberg	MGB GT -69, CHC 209
6643	Edström	Jonatan	Örkelljunga	MG ZT-T -05, WDC 040
6644	Abrahamsson	Paul	Nyköping	MGF 1.8i VVC -00, YLL 11
6645	Johansson	Carl-Erik	Hedemora	MG TF -54, AWY 206
6646	Leinonen	Esko	Åby	MGB Tourer -66, BFJ 256
6647	Olofsson	Per	Lomma	MGA 1600 -58, WHM 586
6648	Rohlén	Lars-Göran	Örebro	MG TD -52, EPP 007
6649	Olausson	Alf	Olsfors	MGB Tourer -72, PCK 322
6650	Söderholm	Karl-Johan	Fjärås	MGB GT-66, PCX 461
6651	Andersson	Berit	Tranemo	MG 1300 Mk II -70, BUH 276
6652	Karlsson	Filip	Malmö	MGB GT -70, CNT 151
6653	Berglund	Per	Stockholm	MGB Tourer -62, BUX 261
6654	Lindholm	Henrik	Åtvidaberg	MGF 1,8 VVC -98, HEC 774
6655	Engström	Jerry	Ankarsrum	MGF -98, BCG 469
6656	Andreasson	Joakim	Åstorp	MGA -56, DXH 386
6657	Schreiber Wendel	Carmen	Saxtorp	MGB GT -75, HRH 850
6658	Wendel	Lars	Saxtorp	
6659	Svensson	Matz	Vetlanda	MG ZT-T -05, -
6660	Thimmig	Göran	Djursholm	MG TD Midget -53, AKD 941
6661	Tordne	Göran	Karungi	MGB SEC V8 -80, JAG 522 / SEC V8
6662	Vejdal	Magnus	Nyköping	MG TF -02, YEJ 027
6663	Gustafsson	Bengt Arne	Lidköping	MG TD -53, DZW 897
6664	Holmestrand	Per	Blentarp	
6665	Samuelsson	Jan	Huskvarna	MGB GT -70, FWH 340
6666	Sjöström	Lena	Skövde	MGF -99, PNK 544
6667	Bohm	Anders	Malmköping	
6668	Skålberg	Ingemar	Falkenberg	MGA 1600 -60, EMT 456
6669	Ek	Göran	Båstad	MG ZT 2,5 -03, TSG 115
6670	Nerén	Hans	Nyköping	MG ZT 2,5 -03, TSG 352
6671	Permhill	Rolf	Oxie	MGA -58, JGO 641
6672	Bredelius	Ulf	Vendelsö	MGB Tourer -73, PAB 389
6674	Thorén	Eva	Västerlanda	MGF -98, BEJ 108
6675	Österström	Bengt	Torsås	MGB GT -65, GJL 594
6676	Kallin	Dennis	Sundbyberg	MGC GT -68, FHC 424
6677	Törnqvist	Tommy	Åmmeberg	MGB GT -67, ERY 354
6678	Fredriksson	Rune	Gävle	MGB Tourer -63, ENJ 364
6679	Persson	Kjell-Eric	Beddingestrand	MGB Tourer -75, PAE 012
6680	Gyllenkrok	Axel	Genarp	MGA 1500 -59, CMF 753
6681	Hultgren	Joakim	Gislaved	MGB GT -65, GGP 941
6682	Sandström	Anita	Rosersberg	MG TC -49, DDF 366
6683	Strandén	Per	Lidingö	
6684	Johansson	Magnus	Åby	MGB Tourer -71, PAD 921
6685	Borszeki	Peter	Torshälla	MGB Tourer -64, BEJ 089
6686	Wingård	Berndt	Göteborg	MG TF -04, UXU 393
6687	von Schantz	Johan	Malmö	
6688	Pettersson	Lars	Vimmerby	MGF -97, XRN 504
6689	Egonson	Leif	Kvänum	MG TD -52, PAE 529
6690	Sellerholm	Tom	Täby	MGB Tourer -64, BMK 320
6691	Jernström	Clas	Askim	MGB Tourer -65, EFT 360
6692	Andersson	Jörgen	Torslanda	MGB Tourer -73, DJM 689
6693	Eriksson	Bengt	Gunnarskog	MG 1100 -62, AOY 436
6694	Lindqvist	Per	Trollhättan	MG TA -36, MGX 596
6695	Nordström	Siv	Höllviken	MGB GT -65, FMF 853
6635	Holmberg	Peter	Svärtinge	MGB GT -72, EUH 315
6636	Harrysson	Karl Gustav	Vretstorp	MGB Tourer -76, AKD 573
6637	Hjalmarsson	Roger	Söderköping	MGA -61, CGP 395

Min tjeckiska MGA

Text & foto: Staffan Erenmalm

Jag heter Staffan Erenmalm. Född och uppvuxen i Göteborg, men tillbringade 90-talet i Lund där Åkerlund & Rausing var min arbetsplats. Så småningom hamnade jag i Prag, Tjeckien, där jag arbetade för ABB och där jag bor sedan snart 15 år tillbaka. Är nybliven pensionär. Med den bakgrunden kan man ju undra vad jag har i Bulletinen att göra? Mer om det något senare.

Min kärlek till bilar började redan i 13-årsåldern då jag tog mina första körlektioner på pappas Volvo Duett, och senare Amazon. Min första egna bil köpte jag på 18-årsdagen. Det blev då en BMC Mini 850, eller en hundkoja i dagligt tal. Den roligaste, om än inte den bästa, bil jag haft. Med plastpåse runt fördelaren och väl bemannad med CRC 5-56 lyckades jag faktiskt få den att rulla även i Göteborgskt ösregn. Varje helg ägnades åt att plocka ner motorn, laga rost och andra nödvändiga veckoreparationer.

Men efter några år fick jag nog av mekandet. Gick över till ett antal FIAT istället. Precis som om det var bättre? Men drömmen om en MGA släppte aldrig. Provkörde mitt första potentiella objekt i mitten av 80-talet. Men kunde aldrig bestämma mig. Sanningen var väl egentligen den att det var först nu, i mogen ålder, som jag hade råd att förverkliga drömmen om en MGA i tillräckligt bra skick att köra, och inte bara att meka med.

Hittade så drömbilen i Tjeckien förra året, en USA-import, helrenoverad av en fantast på engelska bilar. Säljarens far bidrog med experthjälp efter att ha pensionerat sig som Tjeckiens distributör av just engelska bilar. Perfekt kombination. En MGA Mk1, 1600 cc, 1959, i nyskick – förutom att den inte läcker olja som alla MGA i originalskick gjorde – med 600 km på mätaren efter helrenoveringen. Tråkigt tycker några, underbart tycker jag.

Bara att köra och njuta. Undviker regn än så länge, får se hur länge jag klarar det.

Mina kunskaper i tjeckiska språket haltar fortfarande, varför klubblivet här i Tjeckien (där de flesta verkar vara över 80 år och föredrar originalspråket) blir något begränsat. Vi kommer dessutom att flytta till Malmö om kanske två år, varför det kändes som ett naturligt steg att gå med i MGCC SE redan nu. Hoppas vi ses på vägarna.



Problem med tändstiftsbyte på MGF

Text & foto: Tommy Lyngborn

På min nyinköpta MGF (se nedan) ville jag givetvis kontrollera hur tändstiften såg ut. Vi skulle byta kamrem på den så när motorluckan ändå var borta skulle det bli en smal sak att även kolla stiften.

Bort med det avlänga locket över stiften (två stjärnskruvar) och av med tändkablarna. Tändstiftshylsan, 16 mm lång, gärna med en gummimuff inuti, stoppades ner i första cylinderns tändstiftshål. Vi fick inget tag runt sexkanten på stiftet. Var det fel hylsa? Nej, 16 mm skulle det vara. Vi har tillgång till en sådan där liten kamera man kan stoppa ner i trånga utrymmen och se vad den ser på en display, den kom nu till användning. Då såg vi att det låg något som såg ut som små plastbitar runt sexkanten på stiftet. Detta gjorde att hylsan inte bottenade och fick tag runt sexkanten vilket gjorde att vi inte fick något grepp. Vi kollade även de andra stiften, fyrens hål var lika skitigt som ettans medan de två mittersta var bättre men inte bra. Våra hjärnor konsulterades över en fika. Vi tog en tunn svetstråd och

gjorde en vinkel på den i änden. Den använde vi till att skrapa med längst ner i hålet för att få de små plastbitarna lösa. Sedan modifierade vi dammsugarslangen med en plastslang av passande diameter som vi värmdes och tvingade på (se bild). Slangen skall vara så pass stor att den går utanpå stiften. De små plastbitarna följde snällt med upp när vi satte igång dammsugaren. Det hade kanske även gått att blåsa rent med tryckluft.

Nu återstod frågan, var kom skräpet ifrån? Hjärnorna konsulterades igen, mera fika.

När vi tittade på anslutningarna till stiften (tändstiftshattarna kallas de nog) såg vi att de var skadade (se bilder), bitar fattades runt om dem. Dessa är gjorda av gummi men har av värmen förvandlats till en bakelit-liknande materia som smulats sönder. De bitarna hade ramlat ner i hålen för stiften och orsakat vårt problem. Stiften var ok.

Hoppas denna redogörelse kan hjälpa någon annan, en koll kan ju alltid vara bra att göra i förebyggande syfte om/när man har motorluckan borta.



Så här skall tändstiftshattarna se ut.



Så här såg den sämsta ut.



Modifierad dammsugarslang.

Tröstköp i Coronatider

Jag har sedan jag sålde min MGB för ett par år sedan saknat något att skruva på. Visserligen har det blivit lite modifieringar gjorda på min MG TF, men ett objekt har saknats. Så dök det på Blocket upp en MGF i Småland som såg ok ut och bara hade gått 8 200 mil och priset var ok. Den var ihopsjunknen i fjädringen, bakrutan på suffletten var dålig och en ny kamrem behövdes. Nybesiktigad och nyskattad var den. Lite idéer på vad man kan göra med en F hade jag så klart och dessa kan ju på köpet ge lite tekniska artiklar i Bulletinen. Efter telefonsamtal med säljaren bestämdes att vi skulle ses i Jönköping nästa dag. Enkel bussbiljett köptes till Jönköping och bollen var i rullning. Bilen såg fin ut och det blev affär efter provkörning. Hemfärden till Huddinge gick bra och suffletten höll tätt trots mycket och kraftigt regn. Nu kliar det i fingrarna att sätta igång och meka. /Tommy red



Hej alla MGC- ägare!

Undertecknad vill göra er uppmärksamma på att bakre bromscylindrarna har en förmåga att kärva eller fastna helt på MGC. Kombinationen aluminiumhus och ett fordon som ej används under längre perioder gör att det uppstår korrosion i cylindrarna. Vid en provtur konstaterades att bromstrummorna blev mycket varma p.g.a. kolven ej gick tillbaka efter bromsning. Lösningen på detta är att demontera bromscylindrarna och göra rent dessa, sedan återmontera med bromsfett så att kolven går lätt i cylindern. Hissa upp bakaxeln och justera handbromsen i vanlig ordning och kontrollera att bromsen ej ligger an efter bromsprov.

Vid behov att byta bromscylindrar använd

Girlinging no: WC-213/64675534 eller

Unipart no: GWC 1117.

Hälsningar Torbjörn Lilja, märkesrepresentant MGC



Minns ni Bilprovningens kontrollmärken?

Text: Tom Lubrán

Denna artikel kommer ursprungligen från AHK:s MG-sektions tidning "The Octagon Express". Ett stort tack till artikelns författare Tom Lubrán för att vi får använda den här.

Kommer ni ihåg när besiktningsteknikern, eller bilprovaren som yrkesrollen kallades, klistrade på ett färgglatt kontrollbesiktningssmärke på rutan efter en godkänd kontrollbesiktning av bilen? Sedan klistrandet upphörde har klubben fått många nya medlemmar och de yngre minns kanske inte märkena. Här kommer därför en uppdatering.

1963 beslutade riksdagen att AB Svensk Bilprovning skulle bildas och att årliga obligatoriska kontrollbesiktningar skulle utföras på landets bilar, med start den 1:a januari 1965. En provverksamhet började den 1:a juli 1964 som en förberedelse för den obligatoriska besiktningen. Provperioden var till för att testa rutiner och utrustning, och de bilister som utförde en frivillig kontrollbesiktning under provperioden och fick bilen godkänd, fick tillgodoräkna sig kontrollbesiktningen även för 1965.

Bilprovningens testperiod startade på sju orter: Stockholm-Frihamnen, Kalmar, Oskarshamn, Västervik, Helsingborg, Arvika och Söderhamn. Den obligatoriska besiktningen gällde först för fordon som var fem år och äldre. Från 1966 skulle även bilar som var 4 år och äldre besiktigas, och fullt utbyggt skulle alla fordon äldre än tre år besiktigas varje år.

Inställesemånaden bestämdes av slutsiffran i registreringsnumret, och bilägaren hade fem månader på sig att kontrollbesiktiga. Besiktningsterminen omfattade de två månaderna innan själva inställesemånaden och två månader efter densamma. Slutsiffrorna 1-5 motsvarade månaderna januari till maj. Siffran 6 motsvarade inte juni utan istället augusti, då juni och juli undantagits på grund av semestrar mm. Slutsiffrorna 7, 8, 9, och 0 motsvarade månaderna september till december. En besiktning kostade 1965 35 kr t o m inställesemånaden, och skedde besiktningen under någon av de två sista månaderna kostade det ytterligare 15 kr, d.v.s. totalt 50 kr, om man väntade in i det sista. För motorcykel var avgiften 15 kr och för tyngre lastbil eller buss 45 kr. Besiktigades bilen inte under perioden noterades den med körförbud i bilregistret.

Kontrollbesiktningen innebar att bilföraren körde in bilen i besiktningssalen där en bilprovare tog över och kontrollerade bilen efter ett 30-punktsprotokoll. Kontrollen gällde i huvudsak sådant som har med trafiksäkerheten att göra som bromsar, styrinrättning, hjul, belysning, ram, bärande karosdelar samt avgassystem, och hela proceduren tog ca 30 minuter. På vissa besiktningssanläggningar kunde man även utföra konditionstest på bilen för 50 kr, och om denna test kombinerades med en kontrollbesiktning blev avgiften totalt 65 kr.

De funktioner som inte var tillfredställande medförde antingen ett påpekande (en etta), att en ny besiktning påkallades (en tvåa) eller ett körförbud (en trea). På protokollet som erhöles framgick resultatet. Godkändes fordonet klistrade besiktningssmannen fast ett kontrollbesiktningssmärke på antingen sidorutan eller framrutan, vilket visade att fordonet varit inne på besiktning, och på märket gjordes dessutom en markering med en håltång för utförandemånaden. Man fick även en stämpel i besiktningsskottet.

Godkändes inte bilen hade man en månad på sig att åtgärda felen för att körförbud inte skulle inträda. Ombesiktigades man inom den föreskrivna tiden utfördes kontrollen normalt endast på de påpekade detaljerna. Kontrollmärkena, vars officiella benämning var kontrollbesiktningssmärken, var en värdehandling och distribuerades från Bilprovningens huvudkontor, där nummerserien hos varje försändelse noterades i en särskild liggare. Även på bilprovningstationerna gällde rigorösa regler för hantering och förvaring av märkena. Ändå hände det att märken kom på avvägar, främst genom att märken stals, trots att dessa oftast förvarades i kassaskåp. Detta visade att det fanns ett intresse i vissa kretsar att köpa stulna märken. Från den 1:a juli 1964 till den 19:e augusti 1965 inträffade 20 inbrott och 1143 kontrollmärken saknades.

Förutom bilprovningens kontrollmärke skulle även skattemärket, som visade att fordonsskatten var betald, medföras under färd. Det normala var att man klippte ut själva skattemärket från avin och satte fast det i en rund hållare som brukade vara fastsatt någonstans framme i bilens kupé. Skattekvitto skulle vara stämplat på posten, och man var även skyldig att kontrollera att det var rätt registreringsnummer som var angivet på kvittot.



Så här såg de första kontrollmärkena ut som kom 1964.

Till 1965 ändrade de utseende och fick en färgad ruta. Märkena behöll i stort detta utseende så länge de fanns.



Reg. nr 99575	Typ P	Varke, typ, årsmodell 1948	Chassi nr. TC 3219
Försv. reg. nr 7 20105	Kategori Fordons typ	År 1948	TC 3219
Motorstyrka 55 hkr	År 1948	År 1948	År 1948
År 1948	År 1948	År 1948	År 1948

Godkänd den 25/8 1948
C. N. Turén
2775



Kontrollmärket klistrades fast på insidan av fram- eller sidorutan. Här pryder det Åke Anderssons TC/2755.

Det stämplades också på besiktningsskylten att man hade gjort besiktningen. Detta är delen på Lasse Riverts besiktningsskylt med Bilprovningens stämplade för besiktningarna på hans TC/3219.



Kvitto på skatten var betalad skulle medföras vid färd också. Detta visar att Åke Andersson var en trogen skattebetalare, 207 kr var skatten på en TC 1971. Idag är den skattefri. Kvittot från Åkes TC/2755

AB SVENSK BILPROVNING PROTOKOLL 2 186087

Ägarens namn och adress: Lasse Rivert, Västra väg 24, Skövde

Chassinummer: TC 3219 ✓ Registreringsnummer: A 99395 ✓

№	Y	I	II	III	№	Y	I	II	III	№	Y	I	II	III
1	✓				12	✓				23	✓			
2	✓	X			13	✓				24	✓			
3	✓		XX		14	✓				25	✓			
4	✓				15	✓				26	✓			
5	✓				16	✓				27	✓			X
6	✓				17	✓				28	✓			
7	✓				18	✓				29	✓			
8	✓	X			19	✓				30	✓			
9	✓				20	✓				31	✓			X
10	✓				21	✓				32	✓			
11	✓				22	✓				33	✓			

Koppl. - Inlyg
I - Påpekande
II - Ny besiktning erfordras
III - Körförbud

1. Batteri loss
2. V bak svag
3. - " - "
4. Glapp i styr snäcka.
8. Slangar fram o.k.
27. Slitna
21. Fel kopplad.

Ny besiktning, som företages inom en månad efter en fullständig besiktning, omfattar normalt endast de detaljer som underkänts och utföres då till lägre avgift.

För ovanst. fordon har meddelats: Godkännande, kontrollmärke nr 617 1966 Föreläggande om ny besiktning senast den 16/8 1966 Körförbud Ny besiktning erfordras

Bilpr. sign. Wäg AB SVENSK BILPROVNING Skövde den 16/8 1966

Förbud eller föreläggande Datum Nummer Exp. den Sign. Separat kvitto utfärdat Bef. -kop.

16 VIII 66 6030 *20-35- 0:31

Så här såg protokollet ut i början och ganska länge. Lasse fick 5 st 2:or i protokollet och det blev föreläggande om en ny besiktning.

En namnskylt i metall med ägarens namn inristat skulle också finnas fastsatt i kupén. Från och med den 1:a januari 1965 skulle även bilens besiktningsskylt medföras vid färd. Detta för att polisen vid en kontroll skulle kunna få bekräftat att bilen verkligen var besiktad. Länsstyrelsen hade som rekommendation till bilägarna angivit att handskfacket var den bästa platsen att förvara besiktningsskylten på under färden.

Den 30:e juni 1975 hade de gamla kontrollbesiktningsskylterna gjort sitt efter 10 år och 6 månaders användning. Under denna tid hade AB Svensk Bilprovning klistrat ca 20 miljoner märken på bilarnas rutor. Nu skulle det gamla kontrollbesiktningsskyltmärket ersättas med ett nytt kontrollmärke. Från den 1:a januari 1974 skulle alla bilar ha nya registreringsskyltar, och på den bakre skylten skulle bilägaren själv klistra på ett kontrollmärke. Det nya märket visade att man både betalat fordonsskatten och besiktigt sitt fordon och att fordonet dessutom var trafikförsäkrat. Det nya systemet skulle vara helt infört från den 1:a juli 1975 och innebar även, förutom de nya registreringsskyltarna och kontrollmärket, att det blev en rullande skatteuppbörd. Det 35x68 mm stora kontrollmärket var tillverkat av metallfolie och täckt av ett tunt reflekterande plast-

skikt som gjorde att det syntes bra även i mörker. I det övre vänstra hörnet fanns den svenska nationalitetssymbolen tre kronor, och i det högra stod de två sista siffrorna i året för kontrollmärkets giltighet. Den stora siffran angav sista giltiga månad och därunder, i det vita fältet, stod fordonets registreringsnummer. Märket var också konstruerat så att det inte gick att ta bort utan att det blev förstört.

Polisen kunde vid en kontroll även kräva att få se skattekvittot, det räckte alltså inte med att kontrollmärket var påklippt på registreringsskylten, utan man måste även kunna visa att skatten verkligen betalats, annars blev det 500kr i böter. Det kunde också bli böter om man inte hade kontrollmärket fastklippt på skylten. Böter för en registreringsskylt utan märke var 50kr.

Färgerna på märkena har genom åren varit gult, rött, grönt och blått efter ett rullande schema, men även färgerna orange och lila har använts för åren 1976 och 1978. Nyanserna har varierat något. Från början hade hela kontrollmärket samma bakgrundsfärg, med undantag för det vita fältet med registreringsnumret. Från 1997 blev fältet med månadssiffran grått, detta för att man i det gråa fältet kunde skrapa fram en sifferkombination som skulle användas vid inrapportering om man ställde av fordonet.

Hösten 2009 beslutade regeringen att avskaffa kontrollmärkena, och de upphörde att gälla den 1:a januari 2010. Utvecklingen hade sprungit ifrån systemet. Dagens vägtrafikregister är tillgängligt 24 timmar om dygnet för Polisen, och fordonskontrollerna är betydligt enklare att göra nu än tidigare.

Efter 36 år som färgglatt inslag på våra svenska registreringsskyltar gick kontrollmärkena ur tiden, och blått blev färgen på det allra sista kontrollmärket.



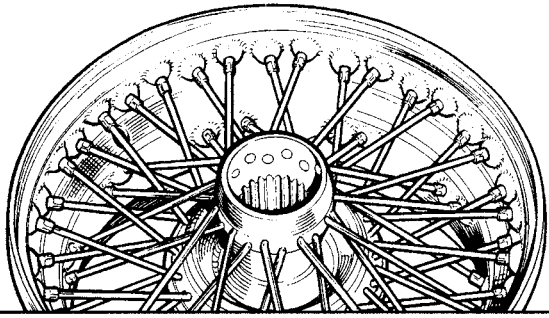
Kontrollmärkets utseende mellan åren 1975 till 1996. Olika färger på märket beroende på besiktningens år.



Kontrollmärket från 1997 med det gråa skrapfältet bakom månadssiffran. Olika färger på märket beroende på besiktningens år.



Här åker Lasse Rivert i sin TC/3219 som blev underkänd vid besiktningen 16 augusti 1966.



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

Sliding windows

Tänkte jag skulle dela med mig av en liten detalj som jag gjort till mina sliding windows.

Jag har en MGA cab som jag nästan alltid kör öppet med oavsett årstid, klär mig hellre varmt.

Det finns dock stunder då man måste fega ur och montera upp sufflett eller hardtop. Jag har köpt ett set sliding windows med aluminium-ram till min bil. Mycket behändigare än alternativet med originalfönstren. Det är dock inte helt optimalt och tätt. Det tenderar att bli sämre ju fortare det går.

Har hört att det skall finnas någon form av hake på marknaden som går att montera för att hindra fönstren att vika sig utåt när man kör, har dock inte funnit denna någonstans och inte heller sett på någon bild hur de är monterade.

Jag har tillverkat egna i 2 mm aluminium som jag tycker blev nog så snygga om jag får säga det själv (se bilder). De fungerar helt perfekt, men jag har även problem med att rutramarna vill vibrera upp i bakkant på grund av att passformen inte är helt rätt. Här tog jag en klämma (Moss katalog clip 17H1595) och bockade till (se bild). Nu sitter aluminiumramen på plats under färd och det är nästan helt vattentätt.

Finns det fler där ute som har detta problem så lycka till. Hammare och ett skruvstäd räcker länge.

En enkel uppgradering i dessa tider när tid finns i överflöd.

Med vänlig hälsning Ole Björklund,
Strandbaden



Ett spänningsfall i elsystemet

Fel i MG-bilarnas elsystem kan ställa till med mycket trassel. Ofta har komponenter av Lucas fabrikat fått utstå svidande kritik då elfel uppstått. Joseph Lucas har ju dessutom häcklats som "The Prince of Darkness", d.v.s. mannen som uppfann mörkret. Men många gånger är det inte komponenterna i sig som är orsaken till uppkomna elfel.

Min MG RV8 drabbades av ett elfel som gjorde bilen totalt strömlös under kortare och längre perioder, trots att det fanns full kraft i batteriet. Orsaken till felet blev en långdragen historia och berodde delvis på att RV8:an har ett avancerat elsystem med både databox för motorstyrning och larmenhet med startspärr (immobiliser).

Efter att ha felsökt bilen efter alla konstens regler under hösten 2019 kunde elfelet äntligen hittas – spänningsfall i jordkabeln mellan batteriet och karossen.

Det låter enkelt och borde väl gått att upptäcka ganska snabbt kan tyckas. Nej, för spänningsfallet uppträdde bara intermitterent, d.v.s. bara då och då, och ställde till det i databoxen och med startspärr. Efter att ha bytt ut jordkabeln mot en ny har felet i alla fall eliminerats.

Den gamla jordkabeln undersöktes och under plasthöljet visade det sig att alla kardelerna av koppartråd var ärgade gröna. Dålig kontakt dem emellan alltså och orsaken till spänningsfallet. Inte så konstigt kanske, eftersom batteriet sitter där det sitter. Precis på samma sätt som på en MGA/MGB, d.v.s. i en korg framför bakaxeln och utsatt för vägdamm och regnvatten.

Ett gott råd till alla MGA/MGB/V8/RV8-ägare är att kontrollera så att jordkabeln inte är oxiderad under plasthöljet. Ett fulladdat batteri håller ca 12,7 V mätt över batteripolerna, och spänningen ska också

komma fram i ändan av jordkabeln. I handeln finns kabel med tennbelagda kardeler, i första hand avsedda för båtar och båtmotorer. Något att satsa på nästa gång det blir dags att byta jordkabel kanske.

Gunnar Ahlqvist





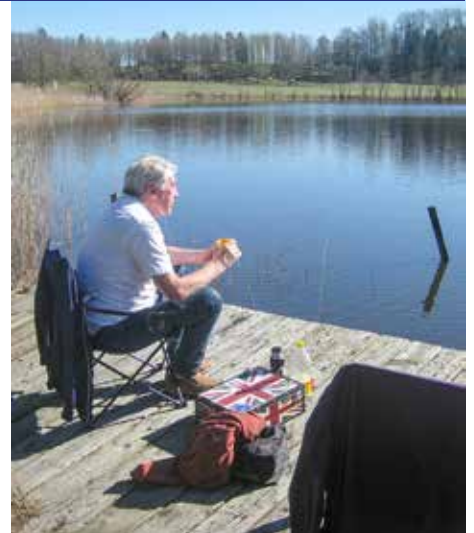
Maintaining the breed

Rapporter och info

Middle South Centre

Vårutflykt i Sörmland

Text & foto: Christer Östmark



Våra bilar är av årsmodellerna -62 och -64. Ni får gissa vilken som är vilken.

Nils avnjuter sin fika i solskenet.

Vecka 17 skulle det bli ett riktigt fint väder. Jag kontaktade min MG-kompis Nils Åkerlund i Eskilstuna, och vi bestämde oss för att göra en utflykt på tisdagen i det sörmländska landskapet. Våra bilar var sedan tidigare vårgenomgångna, således redo för vårens första tur. Nils och jag pratade om vart vi skulle köra. Vi var båda överens om att börja vår färd med att åka till Hälleforsnäs. Vi tog inte den vanliga vägen utan åkte via Hållsta och Fjällskäfte. På så sätt kom vi liksom in bakvägen till Hälleforsnäs. Det första stoppet blev vid gamla bruket där osttillverkaren Jürss håller till. Väl där köpte både Nils och jag några goda ostar att ta med hem. Det var gott på kvällen.

Efter ostinköp tog vi en vända runt Edströmsvallen så att jag kunde visa Nils var jag hade bott när jag var 10 år. På den tiden var Hälleforsnäs en blomstrand liten ort, med ett stort bruk och ett bandylag i Allsvenskan. Min pappa var tvättmästare på den stora brukstvädden. Som pojke hade jag väldigt roligt där, förutom att jag aldrig lärde mig åka skridskor. Det var ju det enda mina kompisar gjorde på vintern. Jag fick i alla fall vara med och stå i målet. Stå still på skridskorna kunde jag.

Därifrån fortsatte vi mot Mellösa (inte menlösa) för att sedan vika av mot Harpsund. Det var tur att vi hade eget kaffe med oss, för Statsminister Löfven var inte hemma. Där hittade vi en underbar plats, alldeles

vid sjön, där vi fikade i solskenet. Naturligtvis med 2 meters mellanrum! Det är därifrån bilderna är tagna, tyvärr syns inte själva Harpsund på bilderna men det ligger alldeles bakom dungen. Det är i denna sjö som många statsministrar har varit ute och rott med sina prominenta gäster. Det blev dock ingen båttur för oss.

Efter flera koppar kaffe fortsatte vi vår färd. Vi åkte nu runt sjön på andra sidan och kom så småningom fram till Sköldinge. Där passerade vi en väldigt fin kyrka med ett torn byggt i trä bredvid. Själva kyrkan var av sten. Tyvärr blev det ingen bild på den.

Färden fortsatte sedan mot Flen. Därifrån

skulle vi ha åkt mot Sparreholm och Stjärnhov, men fikapausen blev så lång så vi tog vägen över Malmköping och sedan hem till Eskilstuna. I Sparreholm finns ett bilmuseum, men det får bli en annan gång och det var säkert inte öppet nu.

Detta var en underbar tur i det fina vädret och bilarna gick som klockor, en härlig första tur.

Tack Nils, för att vi gjorde det tillsammans. Ni kan följa vår färd på bilagda kartbild

Denna dag var det ett underbart väder. I dag när jag skriver detta, så snöade det när jag vaknade. Det är verkligen april.



Åsunden runt i Coronatider

Äntligen är MG:n servad och full-tankad. Premiärturen går runt den vackra sjön Åsunden och bygden däromkring med dess vackra kyrkor och fina naturreservat.

Vi startar vår resa i TF:en från Linköping. Färden går söderut förbi Sturefors, och vi passerar det fina gamla slottet Bjärka-Säby. Runt slottet finns stora gamla ekar som har betydelse för många insekter och fåglar. Kinda kanal passerar förbi här också.

När vi passerar Bestorp och Brokind ser vi fina beteshagar med får och kor som har fått komma ut från sina ladugårdar, bra att de håller landskapet öppet. Naturen är som allra vackrast nu. Häggen och körsbärsträden blommar vackert, gullvivorna fyller ängarna med sin prakt. Mellan Brokind och Rimforsa får vi tyvärr åka på den något större vägen 23-34. När man kör på lite större vägar är öronproppar bra att ha, konstaterar vi.

Vid Dal tar vi av på en mindre väg igen, mot Rimforsa. Öster om Rimforsa finns ett vandrarhem i STF:s regi som heter Kalvudden, där kan man övernatta. Vi svänger vänster mot Tjärstad och Kätilstad kyrkor. Nu tänker vi på den inställda kyrkturen som inte blir av i år, och på alla andra trevliga utflykter som var planerade men har fått ställas in pga Corona och Covid 19. Vi saknar det mycket.

Nu har vi kommit till vackra, underbara Björkfors. Här finns en gammal Nostalgi-mack där det varje år anordnas veteranbilsrally och annat kul, men inte i år förstås. Inne i skogen vid nostalgimacken ligger även gårdsbutiken Basuna där man kan köpa lokalt odlade produkter och kött, den är värd ett besök.

Innan vi lämnar Björkfors måste man besöka Valö café och sommarrestaurang som ligger strax utanför Björkfors vid den gamla festplatsen Valö. Här kunde vi sitta ute och inta en alldeles underbar lunch, vällagat och mycket gott med närodlade produkter, dessutom väldigt trevlig personal.

Nu går färden vidare till Horn. Kyrkan är så vacker med sin höga tornspira, den reser sig mot himlen och vi ser den på långt håll. Vi hoppas på att Annas café ska vara öppet, det har varit ett mycket bra ställe tidigare, men där är det tyvärr stängt. Nu åker vi på västra sidan om Åsunden upp mot Kisa. Vi möter mycket bilar med släpkärror och byggmaterial, alla är sugna på att renovera sina stugor och hus. Vi söker efter småvägar där vi

kan njuta av våren och grönskan. Norr om Kisa tar vi av vid Malma och får se ytterligare blommade och grönskande jordbrukslandskap. Vid Slätmon passerar vi rakt över vägen mot Håkanstorp, vi har Åsunden på höger sida om oss, innan vi kommer till eleganta och vackra Rimforsa Strand, som är ett konferenshotell och ligger vackert vid sjön. Vi upptäcker många nya villor som har byggts sen vi åkte här sist.

Nu börjar vi bli sugna på kaffe, och det får bli café Bagarboden vid genomfarten i Rimforsa med mycket gott kaffe och kaffebröd. Trevlig personal serverar och vi kan sitta ute vid trädgårdsmöblerna. Tänk att kunna vara ute och slippa bli smittad av Covid 19, tror vi. Tanken finns där hela tiden – tvätta händerna, ta inte i handtag utan handskar – men vi klarade oss tror vi, har ju varit så aktsamma.

Cirkeln är sluten och vi beger oss hem. Resan tog oss ca fyra timmar med mat och raster.



Text: Kerstin Jonasson

Foto: Torgny Jonasson



Vägvisare till Valö.



Valö sommarcafé.



Valö festplats.

South Centre

Vi har lite tips åt er när MG:n behöver luftas på våra Skånska vägar.

Keep distance and Safety Fast!

Tips:

”Vägar värda en omväg i Skåne”, en bok ifrån KAK som kan rekommenderas varmt.

Rövarekulan utanför Rolsberga.

Arilds vingård i Arild.

Vid hamnen i Mölle finns 3 restauranger.

Grand Hotells veranda i Mölle är mysig.

Oscarsgården i Mjöhult (endast helger, Fantastiska Pizzor). För tillfället stängt, *se deras hemsida för öppettider*.

La Maison Francaise i Ingelstråde.

www.skånebravaden.se Världens Skånskaste Utmaning!

Café Lillaro Förslöv.

Café smedjan i Flyinge.

Flinckmans Café, Tålgarp; <https://flinckmanscafe.tetraliv.se/>

Lotta på Åsen, Ljungbyhed; <http://www.lottapaasen.se/index.htm>

Backagården, Löderup; <https://www.backagarden.com/>

Slottscfé Borgstugan Trolleås slott, Trolleås/Eslöv; <https://cafeborgstugan.se/>

Glashyttans Orangeri, Sövde; <https://www.facebook.com/GlashyttansOrangerie>

Café Smedjan, Flyinge; <https://www.flyingeplantshop.se/ko-pia-pa-cafe-smedjan-1>

Sjöbo Kaffestuga, Sjöbo; <http://sjobokaffestuga.se/>

Hälsningar ifrån ett optimistiskt

Team South Centre



Middle North Centre

This season...

... is unlike all others

Det har aldrig tidigare hänt att klubben behövt ställa in alla aktiviteter, men under rådande förhållanden finns det dessvärre inga andra alternativ.

Vi hoppas naturligtvis att situationen kommer att förbättras innan säsongen är över, och om det blir så kommer vi att försöka genomföra något eller några av de nu inställda aktiviteterna. (Detta kommer då att kommuniceras via maillistan).

Men - inget hindrar ju att vi använder våra bilar och gör egna utflykter i vår och sommar!

Det finns många trevliga utflyktsmål att besöka – se gärna Länsstyrelsen (<https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/besoksmal/naturreservat.html>) för tips.

Du har kanske redan något favoritmål? Tipsa i så fall gärna klubbkamraterna eller meddela mig (e-post middle-north-cen-

tre@mgcc.se) så ska jag se till att lägga ut det på maillistan.

Vem vet – vi kanske råkar ses där!

Tiden i karantän kan ju bli lång och tråkig. Vi har därför lagt upp gamla nummer av MG Bulletinen på hemsidan – och det finns mycket intressant att läsa i dem!

Logga in på hemsidan (www.mgcc.se), gå till Medlemsmenyn och ”MG Bulletinen från 2001”.

Avsikten är att alla medlemmar i Middle North Centre ska vara med på centrets maillista. Om du inte brukar få information från mig via mail ber jag dig att kontakta mig på middle-north-centre@mgcc.se så lägger jag till dig. Nyttillkomna evenemang och ändringar i gällande program meddelas förutom på hemsidan även via maillistan. Om du har bytt mailadress, meddela mig då din nya adress. Flera mail kommer i retur p.g.a. okänd adress.

Som ansvarig för klubbens medlemsregister vill jag påminna om vikten av att alltid meddela klubben om du byter

adress, telefonnummer eller e-mailadress – detta för att du inte ska gå miste om Bulletinen och andra utskick som görs av klubben!

Med förhoppning om att vi snart kan ses igen!

Ta hand om er under tiden och KEEP DRIVING MG (men kom ihåg att hålla avståndet)!

/Christer Farneman

Tankar från West Coast Centre Maj 2020

Då var det maj månad och i normala fall skulle det vara fullt upp med aktiviteter och härliga bilträffar, men icke sa Nicke. Känns mycket tomt och märkligt att inte ha haft Vårupptakt på "Farmen" på 1:a maj, Vårfika i Gottskär och utställning på Tjolöholm. Man flyttade fram Tjolöholm en månad i hopp om att det skulle gå att genomföra men insåg att inte heller det gick, så nu är det 23 maj 2021 som gäller.

Vi fick göra samma sak med SMGM på Stenungsbaden. Det blir 18-20 juni 2021. Vi hade 55 anmälda ekipage, och alla tyckte det var himla tråkigt fast klokt att ställa in men är taggade till nästa år. Har ju redan gjort mycket förarbete, så det känns bra att ta vara på det och lättare att satsa på nästa år.

Som Ewa nämner i sin ledare har vi haft videomöten i styrelsen, även i BRG(bulletinens redaktionsgrupp) samt i UBCC-kommittén här i Göteborg. Bra och trevligt att hålla kontakten och bolla

idéer då vi alla sitter i samma båt.

Rekryteringskampanjen, under Christers ledning, har gett ett mycket positivt utslag med ett 90-tal nya medlemmar. Får passa på att önska alla nya medlemmar varmt välkomna till MG-klubben och hoppas att vi snart kan ses med våra älskade bilar. Till er nya i West Coast Centre rekommenderar jag att ni anmäler er till min maillista för att få de senaste och snabbaste nyheterna.

En tråkig nyhet är att min företrädare, Bengt Ason Holm, avled i februari i en ålder av 79 år. Bengt var tecknare, fotograf, författare och en stor bilentusiast. Han har skrivit böcker om bilar, Cars of the Century, Morgan (Famous Car Factory series), samt många böcker om Göteborg såsom Det hände mycket i Göteborg på 70-talet, för att nämna några.

I april 1972 samlades en skara MG-entusiaster under Bengts ledning för att ta de första stapplande stegen mot bildandet av West Coast Centre. Man hade första eve-

nemanget i början av sommaren 1973.

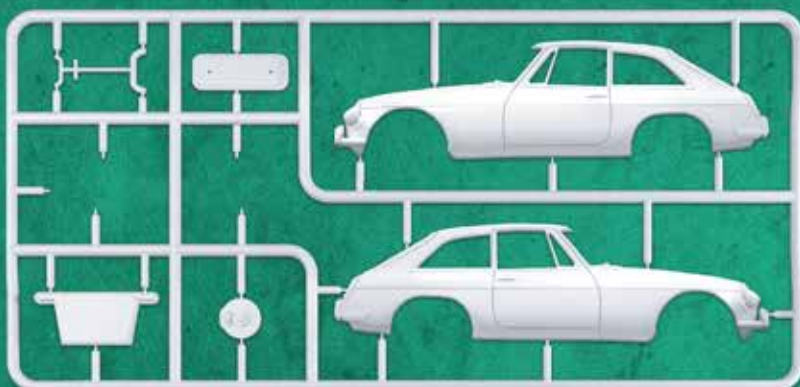
Detta var det första centret i klubbens historia. 1972 beslöt man på årsmötet att byta namn från Stockholms MG klubb till The MG Car Club of Sweden. Stockholms MG klubb består och blir ett East Centre men hade enligt uppgift inga egna aktiviteter. 1973 hade klubben 156 medlemmar, så det har hänt mycket sedan dess.

Var rädd om dig och din MG så hoppas jag att vi snart kan ses på vägarna igen!

Keep Driving MG!
Hansi



Do You miss some parts?



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



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 Centrerepresentant och bli kontinuerligt uppdaterad om nyfyllkomna evenemang.

MG CAR CLUB SWEDEN STÄLLER IN ALLA EVENEMANG OCH AKTIVITETER UNDER 2020 TILLS VIDARE

Med hänsyn till rådande situation med Covid-19 pandemi så har förutsättningarna för sociala aktiviteter kraftigt förändrats. Klubben följer noga de beslutade regler/lagar och rekommendationer som kommer från Regeringen, Folkhälsomyndigheten och MHRF.

Styrelsen för MG Car Club Sweden har därför beslutat följande:

- Klubben ställer in alla evenemang och aktiviteter i klubbens regi under 2020 t.v. (gäller även redan planerade och annonserade)
- Klubben deltar inte i externt arrangerade aktiviteter med andra aktörer

För att vi alla ska bidra till minskad smittspridning och rädda liv så uppmanar vi alla medlemmar att ta stort ansvar i denna besvärliga tid vi nu upplever. Att däremot ta en tur på egen hand är fortfarande något vi kan göra och som säkert både vi och bilarna mår bra av. Men kom ihåg social distansering!

Märsta 2020-04-02

MG CAR CLUB SWEDEN

Ewa Brander
Ordförande

De kanaler som klubben har för aktuell kommunikation med medlemmarna nu i Corona-tider är via e-post, hemsidan och Facebook. Den viktigaste informationen kommer normalt från din centrerepresentant på träffar och via epost. Eftersom vi nu inte har några träffar pga Corona-pandemin så är det extra viktigt och bra om klubben har din e-postadress och att den är aktuell.

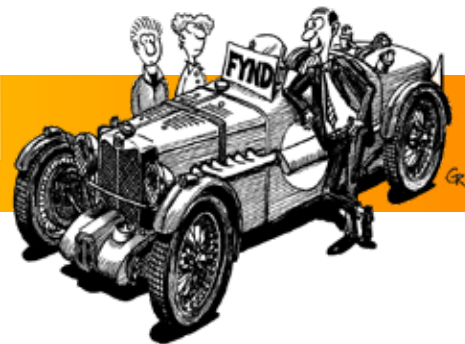
Det är naturligtvis frivilligt att registrera sig, men det är ett bra sätt att få aktuell information. Bulletinen kommer ju bara varannan månad, så om du vill ha mer information då ser du till att centrerepresentanten i ditt Centre alternativt Christer Farneman (ansv. medlemsreg.) har din aktuella e-postadress.

Låt oss hoppas att denna situation snart löser sig och att vi snart kan börja träffas på vanligt sätt igen. Vi hoppas att den chansen kanske kommer någon gång i höst igen.

Håll ut till dess och var rädda om er!

Medlemsregistret: christer.farneman@mgcc.se

MG MARKET



Till Salu: MGB 1964

MGB 1800 1964 säljes då den tyvärr inte får plats i familjen längre. Bilen är fin och har varit i vår ägo i 20 år. All befintlig dokumentation följer med. Vi önskar en ny ägare som tar hand om den fint och med det intresse som den förtjänar.

Pris: 85.000 kr

Mats Björklund, Höllviken.

Tel: 0703-43 23 33

E-post: mats.hollviken@gmail.com



Köpes: Grillsarg till MG TA, TB

Även annat till TB önskas köpa.

Dan Svensson, Viskafors

Tel: 0705-16 88 27



Till Salu: MGA 1600 Roadster 1960

En mycket fin MGA 1600 Roadster från 1960 med 72-ckrade fälgar. Har renoverats varsamt till ett originalskick. Motorn har endast gått 2 400 mil efter renoveringen. Orginalkulör är Old English White. Bilen är pedantiskt skött med endast tre ägare.

Pris: 250.000 kr

Susanne Bille-Andersson

Bandygränd 21

178 36 Ekerö

Tel: 076-648-38-81

E-post: susanne.bille-andersson@sodertalje.se



Till salu: MG F 1997

Den har med sin 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 störbågar och har hardtop till den. Den har stått i garage hela vår tid. Efter besiktning utan anmärkning i föl somras har den bara rullat hem. Standard i bilen är larm, krockkuddar, radio, elektriska fönsterhissar m.m.

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

BULLETTINENS 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 Centreprésentant

Centre koordinatör: Per de Farie

South Centre

Max Jacobson, Svedala
tel 0708-938 401
Hans-Åke Nilsson, Limhamn
tel 0705-868 481

south-centre@mgcc.se

Sunny Coast & Islands Centre

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

sunny-coast-islands-centre@mgcc.se

West Coast Centre

Hansi Borgström, Onsala
tel 0705-485 203

west-coast-centre@mgcc.se

Big Lakes Centre

K G Lindblom
tel 0705-466 131

big-lakes-centre@mgcc.se

Octagon Centre

Bengt Eliasson, Filipstad
tel 0702-573 746

octagon-centre@mgcc.se

South East Centre

Håkan Wass, Mjölby
tel 0701-112 465

Gerry Gardelin, Motala
tel 0709-308 628

south-east-centre@mgcc.se

Middle West Centre

Lennart Nordström, Örebro
tel 070-204 68 46

Owe Andersson, Örebro
tel 070-520 42 21

middle-west-centre@mgcc.se

Middle South Centre

För tillfället vakant.

Vid frågor, per.de.faire@mgcc.se

Middle North Centre

Christer Farneman, Täby
tel 0705-938 713

middle-north-centre@mgcc.se

Dalecarlia Centre

För tillfället vakant.

Vid frågor, ewa.brander@mgcc.se

North Centre

För tillfället vakant.

Vid frågor; anders.ericsson@mgcc.se

Vintagemodeller

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

MMM

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

S, V & W

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

Y-typer

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

T-typer

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

Magnette ZA & ZB

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

1100, 1300

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

MGA

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

Midget

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

MGB

Ulf Edström
0707-946634
mgb@mgcc.se

MGC

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

MGB V8

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

RV8

Steven Muskantor
031-282 676
rv8@mgcc.se

MGF och senare modeller

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



Är medlemstidskrift för MG Car Club
Sweden och utkommer med 6 nummer per år.

Redaktör och layout: Tommy Lyngborn

Korrekturläsning: Bo Adolfsen

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
bilder bör helst ha en storlek på 500 kB eller
mer för att bli bra i tryck. Pappersbilder och
dia går också bra. Om du vill ha tillbaka ditt
inskickade material, bifoga svarsporto!

Skriv text till bilderna, det underlättar!
Textmaterial vill vi 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 förbjudes. Redak-
tionen förbehåller sig rätten att använda och
publicera inskickat material både på klubbens
hemsida och i Bulletinen. Artikel författarna
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

#510891

POLERMASKIN 1050W, INKLUSIVE VÄGGFÄSTE

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

1.389 KR

KAMPANJ

4.999 KR
~~7.450 KR~~

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

7.795 KR

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

NYHET

1.490 KR

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

39.500 KR

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

2.999 KR

#497931
BLÅSTERSKÅP, 220 LITER
Bolvmodell levereras komplett med handskar, innerbelysning, arbetsbord, blåsterpistol och 5 st. skyddsfilm för sikrutan.

23.900 KR
~~26.738 KR~~

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

NYHET

2.495 KR

#511862
BÄNKPOLERMASKIN, 750W
Bänkpolermaskin för verkstad och industri med kraftig 750W induktionsmotor. Polermaskinen levereras med 2 st 250x20x20 mm.

KAMPANJ

2.999 KR
~~4.113 KR~~

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

3.595 KR
~~4.476 KR~~

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

3.995 KR
~~5.385 KR~~

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

16.900 KR

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

Vi reserverar oss för prispåändringar, startförläggning och feltryck.