



Bulletinen

MEMBERSHIP JOURNAL FOR MG CAR CLUB SWEDEN

4 - 2020



Sid 3 Styrelsen har ordet, Christer Farneman
 Sid 4-5 Min MGB GT, Per de Faire
 Sid 6-9 Hur MG hjälpte Ford att slå Ferrari, Adam Sloman
 Sid 10-13 Frivillig besiktning, från tidningen Klassiker
 Sid 14 För 47 år sedan fick vi nya reg-skyltar, Tom Lubrán
 Sid 15 Minnesord över Gabriel Öhman, Björn-Eric Lindh
 Sid 16-17 En udda MGA Twin Cam, Tommy Lyngborn
 Sid 18-19 MGB GT 55 år som transportör, Tommy Lyngborn
 Sid 20-23 Mitt liv med MG, Lennart Nordström
 Sid 24-25 En vår i smörjgropen, Oscar Efverlund
 Sid 26-29 En Midget med intressant bakgrund, Per-Ove Nigrell & Hans-Åke Nilsson
 Sid 30-31 Mittbild
 Sid 34-35 Byte av strålkastarreflektor på MGF, Tommy Lyngborn

Sid 35 Förgasarproblem på MGC, Max Jacobson
 Sid 36 Bokpresentation, Per de Faire
 Sid 37 Presentation av ny medlem, Lars Aman
 Sid 38 Studentkörning, Christer Östmark
 Sid 39 Notiser
 Sid 40-41 Svensson spanar - modellbilar, Dan Svensson
 Sid 42-44 När man fått ett märke på MG:n, Lennart Nordström
 Sid 45-49 Englandsresa september 2018, Lennart Ågren
 Sid 50-51 Annonser
 Sid 52-54 Rapporter från centren
 Sid 55 Inbjudan till träffar
 Sid 56-57 MG Market
 Sid 58-59 Klubbinformation

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

6673	Nilsson	Anders	Uddevalla	MGA -57, EFS 058
6696	Granath	Eva	Staffanstorp	MGB Tourer -72, PBC 582
6697	Morin	Stig	Hamneda	MG TD -51, EYX 753
6698	Schirell	Stefan	Växjö	MGB Tourer -69, ESB 294
6699	Haxner	Lina	Järna	MG TA Midget -38, BHF 096
6700	Haxner	Mårten	Järna	MG TA Midget -38, BHF 096
6701	Norberg	Judy	Huskvarna	MGA 1600 -59, MPO 857
6702	Laduvall	Johan	Gällstad	MGB Tourer -73, JXB 352
6703	Malmsten	Per	Linköping	MGB Tourer -64, DKN 780
6704	Peters Lingman	Eva	Lund	MGF 1,8 VVC -97, DGS 652
6705	Ohlander	Mats	Västerås	
6706	Fernström	Bo	Stockholm	MG TC -46, AHD 862
6707	Pettersson	Börje	Nora	MG J2 -32, GGP 266
6708	Guerlesquin	Nicolas	Älmhult	
6709	Björnerhag	Hans	Stråvalla	MGB Tourer -63, BHD 725
6710	Gustafsson	Mattias	Linghem	MGB GT -73, YFU 610
6711	Adamson	Patrik	Lidingö	MGB Tourer -69, ETR 829
6712	Sundqvist	Jonas	Bålsta	MGF -99, TOL 688
6713	Petersson	Alf	Ryd	MGB Tourer -72, CLW 058
6714	Lindquist	Henrik	Djursholm	MGA -60, PCK 357
6715	Nylander	Bo	Kalix	MG ZT -05, XLG 942
6716	Aman	Lars	Sollentuna	MG TF -02, SJO 325
6717	Engström	Bengt	Kumla	MG TD -52, EPP 007
6718	Persson	Peter	Åhus	MG Midget 1500 -80, EJU 256
6719	Djurklou	Ulf	Järfälla	MGF -97, RNH 967
6720	Killander	Joakim	Österskär	MG Midget -64, CSS 441
6721	Eriksson	Hans-Richard	Bankeryd	MG ZT 190 -03, TZH 502, MG ZS 180 -05, WKN 773
6722	Nordell	Sebastian	Malmö	MGB Tourer -65, DSR 969
6723	Harder	Cornelia	Malmö	MGB Tourer 65, DSR 969
6724	Söderberg	Björn	Unnaryd	MG TF -04, TSN 631
6725	Appelberg	Mattias	Lund	MGB Tourer -73, PCB 495
6726	Björkman	Sören	Staffanstorp	MG TF Stepspeed -04, DLC 711
6727	Sevander	Filip	Saltsjö-Boo	MG Magnette -55,

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2020

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

Omslag: 5 x TF

Foto: Tommy Lyngborn



341

131



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

Tryck:



exaktcreative

EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Hej MG-vänner!

Så här års brukar vi kunna konstatera att klubbens alla centres är fullt upptagna med alla sina aktiviteter. I år är det ju tyvärr inte så då den alltjämt härskande pandemin hindrar oss från att träffas på de planerade evenemangen.

Det är så klart tråkigt men tyvärr inte mycket att göra åt, nästan allt annat i samhället är ju inställt och vi får acceptera att det bara är så det förhåller sig.

Vi hoppas förstås att situationen ska förbättras under sensommaren och hösten, och att vi då ska kunna genomföra några av de planerade aktiviteterna!

Det här ofrivilliga inställandet av aktiviteterna har i alla fall för många inneburit mer tid för att ta om sin bil och reparera eller förbättra sådant som man kanske skjutit på en tid. Skicka gärna in till Bulletinen och berätta vad du har gjort för att förbättra din bil! (Själv har jag till exempel både hunnit med att både byta ett sprucket topplock och båda styrväxeldamaskerna på min MGB)!

Under våren genomförde vi en rekryteringskampanj då vi från Transportstyrelsen köpte uppgifter om alla i det svenska bilregistret registrerade ägare till en MG. Efter att ha sorterat bort alla som redan var medlemmar skickade vi ut en folder med inbjudan att bli medlem till de som inte var medlemmar. Detta togs väl emot, och vi kan konstatera att klubben vid halvårsskiftet hade 2230 medlemmar (vid årsskiftet var medlemsantalet 2181). Kampanjen har i skrivande stund resulterat i hela 87 nya medlemmar. (Ett antal medlemskap har dock upphört sedan årsskiftet varför nettoökningen är 49 nya medlemmar).

Det är glädjande att kunna konstatera att vi håller ställningarna som en av landets största medlemsklubbar!

2020 är ett jubileumsår! Vår engelska moderklubb bildades nämligen den 12 oktober 1930 och fyller därför 90 år!

Det hela började med en annons i "Light Car Magazine" som föreslog ett bildande av en klubb för MG-ägare. Ett första möte hölls på Roebuck Hotel i Stevenage i England (det hotellet finns fortfarande kvar). Mötet blev en succé då över 30 bilar och deras förare och passagerare deltog, och en klubb bildades snabbt!

Vår engelska moderklubb uppmanar nu MG-klubbarna i alla länder att fira detta söndagen den 11 oktober.

Årstiden är ju lite "off-season", men med lite tur kommer vådrets makter att tillåta en tur med våra bilar. Det står varje centre fritt att planera hur man vill uppmärksamma detta jubileum! Kontakta gärna din centrerepresentant om du har något förslag!

I början av november har vi planerat för ett tvådagars funktionärsmöte då

styrelsen kommer att sammanträda med alla centrerepresentanter och övriga funktionärer. Vid detta årligen återkommande möte utvärderar vi klubbens verksamhet och diskuterar som kan eller bör förändras. Då dina synpunkter är viktiga är detta ett utmärkt tillfälle för dig som medlem att framföra synpunkter och förslag till förändring – kontakta din centrerepresentant inför mötet så att denne kan ta med sig dina synpunkter!

Vi söker för närvarande nya funktionärer som är intresserade av att hjälpa till med klubbarbetet, nämligen centrerepresentanter för North Centre, Dalecarlia Centre och Middle South Centre samt en web-redaktör till hemsidan. Tveka inte att ta kontakt med styrelsen om du är intresserad (eller känner någon som skulle kunna vara intresserad) av någon av dessa roller!

Njut av sensommaren i MG:n – det finns mycket att se och upptäcka "på egen hand"!

/Christer Farneman





Engelskt klassikermöte mellan MG och en schweizisk Hawker Hunter på Kjula flygplats 1998.

På pingstafonen 1997 hämtades den lilla vita bilen i sörmländska Sparreholm och i hållande regn kördes den av mig och sonen Claes hem till Motala med nervös assistans av hustru Marianne och dotter Cecilia tätt följda i vardagsbilen. Marianne och jag hade då levt i totalt MG-celibat i tjugotalet år efter försäljningen av vår tartanröda MGB, vilken vi under många år använde både sommar och vinter.

Bakgrunden till det nya inköpet var en artikel i MG Bulletinen, där småbarnsmamman Ann Svensson detaljrikt och entusiastiskt beskrev sin MGB GT som en utmärkt familjebil, förutsatt att man

har ett barn. När telning nummer två aviserade sin ankomst tvingades hon dock slänga in den åttkantiga handduken och annonserade ut den nu alltför opraktiska bilen till försäljning, något som vi uppmärksammade. Bilen var då kostsamt åtgärdad både till det yttre och det inre av Tomas Finne i Sparreholm. Dock såg motorrummet fortfarande ut som ett brunrostigt rättbo, men motorn var i god kondition och kämpade vidare under många år.

Väl hemkommen blev den nya familjemedlemmen nogsamt tvättad, skinnad, inkörd i garaget och beundrades därefter länge ... länge.

Den första tiden präglades av rost-

skyddsbehandling med linoljesprutning, sonens studentservice och många, långa turer längs traktens alla smala, vackra landsvägar. Det var en trivsamt känsla av engelsk club man erfor, då man satte sig tillrätta i kupén, sträckte ut benen i dess fulla längd och insöp doften av nyligen infettade skinnsäten lätt blandad med en nypa olja, en svag touche av bensin och en arom av dansk piprök, för evigt impregnerad i väggar och tak. En atmosfär man fortfarande vagt kan förnimma. Piprökandet har tyvärr sedan många år avslutats.

Detta år gick SMGM av stapeln på Särö. Vi hade långtgående planer på att sända in vår anmälan men avstod, då vi antog att evenemanget främst var avsett för medlemmar med höga positioner i klubben, föga anande att jag några år senare skulle vara dess ordförande. Däremot vågade vi delta i den traditionella Torp-Ö-Tur som under många år arrangerats i dåvarande South Vettern Centre av familjerna Torphammar och Hellqvist i Tranås. Det hela var utomordentligt trevligt och välarrangerat. Vi hade aldrig tidigare sett så många MG samtidigt. Hela fem ekipage hade mött upp. Tack vare den här utflykten tändes just då och just där, på parkeringen vid kommunhuset i Tranås, ett begynnande intresse för klubbens verksamhet.

Följden av deltagandet i Torp-Ö-Tur blev att ett arbete vidtog för att rekonstruera South East Centre som legat i träda under många år. I detta deltog en entusiastisk grupp bestående av Ulf Laurent, Sven Ordell, Lars Larsson, Anders Larsson Wolving, Bengt Sandén och under-



GT:n försvarar sin plats i garaget.

tecknad, samtliga från Motala. Någon tid därefter engagerades också Ulf Andersson, Nyköping och Erik Nordström från Kolmården för att få en sammanhållning i centret.

Arbetet resulterade i årliga avgasreningskontroller, där Motala Tidning under flera år gjorde reportage, Kul Turer, Dam Turer, Slotts Turer och ytterligare Turer i olika skepnader, vilka fortfarande lever kvar. Bland mycket annat har också fyra SMGM arrangerats. För mig stod, under alla dessa år, den lilla vita bilen hela tiden i händelsernas centrum.

Låt oss så, efter denna centrehistoriska utveckling, återvända till den ursprungliga berättelsen:

Året efter Torp-Ö-Turen tog vi faktiskt mod till oss och deltog i SMGM i Lundsbrunn. I Tivedens urskogar mötte vi upp Jan Levenstams stockholmskortege och Marianne tittade undrande på alla MGB som fanns med och frågade varför vi inte istället köpt den öppna modellen. Det vill säga en sådan som vi tidigare haft. Jag kunde/ville inte ge något svar på frågan, men innerst inne visste jag att en MGB som förstaköp sannolikt skulle omöjliggöra en MGB GT som andraköp. Allt måste göras i rätt ordning. Om denna tanke yppades intet. Året därpå inköptes en mörkgrön MGB.

Efter detta degraderades den vita av familjen till en andraplats, så dock inte av mig. Den användes under vår, sommar och höst och gav bred guldkant åt mina långa jobbresor i Syd- och Västsverige, förmodligen tvärt emot försäkringsbolagets intentioner och kom likaså till nytta för resorna till mitt pensionärsarbete på Flygvapenmuseum i Malmslätt. Ty äldre bilar och äldre flygmaskiner hör på något sätt samman. Höjdpunkter var resorna till styrelsemötena i Stockholm, då jag var ständig nattgäst på Grand Hotel Ericsson, det vill säga hos Christina och Anders Ericsson.

Under en hemresa från Nyköping, där vi deltagit i Gästabudsrallyt, tog färden slut i Norrköping. Kopplingen upphörde plötsligt att fungera. Efter flera timmars väntan i sommarhettan anlände äntligen assistans, och vi gjorde därefter en neslig entré på hemorten. Dagen därpå bogserades bilen till den lokala gymnasieskolans fordonstekniska program. Den kärva diagnosen löd att uttrampningslagret hade givit upp. Efter demontering uppvisades ett nedslitet, lövtunt lager som spruckit på fyra ställen. De båda eleverna som var engagerade i reparationen tyckte att motorrum och motor behövde en rejäl uppsnygning. Detta kunde göras inom ramen för det specialarbete som är obligatoriskt inför en stu-

dentexamen. Under vårterminen demonterades allt som finns under en motorhuv, blästrades, målades och återmonterades. Bilen var nu äntligen komplett åtgärdad och användes av mig som tidigare.

Efter några år inhandlades tillsammans med sonen en mörkt, mörkblå MGF, innebärande att den vita fick omplaceras och stå i garagets fond längs dess bortre vägg och blev därmed förvandlad till en

utomordentligt dekorativ garageprydnad. Den putsas regelbundet, batteriet laddas regelbundet, lufttrycket i däckerna kontrolleras regelbundet och jag provsitter den regelbundet under långa, lugna stunder. Minnena är många och ibland bitterljuva. Tanken är att den någon gång åter kommer att få besöka de östgötska landsvägarna. Förhoppningsvis ...



Välvald devis för en sportig familjebil.



Tweedkavaj och pipa ingick i standardutrustningen.



Marie Bergman, sångerska i Familj Four, provsitter min GT.

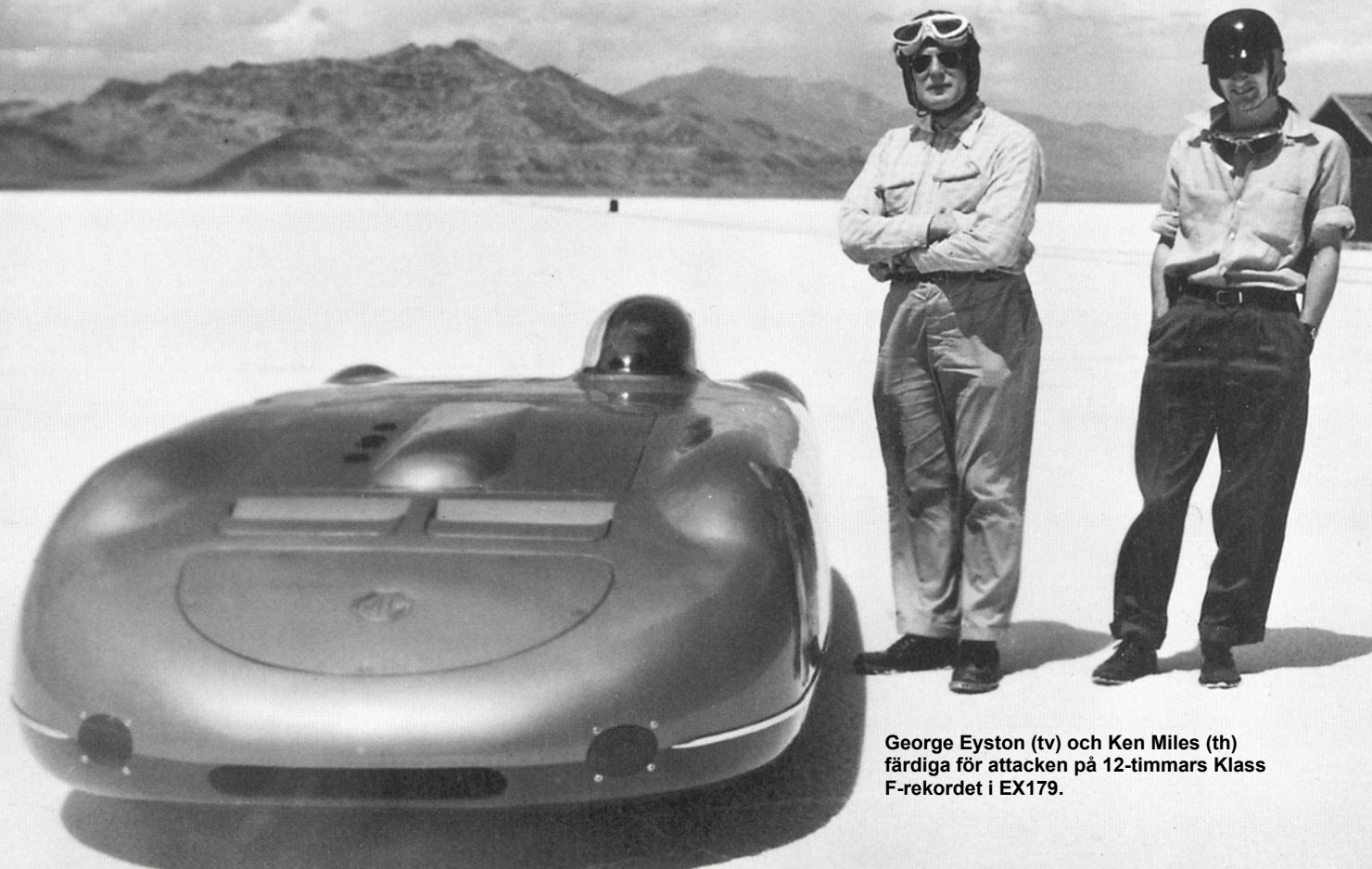
Hur MG hjälpte Ford

Text: Adam Sloman

Översättning: Lennart Nordstöm

Bilder från Safety Fast

Le Mans '66 är en av förra årets största filmer. Den berättar den otroliga historien om hur Ford bröt Ferraris dominans i 24-timmarsloppen. Men vilken roll spelar MG i den historien?



George Eyston (tv) och Ken Miles (th) färdiga för attacken på 12-timmars Klass F-rekordet i EX179.

Den bärande storyn i filmen *Le Mans '66* (eller *Ford vs Ferrari* som den heter i USA) är historien om två vänner – den ene en världskändis, Carroll Shelby, den andre en hjälte bara för mer välinformerade motorsportfans.

Shelby var en i alla avseenden helamerikansk hjälte, en före detta testpilot under andra världskriget som började med motorsport efter krigsslutet och som debuterade i maj 1952 vid ratten på en MG TC. I den debuten vann Shelby dagens första heat, fick starta i ett andra, och innan dagen var slut tävlade han mot större och snabbare bilar (bland annat Jaguarer) och slog dem också. Han skulle snart börja tävla med mer exotiska bilar, men det var MG som fick Shelby att vilja lyckas på bana. "Jag hade fortfarande mycket att lära, men köra fort det kunde jag. MG:n förändrade mitt liv, för från det ögonblicket visste jag att jag ville ägna mig åt motortävlingar och sportbilar."



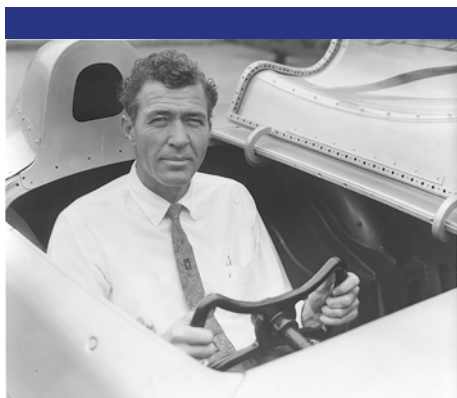
Le Mans '66 – The film

Välspelade och välfilmade *Le Mans '66* är ett måste för var och en som är intresserad av motorsport och klassiska bilar. Vardera scen är fylld av de mest imponerande bilar man kan se på film, med en del kommentarer om vårt eget märke. Matt Damon är lysande som Carroll Shelby och man kan inte annat än heja på Chris Bales som spelar Ken Miles. Det här är en film som man ska se på den stora duken.

I *Le Mans 1959* vann Shelby med en Aston Martin, men snart därefter blev han tvungen att dra sig tillbaka från motorsporten. Ett hjärtfel gjorde det för farligt att fortsätta att tävla, men när karriären på bana var slut startade ett nytt kapitel för Shelby, nu som konstruktör.

Ken Miles historia kunde inte vara mer olik Shelbys. Han föddes i trakten av Birmingham och i unga år tävlade han på motorcykel. Han började som lärling vid Wolseley Motors vid femton års ålder. Liksom Shelby stred han i andra världskriget i det som kallas *Territorial*

ord att slå Ferrari



Carroll Shelby sittande i den övergivna projektbilen EX219 på MG-fabriken i Abingdon.

Shelby the record breaker

Varenda MG-entusiast känner till historien om Stirling Moss och EX181, men vad som inte är så känt är att vi kunde fått se Carroll Shelby sätta rekorden om saker hade utvecklats annorlunda. År 1959 besökte Shelby Abingdon för att testa ett Spridget-baserat rekordekipage. Trots alla inblandades ansträngningar lades projektet på hyllan, och det slutade med att EX179 återvände till Utah under 1959.



Carroll Shelby i sittbrunnen på EX181 med Alec Hounslow som åskådare.

Army, blev befälhavare på en stridsvagn och ingick i en enhet som slogs på stränderna i Normandie på D-dagen.

Efter kriget visade Miles stor talang för bilracing och tävlade med Alvis, Bugatti och Alfa Romeo. I början av femtiotalet flyttade han och hans hustru till Kalifornien, där han arbetade som servicechef för MG och började tävla för *Sports Car Club of America*.

Miles byggde sin egen tävlingsbil, baserad på en MG TD. Den vann sitt första lopp och drog intresset till sig längs hela USAs västkust. Bilen var enkelt



Ken Miles mest framgångsrika MG Special, The Flying Shingle, som han vann många sportbilslopp i Kalifornien med, till skam för mer exotiska och (som man trodde) snabbare fordon.



MG-bilar lämnar Abingdon körda av mekaniker, siktet inställt på 1955 års Le Mans där Miles m fl skulle tävla med EX186.

byggd, men dess enkelhet accentuerade Miles talang som förare. Han var inte nöjd, utan fortsatte att utveckla en ny bil, en mer avancerad, MG-baserad specialare som kallades *The Flying Shingle* på grund av sin sluttande kaross och låga markfrigång. Bilen var snabbare, mindre och lättare än den första specialaren, och hans framgångar i USA ledde till att Miles blev en del av teamet som MG ställde upp med i 1955 års Le Mans, där han tävlade i EX182. Miles och teamkompisen John Lockett tog MG:n till tolfte plats, den högst placerade MG:n.

Tyvänn skulle 1955 års Le Mans inte gå till historien för MG:s återkomst till Le Mans efter tjugo års frånvaro, utan för den värsta katastrofen i motorsportens historia när 83 åskådare och den franske föraren Pierre Levegh omkom efter en dramatisk kollision på banan.

Händelserna detta år ledde till att MG upplöste sitt fabrikssteam och drog sig tillbaka från racing. Miles återvände till USA. Efter meningsskiljaktigheter med MG:s General Manager och chef, John Thornley, slutade han på MG. Året efter tog Miles EX179 till Bonneville Salt

Flats och satte 16 internationella rekord i Klass 'E', 1500cc. 170.15mph på sträckan 10 miles och 141.71mph över 12 timmar.

Hans allra sista race i en MG var med *The Flying Shingle* 1956. När bilar som Porsche började ge sig till känna inom motorsporten, anpassade sig Miles och tävlade i en Porsche-driven Cooper Special och mot en annan ikon i MG-historien – Phil Hill.

När femtiotalet gick mot sitt slut fokuserade MG-fabriken på sina rekordsättande bilar, vilket Miles tyckte var av tveksamt värde och uttryckte denna åsikt i magasinet *Competition Press*. Han ansåg att MG fortfarande hade potential att lyckas internationellt, men att märket hölls tillbaka av ledningen för British Motor Corporation. "Resultaten av hastighets- och uthållighetstävlingar är lätta att förutse" sade han och tillade:

"Resultaten är redan givna innan bilarna ens lämnat fabriken". Thornley replikerade vänligt i Safety Fast!, men påpekade att investeringarna som behövdes för ett decennium av rekordjakt inte skulle räcka till för att driva ett banracingstall ens en enda säsong. Det var tydligt att Miles hade en passion för MG-märket och en önskan att utmana de bästa, men i slutändan fanns varken pengar eller politisk vilja inom BMC att satsa på den globala motorsportsarenan och Miles gick därför vidare.

Tidigt sextiotalet blev Miles förste testförare för Shelby-stallet och fick en nyckelroll i utvecklingen av AC Cobra. Han hjälpte också till att utveckla Sunbeam Tiger innan han – tillsammans med Shelby – slutförde utvecklingen av Ford GT40. I den bilen kom han att vinna Daytona 24-timmars, Sebring

12-timmars och – om det inte varit för Fords företagspolicy –1966 års Le Mans 24-timmars.

Ett år senare, 1967, inträffade den tragiska händelsen då Miles bil, Fords nästa GT-racer, välte, kraschade och började brinna. Miles var 47 år när han omkom.

Miles blev år 2001 invald i Motorsport Hall of Fame och anses vara en av urfäderna till banracing i USA. Hans bidrag till motorsporten får inte glömmas bort, och han förtjänar att minnas och uppmärksammas mer än hittills. Förhoppningsvis kan hans och Shelbys historia, som berättas så väl i filmen *Le Mans '66*, ändra på detta. Men hans prestationer före sextiotalet bör också uppmärksammas, liksom allt han åstadkom bakom ratten på en MG.





Ken Miles (tv) med EX179 på saltöknen i Bonneville.



Miles vinner i The Flying Shingle, 1955 års Palm Springs Road Race.





DAGS FÖR FRIVILLIG BESIKTNING?

För snart två år sedan ändrades reglerna för kontrollbesiktning och en rullande 50-årsgräns för besiktningsfrihet infördes. Men om man ändå vill ha koll – då finns frivilliga tester. Och flera besiktningsföretag har tester riktade exklusivt mot veteranbilar.

TEXT FREDRIK NYBLAD FOTO STAFFAN ERLANDSSON



BESIKTNINGSFRIHET – DET HÅR GÄLLER

Bilar som är 50 år eller äldre och motorcyklar som är 40 år eller äldre är befriade från kravet på kontrollbesiktning. Men det innebär inte att en bil av årsmodell 1970 som stått avställd i 30 år slipper besiktning. När ett fordon blir tillräckligt gammalt för att bli besiktningbefriad måste den ha godkänts i en kontrollbesiktning de senaste två åren. Det är årsmodellen som räknas, inte registreringsår.

Frivilliga besiktningar	Besikta	Carspect	Dekra
Hemsida/telefonnummer	www.besikta.se 0774-400 800	www.carspect.se 0771-44 22 33	www.dekra-bilbesiktning.se 0771-441 441
Har ni ett särskilt veteranfordonstest eller annan frivillig besiktning?	Ja, Veteranbilstest liten, mellan och stor. <i>Veteranbilstest</i>	Inget särskilt veteranfordonstest däremot ett begagnattest.	Inget särskilt veteranfordonstest men en trafiksäkerhetskontroll.
Vad testas då?	I veteranbilstest liten testat broms, framvagn och ljus. Mellan motsvarar testerna i en kontrollbesiktning och i stor kontrolleras dessutom mönsterdjup, oljenivå, bromsvätska och glykol.	Samtliga punkter som ingår i en obligatorisk kontrollbesiktning. Dessutom kontrolleras bland annat däckens mönsterdjup och kylvätskans fryspunkt.	Samma kontrollpunkter och mätningar som vid en kontrollbesiktning.
Pris?	Veteranbilstest: Liten 399 kr, Mellan 549 kr, Stor 699 kr.	Från 595 kr.	Från 429 kr.
Vad får man med sig från testet?	Protokoll och en särskild dekal. 	Protokoll.	Protokoll.

Det var den 20 maj 2018 som besiktningensreglerna ändrades på flera punkter. Då infördes en rullande besiktning frihet som gäller när bilar blivit 50 år gamla och motorcyklar 40 år. Tidigare hade enbart fordon från 1950 och tidigare varit besiktning befriade.

Det här sparar förstås både tid och pengar för veteranbilägare som slipper åka till besiktningen. Men besiktning friheten innebär ju inte att ansvaret för att bilen är trafiksäker försvinner. Och fordonet kan fortfarande stoppas av polis och utsättas för en flygande inspektion.

När besiktningensreglerna ändrades 2018 var Svensk Bilprovning snabba på bollen och marknadsförde ett frivilligt test som man kallade Veteranbilskontroll.

– Vi provade det 2018 men intresset var blygsamt, säger Cecilia Blom-Hesselgren, kommunikationschef på Svensk Bilprovning. Vi upptäckte istället att många ville ha en delkontroll. Även en tioårig bil kan ju ha det behovet.

Inte heller hos Opus Bilprovning eller Ystad Bilbesiktning har man sett något större intresse för frivilliga besiktningar av veteranbilar. Men kanske har det framtiden för sig i takt med att fler fordon blir besiktning befriade. Och när det inte gått två utan tio år sedan den senaste besiktningen blir möjligen behovet större. För även om man kan känna om exempelvis bromsarna drar snett så är det kanske ännu bättre att testa dem på riktigt. Och ska bilen säljas kan ett besiktning protokoll vara bra att ha.

Alla besiktning företag utför frivilliga besiktningar men det finns en viktig skillnad jämfört med en kontrollbesiktning.

– Vi rapporterar inte resultatet vidare, säger Tord Fornander, vice vd på Opus Bilprovning. Ågaren får en protokollskopia och det är ingen allmän handling.



Besikta och Opus Bilprovning är de två företag som har frivilliga besiktningar särskilt inriktade på veteranbilar.

Det finns två besiktning företag som har särskilda tester för klassiska bilar. Hos Besikta har man ett Veteranbilstest i tre storlekssteg. I det mest omfattande testet kontrolleras saker som inte ingår i en vanlig bilbesiktning, som mönsterdjup och glykolhalt.

– Många kunder är oerhört måna om att vårda sina veteranfordon och det finns definitivt ett intresse att få dem testade och se till att de fungerar på ett säkert sätt, säger Anders Börjadal, marknadschef på Besikta.

Hos Besikta och Opus Bilprovning får man inte bara ett protokoll efter testet utan också en specialdesignad dekal. Opus Bilprovning tar 295 kronor för sitt Veteranfordonstest och det är billigast av de åtta besiktning företag som verkar i Sverige. Men för den som vill komma ännu billigare undan finns Svensk Bilprovning deltester, då får man ett område av bilen provat för 179 kronor. Vår jämförande enkät visar att det är stora skillnader i pris men också omfattning. ●



Fordonsprovarna i Kungälv/ Fordonsprovarna i Väst	Opus Bilprovning	Svensk Bilprovning	Ystad Bilbesiktning
www.fordonsprovarna-kungalv.se 031-3186280, 0303-844 74	www.bilprovning.se 0775-500 300	www.bilprovningen.se 0771-600 600	www.ystadbilbesiktning.se 0411-12600
Nej, men en trafiksäkerhetskontroll.	Ja, vi har ett veteranfordonstest för personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar. <i>Veteranbilstest</i>	Inget särskilt veteranfordonstest men sex olika delkontroller. Vi gör också bilkontroll och bildiagnos.	Vi gör trafiksäkerhetskontroller.
Samma punkter som vid en vanlig kontrollbesiktning.	Mätarställning, broms, ljusinställning, framvagn, bakvagn, miljökontroll och en enkel provkörning genomförs. <i>Billigast</i>	Vid delkontroll kontrolleras något av följande områden: vägning, bromsprov, fram- och bakvagn, avgasmätning, däck och strålkastare. Bilkontroll omfattar samma punkter som en kontrollbesiktning. Bildiagnos tar ungefär en timme och är en omfattande genomgång av bilen. <i>Mest omfattande</i>	Samma punkter som vid kontrollbesiktning.
450 kr.	295 kr.	Delkontroll 179 kr, Bilkontroll 499 kr, Bildiagnos 1 590 kr.	500 kr.
Protokoll.	Protokoll och en särskild dekal. 	Protokoll och en dekal vid bilkontroll och bildiagnos.	Protokoll.

För 47 år sedan bytte vi registreringsnummer

År 1973 fick vi nya registrerings-skyltar till våra bilar. Det gamla systemet med länsbokstäver startade 1916. Bokstaven på registreringsnumret visade var bilen hörde hemma.

Stockholms stad ingick inte i Stockholms Län utan lydde under Överståthållarämbetet och fick bokstaven A. För Stockholms län gällde bokstaven B. Om ett län hade fler än 99 999 inregistrerade fordon utökades länsbokstaven med ett efterföljande A och i förekommande fall med ett B. Numret 1 i varje län var reserverat för landshövdingens fordon, med undantag för Stockholms stad där A1 var kungens fordon. Systemet byggde på att varje län höll ett register över samtliga fordon i länet. Fram till 1950-talet var registreringsskylten vanligen gjuten i aluminium med lösa bokstäver och siffror, (även de gjutna i aluminium) vilka nitades fast på själva skylten. De gjutna skyltarna ersattes senare med pressade aluminium-skyltar. Bokstäver och siffror tillverkades i hårdplast. Man kunde även använda självhäftande bokstäver och siffror.

I och med införandet av ett centralt bilregister avskaffades systemet med länsvisa registreringsskyltar 1 maj 1973. Då började man använda det system som gäller än idag, kombinationen med tre bokstäver och tre siffror. Övergången till det nya systemet började i Uppsala län 1972, och 1 maj 1973 blev de gamla skyltarna olagliga.

Vid införandet av de nya registrerings-skyltarna 1973 började man från AAA 001 och fortsatte i nummerordning. Övergången till det nya systemet fungerade så att alla registrerade fordonsägare fick ett brev där de skulle anmäla samtliga fordon som ägdes och var i trafik. Undantaget från den nya numreringen var att man fick behålla sin gamla slutsiffra för att bilbesiktningssperioden skulle behållas. Efter att alla län var överförda till det nya systemet fortsatte man att tilldela registreringsnummer löpande. Registreringsnummer från fordon som avregistrerats delas efter viss tid i karantän ut till nya fordon för att undvika att alla möjliga kombinationer tar slut i förtid.

Det nuvarande systemet för registreringsnummer, med tre bokstäver och tre siffror, beräknades ta slut någon gång under 2019. Därför behövde antalet kombinationer utökas. Den 16 januari 2019 lanserades registreringsskylt med nytt format, där den sista siffran även kan vara en bokstav. Genom att göra det

möjligt för sista tecknet att vara antingen en siffra eller en bokstav utökas antalet möjliga registreringsnummer med 26 miljoner, från 12 miljoner till 38 miljoner.

De nya registreringsnumren kommer att fasas in successivt, men det gamla formatet finns också kvar. Det innebär att inga registreringsskyltar behöver bytas ut. Registreringsnummer med tre bokstäver och tre siffror kommer ävenfortsättningsvis att återvinnas när de blir lediga. Inledningsvis prioriteras det nya formatet i samband med tilldelning av nya registreringsnummer för att det ska bli synligt i trafik.



Så här ser de två varianterna på registreringsnummer ut jämfört med tidigare variant.

Skyltarnas material genom åren:

- 1973 - 1983: Skyltarna tillverkades i aluminium med registreringsnumret och yttre kant utstansat till relief.
- 1984 - 1993: Skyltarna gjordes i plast med registrerings numret och kanten stansat till en relief. På de tidiga skyltarna av denna typ, släppte det reflekterade underlaget och den svarta plasten kom fram.
- 1994 - 2001: En ny plastskylt tillverkades som var helt plan. Typografin ändrades också till ett fetare typsnitt.
- 2002 - Aluminiumskylt med registreringsnumret i relief liksom kanten runt skylten. Skylten kan erhållas som s.k. EU-skylt med vår landsbokstav.
- 2019 - Registreringsskylt med nytt format infördes, där den sista siffran även kan vara en bokstav infördes.

Registreringsskyltarnas länsbokstäver fram till 1973.

A, AA, AB	Stockholms stad
B, BA, BB	Stockholms län
C	Uppsala län
D	Södermanlands län
E, EA	Östergötlands län
F, FA	Jönköpings län
G	Kronobergs län
H	Kalmar län
I	Gotlands län
K	Blekinge län
L, LA	Kristianstads län (idag del av Skåne län)
M, MA, MB	Malmöhus län (idag del av Skåne län)
N	Hallands län
O, OA, OB	Göteborgs och Bohus län (idag del av Västra Götalands län)
P, PA	Älvsborgs län (idag del av Västra Götalands län)
R	Skaraborgs län (idag del av Västra Götalands län)
S, SA	Värmlands län
T, TA	Örebro län
U	Västmanlands län
W, WA	Kopparbergs län (kallas idag Dalarnas län)
X, XA	Gävleborgs län
Y	Västernorrlands län
Z, ZA	Jämtlands län
AC	Västerbottens län
BD	Norrbottens län

Originaltext: Tom Lubrán

Tillägg: Bo Adolfsson

Precis som tidigare är det inte alla bokstäver som kommer att användas som sista tecken. I de nya registreringsnumren används inte bokstaven O som sista tecken, eftersom det är lätt att missta bokstaven O för siffran 0. Sedan tidigare används inte heller bokstäverna I, Q, V, Å, Ä och Ö.

Bra att veta är, att om man inte betalar sin registerhållningsavgift, åker registreringsnumret in i karantäntunnan och är borta från bilen för alltid.

Gabriel Öhman

början av 1960-talet råkade Gabriel och jag – ovetande om varandra – köpa var sin bättre begagnad M.G. TC 1947. Vi upptäckte naturligtvis snabbt att en hel del behövde åtgärdas – om jag inte minns fel hade min TC på 15 år haft ungefär lika många ägare, varav två timerhuggare och en flottningsarbetare.

Gabriel var på den tiden Art Director på NK:s reklamavdelning, där min fru Gun också jobbade och hon sammanförde oss vilket blev början till en nära 60-årig vänskap med Gabriel och hans Kerstin.

Snart insåg vi att en total genomgång av bilarna var ett måste. Gemensamt hyrde vi norra Europas kallaste och dragigaste garage i ett ruckligt träskjul mellan Nytorget och Renstiernas gata där vi sedan tillbringade det mesta av vår lediga tid. Våra fruar hade en hel del synpunkter, men vi målade upp visioner om långa underbara utflykter i härligt solsen så fort bilarna bara blev klara.

Och klara blev de i mitten av 60-talet, och utflykter med damerna blev det också. Vi körde dessutom bilarna dagligdags och brukade till turisternas glädje parkera sida vid sida vid Nationalmuseum eftersom vi under 70-talet arbetade på samma annonsbyrå på Blasieholmen.

För att göra en mycket lång historia kort hyrde vi sedan tillsammans med Carl-Eric Asp länge ett garage på Västmannagatan där ett antal M.G. renoverades. När Gabriels bilsamling blev för stor flyttade han till ett garage med vidhängande villa i Danderyd som snart blev en vallfartsort för M.G.-ägare.

Han startade sedan avancerade renoveringar av M.G.-bilar – flera M-type, J2, L1 och ytterligare en TC. Till vardags körde han (som Gun och jag) MGC och MGB. Dessutom hade han några år två Bugatti Brescia och en lång tid en Bentley 4½-litre från 20-talets slut.

Det mesta av råmaterialet till dessa ren-

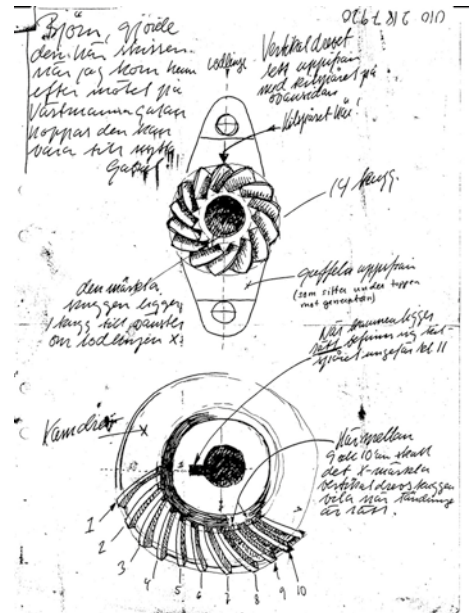


1936-2020

overingar hämtade vi i England under de årliga resorna med andra M.G.-vänner. Vi körde vår trogna gamla Volvo Duett (döpt till "Alö Fisk & Skrot" efter våra initialer) som vi köpt enbart för detta ändamål. Vi besökte leverantörer av delar, entusiaster, grävde på skrotar och gjorde vårt bästa för att uppfylla det som stod på en stulen reklamskylt på bilens bakfönster: "Keep Britain tidy". Tullarna i Felixstowe höll på att garva ihjäl sig åt vår gamla bil med flera ramar och axlar på taksäck, ett antal motorer och ett oöverskådligt antal oljiga och skitiga delar inuti, Tullarna i Göteborg öppnade bakdörrarna, suckade och sa: "Åk!".

Gabriel var den verkliga experten på 30-tals-M.G. i Sverige och var dessutom perfektionist. Han hade inte för inte tidigare byggt avancerade radiostyrda flygplan och ville att varje detalj skulle vara korrekt. Han ville veta hur bilarna ursprungligen varit byggda och skaffade sig mesta möjliga kunskap. Han var hjälpsam och ägnade

mycken tid åt att stötta andra renoverare. Dessutom var han generös med att dela med sig av sitt reservdelslager när han tyckte det var befogat.



Skiss på kamdrivning som Gabriel gjorde åt mig en gång.

Gabriel var en mycket skicklig AD och arbetade på flera välkända reklambyråer. Men framför allt var han en god och pålitlig vän, en påhittig lekkamrat och en kompis som gillade god mat, goda drycker och vackra bilar.

Den sista tiden fördunklades av en rad besvärliga och smärtsamma åkommor som gjorde att han inte kunde vara så mycket i garaget – inte heller kunde vi hålla kontakten annat än genom praktiskt dagliga telefonsamtal.

Jag, och alla hans vänner, saknar honom så.
Björn-Eric Lindh
Past President, MGCC Sweden



Gabriel och jag i början av 60-talet i garaget på Renstiernas gata.



Gabriel och Kerstin i "Ella the L-type".

En udda MGA Twin Cam

Text & foto: Tommy Lyngborn



Tommy Bjurman heter ägaren av denna lite speciella MGA Twin Cam från 1959. Bilen har tidigare ägts under många år av Horst Brüning, tidigare ordförande i MHRF och FIVA. Horst drabbades tyvärr av ohälsa för några år sedan och gick bort i juni i år. – Jag köpte bilen av Horst för ett par år sedan och då var den ett bra objekt som jag färdigställt enligt mitt eget tycke och smak. Jag ville ha en racig look på den och valde att titta lite på hur MG-fabriken designade sina bilar inför Le Mans 24h på 60-talet berättar Tommy.

– Det var lite problem med att få till motorn som en "expert" hade varit på och renoverat. Kamtiderna har jag justerat och lyftarna var helt fel så jag fick inte tillräckligt med ventilspel. Efter att jag handlat nya från USA fick jag det att fungera som det skall.

Nu går bilen perfekt och förra året fick Horst återse sin Twin Cam på Gärdesloppet.

Hur motorn hamnade i Tommys bil kan du läsa i Lennart Nordströms artikel på sidan 23 i denna tidning.

Fälgarna har breddats med 20 mm. Bilen ger ett verkligt snyggt och välbyggt intryck.

Tommy har under hela sitt liv byggt häftiga bilar, tidigare mest amerikanare men under de senaste åren har intresset vänt över till de brittiska märkena. Innan denna Twin Cam hann han med en MGB och en MGA Coupé. I hans garage, i villan i Huddinge, finns också två stycken Nash Metropolitan, en coupé och en cabriolet. Dessutom har han just fått hem en tredje från lackeraren. Som grädde på moset finns där också en mycket fin VW cabriolet om andan skulle falla på.



MGB GT

– 55 år som transportör



MGB GT uppnår i år den aktningsvärda åldern av 55 år. Inte så mycket kan tyckas i MG-sammanhang men den förtjänar ändå att uppmärksammas här. Mycket har skrivits om denna modell så för att inte behöva uppfinna hjulet ytterligare en gång så återvinner vi en artikel från Bulletin nummer 1/2017.

På Earls Court Motor Show 1965 presenterade MG-fabriken en efterlängtat ny variant på MGB, nämligen MGB GT. Intresset hos MG-entusiasterna för något mer komfortabelt var uppenbart, då det såldes mycket hardtops till både MGA och till de tidiga MGB-bilarna. En bil med hardtop ger ju lite mer skydd och värme än att åka öppet, men den tillför inte något extra lastutrymme, vilket också var efterfrågat.

Det började faktiskt redan i januari 1964, då den belgiske karossbyggaren Jacques Coune presenterade Berlinett MGB

1800. Många trodde att den var en prototyp till en kommande GT-modell från MG-fabriken. Det var den inte. Den var byggd utan stöd därifrån, men säkert med ett visst samtycke. En Coune-coupé var ungefär 65 % dyrare än en MGB tourer, så när MGB GT presenterades 20 månader senare så var dess saga all. Totalt byggdes endast 58 stycken Coune-coupéer.

När den Pininfarina-ritade GT:n började säljas 1965 kostade den precis under £1 000 med standardutrustning. Ett värmepaket kostade cirka £14 extra, överdrive £60 och säkerhetsbälten £3 per styck.

I MGB GT fick de som väntat på mer komfort ett luftigt passagerarutrymme med möjlighet att ta med två (av mindre modell) passagerare. Dessutom ryms en del bagage (också av mindre modell) i utrymmet bakom passagerarna.

Vikten på GT:n är 113 kg högre än på tourern, så den är naturligtvis lite slöare än den. Men, på grund av sin bättre aerodynamik, snabbare med en topphastighet på över 100 mph. MGB GT var en av de första massproducerade bilmodellerna som ritades med CAD-teknik.

GT:n har många karosskomponenter

Text: Tommy Lyngborn

Foto: Anders Gustafson



gemensamt med tourern. En del är dock specifika för GT:n, som till exempel skärmarna, dörrarna och naturligtvis taket. Motorn var från början den nya femlagrade varianten, och den fick också den senare Salisbury tube-bakaxeln samt kraftigare fjädring.

GT-karossen försågs under en kort tid (dec 72 - sept. 76) med Rovers aluminium-V8:a på 3,5 liter. 1 856 stycken crome-bumpers och 735 rubber-bumpers tillverkades. Tyvärr tillverkades aldrig tourern med denna fina V8:a, men många konverteringar har gjorts i efterhand. I juni 1976 introducerades Rover SD1, vilken skulle komma att använda 3,5 liters V8:an. Fyra veckor senare lades produktionen av MGB V8 ner.

GT-modellen försågs även under ett par år med en treliters sexcylindrig motor i likhet med Austin-Healey. Den modellen kom att kallas MGC och är en annan historia. En presentation av den kommer i nästa nummer av Bulletinen.

MBG GT tillverkades under hela 15 år. På grund av brist på pengar, hårdare lagstiftning och större tro på Triumphs utvecklingspotential lades produktionen av MGB och MGB GT ner tillsammans med Midgeten 1980. Samtidigt med dem gick också fabriken i Abingdon i graven.

I slutet av produktionen tillverkades en serie på 1 000 stycken "Limited Edition"-bilar. Av dessa var 580 stycken GT, alla lackerade i Pewter Grey. Dessa tillsammans med de 420 bronsfärgade öppna MGB:erna tillverkades av en demoraliserad arbetsstyrka.

Totalt tillverkades 127 873 stycken GT-bilar, varav 2 591 var försedda med V8-motorer. Endast sju stycken vänsterstyrda V8:or tillverkades för den amerikanska marknaden. Får du korn på en sådan är det klart köpläge!



Mitt liv med MG

– ett evigt meckande

Text & foto: Lennart Nordström, medlem nr 38



Min TD hemma i garaget i Örebro.



Året är 1973, fortfarande är det Citroën B11 som gäller

Det började sista året på gymnasiet när det bara var musik som gällde. Jag hade visserligen en bil, en VW Cabriocoach som var lite häftig med sitt stora soltak, men i grunden var det bara ett transportmedel. Jag visste ingenting om bilar, kunde ingenting utom att tanka och köra. Jag kollade aldrig bromsvätskan under åren jag ägde bilen. Om någon på skämt frågat om jag fyllt på glykol hade jag förmodligen börjat leta efter kylarlocket.

Men så hände något. En elev som just flyttat hem från USA parkerade en dag en liten röd, öppen bil framför skolan. Den var det näst vackraste jag sett (jag hade ju nyss träffat henne som senare skulle bli min hustru) och jag blev alldeles tagen. Aldrig sett något liknande. Den här bilen var nog inte i särskilt bra skick, men mina ögon såg inte detta. Det var en MG TC

sade ägaren, och jag var förälskad, inte bara i henne som skulle bli min hustru utan också i bilen. En så'n bil ville jag ha!

Vi pratar mitten av sextioalet. Man såg aldrig bilar som denna i trafik. Det fanns inga bildtidningar – förutom Teknikens Värld och någon till. Internet låg trettio år framåt i tiden och bilbeståndet i Örebro uppvisade inga större variationer. Kort sagt, det var svårt att hitta information och inspiration för det nya intresset. Jag upptäckte i alla fall att alla gamla MG inte hette TC; det fanns PeBe och Jitvä och EssA och annat konstigt. Extrajobb som lastbilschaffis under studiefria perioder gav lön men inget utrymme för excesser, och studiemedlen gick åt till det allra nödvändigaste.

En granne hade ställt av sin Citroën B11 Sport av 1951 års modell och den bilen hade jag alltid gillat, nästan lika mycket

som TC:n. B11:an blev min för 600 kronor, och med utlägg på ytterligare någon tusenlapp blev det min hobbybil och under långa perioder också vår bruksbil. Den tog oss på många minnesvärda resor mellan Uppsala och Örebro, med somrardäck på hala vägar, utan värme och med minimalt med bensin i tanken. Den gjorde sitt jobb vid besök i södra Frankrike och blev en kär vän.

Jag fick efterhand lära mig att meka. Jag bytte växellåda och renoverade motorn med hjälp av manualen – på franska. Citroën-återförsäljaren Örebro Automobilaffär blev en viktig plats; jag fick ibland låna ett hörn av deras gård för mitt mekande. När det knep ordentligt fick jag låna verkmästare Reinhold Käck som visade hur man gjorde, och ibland fick jag låna en bil för att ta mig hem när mörkret började falla. Minnet av TC:n från skoltiden bleknade något men försvann aldrig helt, för Ingvar Malm på Automobilaffären hade en jättefin liten röd TD som jag beundrade.

Den bilen satte sina spår, och på Skoklosterlöpet 1975 parkerade sedan en MG PA bredvid min B11, och en trevlig kille vid namn Peter Kumlin pratade länge och varmt om sin bil. Där fick jag ny inspiration. Jag fick tips om MG-klubben, ringde Carl-Erik Asp och förhörde mig om TC-marknaden och fick veta att en bra TC kunde man nog få ge upp till tjugotusen för. Helt out of my range! När vårt andra barn skulle födas ansåg hon som nu blivit min hustru att det fick vara slut på lekandet, och jag bytte bort B11:an mot en modern bil och skulle bli normal.

Det gick väl sådär. Ett antal gamla motorcyklar – tre Indian, en H-D och några andra – fyllde tomrummet. En MGB GT av första årsmodellen var till salu för femtontusen, och jag blev ägare till en renoverad pjäs men med dålig inredning.



Peter Kumlins MG PA när jag såg den för första gången vid Skokloster 1975. Peters Carin kränger av sig jackan.



Astrid Lundberg packar Ingvar Malms TD. På väg mot Dalarna och MG-möte.



MGA i metallic-grönt.

Material till mattor inhandlades på Östersjökompaniet i Stockholm och husets symaskin fick bekänna färg. Jag fick visserligen köpa en ny symaskin som ersättning för den utslitna, men resultatet blev bra. GT:n byttes senare mot en MGA som var i stort behov av renovering. Grönmetallic lack och gula bromstrummor är inte original, inte heller rost i skärmkanterna.

En hemresa från en MG-träff i Dalarna med läckande bromscylindrar är episk. Vi undkom med blotta förskräckelsen, Janne Andersson och jag, och med livet och förståndet i behåll. Tillsammans med det lokala MG-gänget arrangerade vi Kilsbergsträffen 1983 och 1984 med många MG-åkare, en del ända från Skåne, och det var riktigt god fart på MG-livet i Örebrotrakten.

År 1984 började jag jobba utomlands, framförallt i södra och östra Afrika, och det blev inte tid att ägna sig åt MG-aktiviteter i någon större omfattning. MGA:n skrapades plåten och diverse delar inhandlades, inte mer. Den stirrade argt på mig när jag gick ut i garaget. Den såg dyster ut.

Tanzania var ett av mina jobbländer. Jag bodde där några år på åttiotalet och trodde väl aldrig att MG-bilar skulle förekomma där. Gamla engelska hojar, javisst, men inga MG. Men en granne, som sett en bild på en MG på mitt kontor, påstod att en sådan där stod på en bilverkstad i Dar-es-Salaam, och det kollade jag förstås upp utan att ha några förhoppningar. Men där stod den, TD:n som skulle bli min, i fruktansvärt dåligt och okomplett skick, i sällskap med ett par MGA. Ägaren, Omar från Sudan, var villig att sälja, och vi kom



Ingen MG men en MC - en Ariel 350 cc på Zanzibar.

överens om ett högst rimligt pris plus ett löfte att han skulle få överta min kaffebryggare när jag flyttade hem. Jag plockade ner bilen i smådelar, kastade mycket men sparade det väsentliga.

En helrenovering var självklart nödvändig. Jag hittade också en riktigt fin MGA som knappt hann bli min innan Omar lurade av mig den, och jag kan förmodligen ståta med kortast tid som ägare av en MGA: fyra timmar.

Jag har någon gång skrivit att Omar tror på två saker, Allah och Plastic Padding, men efterhand har jag förstått att det faktiskt är tre saker; man får lägga till "förlåtelse". När den amerikanska ambassaden i Dar-es-Salaam bombades blev alla utländska muslimer misstänkta, också Omar. Polisen bankade honom sönder och samman i jakten på ett erkännande, men han var förstås oskyldig. Omar förlät detta och man klarar sig ju bra utan tänder i överkäken också. Därav förlåtelse som en tredje trossats.

Arusha, vid foten av Kilimanjaro, är en centralort i norra delen av landet. Här fanns många bil- och reservdelsfirmor med delar kvar från femtio- och sextiotalet. Subzali Garage blev ett favoritställe där jag gjorde verkliga fynd till ytterst modesta priser. Har du sett sextiotalsfilmen Hatarim! Med John Wayne så har du sett Subzali Garage flimra förbi, men du vet inte om det.

Ett annat favoritställe var Mr Pillu's bilskrot i centrala Dar-es-Salaam, ett urblåst hyreshus med bildelar högt och lågt, nytt och gammalt i en salig blandning. Försiktigt klättrande på de uppbyggda bildelsbergen gjorde jag fantastiska fynd, som mätare till MG TF och Austin-Healey som jag kunde använda som byte till MG-delar hos Tom Davis på Moto-Build i



Ett riktigt eländigt vrak, min TD i fyndskick.



Min MG-kompis Omar.



Subzali Garage med alla godsakerna.

Hounslow. Faran för ett skrotras var reell, och jag kunde ha omkommit i rasmassorna. Mr. Pillu föreslog till slut ett partnerskap med min skrotfirma i Sverige, och det var nog då jag förstod att jag kanske var där lite för ofta.

Hursomhelst, vi flyttade så småningom hem till Sverige igen. Jag sålde MGA:n till Olle Johansson på Örebro Bildmontering. Olle hämtade bilen med firmans biltransportbil, och min granne drog förskräckt slutsatsen att den skulle skrotras (den lever fortfarande ett gott liv hos Olle). TD:n kom hem per båt i en container. Jag ansåg att den var att betrakta som flyttgods, den uppfyllde ju alla krav, också kravet att "bilen ska ha brukats i normal omfattning" – jag hade ju plockat ner den i sina beståndsdelar, vilket man får anse vara normalt bruk av en gammal MG. Till min förvåning höll Tullverkets kvinnliga inspektör med om detta. Jag och TD:n behandlades med all den respekt och klokhet man kan förvänta sig av ett svenskt ämbetsverk. Inga avgifter behövde erläggas.

Jag jobbade också mycket i Zimbabwe och bodde så småningom där under några år på nittioalet. Deras vagnpark var lite speciell. Det fanns få nyare bilar men många äldre engelska, en del märken som sällan förekom i Sverige och en hel del sportbilar. Rostiga bilar fanns nästan inte. Intresset för att sälja var tidvis stort, vita farmare använde fordonen som ett slags regulator. När skörden av tobak, frukt eller blommor var god köpte man, när skörden var dålig sålde man, och att sälja för export till expatriates med betalning i England eller Australien var ett sätt att fortsätta det goda livet i en stagnerande ekonomi. Klubbverksamheten var intensiv, MG-klubben var en del av Vintage Car Club of Zimbabwe med träff varje fredagskväll i eget klubbhus – med gin-tonic och brandy-and-coke istället för kaffe och bulle som i Sverige.

Under åren har fantastiskt många fina fordon exporterats och Zimbabwes vagnpark har urvattnats¹. Jag blev själv skuld till att en Norton Dominator och en BSA Golden Flash lämnade landet. Jag hittade en hel del delar till TD:n under åren där, t ex flera motorhuvar och skärmar. Ett par baskärmar tog jag hem som incheckat bagage och de sitter väl nu på en göteborgsk TD. En twin cam-motor till en MGA lyckades jag byta till mig från en man i Plumtree på gränsen till Sydafrika mot Volvo-delar, en videokamera och pengar för Horst Brünings räkning. Men varför tog jag inte hand om den TF som låg utspredd i delar i en trädgård och som kunde köpas för en väldigt liten slant? Idiotiskt! TD:n blev så småningom en riktigt fin bil. Karossen (trä och plåt) köpte jag färdig, liksom inredningen från Wm. Collingburn. Motorn och växellådan befanns vara

i skapligt skick men renoverades förstås. Jag har mängder med bilder från renoveringen som jag lagt på ett säkert ställe, om jag bara kunde komma på var.

För några år sedan ville jag ha en bil som man kan åka lite längre med och lite mer bekvämt (jo jag vet att det är lite blekt) så en MGC blev valet. Som alltid är det mer att göra än man tror med bilar man skaffar, så i vinter har jag renoverat motorn och fått nya dörrskinn monterade. Jag är pinsamt medveten om att jag använder mina MG alldeles för lite. I många år berodde det på utlandsboende, täta tjänsteresor till Asien, Afrika och Latinamerika och på dags- eller veckopendlande mellan hemmet i Örebro och arbetsplatser i Stockholm. Numera beror det mer på mekaniska och strukturella

problem på mig eller ibland på bilarna. Jag får skärpa till mig – there is room for improvement.

I ett läge då jag hade garden nere ringde Per de Faire och undrade om jag inte kunde bli centre-representant för ett nytt centre (Middle West), och jag kom i hastigheten inte på några bra skäl att tacka nej. Det är väl helt enkelt så att om man är med i en förening och får förtroendet att bli tillfrågad så bör man ställa upp – dock inte för evigt. Föreningsarbete ska vara ett stafettlopp, inte ett maratonlopp. Men visst är det fantastiskt att MG-folk man lärde känna för fyrtio - fyrtiofem år sedan fortfarande är såväl ens vänner som MG-folk, och till på köpet har jag nu fått en massa nya vänner för de kommande fyrtiofem åren. Typ.



På samma plats som B11-bilden, samma personer men modernare bil. Året är 1993.



På rally med Ian och Mary Hesketh och deras Riley. Lägg märke till de typiska Zimbabweattributen: kortbyxor och långstrumpor.



Min MGC - förmodligen den sista MG:n jag släpar hem.

¹ Databasen <https://www.classiccarsinrhodesia.co.za/> ger en bild av vad som lämnat landet.

En vår i smörjgropen

– del två av stipendiat Oscars redovisning



Jag kör morfars PA i ung ålder.

Från att ha varit totalt novis i ett garage har arbetet med Valter fortlöpt över förväntan. Två steg framåt, ett gäng bakåt, för att sen sakta röra sig framåt igen.

Efter inventering och planering med mentor Ruberg beställdes kompletterande bildelar från Sports and Vintage. Någon vecka senare dyker försändelsen upp och renoeringen kan ta ny fart. Kylsystemet rensas ut och söndervittrade delar byts, packningar skärs till och det gamla filtret

ersätts med ett nytt. Valter tappas på olja, oljesumpen rengörs grundligt och ny SAE 30-olja fylls på.

I all iver råkar jag dra åt en bult till en inspektionslucka i blocket alldeles för hårt och gängorna spårar ur. Med hjälp av ett enklare gängrenoveringskit lyckas jag reparera gängan, och tanken slår mig att jag kan använda samma teknik för den dåligt sittande bulten i den främre förgasarens flottörhus.



Igenslammat kylvattenintag.

Helt plötsligt är de flesta akuta punkter på min att göra-lista avprickade, och jag kan äntligen vrida igång. Valter lever! Efter några hundra nervösa meter avlagda i garaget tar jag mod till mig och vi rullar ut i vårsolen för testkörning på parkering.

En nervös besiktning

Med Hansi bokas tid in för MHRF-besiktning, och under mötet åtgärdas en glappande trippmätare samt avsaknaden av inkopplade bakljus. Bromsljuskontakten demonteras för rengöring och efter flertalet brända säkringar lyckas jag få samtliga tre bakljus att fungera.

Valter blir godkänd för MHRF-försäkringen, och eftersom han besiktigades i början av 90-talet, när han var över 50 år, behövdes inget besök hos Bilprovningen. Valter var nu klar för att åter överta vägar- na för första gången på över 15 år.

Nervöst kör jag stolt bilen hem till mentor Ruberg i avsikt att leverera några buteljer Old Speckled Hen. Med ett kritiskt öga men med glatt humör kan han inspektera sin adepts projekt. Hjälpligt rullar jag iväg mot solnedgången, och ljudet av motorvarvet på tvåans växel tar mig tillbaka till en vacker barndom.

Stopp!

Efter några kortare turer har flertalet åtgärds punkter identifierats. Förutom läckage här och där genererar dynamon ingen ström, vilket medför att jag efter varje tur måste avlägsna batteriet för laddning. Dessutom går förgasarna ojämnt och behöver kalibreras, vilket medfört att jag gång efter annan blivit stående på vägen utan framfart.

Ny kunskap förvärvades då jag råkade rucka på tändningsfördelaren och insåg att det krävs både finlir och tålmod för att få motorn att gå igen. Från att inte fungera överhuvudtaget till att spinna likt en jaguar skiljer det bara någon millimeter på fördelarens rotation. Plötsligt säger det bara klick och allt är i sin ordning. Lite som livet självt.

Turerna med Valter har än så länge varit korta, påfrestande, krävande, pinsamma men alldeles, alldeles underbara. Valter verkar locka fram barnet hos folk, och alla möter honom med ett stort leende. Den stolthet jag känner när vräkiga bilar saktar ner och ägaren imponerat gör en tumme upp är obetalbar, och glädjen jag möts av är värd varenda droppe blod, tårar, svett och olja.

Fortfarande är vägen lång, gissningsvis livet ut, tills Valter rullar tillförlitligt. Men det är väl resan som är målet?

/Oscar Efverlund



Igensatt kylsystem.



Spolning av kylsystem (och generator).



Goodie bag från England.



Nytt kylvattenintag monterat.



Reparation av trasig gänga i motorblocket.



Oljetråg efter rengöring.



Nya packningar tas fram.



Underhåll undertill.



Rubergs patentrösning: PMS-stickan.

Mentor Ruberg inspekterar.



Midget n



med intressant bakgrund

Förstapriset

Text: P-O Nigrell

Foto: Birger Lallo

Gamla bilder, deras bakgrund och historia, tycker jag alltid är intressant, och när jag visade denna bild av en MG Midget som förstapris i en skönhetstävling tillsammans med vinnaren Janeth Ågren från 1967 för Hans-Åke Nilsson så gjorde hans reaktion mig nyfiken (se separat artikel). Tävligen ifråga anordnades av den lokala kvällstidningen Kvällsposten i slutet av 60-talet och några år in på 70-talet och gick under namnet "Kvällspostens drömflicka". Tävligen var en klassisk skönhetstävling där badräktsvisningen var en viktig del.

1967 var en röd MG Midget förstapris i tävligen, och vinnare det året var Janeth Ågren från Landskrona. Vinsten fick mamma köra hem då hon endast var 17 år och inte hade något körkort. Hennes moster hade anmält henne, och även om hon själv var inriktad på att bli "frissa" så innebar vinsten att en helt ny värld öppnades.

Janeth visade upp det senaste badräktsmodet både i Tyskland och Frankrike, men hon har kanske blivit mest ihågkommen här hemma för utviken i Lektor och FIB aktuellt. En italiensk filmproducent fick upp ögonen för henne, och det blev resa till Italien med

språk- och teaterstudier.

Första filmen inspelades 1968 och sedan fortsatte det med 2-3 filmer per år, och det blev även en egen TV-show i Italien. Totalt blev det 57 filmer fram till 1992, och för egen del är den enda film jag känner till "Red Sonja" ("Barbarernas hämnd") från 1985 där hon spelar mot Arnold Schwarzenegger.

I mitten av 90-talet flyttade Janeth till Florida med sin dotter och bor där fortfarande. Hon skall även ha en lägenhet i Landskrona dit hon kommer på somrarna, men i dessa Corona-tider har det tyvärr inte gått att få tag på henne där.

Åter till den kanske viktigaste delen – hur har det gått med den MG Midget som Janeth vann? Jag kontaktade klubbens specialist på att spåra gamla MG, Anders Bäcklund, och han kunde snabbt meddela att bilen registrerades på Manekäng Janeth Ågren, Timjansgränden 5, Landskrona den 28 juni 1967 och att den fortfarande rullade – nu med registreringsnumret DUH378, och att den ägs av klubbmedlemmen Thomas Rydell i Hässleholm sedan den 10 mars 1984.

Jag tog kontakt med Thomas som blev förvånad över sin bils historia, även om han som jag är litet för ung för att komma ihåg Janeths kändisskap i slutet

av 60-talet. Att det blev en MG för Thomas var lite av en slump. Den var till salu i närheten av där Thomas bodde, och när han var där och tittade blev han förtjust direkt och det blev affär.

Bilen såg ut som den gör på bilderna här på sidan när Thomas köpte den. En tidigare ägare har genomfört modifieringarna med bl a luftintag på huven, kanske för att kunna köra litet på bana?

Det största äventyret för Thomas med bilen inträffade två år efter inköpet då det var det dags för campingsemester med ett tvåmannatält! (Ingen vet vad en MG rymmer). Första natten gick bra men sedan började det regna, och efter fyra-fem dagar gav de upp och tog in på vandrarhem för att torka upp allt. Men de hade i alla fall roligt!

Någon bankörning har det inte blivit för Thomas, men på somrarna blir det många turer i Skåne där vägarna är perfekta för en MG.

Jag vill slutligen nämna att jag hittade bilden på Bilder i Syd, dit framförallt de skånska dags- och kvällstidningarna skänkt sina gamla bildarkiv och där man kan söka efter allt möjligt. Som bilintresserad så finns där mycket att titta på från 30-talet och framåt.





Thomas med Midgeten – i lite mera heltäckande klädsel.

Janeth – en solskenshistoria

Text: Hans-Åke Nilsson

Foto: Birger Lallo

Jag satt på bussen till Arlanda med några MG-kompisar efter ett väl genomfört funktionärsmöte. Vi löste väl som vanligt världsproblem, men plötsligt tog Per-Ove upp en helt annan sak. Han hade haft lite tid över och suttit och letat i gamla dagstidningsarkiv efter MG-relaterat historiskt material. Han hade lite material sparad på telefonen och plötsligt visar han en bild på en tjej stående i en MG. Helt spontant utbrister jag: "Janeth Ågren!" Ett antal par ögon tittar frågande på mig och fordrar en förklaring!

I min tidiga ungdom fanns ju en tidning som hette FIB Aktuellt. En tidning som kanske många hade synpunkter på för ett, på den tiden, vågat uppslag med någon lättklädd flicka. När jag vid något tillfälle råkade få pengar över på min veckopeng så inhandlades denna. Ärligt talat inte bara för mittuppslaget utan för att det även ofta stod andra intressanta artiklar. Tro't om ni vill, men det är sant!

Vid ett sådant tillfälle hade tidningen inhandlats, och när jag kom hem till mitt lilla pojkrum i Arrie strax utanför Malmö så tog jag upp den ur min skolväska. Minns att mittuppslaget föll upp, och döm om min förvåning när det visade sig att det inte bara var ett mittuppslag utan en bild i fullskala av en tjej, om jag minns rätt iförd en gul bikini. I varje fall någon

del av bikinin!

Jag föll pladask. Janeth Ågren uppenbarade sig framför mig. Den absolut snyggaste och sötaste tjejen jag i mitt unga liv någonsin sett. Jag hade inga andra så kallade idolbilder uppsatta, men denna skulle upp! Men var? Jag ville ju inte dela denna uppenbarelse med mina föräldrar.

Då kom jag på en genial ide. Insidan på garderobsdörren! Sagt och gjort. Perfekt! Förmodligen var det där mitt klädintresse började när jag oftare än vanligt skulle välja kläder. När det gått en tid kom föräldrarna på idén att jag skulle flytta ner till gillestugan i källaren. På det viset skulle de få ett större tv-rum genom att ta ner en vägg. Bytet var ju i och för sig bra för min del, men eftersom det inte fanns någon garderob i källaren så ville jag av vissa anledningar få den med mig.

Inga synpunkter tyckte jag mig höra så lättad tog jag tåget till skolan. Nyfiken tog jag tåget tillbaks efter skolan för att se resultatet av tv-rummet. Jodå, visst blev det bra. Garderoben antog jag var nerflyttad i källaren. Men ve och fasa, ingen garderob! Janeth Ågren med garderob var förflyttad till områdets soptipp. Mina föräldrar har aldrig förstått uppståndelsen över en gammal garderob. Det fanns ju nya att köpa! Jo, men ingen med min

Janeth Ågren på insidan.

Någon bild på en MG kommer jag inte ihåg i sammanhanget, men den kan ju omedvetet satt sig någonstans i bakre hjärnbarken. Så jag har kanske Janeth att tacka för mitt brinnande MG-intresse.

Lev väl och var rädd om era minnen!





DUH 378



MG Midget MkIII 1967

Ägare: Thomas Rydell, Hässleholm

Foto: Birger Lallo

Bilden är tagen vid Hovdala slott utanför Hässleholm.

En mycket udda bil

Text & foto: K-G Lindblom

K-G presenterar här en udda fågel som inte på något sätt har släktskap med en MG men som ändå kan vara intressant att läsa om.

För en tid sedan träffade jag en gammal bekant som heter Hans Hallström.

Han har ett mycket stort intresse av motorcyklar. Eftersom även mitt stora intresse är motorcyklar så har Hans och jag träffats av och till.

Hans driver en firma som heter Sidvagnsimporten. Han försökte övertala mig att köpa en sidvagn någon gång efter att min son fötts 1974. Det blev en provtur på en kilometer. Jag bestämde mig för att aldrig någonsin mer köra ett så livsfarligt fordon. Det blev en husvagn istället.

Hans sålde engelska sidvagnar, men 1990 blev han generalagent för en tjeckisk vagn av fabrikat Velorex.

1978 åkte Hans och en annan bekant, Mikael Quasters, på semesterresa med sina familjer till Polen. Hans körde MC med sidvagn och Mikael bil. I Polen såg de en mycket underlig bil. Detta minne låg i bakhuvudet på Hans i flera år. Då han ett antal år senare blev generalagent för sidvagnsfabrikatet Velorex, upptäckte han att bilen han såg 1978 var en bil av samma fabrikat som sidvagnarna han sålde. Nu fick Hans för sig att "En sådan vill jag ha!". I mitten på 90-talet lyckades han få tag i en som han köpte.

Mikael minns inget av denna historia idag. Han har annat intresse. Nu renoverar han en Chevrolet Camaro, vilket är totalt olikt en Velorex.

Fakta om denna udda bil:

Två bröder Stránský byggde första prototypen 1943 och första serien byggdes 1945. Flera olika modeller har byggts. I de trehjuliga modellerna har det funnits motorer på 175cc, 250cc och 350cc. Hans bil är en med modellnamn 16/350 av årsmodell 1968. Ramen har ingen kaross i normalt utförande, utan den är klädd med Pegamoid som är en sorts konstläder. Dörrarna är monterade med gångjärn och lås. Däremot är rutorna lösa och måste monteras då de används. Bilen kan även



Här är data på Hans Velorex

- Modellen är designad för att handkappade skall kunna använda den.
- Den har plats för två personer.
- Motorn är en Jawa 350/572, en tvåcylindrig tvåtaktare på 16 hk vid 4 750 varv per minut.
- Marschhastighet är 60 km/tim och toppfart 85 km/tim.
- Tjänstevikt på Hans bil är 400 kg.
- Tomvikt enligt specifikationerna är 310 kg och totalvikten 490 kg.
- Längden är 3,1m, bredden 1,4m och höjden 1,24m.
- Den bärande konstruktionen är en ram av svetsade stålrör.
- Totalt producerades 12 000 bilar av denna modell

köras som öppen bil. Hans fordon är registrerad som bil. En del är registrerade som MC, och då måste man ha MC-kort för att få köra. Hans har även monterat en så kallad pivotkärra som används som extra bagageutrymme. Kärran är ett tillbehör till den tjeckiska scootern CZ Boheme. Motorn är tvåcylindrig med extra fläktkylning med hjälp av två remdrivna kylflä-

tar. Normalt backas bilen genom att motorn startas baklänges. Då Hans bytte till elektronisk tändning gick det inte längre att starta bilen baklänges. Inredningen på bilen är synnerligen sparsam. Det är bara ett säte med plats för två personer. Bilen saknar värme. Hans har inte kört Velorexen särskilt mycket, men den har funkade i 25 år. Han

har en ny ”kaross” i pegamoid och även en reservmotor. Han har nog inte hunnit köra bilen så mycket eftersom han har flera motorcyklar. En BMW R60 av 1968 års modell med sidvagn har han kört 60 000 mil med. Denna MC köpte han då han var 21 år. Nu säger Hans att han börjar att få ordning på den. Han är nu inne på tredje motorn i sin R60.



Fototävling 2020

Vi väntar på ditt bidrag till årets fototävling.

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

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

Alla medlemmar i MGCC SE kan delta.

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

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



Byte av strålkastarreflektor på MGF

Text & foto: Tommy Lyngborn

ett vanligt fenomen på MGF är att kromet på reflektorn till strålkastarna blir matt efter en tid. Detta sker, enligt Roger Parker, MGF/TF-gurun, efter cirka sex till åtta år. På min nyinköpta MGF -99 hade besiktningen 2018 underkänt höger stålkastare av just denna anledning, så den byttes då. Hur den vänstra (bild 1) kunde bli godkänd i år förstår jag inte, så nu var det dags att göra något åt den.

En ny kostar ungefär 2 500 kr, men efter en stunds surfande på eBay hittade jag ett företag i Holland, Cowacarparts, som erbjöd enbart ny reflektor för cirka 1 200 kr inklusive frakt. Efter en vecka dök den upp och installationen kunde börja. Verktygen som behövdes var en 10 mm nyckel, en 17 mm hylsa och en kryssmejsel.

Så här gjorde jag:

Strålkastaren måste avlägsnas från bilen och för att kunna göra detta måste fronten bort, det är enkelt. Börja med att ta bort blinkersinsatserna (bild 2), De skall tryckas mot bilens yttersida, var försiktig så du inte har av något clips (en ny kostar 600 kr). Sätt en tunn skruvmejsel mellan insatsen och fronten, lägg en trasa eller dylikt emellan så du inte skadar lacken, och tryck försiktigt utåt mot hjulet så att insatserna kan lyftas ut! Ta bort skruven som sitter bakom med en 17 mm hylsa på en förlängare! Avlägsna de fem stjärnskruvarna som håller fronten upptill (bild 3)! Man måste in bakom innerskärmarna. Lossa dessa två skruvar (bild 4) och vik innerskärmen åt sidan! När innerskärmen vikts åt sidan, ta bort denna skruv (bild 5) och lossa bara ytterligare en som sitter ett par centimeter framför! När detta är gjort kan man lyfta bort fronten (bild 6). Ta bort de två skruvarna som håller strålkastaren (bild 7) och även skruven som sitter på sidan (bild 8)! Det är på grund av denna skruv man måste ta bort hela fronten. När du lossat de elektriska anslutningarna kan du ta bort strålkastaren.

När nu strålkastarinsatsen är avlägsnad börjar man med att ta bort de fem clips (bild 9) som håller glaset. Var rädd om packningen, den skall återanvändas. Bakre kåpan runt reflektorn får man bort genom att ta bort justeringsanordningarna för ljusbilden, vrid lite motsols och lirka bort dem (bild 10)! Reflektorn hålls av fyra stjärnskruvar till ljusinsatsen (bild 11). Lossa dessa skruvar! Lamphållarna flyttas över till den nya reflektorn (bild 12). Den gamla och den nya reflektorn (bild 13). Här är det ett perspektivfel på grund av vidvinkeloptik, givetvis är de lika stora.

Återmontering görs i omvänd ordning.





9



10



11



12



13



14

Förgasarproblem

Text & foto: Max Jacobson

Vid hemkomst efter SMGM 2019 började vi känna en doft av bensin när vår MGC -69 kördes in i garaget, så det blev snabbt en avstängning av motorn och öppnande av huven. Vid snabb visuell besiktning framkom att vid plaströret under förgasaren, mellan flottörhuset och munstycket, droppade det bensin. Blev inte mycket gjort den dagen, men desto mer tankeverksamhet inför morgondagen.

Efter demontering av förgasarna (man åtgärdar givetvis båda) och demontering av plaströret framkom problemet, gummipackningen var uppflikt som en klippt prinskorv! Så det blev en beställning av

två nya rör, kompletta med munstycke. Troligen har detta att göra med den sämre bensin som nu finns att få för våra äldre klenoder. Tankar alltid 98 oktan när det finns.

Ett annat förgasarpblem som uppkom var på vår TF -54 vid uppstart i år. En av förgasarna flödade, trots att det är nya förgasare monterade. Sagt och gjort, flottörhusen öppnades för åtgärd. Döm om min förvåning när jag upptäcker vad som är fel! Vid montering av centrumskruven i flottörhuset använder man troligen Loctite längst ner på gängan, men man "glömer" att rensa bort resterna runt bulten.

Detta medför att när bensinen förångas då bilen stått ett tag, klistrar flottören fast sig i botten och bensinen flödar. Ibland hjälper det att knacka lätt på flottörhuset så flottören poppar upp, men så enerverande! Båda husen är nu rensade från överblivna rester av Loctite.

Köper du nya förgasare, lätta på locken och rensa längst ner så slipper du nya flödande förgasare!

Så håll koll på era slangar och förgasare! Sprickor i slangar – byt! Bensindroppar under förgasarna – åtgärda! Flödande nya förgasare – rensa flottörhusen på Loctite!



Det gamla plaströret och det nya.



Flottörhus fritt från Loctite.

Tändningen i våra bilar

Tjellvar Harbom har skrivit en lång och intressant artikel om tändningen i våra bilar. Artikeln är på en ganska hög vetenskaplig nivå och den är illustrerad med en mängd diagram. Artikeln är för lång för att publicera i Bullen men om du är intresserad av att fördjupa dig i tändsystemets hemligheter maila redaktören på mgbulletinen@mgcc.se så får du en länk till artikeln.

När man läser engelska motortidningar ser man ofta en mängd olika kommentarer om bränslet – ja bensin alltså. De som kör på exotiska metanolblandningar vet oftast vad de gör.

Klagomålen på bensinen är många; förutom att den är för dyr leder modern bensin till att bilen blir svårstartad, inte vill återstarta efter kort uppehåll (som efter tankningsuppehåll) att vagnen går ojämnt, bensinen brinner långsammare eller fortare, utvecklar mer värme och att den moderna bensinen är kemiskt mer aggressiv.

De allra flesta synpunkterna byggde på personliga anekdoter. Författaren till denna bok beslöt sig för att göra en vetenskapligt anlagd studie för att kunna redovisa vad bensinen gör samt kunna identifiera problemområden. Han fick en rad sponsorer och kunde anlita Manchester University för att designa studien och utföra de praktiska momenten. En XPAG-motor var försöksmotor, och på denna monterades en rad olika mätinstrument som registrerade temperaturer vid olika delar, effekt, bränsleförbrukning mm. Motorn testades vid olika driftsfall och med olika bensinsorter med olika oktantal och olika etanolinblandning. Författaren påpekar att XPAG-motorn har stora konstruktionslikheter med BMC:s A- och B-motorer, varför resultaten kan översättas även till dessa.

Boken redovisar resultaten och lämnar rekommendationer för att minska de negativa effekter som verifierades. Några resultat är överraskande både för författaren och recensenten. Han gör en, som jag ser det, gedigen genomgång av vad som händer vid förbränningen och hur olika moment påverkar varandra. Han ger också en ingående redovisning av SU-förgasarens funktion.

Liksom i varje recension av en spännande bok, som en deckare, lämnar jag inga svar här, men jag rekommenderar boken till den som vill förstå mer av vad den där stora klumpen under huven egentligen har för sig när man inte kan titta på den. Boken är på engelska.

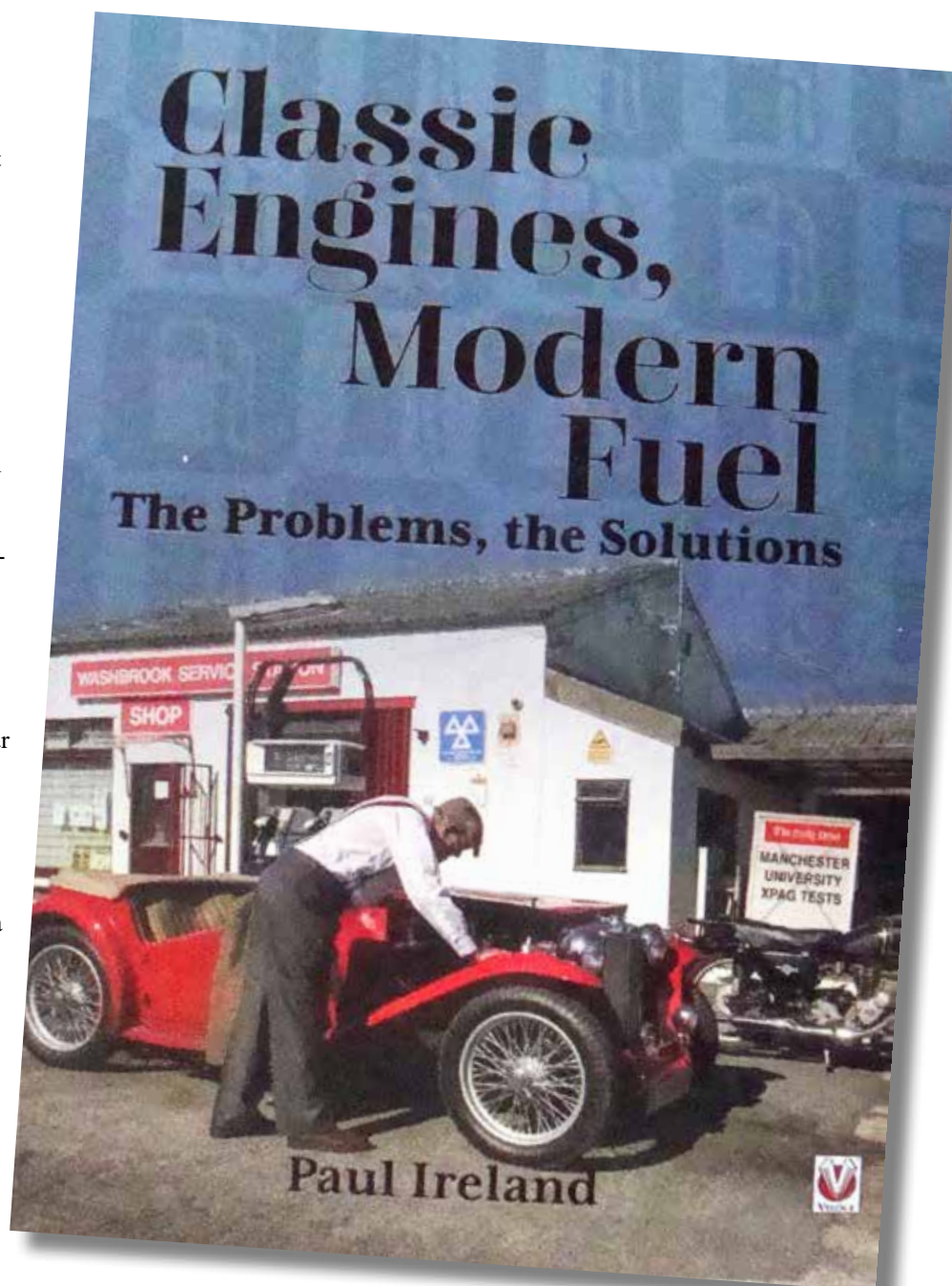
Boken är utgiven av Veloce förlag i år. ISBN: 978-787115-90-3. Den är på 150 sidor i A5-format och kostar £15.99.

Veloce ger ut mycket roliga böcker om bilar och andra transportmedel samt om hundar. www.veloce.co.uk

Classic Engines, Modern Fuel

The problems, the solutions

Av: *Paul Ireland.*



Välkommen till MGCC SE

Text & foto: Lars Aman

Man säger att det aldrig blir som man har tänkt sig. Kanske skulle man också kunna säga att man inte alltid kan tänka sig vad som kan hända. Plötsligt var jag med MG!

Historien kring denna händelse är att jag efter många år på sjön plötsligt var den ende i familjen som fortfarande var entusiastisk inför några dagar ute med båten. Båten lades ut på annons och många var kallade. Något färre var verkligen intresserade skulle det visa sig, men de som kom framförde argument som att ugnen var av fel typ och att däck inte var blankt nog och dessa blandades med vilda förslag på ombyggnader och andra stolligheter. Sådana invändningar vill man inte ens höra när man har lagt sin själ i att hålla båten i så gott skick som möjligt. Jag tackade alltså till kundernas förvåning nej till deras bud eftersom jag ville att båten skulle säljas till kvalificerade nya ägare.

Dessa dök slutligen upp, och förutom att de verkade synnerligen lämpliga så kunde de också lämna en MG som dellikvid! Nu skulle det kunna vara möjligt att känna vinden i håret även utan båt.

Affären blev av och så var jag MG-ägare. Bilen såg bra ut, och nu kunde jag konstatera att begreppet sportbil också kan syfta på att det vissa dagar är lite av en sport att ta sig i och ur ett dylikt fordon om man har ryggproblem. Har man dessutom kört automväxlade bilar de senaste 40 åren så kan

de första turerna bli lite äventyrliga. Nåväl, efter några turer så började det flyta på lite bättre och åkandet blev behagligare. Bilen visade sig vara riktigt rolig att köra, och känslan att arbeta sig upp genom växlarna och kunna konstatera att man, när femte växeln har lagts i, kommit upp i den svindlande hastigheten av 70 kilometer i timmen innebär att man kan ha kul utan att riskera körkortet.

En stor nackdel med bilen är dock att den gnager lite på min machokänsla om jag nu har haft någon. En afton när jag satt i bilen och väntade på min bättre hälft kom en grannfru gåendes förbi och utbrast "vilken söt bil". Genast fick jag bilden av småbilar som smyckas med ögonfransar av plast runt framlamporna. Jag beslöt där och då för att inte hälsa på den grannfrun i fortsättningen.

Att ens diskutera bilars design är inget man bör ge sig in på. Om en MG TF är snygg eller inte ligger i betraktarens öga. För egen del har jag alltid gillat lite udda bilar, kanske för att detta passar mig som person. Den blå färgen är det dock många som har kommenterat och sagt att den är fin. Med lite polering ser bilen faktiskt bra ut, och som föraren till bärgningsbilen som hämtade oss efter premiärturens punktering sa: "den är i alla fall blank". Han kunde ha slutat där men fortsatte: "själv hatar jag allt blankt och kromat och målar över det med mattsvart färg så fort jag får tillfälle".

Nåväl, mitt förhållande till MG började med en vit leksaksbil av märket Tekno, en MGA coupé med röd inredning, och det var en av mina vackraste leksaksbilar. Nu har jag tagit nästa steg till en leksak i naturlig storlek. Redan som liten fick man lära sig att man ska vara rädd om sina leksaker, och detta gäller förmodligen fortfarande. Därför är bilen i skrivande stund inplanerad på en hälsokontroll där lite smått och gott ska kontrolleras och bytas.

Detta är inte minst viktigt med tanke på att vi till varje pris vill undvika att bli stående längs vägkanten med något tekniskt problem. Skräckscenariot är om samma bärgningsbil med den förare som tidigare bärgade min bil skulle dyka upp igen, och om han denna gång har färgburken med sig för att slippa plågas av blanka bilar!



Studentkörning

– med varmgång

Text: Christer Östmark

Foto: Evelina Schröder

Det hela började en kväll på Barn- och Ungdomskliniken på sjukhuset i Eskilstuna. Jag hade jobbat kväll. Klockan 21.15 kom nattpersonalen. En av nattsjuksköterskorna kom och var lite deppig. En av hennes döttrar skulle ta studenten i juni här i Eskilstuna. De hade naturligtvis bokat ett flak som i år blev förbjudna med tanke på Coronaviruset.

Mamman hade nu ringt runt till alla firmor i staden som hyr ut bilar. Hon ville ha tag på en cabriolet. Ingen av biluthyrningsfirmorna hade en sådan bil. Hon frågade om det var någon av oss som kände någon som har en cabriolet. Jag sa då, att jag har en, gammal, men väldigt fin!

Vi satte oss ner och tittade på bilder på min bil. Min kollega blev eld och lågor och tyckte att den var jättefin och att det skulle bli helt fantastiskt, så vi bestämde att jag skulle köra hennes dotter, den 12/6. Hon frågade om jag hade en smoking. Ja faktiskt, men en gammal, svarade jag. Det passar ju perfekt till bilen. Dessutom har jag en gammal hatt som jag ärvt efter min pappa. Den brukar jag ha vid olika bilträffar.

När dagen började närma sig

åkte jag och tvättade bilen. Dagen därpå blev det en ordentlig vaxning. Behövde inte polera bilen, för den är så blank i lacken. Åkte ut till en bekant och tog lite björkris och köpte ballonger och en flagga. Kvällen innan började jag blåsa upp ballonger och knöt fast runt bilen. På förmiddagen samma dag dekorerade jag det sista med björkriset. Jag har en bagageställning på bakluckan med en väska på, det fungerade perfekt för björkriset. Mamman hade gjort en skylt som jag satte fast framtill.

Jag hade ringt polisen och frågat om studenten kunde sitta baktill på bakluckan, men det var inte tillåtet. Studenten Sara fick sitta bredvid mig. Det var en vacker dag, så det var perfekt med en öppen bil. Det hade ju inte varit så roligt att behöva sätta på taket.

Vi cruisade runt lite på stan, bland lite andra bilar. Jag vet att min bil inte brukar gilla att åka runt sakta på stan, den blir lätt för varm då. När jag cruisade runt hade jag fullt upp med att titta på trafiken, så jag tittade inte på termometermätaren. Studenten bor lite utanför staden, så först på vägen dit tittade jag till på värmemätaren. Den var då uppe i 100 grader, men

hur länge det hade varit så vet jag inte. Jag stannade direkt och öppnade motorhuven så att bilen fick komma ner i temperatur. Det tog säkert drygt en halvtimme innan vi kunde fortsätta. Väl hemma hos henne väntade jag tills temperaturen hade gått ner ordentligt innan jag kunde fylla på vatten och åka hemåt.

På vägen hem åkte jag förbi min MG-kompis Nils Åkerlund. Jag ville visa min dekorerade bil. Vi tog en fika och jag berättade om hur varm bilen hade varit. På lördag morgon ringer Nils och föreslår att vi skall byta termostat. Jag hade sedan tidigare köpt en ny termostat som öppnar vid 74 grader.

Vi träffades efter lunch för att göra bytet. Det skulle snart vara gjort, så Nils hade tänkt att vi efter bytet skulle åka till Grinda café och glass. Det ligger i närheten av Malmköping, på väg mot Flen. Det var inte så snabbt bytt. Det började med att ena pinnbulten gick av. När vi sedan skulle försöka få bort locket så var det helt omöjligt. Vi höll på i tre timmar, men locket satt fast. Det var som med kokosnöten som inte ville gå sönder. Jag ringde en firma som hade locket inne. Han sa att det är bara att slå sönder locket med en huggmejsel.

Nils och jag träffades några dagar senare för att hugga sönder locket. Sedan fick jag lov att lämna in bilen till en intelligande verkstad som skulle skruva bort pinnbulten. De lyckades. Sedan var det bara att sätta dit termostaten, locket och slangen.

Nils och jag har efter reparationen åkt till Grinda för fika och glass. Som tur är så verkar det inte som motorn har tagit stryk av att den blev så varm. Jag har åkt på flera turer, och bilen går, som vanligt, väldigt bra.



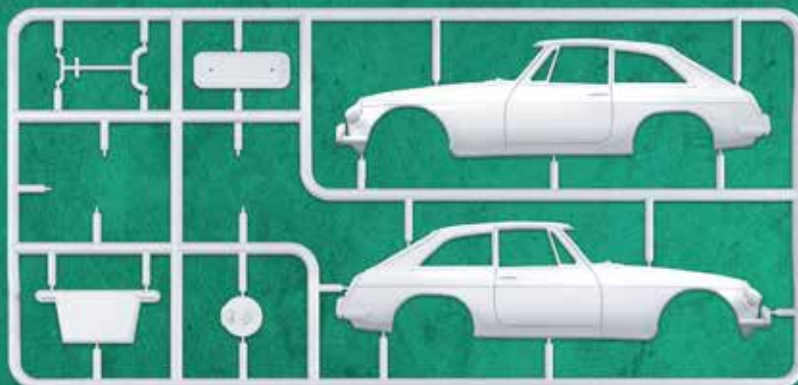
Studenten på plats.



Något evenemang i Jakriborg blev det inte denna sommar. Det verkar som att det inte kommer att bli något mer över huvud taget. Denna bild på fyra MG på väg ut att köra togs vid evenemanget 2019. I täten Jan Widung med sin MG PB Midget. Foto: Tommy Lyngborn



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

Svensson spanar – modellbilar

Text & foto: Dan Svensson

V i barn som föddes under kriget blev vaccinerade med en gen från en ekorre för att överleva den svåra tiden vilket gjorde att vi samlade på allt. Som barn samlade man på tändsticksasketiketter och fruktpapper från andra länder. Den importerade frukten var så värdefull att varje frukt var inlindad i silkespapper med vackra tryck. De väl bemedlades barn fick bokmärken. 1946 kom en bilsamlarserie i Allers Veckotidning där bild nummer 46 var en MG Midget, en bild som påverkade hela mitt liv. På 50-talet kom det tuggummi med samlarbilder på filmstjärnor och bilar, nummer 55 och 74 var också MG Midget. Samtliga bilder finns i ett album. Det kommer förmodligen att sluta som för ekorren som samlade så mycket nötter i sitt bo att när vintern kom fick han inte plats i boet, så han satt utanför och frös ihjäl.

Jag har också samlat på mig cirka 1 500 bilmodeller i sina kartonger, kartongen kan vara värdefullare än bilen.

Under Corona-isoleringen tog jag mig tid att fotografera några av mina bilar, här kommer en presentation.



MG TC Matchbox models of yesterday England skala 1:43 från en serie med 200 olika bilar. Köpt på 70-talet för 24:75 kr.



MG TF Corgi kostade 65 kr.



På 2000-talet kom Atlas med med mycket fina modeller i skala 1:43 för 199 kronor. Traktorer, lastbilar, brandbilar, militärfordon, polisbilar, taxibilar, alla Volvo, Saab, Mercedes, Jaguar och sportvagnar som dessa MGA och MGB.



På Elmia-mässorna brukade jag köpa bilar i skala 1:18. Dessa tre TC-bilar är av tre olika fabriker men är identiska och kommer från Kina.



De riktigt fina modellerna kommer från Auto Art och är tillverkade i Kina. Kostade cirka 800 kr och är mycket detaljrika. Till och med de små klistermärkena på detaljerna under motorhuven finns med.

När man fått ett märke på MG:n...

...betyder det inte alltid att man fått en skada. Vagnsmärken, eller märken från bilklubbar (car badges låter lite snärtigare), är ett samlarområde som fullkomligt kan ruinera ekonomin eller, om man sätter för mycket grannlåt på sitt fordon, det estetiska. Se bara hur det gick för de ungerska herrarna Sulkowsky och Bartha på bilden nedan. Under sin tur runt världen under åren 1928-1935 dekorerade de sin mc med klubbmärken från sextiofyra länder på fem kontinenter. Och nog blev det för mycket.



Så långt behöver inte galenskaperna gå, men ibland är väl några av oss nära gränsen för det oacceptabla.

På mina MG har jag märken som är speciella för mig eller som är en del av fordonens historia. Lite överlastat möjligt, men det är svårt att låta bli. I hyllorna finns andra märken som definitivt inte får rum på bilarna, man vill ju inte bli någon Sulkowsky.

MGCC of Swedens märke behöver förstås ingen närmare presentation, kanske inte heller Stockholms MG-klubbs lilla märke. Min fars företag producerade detta märke, och jag minns fortfarande



emaljeraren "Märkes-Johan" som smälte glaspulver med gaslåga vid sin arbetsbänk. Men vet någon varifrån det större märket (90x120 mm, se bild ovan) härstammar? Har klubben tagit fram en prototyp som inte sjösattes? Tips mottages gärna!

I rattcentrum på TD:n sitter en

Text & foto: Lennart Nordström

medlemsbadge från Tanganyika Motor Sports Club som bilens förra ägare kan ha varit medlem i. Min TD härstammar från den delen av Östafrika.

Längst t.v. på "badge baren" sitter ett märke från East Africa Sports Car Club och MG Car Club of Zimbabwe, som jag var medlem i under ett antal år.



En av de bättre samlingarna av MG-klubbmärken hade för övrigt MG-handlaren Tom Davis, en gång innehavare av Toulmin i London och gammal racerförare, senare inhytt med sitt MG-lager hos sonen Rae på Moto-Build i Hounslow. Toms humör varierade med dagsformen men var på topp den dagen jag donerade ett sådant märke till hans redan omfattande samling MG-klubbmärken. Vi åkte i "the Toulmin MG TF" med reg-numret FR13 till hans hus där jag fick beskåda samlingen. Jag minns travarna med kromade ekerhjul framför den öppna spisen i hemmet och hans hustru i matelasserad, rosa morgonrock, ivrigt rökande. Jag minns också det exakta datumet. Tom berättade nämligen att en färja



just kapsejsat mellan Estland och Sverige under natten. Det kunde vara allvarligt.

Nåväl, till höger på nästa bild sitter ett minnesmärke från Drottning Elizabeths kröning år 1953, bilens tillverkningsår, och till vänster Automobile Associations medlemsmärke för ett östafrikanskt fordon med texten East Africa över vingarna på märket.



Många har ett AA-märke på sin bil utan någon annan anledning än att det är snyggt. Inte så många har varit medlem i AA, så låt oss titta lite på den organisationens historia, på de olika märkena som funnits genom åren och på relevansen för våra MG.

AA:s och märkets historia

AA bildades år 1905 av en grupp engelska gentlemen som tröttnat på hastighetsbegränsningarna i landet. Stenson Cooke blev organisationens förste sekreterare. Vid den tiden fick fordon inte framföras snabbare än 20 mph, och därför organiserade AA vägpatruller som skulle varna medlemmarna för polisens kontroller. I början signalerade man med en spade med röd och gul sida för att meddela sina medlemmar att kusten så att säga var klar att dra på. Så småningom övergick man till mindre spektakulära signaler, så när en AA-patrullman inte gjorde honnör vid möte var det en signal att lagens långa arm hade upprättat en hastighetskontroll i närheten. Medlemmen förväntades stoppa patrullmannen och fråga om skälet till den uteblivna hälsningen. Det här rätt tveksamma förfaringsättet, på gränsen till medhjälp till brottslighet, krävde först

att AA-mannen kunde se vem som var medlem, och därför behövdes ett tydligt märke på fordonet.

AA blev efterhand en mer laglydig organisation och kom att ägna sig mer åt försäkringar, kartutgivning, hotelldrift och andra verksamheter inom lagens rāmärken.

Genom åren har märken för olika tider,

för olika syften, för olika regioner och för olika trafikslag producerats och många har börjat samla. Man kan fundera över varför just AA:s märken attraherat så mycket intresse. En delförklaring kan möjligen vara märkenas instämplade nummer och den information som finns däri. Knappologi (vetande som är meningslöst, pedantiskt och systematiskt) attraherar ju samlare. Konkurrenten Royal Automobile Clubs (RAC:s) vagnsmärken har såvitt jag vet aldrig varit numrerade.

AA-märken för våra MG

Redan från början stämplades alltså märkena med ett nummer. Numret har alltid varit ett rent serienummer, utan koppling vare sig till ett fordons registreringsnummer eller till ägarens medlemsnummer i AA. Märket var till låns under medlemstiden; det skulle genast återsändas när medlemskapet upphörde. Jag gissar att få märken återsändes.

De allra tidigaste märkena hade Stenson Cookes autograf ingraverad. Ett märke från c:a 1915 fram till 1945 kunde ha detta standardutseende (se bild). Ett tämligen stort, genombrutet märke, först i nickel, senare i förnicklad mässing och, från c:a

1928, i förkromad mässing, men utan den gula reliefplåt som senare blev standard. Denna typ var den gängse under trettio-talet och kan alltså passa för samtliga förkrigs-MG.



Den första nummerserien gick från 1 till 99999. Stenson Cooke och AA:s styrelse ansåg sig förmodligen ha tagit ordentlig höjd för medlemsutvecklingen, men i oktober 1930 hade man nått taket. Man började en ny nummerserie från 1 till 09999 (lika osmart som MG:s två MG TF-serier) som bara ett par månader senare var till ända. Man fick helt enkelt tänka om, och likt den svenska Transportstyrelsen, nästan 90 år senare, lade man till ett bokstavssuffix. Första badge fick nummer 1000A, den sista med suffix blev 79999B i juli 1932. Därefter vidtog nummerserier med olika kombinationer av bokstäver och siffror, och märkets utgivningsår kan uttydas med hjälp av tabeller som kan hittas på nätet (till exempel <https://www.theaa.com>) eller i tryckt litteratur (se referens nedan).

Ett annat trevligt märke är den typ som producerades för motorcyklar, ett sådant har jag på en mc från 1930. Där pryder det sin plats, men som märke på en MG skulle det bli fel.





Efter andra världskrigets slut kom den typ av märke som vi kanske känner bäst, det kupade märket med gul reliefplåt, fästhål på märkets sidor och/eller nedtill i den förlängda reliefplåten. Denna typ av märke passar för alla MG i spannet TC fram till tidiga MGB.

Märket på bilden har prefixet 4C, vilket daterar det till 1962-1963. Men om man nu vill hitta ett märke vars utgivningsdatum stämmer exakt med MG:ns? En TC-ägare kan leta efter ett märke i spannet O10000 till O999999; en TD-ägare letar märken som inleds med bokstäverna OA, OB, OD, OE, OF och OG. TF 1250-1500-ägare letar serierna OK, OL, OM och ON. MGA-ägare och andra med samtida bilar letar OP, OR, OS, OT, OU, OW, OY, OZ, 1A, 2A, 3A, 4A till 9A samt 1B till 9B och 1C. Ägare till MGB letar prefixen 1C-9C, 1D-9D, 1E-9E. Men sen är det slut på det roliga; år 1966 eller 1967 (uppgifterna varierar) kom den kvadratiske, onummerade, anonyma typen av märke i metall med plastinläggning som fortfarande används. En MGC och andra senare MG-modeller får alltså nöja sig med den trista, fyrkantiga modellen.

Det är väl inte otänkbart att till och med AA självt till slut blev förvirrade av alla sina register, nummerserier och koder. Och för oss kvittar det väl egentligen om vi har "rätt" märke på vår MG, märkena är ju dekorativa och det kan väl räcka.

Men det kan ju vara kul att veta vad nummerserierna står för, och du som har ett AA-märke av den äldre typen på din bil kan ju gå ut i garaget och kolla vilket år märket är ifrån. Detaljerade tabeller finns i litteratur och på nätet, till exempel på AA:s hemsida. AA-märken finns alltid att köpa (eller bjuda på) på engelska ebay, ibland också på tradera och blocket.



Referenser

British Car Badges, The Complete Guide to the AA and RAC, their Affiliates and Competitors (Jan Särnesjö, 2009)

This motoring och De där bilisterna (Stenson Cooke)

AA:s hemsida: <https://www.theaa.com>

Englandsresa september 2018

Text: Lennart Ågren

Foto: Lennart Ågren & Karl-Arne Ågren.

På en tidigare motor-/bilresa 2017 till Tyskland, och bl a Retro Classica, visas en film om Goodwood Revival i England. Både brorsan, Karl-Arne "Kalle" och jag blev helt sålda! Så det var bara att boka! Det passade ju bra då vi båda flydde "jämmt" också – 65 respektive 70!

Onsdag 5 sept.

Nu var det äntligen dags! Plockade upp brorsan i Göteborg och åkte i god tid till Flygplatshotellet i Härryda, en liten bit från Landvetter. Perfekt boende för tidiga avgångar/sena ankomster. All inclusive; parkering, boende, frukost och transport till flygplatsen – perfekt!

Torsdag 6 sept.

05.30 surrade mobilen! Chauffören SMS-ade för att kolla att vi var vakna! 06.00 för vi iväg, med en frukostmacka i näven, till Landvetter och flyget. Vi flög med Norwegian tillsammans med ett annat gäng från CAB-resor, men eftersom vi skulle stanna kvar ett tag i England hade vi bokat egna flygbiljetter – på samma flight. När vi väl landat på Gatwick och kommit ut ur ankomsthallen så stod Anders från CAB-Resor och resenärerna från Stockholm och Köpenhamn och väntade på oss.

Vi tog plats i bussarna som körde direkt till Beaulieu Int. Motormuseum där vi åt lunch, och vi vandrade sedan runt på anläggningen och kollade på alla bilar, mm. Museet var väl "så där", men en bra bör-

jan/uppmjukning för resten av resan. På väg till bussarna fick vi syn på Top Gears filmbil, en specialbyggd Saab 9-3, mattsvart, utan tak och utrustad för filmning. Vi for sedan till Southampton och vårt (efterlängtade) hotell Jurys Inn. Efter lite uppfärskning gick vi en sväng på stan för att kolla läget.

Fredag 7 sept.

Bussen skulle ju gå senast 07.45 för att slippa köerna till det efterlängtade Goodwood. Väl framme på parkeringen strömmade vi som kalvar på grönbeta mot entréerna. Wow, vad folk! Vad stort! Massor med häftiga bilar redan på parkeringen! Väl inne på det enorma området sökte vi upp ett café som blev vårt stampris. Förområdet var ju ett jättestort utställningsområde med Tivoli och en massa tält/stånd där man sålde allt mellan himmel och jord!

Sedan gick vi över bron in på verkliga Goodwood! Nu skulle det kollas på bilar av alla de slag. De flesta i publiken var klädda i tidstypiska kläder, häftigt! Första dagen pågick olika uppvisningskörningar, tester och kval i en ständig ström på banan. Vi hade fullt upp med att gå omkring och kolla på alla bilar, stora o små, och alla lät som en fullfjädrad racerbil med raka rör! Vilka ljud effekter!

Lördag 8 sept.

Klara för avfärd 07.45. Framme på Goodwood betade vi av ett antal tält. Se-

dan mot banan och de "riktiga" racen som började idag. Letade oss bort mot "bästa kurvan" och traktorerna som enligt uppgift skulle hjälpa oss dit. Missade traktorerna men efter en längre promenad hamnade vi ändå rätt. Kanonläge, bra kurvor, mat, toaletter, allt på plats. Fotade och filmade en del. Häftigt med alla möjliga och omöjliga bilar och även dödsföraktande mc-knuttar med fullt nedlägg!

Drog oss så småningom tillbaka mot huvudområdet och hamnade på amerikansk fest med världens goaste musik och jänkare! Handlade keps och pins i shopen. Efter em-fika mot parkeringen för att fota lite på väg till bussarna – avgång 18.00.

Söndag 9 sept.

Sista frukosten på hotellet med gänget, sedan avfärd till Goodwood. Där drog vi



Lotusdepån på Goodwood.



Snart går starten.



St. Mary's corner.



Specialbyggd SAAB 9-3 – Top Gears filmbil.

oss bort mot favoritkurvan för att kolla så många race som möjligt. En kanondag blev det med bra raceväder!

Bussen avgick 14.30 mot Gatwick och de olika flygen till Köpenhamn, Göteborg och Arlanda. På Easirent i Hotel Plaza Crown fick vi ut vår hyrbil, en Peugeot 208 SUV. Detta ständiga tjafs med försäkring och olika kostnader i tillägg! När vi beslutat hur mycket vi skulle försäkra och allt var avklarat lastade vi in grejerna i bilen och tog en fika med glass på hotellet för lite extra energi innan avfärd!

NU var jag/vi laddade för att köra VÄNSTER-trafik för första gången sedan högertrafikomläggningen 1967! Med laddad GPS och Kalle med karta och falkögon vågade jag mig ut i rondellen. Gick bra, men man spände sig en del och det var tröttande. Det var ju inte så långt till Brighton och Granville Hotell som vi hade bokat i förväg. Hotellet låg vid strandpromenaden, men en bit från den berömda (nya) piren. Den gamla piren, som låg nära hotellet, brann ju ner för många år sedan och nu fanns bara ett stålskelett kvar.

Vi promenerade mot piren och den mysiga pub som brorsan trodde låg kvar där sedan han var där senast för nio år sedan. Men tji, bara skräp, flottyr, spelautomater och tivoli. Hur kan man förstöra ett sådant läge?! Vi tvärvände mot stan och lite mysiga kvarter. Hamnade på en trevlig restaurang/pub med bra mat och trevlig servitris.

Måndag 10 sept.

Dags för engelsk frukost som verkligen var rejäl! Efter lite problem kom vi in i

P-garaget för färd mot Bentley Wildfowl & Motormuseum i Lewes. GPS:en ledde oss rätt, och snart kunde vi se byggnaderna som innehöll café, verkstad för olika hantverk, motormuseum, mm. Vi hängde på låset till receptionen kl. 10 och möttes av en trevlig dam som visade sig vara ägarinnan. Hon hette Ingrid och var norska och hade ärvt hela stället av en faster som bott i Australien – tänk så det kan gå. Träffade även mannen som ansvarade för motormuseet. Han hade en Saab 9-3 och en 9-5 Aero cab som han ville sälja – högerstyrda. Nja, vi avböjde så artigt vi kunde.

Vi tog nu museet i besittning och blev positivt överraskade av bilarna – även om Bentleys lyste med sin frånvaro! Vi hittade förstås flera engelska bilmärken som MG... och en jättefin plansch/tavla med en 1930 års MG M Type Midget. Även en Renault Alpine (Blå/gul) och Formel 1 bil, m fl. Vi tog sedan en promenad i vildfågelparken. Det var både intressant och trevligt att vandra runt bland de olika inhägnaderna, och det var väl skyltat med fågelart och var de kom från – nästan hela världen.

Efter att ha bokat ett B & B, Victoria Lodge Guest H, med hjälp av mobilen, styrde vi kosan mot Salisbury – trots risken (?) för förgiftning! Vi körde mestadels de stora vägarna. Hittade till slut fram och värdinnan visade oss till rummet och förklarade vad som gällde. Förbeställde frukost till nästa dag.

Efter att ha slappat lite och planerat för morgondagen tog vi en promenad till centrum som var mycket trevligt. Kollade på den fantastiskt fina ”domen”/kyrkan med

Englands högsta kyrktorn.



Englands högsta kyrktorn i Salisbury.

Tisdag 11 sept. – En hyrbil ”utan” olja!!!

Lade ut kursen mot Haynes Int. Motormuseum, Yeovil. Oljetryckslampan på instrumentbrädan hade blinkat till ett par gånger i går vid kraftiga rondellsvängar men i övrigt varit släckt – borde kanske ha kolla det!? Hur som helst efter en kraftig inbromsning så lyste det plötsligt rött överallt! **”Stop the engine, no oilpressure!”** OJ, oj, oj!!!

Vi rullade in på en P-ficka som låg strax framför och stannade. Öppnade huven och kollade oljestickan – helt torr!! Snackade med en lastbilschaufför, som också parkerat där, och rådfrågade honom samt diskuterade bästa lösning? Vi ringde Easirent men blev endast beordrade att ta oss till närmaste mack för att fylla på olja – och sedan återfå betalning mot kvitto vid återlämnandet. Hm...

Kollade GPS:en. Vi var bara 2,4 km från närmsta mack som tur var! Startade motorn försiktigt...den varvade inte riktigt – eller?! Max 3 500 rpm! Det kändes som motorn tappat kraft! Skall vi verkligen våga köra?! OK vi försöker ”köra lugnt”...

Vi kom utan missöden fram till macken ”Murco” (fanns i Sverige på 60-talet) och gick in för att prata med någon. Träffade den mest hjälpsamma mack-kille man kan tänka sig. Han tog reda på vilken olja vi skulle ha efter att för säkerhets skull kollat i datorn. Vi köpte först en liter och fyllde på men det märktes knappt på oljestickan! Beslöt hålla på en liter till = två liter! NU visade det ”normalt” på stickan. Motorn varvade dock fortfarande inte fullt!! Kanske hade någon ”elektronisk säkerhetsspär” slagit till eller så var motorn



AC Empire 1922 på Bentley Wildfowl & Motormuseum.

skadad?! Hemska tanke! Selvan, mackföreståndaren, rådde oss att:

1. Inte anlita företaget någon mer gång utan gå på kända företag som Europcar, Hertz, Avis o s v.
2. Ta oss till Haynes museum först och
3. Sedan åka tillbaka med bilen till Gatwick och begära en ny hyrbil.

Vi åkte vidare vidare mot Haynes, något skrärade och besvikna – men enormt tack samma för hjälpen vi fått.

Haynes Int. Motor Museum, Yeovil

Äntligen framme! Nu en rejäl fika som plåster på såren! Vi (bilen) klarade det! Vi betade av bil efter bil och hall efter hall – verkligen proffsig! En bra översikt gjorde att vi inte missade något – här fanns det mesta! Bl a en hall med bara RÖDA bilar med förklaring till varför just rött var så speciellt på (de flesta) sportbilar. På museet fanns en del kända, men för mig många okända, bilmärken och modeller – en del riktiga rariteter!

Vi bokade ett B & B i Oxford via mobilen, men p g a ett missförstånd så hamnade vi ca en mil utanför Oxford, i Kidlington, Oxford House B & B.

Onsdag 12 sept.

Kollade oljan – OK. Nu bar det iväg mot the British Motor Museum – med stort M! Vi kom fram i god tid utan problem och fick parkera fritt p g a ett stort bygge intill. Många häftiga bilar på parkeringen! Inte minst många Land Rover i olika utförande – Jaguar/Land Rover låg ju alldeles intill.

Vi blev insläppta kl. 10.00 prick. Museet höll verkligen hög klass! Dagen blev en höjdpunkt med brittisk motorhistoria och några internationella inslag som t ex en

P1800. Den byggdes ju för övrigt i England i början.

Ett problem som samtliga museer har är dock att bilarna står tätt, så fotomässigt blir det ju inte så bra. Allt var dock fördömligt uppmärkt, och det behövdes för att hålla reda på alla modeller bl a:

- en 1896 Wolseley Autocar No One med 3 hk på 1 cylinder och tre (cykel-)hjul – ”mopedbil” på sin tid! Nypriset var 110 pund.
- en 1897 Daimler Grafton Phaeton som var mer lik en bil, 2 cyl., 4 hk för 375 pund.
- 1925 MG ’Old No One’ var en annan höjare! 4 cyl. 40 hk med toppfart på 132 km/t!

Svårt att se sig mätt på allt som bjöds oss besökare! Bl a en delad MGB GT (!) som visade hela innanmätet. MG hade fö många modeller på plats. Ett antal prototyper, bl.a. a några häftiga MG, förhöjde stämningen! Wow vad mycket det fanns! Bl a 1998 MG EX255 speed record car med 960 hk som har satt ett rekord på 410 km/t!

Vi pratade lite med ”farbrorn” i receptionen innan vi gick – VILKEN TUR! Det fanns ju en hall till med 200 bilar och en verkstad för specialbilar. Det var lite som ett ”garage för det som inte fick plats i museet” – men ändå! Häftigt att även få se de bilar man jobbade med och t o m höra när de varmkörde! Ett 60-tal olika bilmärken fanns representerade totalt. Vem har sagt att bilar inte är vackra – konstverk, både utseendemässigt och tekniskt, var och en för sig!

Bokade ett nytt boende i centrala Oxford för två nätter, en lägenhet med lakan

och handdukar. Lägenheten låg en halvtrappa ner, var på 35 kvm och fräsch. Mitt i stan! Packade upp, slappade en stund – NU dags för mat!! Vi hittade en trevlig Italiensk restaurang, Marco’s, och åt en härlig 2-rätters! Det blev Kalles 65-års-present från mig. Sedan promenerade vi runt i de fina kvarteren med sina vackra sandstensbyggnader.

Torsdag 13 sept. – Abingdon, MG och Kimber House!

Nu var det – äntligen – dags för MG! Kalle var lite skeptisk till att besöka The MGCC UK, men var helt såld efter besöket!



Interiörbild från British Motor Museum – här finns allt...



... som till exempel MG:s rekordbilar...



MG TF och MG TC på Haynes Muséum.



...och Paddy Hopkirk och Henry Liddons segrande Cooper S från Monte 1964...



...till en DeLorian från filmen ”Tillbaka till Framtiden”.

Jag hade mejlat i god tid före avresan och förvarnat att vi skulle "titta förbi". Vi fick ett fantastiskt bemötande, av *Ineke Sherman, Merchandise Co-ordinator*. Hon tog hand om oss som VIP-gäster och guidade oss runt i lokalerna och berättade historien om MG på ett mycket engagerat och informativt sätt. Vi fick även träffa bl a *Colin Grant*, vars far arbetat i fabriken, och som var expert på MGF. Fick några bra tips, bl a om nya motorbultar och nytt bättre oljeträg. Visade bilder på våra MG och gav registreringsuppgifter. De blev extra intresserade av brorsans MG ZT V8 (Ford Mustang-motor) som har en speciell "blå/grönt" skiftande lack.

Vi fick kaffe och möjligheter att kolla på det omfattande arkivet där man har uppgifter på de flesta (alla?) MG-bilar. I mån av tid kan man här få kopior på just sina egna dokument! Häftigt!

Jag köpte böcker och en del annat i shoppen, fick t o m köpa sista exet av boken "MG F and TF Restoration Manual" av Roger Parker. Köpte även följande böcker:

- ROVER K-SERIES ENGINE; Iain Ayre och Rob Hawkins
- EVERYDAY MODIFICATIONS FOR YOUR MGF AND TF; Roger Parker
- MGF and TF, The complete story; David Knowles

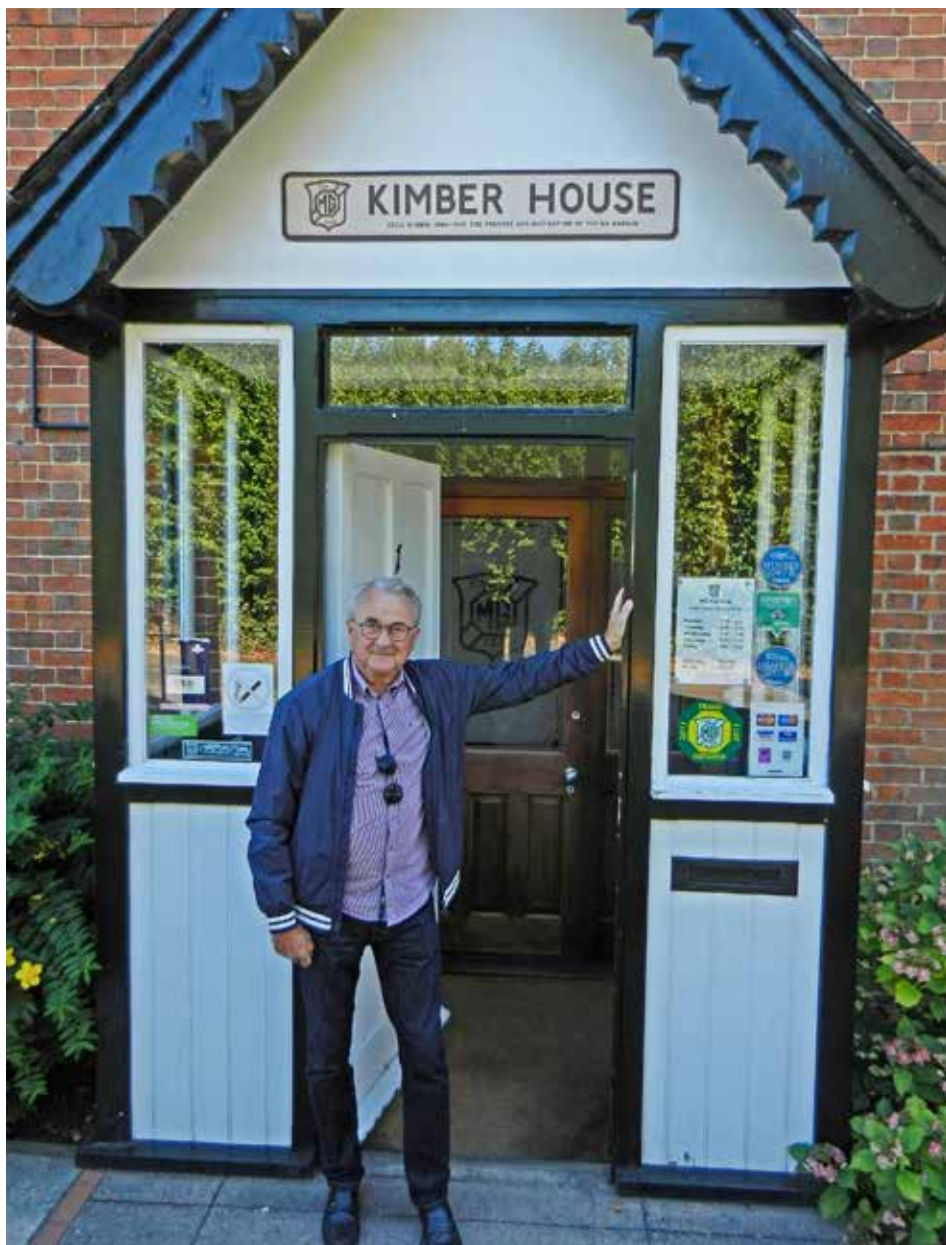
Ineke tipsade oss om att promenera ner till torget och det gamla stadshuset och "MG-Museet". Jo, det kallas så, MEN det var bara EN ENDA MG där! Dessutom en MGB med rubber bumper. Visserligen hade man fina glasmontrar runt bilen som berättade historien om MG i Abingdon, men vi blev ändå lite besvikna. Som tur var hade besöket hos MGCC varit så fantastiskt så det överskuggade detta. Vi gick även upp på takterrassen och blev guidade lite om Abingdon och dess historia och fotade en del.

På vägen tillbaka till MGCC passerade vi MG-parken där det fanns en stensättning med MG-logon samt ett antal informationstavlor om "MG Abingdon". Intressant och trevligt gjort.

På eftermiddagen och kvällen hade vi god tid att vandra runt i de vackra omgivningarna i Oxford och beskåda alla vackra byggnader. Vi avslutade dagen med en klassisk Fish and chips på ytterligare en av Englands alla trevliga pubar. Hem tidigt och dags att packa för slutetappen mot London, Brooklands och Gatwick.

Fredag 14 sept. – The Final day!

Innan Gatwick och flyget styrde vi kossan mot Brooklands Museum i Weybridge sydväst om London. Nu var det dags för ytterligare lite motorhistoria – ett besök i



Artikelförfattaren stöttar Kimber House.

Många pokaler finns bevarade i Kimber House.



MGCC UK:s clubshop.



MGB på MG-muséet.



Bröderna Ågren beundrar utsikten över Abingdon.



Londonbuss på Brooklands.

Englands "Motorsportsvagga"! Ett historiskt museum på många vis, inte minst resterna av den fantastiska velodrombanan där man slagit många hastighetsrekord. Efter att ha kollat genom byggnaderna med olika historiska racerbilar, cyklar(!), mm, varav många rariteter, så var det dags för det sedvanliga förmiddagsfikat i Sunbeam Café! Därefter dags för Aircraft Factory exhibition, spännande och intressant. Fick även provsitta en häftig Hawker Siddeley Harrier, ett fantastiskt flygplan som med ställbara jetmunstycken kan stiga vertikalt!

Vi kollade också på en 4 D-film om rekordbilen The 24 ltr Napier-Railton. Bilen var tyvärr ute på backtävling och fanns inte i museet för tillfället. Vi fick i alla fall åka med på en hisnade resa med autentiska skakningar i betongskarvarna men där det mesiga ljudet tyvärr var en besvikelse!

Återigen ledde oss GPS:en mitt i prick till Easirents kontor i Crown Plaza Hotel, strax utanför Gatwick. Vi var tacksamma för en fantastisk vecka utan andra intermezzon än en oljesuktande Peugeot! Landade välbehållna ca 23.30 på Landvetter och svensk mark och blev upphämtade och avlevererade vid vårt hotell samt fick vår bilnyckel. Naturligtvis ösregnade det! Men vi hade ju haft fint väder hela veckan – så vad gjorde det!

Lördag 15 sept - "hemma"!

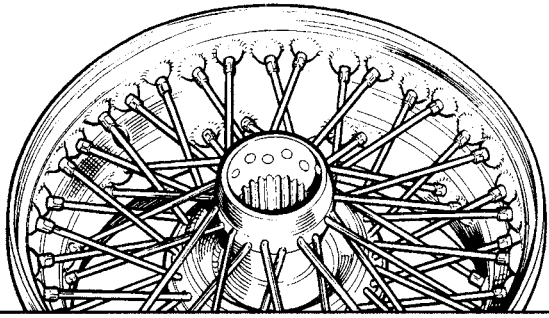
Låg och drog oss lite, vi var ju ändå hemma i Sverige och lediga! Lämnade av brorsan på Centralen i Götet innan hemfärden mot Småland. Avrundade resan med en utmärkt Afternoon tea" tillsammans med hustrun (muta...), på Grand Hotell i Jönköping innan vi slutligen anlände till Vetlanda.



Några klassiska formel 1-bilar på Brooklands muséum...



... och en MG M-typ från 1932.



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

ÄR DU OCKSÅ RÄDD OM DIN MG?

MHRF-försäkringen – marknadens ledande försäkring för historiska fordon!

Vi välkomnar alla fordon som är 20 år och äldre. Oavsett skick och stuk. Det finstilla? Fria mil, men inte en meter brukskörning. Det är klart att du kan – och ska – visa upp din ögonsten för arbetskamraterna ibland, men fordonet ska annars bara användas till nöjeskörning. På fritiden.

MHRF-försäkringen är en förmån för medlemmar i klubbar anslutna till Motorhistoriska Riksförbundet. Utöver din plånbok gynnas din klubb av våra försäkringar. Likaså den fordonshistoriska rörelsen via MHRF:s arbete, ett arbete som sammanfattas:

"För gårdagens fordon på morgondagens vägar".

Du hittar mer information om oss och vår försäkring på:

www.mhrf.se/forsakring



Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Kontakta någon av nedanstående om du vill ha din bil besiktigad inför ansökan om MHRF-försäkring!

Jan Andersson	Örebro	070-568 68 64	Dag Lindahl	Västerås	072-534 58 77
Hansi Borgström	Onsala	070-548 52 03	Hans-Åke Nilsson	Limhamn	070-586 84 81
Anders Bäcklund	Oskarshamn	073-986 66 95	Sven Ordell	Motala	0141-21 71 75
Anders Dahlberg	Mariestad	070-624 17 60	Ola Ramstedt	Östersund	070-378 50 78
Ulf Edström	Göteborg	070-794 66 34	Bengt Sedell	Huddinge	070-640 27 11
Carl-Eric Gullberg	Storvreta	070-536 66 14	Knut Tersmeden	Järfälla	070-616 95 96
Tommy Hadrys	Nybrostrand	076 947 33 60			
Sören Hammer	Halmstad	070-305 06 35			
Max Jacobson	Svedala	070-893 84 01			
Kjell Johansson	Getinge	070-346 68 09			
Per Johnson	Norrhammar	070-756 67 51			
Bo GB Kallhagen	Karlstad	070-880 82 51			
Jan Olof Levenstam	Spånga	070-526 06 42			



FÖRSÄKRINGEN



Maintaining the breed

Rapporter och info

West Coast Centre

Tankar från West Coast Centre Juli 2020

Detta år lär bli som ett svart hål i bilträffsammanhang. Vi hann med årsmötet men sen har vi fått ställa in alla aktiviteter. Vad göra i detta krisläge? I början av juni, när vädret var fint och stabilt, kunde jag bara inte sitta stilla hemma utan bjöd in till en fikasväng med vännerna i UBCC. För att hålla oss till de regler och uppmaningar som finns fick vi hålla avstånd, ha med egen picknick och fika utomhus där vi kunde sprida ut oss. Detta var heller inget klubbarrangemang utan ett privat initiativ där alla deltog under eget ansvar. Vi blev 15 stycken bilar, och vi blev hembjudna till Irene och Göte i Jaguarklubben som visade sig ha en stor tomt med fin havsutsikt där vi kunde sprida ut oss och njuta av utsikten. Det hela blev mycket lyckat och uppskattat och vi hoppas kunna göra detta igen, men det är mer väderberoende än vanligt då vi måste fika utomhus.

Har varit uppe i sommarstugan i Hällefors och haft kanonväder med mycket sol och bad men inga bilträffar att åka på. Träffade i alla fall Bengt Eliasson och käkade glass vid Prästbäcken. Kul att ses och pratas vid men inte detsamma som förr.

Vad jag har förstått så skruvas det och fixas i garagen, och det är ju ett bra tillfälle att se över sin bil när man inte åker lika mycket. Jag har också haft ovanligt många besiktningar för MHRF-försäkringen.

Ta vara på sommaren i din MG och motionera den! Det mår både du och bilen bra av.

/Hansi Borgström



Med UBCC på picknick.



Fika hos Irene och Göte.

En himlafärd till Lustgården #7 (Om denna kunnat äga rum)

V i skulle än en gång denna dag, i strålende sol, ha träffats på LRF:s parkering i Skänninge på Kristi Himmelfärdsdag klockan 11.30. Bortemot två dussin ekipage skulle troligen ha mött upp. En kompott möjligen bestående av olika MG-modeller med tyngdpunkt mot de senare F- och TF-modellerna. Även en blå-blå L Magna från 1933 hade sannolikt närvarat och därmed i någon mån balanserat årgångarna, samt förmodligen även några få ytterst sällsynta och udda märken såsom BMW och Mazda.

Efter trivsamt pladder interfolierat med kaffedrickning och en avslutande välkomsthälsning skulle uppsittning ha verkställts, följt av avfärd och åtta minuter senare ankomst till Botanicus handelsträdgård i Järstad, där vi, precis som vanligt, vänligen skulle ha tagits emot av trädgårdsmästare Lennart Fredriksson.

Efter den inledande och traditionella informationen om benmjölets historia, alltifrån Gaius Julius Ceasar fram till våra dagar, skulle så utflyktens verkligt stora nyhet ha exploderat och enbart för just denna har detta skrivits.

Under förra sommaren gjorde Lennart ett viktigt experiment vars resultat just idag skulle avslöjas. Olika typer av jord hade inhandlats, alltifrån de billigaste

billiga av typen fem 50-literssäckar för 99 kronor till förstklassig sådan för samma summa för en 40-literssäck. I dessa jordar planterades tomatplantor och resultatet blev följande:

Sämst var Ö&B:s jord och likaså deras kogödsel innehållande endast 15% av den åtråvärda varan. Resten var torvmull. Näst bäst var all jord som saluförs i butikskedjan Östenssons, ICA MAXI och liknande.

Bäst var den dyrare, kravmärkta premiumjorden helt utan torvmull, vilken vanligtvis saluförs hos seriösa handelsträdgårdar under olika namn. Resultatet var alltså inte alltför omtumlande vare sig för mästare Fredriksson eller för oss. Läs alltså på förpackningens baksida före inköp!

Nu kan äntligen Gerry Gardelin, jag och många andra koppla bort alla vinterns tvångstankar rörande jordkvaliteter!

Efter denna redovisning skulle vi, allt efter tycke och smak, söka oss till olika bersåer och där glänta på våra picknickkorgar, inhandla rara plantor och därefter avsluta dagen på till exempel Centralkonditoriet i Väderstad, precis som vi gjort tidigare år.

Vi ses nästa himlafärdshelg!

Hoppas

/Marianne och Per de Faire



Så här kunde det ha det ut hos trädgårdsmästare Fredriksson i Järstad när han presenterade sin forskning på Nobelprisnivå om planteringsjordens varierande kvalitet i detaljhandeln. Givetvis hade det funnits jord och kogödsel av utmärkt kvalitet att handla hos Fredriksson.

Middle North Centre

Keep driving MG!

Än är det sommar!

Årets alla planerade evenemang fick ju ställas in på grund av den rådande pandemin, men vi hoppas ju att situationen snart kommer att förbättras så att vi kan genomföra några av evenemangen innan säsongen är slut.

Detta kommer i så fall att annonseras på hemsidan och via maillistan.

Men ingenting hindrar oss från att köra med våra bilar, så ta vara på sommaren

och gör egna intressanta utflykter!

Om det blir möjligt kommer vi även att genomföra höstens pubträffar på puben the Bishop Arm's i Stockholm den 24 september, 22 oktober, 19 november och 10 december. Vi får dock återkomma till detta längre fram.

Avsikten är att alla medlemmar i Middle North Centre ska vara med på centrets e-postlista. Om du inte brukar få meddelanden från mig angående de olika evenemangen 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 e-postadress, meddela mig då din nya adress. Flera meddelanden kommer i retur p.g.a. okänd adress.

På klubbens hemsida www.mgcc.se uppdateras aktivitetslistan efterhand som nya aktiviteter kommer till eller ändringar sker.

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

Ha det bra, ta hand om dig och jag hoppas att vi snart kan ses!

/Christer Farneman

Redovisning South juli 2020

dessa Coronatider så har ju verksamheten gått på sparlåga. Som vi alla kom överens om så har vi dock via mail varje fredag skickat ut förslag på attraktiva platser att besöka. Vissa har vi själva grävt fram men en hel del har kommit in från medlemmar. Detta har varit minst sagt uppskattat.

Vi har också fortsatt arbetet med att utforma våra träffar. Därför står vi nu bra rustade inför nästa säsong. Då vi även haft en del besiktningssärenden så har ju detta också skapat kontakt med några medlemmar. Faktum är att det Coronan möjligtvis har bidragit till en ökad läsning av våra utskick.

Lite gratis reklam är ju inte fel! Minst sagt uppmärksammat kommer MG och i synnerhet MG Motorsport att bli i fortsättningen. Ingemar Bjerkborn har nämligen sålt sin röda Rally MGA till Autoseum i Simrishamn. I detta välbesökta museum på Österlen står nu denna i en fint belägen stor monter. Väl värt ett besök.

Våra fina bilar har trots allt frekvent syns på våra vägar. Ett gott tecken på att livet och vår klubb lever vidare. Bara vi håller avstånd!

/MGCC South



Ingemar Bjerkborn och hans MGA i tryggt förvar på Autoseum i Simrishamn.

Social distans



När tiderna nu är som de är kan vi bara ses vid privata, spontana träffar med ett fåtal deltagare. Smittskyddsinstanserna har med stor tydlighet lärt oss att vi ska hålla en odentlig social distans.

Vid en spontanträff i South centre föregick centrerepresentant Max Jacobson med mycket gott, kanske något överdrivet, exempel när han parkerade sin MGC. Eller var det kanske för att han inte ville blanda sig med de övriga "moderna" bilarna?

Bilden är tagen vid ett stopp hos Borstakungen i Onslunda. Där finns alla tänkbara typer av egentillverkade borstar man kan tänka sig, väl värt ett besök. Dessutom finns där ett trevligt café.

Att det regnade hela den dagen berodde på en felprognos.

/Tommy



PÅ GÅNG

Inbjudan till träffar

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

Som tidigare meddelats gäller för närvarande följande för klubbens evenemang:

- 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! Håll uppsikt på hemsidan i det fall att restriktionerna lättar och verksamheten börjar ta normala former igen.

Tills dess ha en fortsatt trevlig eftersommar!



WANTED

Styrelsen har under en längre tid sökt centrepräsentanter till Middle South Centre, Dalecarlia Centre och North Centre. Då dessa centres behöver en sammanhållande kraft och helst då två, vore vi tacksamma om intresserade ville höra av sig till Gunnar Ahlqvist, valberedningens sammankallande (valberedning@mgcc.se) eller Per de Faire, centrekoordinator (per.de.faire@mgcc.se), som också gärna besvarar eventuella frågor.

Uppdraget är både trevligt, synnerligen utåtriktat och går i första hand ut på att initiera olika aktiviteter bland medlemmarna för att på det sättet skapa en social gemenskap i centret.

De som anmäler sitt intresse kommer också att inbjudas till det årliga funktionärsmötet, som i år preliminärt äger rum den 7 – 8 november.

Med vänliga hälsningar
Styrelsen

Till salu: MG TF 1955

MG TF 1500, röd, med beige sufflett, sidorutor och sittbrunnsskåp.
Lackerade ekerhjul. Motorn renoverad med ny topp anpassad för blyfri bensin (George Edney). Aluminium ventilkåpa. Rostfritt avgassystem. Nyrenoverad koppling och vattenpump, mm. Mer information och bilder kan skickas via mail.
Pris 290.000 kr eller högre bud.
Per Mauritzon, Ramlösa
E-post: per.mauritz@tele2.se



Till salu: MG Magnette ZA 1954

Denna bil är till salu eftersom framför allt min hustru helt har trappat intresset för allt vad gamla bilar heter.
Bilen har en helt nyrenoverad motor som endast gått mindre än 2 mil – alltså två mil. Nya däck, bromsar och hjullager bak. Ny generator och nytt batteri. När jag köpte bilen för ca 5 år sedan var den nybesiktigad utan anmärkning men drog 16 liter olja under hemfärden från Skåne! Den hade också ett jättegäpp i styrningen. Detta är åtgärdat (hel motorrenovering: nya lager, kolvar, ventiler, foder, osv, osv). Återstår att fixa är blinkers och signallhorn innan besiktning. Klädsel bak mkt bra men fram behövs åtgärder. Allt har kostat mig cirka 90 tusen kronor, men jag säljer den klart billigare.
Hans Laurell, Borlänge
Tel: 070 -432 60 15
E-post: hans.laurell@tele2.se

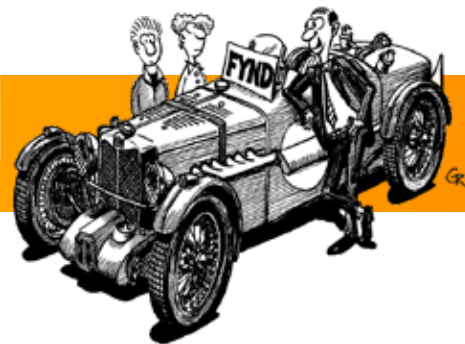


Till salu: 4 st. MGF- & TF-hjul

Lättmetallfälgar med allround-däck, Continental 185/55 R15, i bra skick.
Pris: 2 400 kronor
Bosse Portling, Motala
Tel: 0733-280 360
E-post: portling.bo@gmail.com



MG MARKET



Till salu: MG TD 1952

På grund av sviktande syn ser (?) jag mig tvungen att skiljas från min trogna reskamrat (inte Britta utan TD:n).

Efter en renovering för 20 år sedan behöver den en ordentlig översyn.

Blyfri topp och den enda i Sverige med dragkrok. Ändrad diff (90 km/h vid 3 000 varv.

5 stycken vinterdäck med dubb medföljer liksom en reservmotor (Wolseley 444) som gått klanderfritt i 14 år.

Obromsat släp medföljer. Suffletten är nästan ny, använd endast en gång.

Pris: 155 000 kr

Jag har även en växellåda till XPAG med 1:an och 3:an defekt.

Pris: 500 kronor

Leo Tatti, Vallentuna

Tfn: 070-729 60 96



Till Salu: MG SA Delar

Efter drygt fyrtio års tillvaro med en MG SA, som jag nu sålt, har jag inte längre några behov av alla de delar jag samlat ihop så nu säljer jag alltsammans. Du kan se det mesta på bilderna men det finns mera. Hör av dig om det är något som är av intresse.

Priserna blir inte i England-nivå så passa på nu.

Lars-Eric Victorson, Ålem

Tfn: 0706352006

E-post: l.victorsson@telia.com



Klubbinformation



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

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

Medlemsavgifter i MG Car Club Sweden 2020

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



@MGCCSweden

KLUBBFUNKTIONÄRER

KLUBBENS STYRELSE

Ordförande

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



Vice ordförande

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



Sekreterare

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



Kassör

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



Ledamot

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



Ledamot

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



Ledamot

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



Ledamot

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



VALBEREDNING

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

REVISORER

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

MGCC MEDIA

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

ANSVARIG FÖR HEMSIDAN

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

REDAKTÖR FÖR HEMSIDAN

För närvarande vakant.

WEBMASTER

Carola Pettersson
webmaster@mgcc.se

MEDLEMSREGISTER

Christer Farneman
christer.farneman@mgcc.se

FÖRETAGSANNONSER

Hansi Borgström
hansi.borgstrom@mgcc.se

FACEBOOKANSVARIG

Ewa Brander
ewa.brander@mgcc.se

REGALIA

Anders Ericsson
anders.ericsson@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR

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

HISTORISKA KOMMITTÉN

Anders Bäcklund
anders.backlund@mgcc.se

MILJÖKOMMITTÉN

Mats Månsson
mats.mansson@mgcc.se

EUROPASAMORDNARE

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

MGCC RENOVERINGSSTIPENDIUM

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

BULLETINENS REDAKTIONSGRUPP

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

ADRESSÄNDRING

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

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

Privatannonser för medlemmar

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

Företagsannonser**Annonspriser för företagsannonsering:**

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

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

Utgivningsplan för 2020, se sid 2!

Eftertryck utan tillstånd 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
VERKTYGSSVAGN 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
VERKTYGSSVAGN 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 prissändringar, startfas bilning och feltryck.