



Bulletinen

MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN

6 - 2020



Innehåll nr 6-2020

Sid 3	Styrelsen har ordet	Sid 30-31	Intervju med John James, Lennart Nordström
Sid 4-5	Julhälsning signerad GR, Per de Faire	Sid 32-33	Lite bensinhistoria, Tom Lubrán
Sid 6-9	Min MG J2, Börje Pettersson	Sid 34-35	Julklapptips
Sid 10-11	BMC:s tävlingsmek Kjell Andersson, Gert Assermark	Sid 36	Intressant MG på auktion, Tommy Lyngborn
Sid 12	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 37	Rapport från Gelleråsen, Gert Assermark
Sid 13	MG Metro 6R4, Gert Assermark	Sid 38	Stipendiat Oscars redovisning, Oscar Efverlund
Sid 14	Redovisning av fototävlingen	Sid 39	I Michael Pelzls verkstad, Rune Björck
Sid 15	Notiser	Sid 40-43	MG-bilar kartläggs i Småland, Anders Bäcklund
Sid 16-20	Vi som varit med länge, Per-Börje Elg	Sid 44	Ny CR i Dalecarlia, Mats Rylander
Sid 21	MGCC UK 90 år, Rolf-Åke Axelsson & Christer Östmark	Sid 45	Från Limhamn till Mille Miglia, Rune Björck
Sid 22-23	I Garaget, tekniska tips	Sid 46	Annonser
Sid 24-25	Renovering av bakvagn MGF, Ulf Rohlin	Sid 47- 51	Rapporter från centren
Sid 26	Presentation av ny medlem, Henrik Lindquist	Sid 52	Inbjudan till träffar
Sid 27	Presentation av Colin Murrell & Steffi Bruch	Sid 53	MG Market
Sid 28-29	Mittbild	Sid 54-55	Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

6743	Eneland	Lars	Saltsjöbaden	MG TD -52	PAS 125
6744	Rosén	Kurt-Arne	Lerum	MGF -96	DUC 174
6745	Ericsson	Bengt	Västerås		
6746	Olsson	Bo	Sundbyberg	MG Midget -61	FOS 549
6747	Törnberg	Ingemar	Falkenberg		
6748	Ekberg	Mikael	Valbo	MG TD -52	BEG 129
6749	Emthén	Hans	Enhörna	MGB tourer -65	FJF 836
6750	Olsson	Kent	Vellinge		
6751	Arnhjort	Peter	Svartsjö	MG Magnette -55	F23447
6752	Davidsson	Kjell	Mjölby	MG 1300 Mk II -69	ETR 678
6753	Hansson	Rune	Smygehamn	MGA -57	GLF 341
6754	Brandt	Göran	Höör	MG 1100 -67	CNL 456
6755	Larsson	Lars	Hammarö	MGA Mk II -61	APW 382
6756	Georgsson	Stig	Lindesberg		
6757	Kjellin	Ulf	Skinnskatteberg	MGF	
6758	Nilsson	Lars	Forsbacka	MGB GT -66	CHG 712
6759	Skoglund	Rolf	Gävle	MGA 1600 --61	FZL 521
6760	Edvinsson	Tommie	Trelleborg	MG ZT 190 -02	WPK 330
6761	Olofsson	Mats	Hässleholm	MG TD -53	EWK 119
6762	Karlsson	Hans	Matfors		
6763	Hermodsson	Inge	Malmö		
6764	Hamberg	Jan	Billdal	MG 1300 -68	FNL 874
6765	Carlsson	Peter	Stockholm		
6766	Petersson	Richard	Ängelholm	MGB tourer -71	CAZ 834
6767	Stedt	Ingemar	Nyhamnsläge	MGB tourer -68	ENM 009
6768	Martell	Bengt	Eskilstuna	MG TA -36	HYY 692
6769	Olausson	Anders	Enskede	MGB tourer -63	DMG 819
6770	Johansson	Lennart	Molkom	MGB tourer -64	DYX 767
6771	Efverlund	Anna	Huskvarna	MG PA -35	GJN 114
6772	Lunneryd	Tomas	Vänernsberg	MGA 1500 -59	APU 132

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2021

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
1	23/1	v 7	Februari
2	20/3	v 14	April
3	15/5	v 23	Juni
4	17/7	v 32	Augusti
5	18/9	v 41	Oktober
6	20/11	v 49	December

Omslag: Dags för vinterförvaring
Foto: Siw Nordlund



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



341 131

Tryck: 
exaktcreative

EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Ett år olikt alla tidigare

Det nyfödda året inleddes på ett fullständigt normalt sätt, det vill säga att några vintriga teknikträffar genomfördes. Men strax efter februari månads utgång drogs den nattsvarta ridån ned över klotet. Förbluffande nog hann vi genomföra årsmötet och det var i allra sista stund. Andra föreningar där jag är medlem lyckades inte med detta, vilket medfört oanade konsekvenser.

Vår styrelse och centrerepresentanterna har, i synnerhet under åksäsongen, vinnlagt sig om att hålla samman klubben. Från styrelsen har P-O Nigrell och Max Jacobson haft kontinuerliga videokonferenser med centrerepresentanterna, som i sin egenskap av privatpersoner i sin tur ambitiöst anordnat mikroträffar omfattande sex-sju ekipage för att ge åtminstone en känsla av normalitet. Även enskilda medlemmar har följt exemplet för att skapa ett någorlunda socialt MG-liv under åksäsongen.

Dock råder en total klubbstiltje i två av centren, där valberedningen stångat sin panna blodig och omöjligt kunnat trolla fram några representanter. Det är förvånande att ett medlemsrikt centre som Middle South inte kan uppbringa en enda CR (helst skulle de vara två). Dalecarlia Centre var i samma situation tills för någon tid sedan, då Mats Rylander från Mora trädde fram på CR-arenan och då hälsades av alla varmt välkommen. Att North Centre har problem är mindre förvånande, då detta är gigantiskt stort med ofta massor av mil mellan de

enskilda klubbmedlemmarna.

Men ändå, någonstans mellan Söderhamn och Trekröset och någonstans mellan Kolmården och Slussen i Stockholm borde det väl ändå finnas några eldsjälur som kan åta sig det roliga jobbet för den goda sakens skull. Orsaken till CR-problematiken är förmodligen att man redan sedan länge är aktiv inom någon lokal eller regional flermärkesklubb.

Det stora glädjämnet är MG Bulletinen som, i synnerhet i dessa tider, utgör klubbens både styrka och ryggrad. Redaktören, Tommy Lyngborn, har verkligen lyckats i sin gärning och så till den grad att den danska klubben kontinuerligt önskar publicera vår tidning på sin hemsida till nytta och glädje för sina medlemmar.

Bulletinens redaktionsgrupp efterlyser dina små underfundiga tekniska tips som du kommit på. Det kan vara ett litet verktyg du hittat på för att göra ett speciellt jobb lättare, eller en metod för att kunna utföra ett knepigt jobb smidigare. Vi har startat en rubrik för sådana klurigheter i detta nummer där vi lagt in ett par tips från vår egen verksamhet. Sänd även gärna in gamla tidningsartiklar, solblekta foton eller reklamtryck från tider då det begav sig. Ju fler som medverkar, ju mer levande och innehållsrik blir tidningen.

Låt oss nu blicka framåt, ty om några månader kommer jordaxeln åter att luta sig framåt och en ny, fräsch öppetåkarsäsong kanske ändå kan ta sin början med ett otal

träffar över hela landet, och då med SMGM i Stenungsbaden som höjdpunkt.

Men innan dess vill jag ändå tacka jourhavande vädergudar för åtminstone två lysande sommar-månader, vilket gjort det möjligt för oss att kunna vistas på vackra, slingrande landsvägar, även om detta skett i minikorteger eller var och en helt för sig själv. Ty det är ju själva körglädjen som är den innersta kärnan i det stimulerande MG-intresset!

Allra sist vill vi i styrelsen tacka er alla ute i centren som oegennyttigt, och mot alla nuvarande odds, arrangerat olika typer av innehållsrika små träffar för medlemmarnas bästa. Och vi önskar er och alla övriga medlemmar

*En God Jul och
Ett Gott Nytt År!*

/Per de Faire



En julhälsning signerad GR

Det hände sig vid Luciatid att årets mest omtalade konstverk blixtnsabbt måste skapas. Mäster Ruberg, som varande stor tidsoptimist, tassar i sista minuten på raska fötter in i sin ateljé med vid utsikt över den kända konstnärsstaden Göteborgs hamninlopp, fokuserar med istadig blick Vinga fyr och faller därefter i djupa tankar. Plötsligt får han en stark ingivelse, i sitt inre ser han motivet forma sig med alla dess detaljer, penslar grips, palett letas fram, färgtuber kläms sönder och samman och så skrider mästaren till verket på en sedan länge uppsatt och nu lätt dammig pannå.

En snabb motivanalys ger vid handen att det just detta år gällde att blanda gammalt och nytt. Bakgrunden skulle kunna tänkas vara att MGCC UK i år har sitt 90-årsjubileum. Den julgröna PB som de senaste åren utgjort konstverkens absoluta fokus har i år bytts ut mot en midvinterblå M-type. Detta som en personlig hommage till gode vännen Gabriel Öhman. I bjärt kontrast till den klassiska trettiotalsbilen står en julröd, kinatillverkad, batteridriven SUV, ej olik alla andra SUV:ar, men just denna har ett påklistrat MG-märke. Två helt skilda världar möts alltså i den nordengelska vintermiljön strax utanför den idylliska byn Summer Bridge.

Sportbilen framförs av mästarens alter ego som ung, något som klart framgår av den klassiskt formade uppnäsan, vars form inte ändrats under åren. Med glad förundran åser han det kinesiska ekipaget med tomtklädd förare, som på sitt hemspråk glatt önskar honom en God Jul. Det experimentella, konstnärliga nytänkandet består i att den röda SUV:en uppenbarligen råkat ut för en elektrisk malör, detta beroende på att elektriciteten plötsligt tröttnat på sitt ordinarie jobb och därför, i protest, krälar tillbaka ut genom den kabel där den en gång gjort entré. För att dra nytta av läckaget, och därtill skapa en viss julstämning, har en elbelyst julgran kopplats på till dess assistans någon gång kan tänkas anlända. Lycklig över att äga en äkta MG fortsätter den unge M-föraren sin färd mot ett eget och mer traditionellt julfirande.

Motivet kännetecknas av sedvanliga rubergska julattribut vilka, än en gång, är mästerligt skapade: det blåvitsnöiga landskapet och den mörka himlen har starka impressionistiska drag, vilka utvecklats från de gamla franska kollegorna, och tre tomtenissar har, tillsammans med julhunden Luddwig och dennes lekkamrat Peter Rabbit, lämnat sin intilliggande gemensamma boning för att ta del av det märkliga skådespelet. Därtill har en officiel trekantsvarning för buskörande tomtar

Text: Per de Faire

Teckning: Gustaf Ruberg



satts upp. Allt präglas, trots allt, av en genuint västerländsk julstämning!

Vid betraktandet av mästerverket går mina alldeles egna tankar osökt till Edward Gibbons klassiska storverk med titeln "The Raise and Fall of the Roman Empire".

Näväl kära läsare, vad hände sedan med årets master-piece? Trots gigantiska, närmast upploppsliknande, protester från ledningsgrupperna för Moma, Prado, Louvren, Tate Modern och till och med Vatikanmuséet, valde den generöse mästaren

att skänka tavlan för att pryda en vägg i den före detta disponentbostaden på Kyrkogårdsgatan 12 i Abingdon!

Skjut nu fram fotballen i rätt läge, håll upp en whisky, sätt er sedan tillrätta i er favoritfätölj, vicka gärna på tårna om så önskas och njut länge av denna den 39:e julhälsningen.

Men först tillönskar vi Sussie, hunden Luddwig och Gustaf

En God Jul och Ett Gott Nytt År!



Min

MG J2 1932

Text: Börje Pettersson Foto: Tommy Lyngborn



Enligt Production Records startade J2-produktionen 28/8 1932. Tidigare under sommaren hade prototypen och två seriebilar byggts. Den 19/9 1932 byggdes 20 stycken J2. Den etthundrafemtionionde tillverkade fick följaktligen ramnummer J2159 instämplat på ramen och huvugångjärnet. Den fick motor med nummer 1670AJ. Den motorn har tyvärr inte överlevt, i alla fall inte i den bilen.

Den har nu motor nummer 763AJ72, den är i övrigt identisk med originalet.

Den tidigare historien i England, utöver att den fick registreringsnummer ADP-663, är att det är känt att den 1962 köptes av en Jeremy Cornish från Alresford i Hampshire. Han hade bilen med till Kenya i några år där en lokal snickare bytte ut trävirket i karossen med mindre lyckat resultat. I april 1968 annonserade han ut den i Motor Sport.

Nu börjar den svenska historien som Christer Almén skrivit om i Bulletinen nummer 2-2020. I korthet så hamnade bilen i Norrköping och fick registrering som "Röd MG J2 1933", registreringsnummer E10336. Varför bilregistret flyttade fram tillverkningsåret till 1933 kan man undra. Kan det ha att göra med att man här betraktade alla bilar som tillverkats efter vår semesterperiod som nästa



Angloket i bakgrunden är en pjäs med 91,1 tons tjänstevikt. Det är tillverkat 1910 av Nydqvist och Holm i Trollhättan. Loket användes av SJ fram till 1968 då det ställdes av i reserven. Max tillåten hastighet är 70 km/h. Börjes J2 är alltså snabbare än tåget.

årsmodell? Minns att nya årsmodeller av bilar och traktorer skulle man se på marknaden uti Nora. Den hölls förr alltid den första söndagen i september.

Den 30/3 1995 såldes bilen till Stig Andersson i Saltsjöbaden. Enligt Gabriel Öhman, som var med vid köpet, så var bilen i "atomer". Motorn 763AJ72 följde med "atomerna".

Karossen var alldeles för tung för Stig, "jäkla vedbod" lär Stig ha sagt. Gabriel räddade delarna innan Stig slängde dem och lämnade över dem till mig sedan jag köpt bilen. Det sägs att Stigs tanke var att bygga en tävlingsbil. Stig, som var van vid Bugatti, fick Svenne Rådström att bygga en ny kaross i aluminium utan dörrar liknande J4, men ingen direkt kopia. Stolarna är små, bekväma och enkla. En plywoodbotten med halvrund bakdel, en aluminiumplåt med rundad överkant svept runt bakdelen av plywooden i lagom vinkel. En stoppad kudde cirka 10 cm hög och en tunn stoppning på ryggplåten med snörning med läderrem liknande Blower Bentleys.

Stig gjorde en grundlig reovering av ramen och axlarna. Nya delar överallt, högre bakaxelutväxling och kraftigare bromssköldar och trummor i aluminium, allt blåstrat och målat.

Växellådan byttes till en ENV som Stig sägs ha hittat i Norge. Troligen härstammar den från en MG F-type. Fabriken använde de kraftigare ENV-lådorna på J4, då med tätstegad drevsats. Det är en så kallad "crash box" med rakskurna drev. Säg på Tripple M-bloggen att de är "rare

items – hen's teeth are more common".

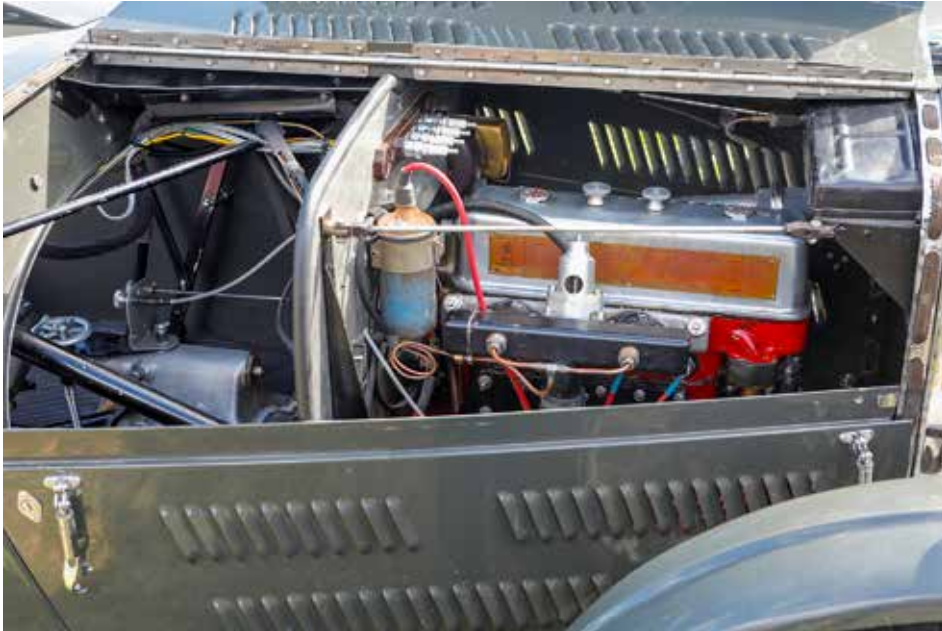
Motorn fick en liknande behandling. Borrning, nya starkare kolvar och vevstakar. Ny vevaxel tillverkad ur en massiv stålbit. "Billet" är en nutida beteckning på sådana delar som är mycket starkare än originalets gjutna del. En kuriosadetalj är att vevaxeln balanserades hos Koenigsegg. Någon av de inblandade hade kontakter där, så den blev ordentligt dynamiskt balanserad.

Toppen har bara planats måttligt, tanken var ju att motorn skulle kompressormatas. Ventilsystemet har ändrats så att justeringen med excentrar har tagits bort. En

ny vipparmsbrygga utan justeringar har satts dit, så justeringen görs med lösa "hattar" över ventilskaften. Det gör att ventilskaftens topp alltid hamnar i samma höjd, detta påverkar annars ventiltiderna. Ny kamaxel med originalslipning ger nu exakta tider. Fördelaren är Bosch, en typ som används på folkvagnsbubblan för trimning. Smörjsystemet är helt nytt med spin-on-filter. Svänghjulet är rejält lättat och har fått en modern solfjäderkoppling, en modifiering som gör att dubbeltrampningar utan skrap blir ett precisionsarbete med högerfoten. Det handlar om millimetrar med gaspedalen med 1 500 till 3 000



Sköna stolar i Bentley-design.



Här ser man övertrycksventilen på insuget.



Kompressorn är moterad direkt i motorn.

varv på 0,2 sekunder ungefär. Besvärligt på gropig väg. Men som Tommy Lyngborn sade när vi provåkade: Det skall väl höras när man kommer!

Stig monterade chassiet, största delen av karossen och motorn innan sjukdom gjorde att bygget stannade upp. Jag köpte bilen i befintligt skick med omonterade och sparade originaldelar av Stigs dödsbo 13/10 2016.

Följande vinter monterade jag ihop reserande delar med några mindre ändringar. Kompressorn var monterad under motorhuvu i ett fäste som jag bedömde vara för vekt. Fästet skulle också hålla en modern växelströmgenerator med remdrivning. För kamdrivningen satt bara en axel gömd inuti original generatorhus. Efter att jag jobbat med bilar i klassisk racing så tyckte jag att det inte stämde så bra med

”tidstypiskt” som är så viktigt där. En bra originalgenerator inhandlades av Gabriel, då kunde jag få kamdrivningen rätt och i alla fall få lite ström till batteriet.

Efter att ha studerat gamla J4-bilder ska kompressorn sitta fram. Fabriken monterade kompressorn i ramens främre tvärrör, ”dumb iron”. Drivning genom främre motorfästet från vevaxeln (på startvevens plats). Jag valde att göra ett nytt främre motorfäste och förlänga det så att kompressorn kunde monteras i det. Den sitter nu som en fast del i motorn i stället för i en del av ramen. En fördel är att det blir ett slutet, oljetätt montage utan friliggande roterande axlar mellan motor och kompressor. Kåpan över kompressor och förgasare gjorde jag i stil med de som satt på K-typen, den är lättare att göra än den strömlinjeformade som satt på J4.

Allt utom drivaxeln mellan motor och kompressor monterades under vintern. För inkörning monterade jag förgasarna. De fick en genomgång, lite putsande av deformationer i vakuumplockorna så var de bra igen. När alla sladdar kommit på rätt plats så startade motorn lätt. 50 psi oljetryck med varm motor på tomgång. Inga större läckage.

Följande sommar körde jag ett 20-tal mil i hembygden för att leta fel. Bromstrummorna var dåligt centrerade vid tillverkningen, jag hoppades att de skulle slita in sig. Det var ojämna och svaga bromsar med många justeringar i början. Det fanns ett oljeläckage vid ingången i blocket. Högt tryck i gammalt block, det gick att ordna. Vattenläckage vid de gjutna lock som satts dit på sidorna för att öka vattenvolymen i blocket visade sig bero på sönderdragna gängor. Nya gängor och det blev tätt. Motorn gick bra och inga större fel för övrigt.

Nästkommande somrar utökades provkörningsdistanserna. Bromsarna blev skapliga och oljeläckagen blev i alla fall inte värre. Motorn surrade på lätt, utom i rejäla uppförsbackar där det låga vridmomentet gjorde sig påmint. J2 har för sin tid avancerade kamtider, de ger bra effekt men bara på höga varv. Den drog aldrig olja eller vatten, trots mindre läckage. Efter drygt 100 mil ansåg jag motorn inkörd.

Toppen togs av i vintras för att se hur det stod till efter inkörningen. Ett irriterande läckage visade sig bero på att oljetätningen mellan topp och generator varit felaktigt monterad. Bara mindre justeringar av ventilerna behövdes. Eftersom kompressorn skulle användas monterade jag vattenpump och tog bort locken på blocket. Nya plana lock och nya gänginsatser i blocket. Tätt! Nu svarvade jag om bromstrummorna. Några hade bara haft anläggning på drygt halva omkretsen, trots det hyfsad broms. Jag gjorde också iordning en bromsjustering vid växelspaken som på J4. Den vrider ställmuttern på fotbromsjusteringen genom en böjlig axel. Styrnäckan var lite för glapp och behövde nya lite större ”halvsfärer”. Ett precisionsarbete, men det gick faktiskt lättare än jag trodde, eller så hade jag bara tur.

Nu var det dags att sätta dit mellanaxeln, använda kompressorn och öka effekten från 36 till mer än 40 hk. Den Marshall Mk 22 som följde med bilen har egentligen för litet displacement för att ge högre effekt när den direktdrivs från vevaxeln på en 850cc motor. Nu behöver det inte vara helt fel, men en Roots-kompressor har bättre verkningsgrad vid låga övertryck och högre varvtal, det ger mindre uppvärmning av insugningsluften och

därmed högre totalverkningsgrad. Bättre vridmoment med minimal ökning av påfrestningen på motorn alltså.

Bort med förgasarna och göra en gassamlare som ger jämn fördelning mellan cylindrarna. Eftersom original insug klarar det bra med förgasare gjorde jag ett fördelningsrör där inkommande gas kommer underifrån och gasen därför inte har momentum direkt mot insuget utan först fördelas ut mot sidorna. Smala rör (32mm) håller upp gashastigheten så gasen inte kondenseras i den relativt långa ledningen mellan kompressor och topplock. En primer skall underlätta kallstart genom att spruta in en skvätt bensin i insugningsröret. En övertrycksventil sitter på insuget för att skydda kompressor och ledningar vid eventuella baktändningar vid start.

Lite extra flärd blev det när jag ändå höll på med J2. Ett Brooklands-avgassystem hör till biltypen, tycker jag. Ritningar finns på nätet. Det blev dubbla bränslepumpar också, inte för att den behöver mera bensin utan för att den ena fungerar som huvudpump från korta sugröret och den andra som reservtankspump. En omkastare på panelen ordnar den saken. Pumparna sitter på J4-vis i karossidan framför tanken. Det kylarlock med snabböppning och spillslang som användes på race-bilarna pryder sin plats. Det är lite "Spirit of Ecstasy"-känsla när man kikar på kopparrörsspiralen under färd.

Hur blev det då? Vattenspumpen håller motorn lite onödigt kall, runt 60 grader, men i stadstrafik går den upp till 80. Bromsarna blev bra! Inte som moderna bilar, men fullt godkända för en så gammal bil. Justeringen fungerar bra men behövs inte så ofta numera.

Primern visade sig inte behövas. Med choke och bra med gas så att kompressorn

får något att jobba med så startar den efter några sekunder. När den är varm startar den på första varvet.

Med kompressorn kändes det som en större motor. Som beräknat ger den inte särskilt högt tryck, upp till 4 psi, men ändå märks en stor skillnad i ork, även på låga varv. Över 4000 varv kommer dessutom en vacker sång ur fiskstjärten där bak.

Styrningen blev betydligt stabilare, och med en liten ökning av toe-in så är den inte längre känslig för våra spåriga vägar.

Det finns alltid lite kvar att göra. Det har varit svårt att få tomgången stabil under 1 400 varv, det blir läcksökning i vinter. Tändspolen tröttnade tidigt på livet så en gammal Bosch fick bli ersättare tillfälligt. Den är fortfarande kvar, så det kan vara dags att testa magnetändning. J4, i alla fall nr 002 som fanns en tid i Nora, hade magnetändning. En Scintilla Vertex-magnet kan enkelt ersätta VW-fördelaren eftersom den användes på deras industrimotorer. Viktigt är att varvtalsbegränsaren tas bort och att tändfördelningskurvan passar motorn. Att ta bort Bosch-delarna skulle i alla fall göra den mer "tidstypisk",

även om J4 hade en mer konventionell BTH-magnet. Scintilla började göra magneter 1917 till militärfordon under kriget, så typen är i alla fall gammal nog.

12-tums bromsar skulle sitta fint, åtminstone fram. Jag har fått tag på 10-tums bromsar, jag får se om de kommer på. Kan kanske behövas, jag har inte gjort toppfartsprov ännu. Med 8-39 i bakaxeln och Blockley 4,50x19 på hjulen så skall den teoretiskt göra 150 km/tim vid 5 500 varv i minuten. Dit kommer den kanske inte, men den ökar bra vid 4 500.

Allt detta kanske är för tekniskt för några, men det är mitt intresse för motorer och maskiner som gjort att jag köpte bilen. För mig är trettiotalet höjdpunkten i engelsk motorteknik, fram till sextiotalets nytändning med Cosworth. J2 är också urtypen för den engelska sportvagnen som blev så populär över hela världen. I all sin enkelhet är den väldigt rolig att köra. Bra prestanda utan mycket effekt och till rimlig kostnad är svårt, men där lyckades man fullt ut. Det tål att påminnas om att J2 var en billig sportbil 1932 som kunde tävla med betydligt större och dyrare bilar.



Börje bjöd på cruising genom och omkring den vackra trästaden Nora.



Den runda ratten framför växelspaken är bromsjusteringen.



BMC:s tävlingsmek Kjell Andersson

Text & bildansakffning: Gert Assermark

Mekanikern Kjell "Kjelle" Andersson började på BMC:s serviceskola i Södertälje i början på 60-talet. 1963 flyttade han över till BMC:s tävlingsavdelning som startades 1961 och lades ner 1967. Tävlingsavdelningen leddes av Bo "Bosse" Elmhorn.



Det var i början på 60-talet som BMC i Abingdon och andra biltillverkare övergick från privata rallyteam till fabrikssteam. Bosse Elmhorn anställde pro-

fessionella förare, co-drivers och mekaniker till teamet. Detta var grunden för BMC:s framgång på 60-talet i Södertälje.

Chefsmekaniker var Åke Grann med mekanikerna Rolf Lönn, Pelle Holm och Kjelle Andersson. Som förare kontrakterades Tom Trana, Bengt Söderström, Picko Troberg och Barbara Johansson. 1963 gick Tom Trana tillbaka till Volvo, och under 1964, när VW-avdelningen på Scania-Vabis lade ned sin tävlingsverksamhet, värvade Bosse Elmhorn Harry "Sputnik" Källström.

Flera duktiga privata förare som körde BMC Cooper fick köpa bil och utrustning till ett betydligt lägre pris än ordinarie. Det infördes också prispengar till förarna under BMC:s tävlingsår.

BMC:s Cooper-modell hade slagit igenom stort och flera i förareliten körde hundkoja i Midnattssolsrallyt. 1962 körde Tom Trana, Bengt Söderström, Hans Lannsjö och Rauno Aaltonen. Bengt Söderström vann med Bo Olsson vid sin sida. Bosse Elmhorn berättade att han var mycket stolt över tävlingsresultaten genom åren, och 1965 gjorde han själv en reklamfolder, "1965 – ett segerår utan like för BMC".

På verkstaden jobbade mekanikerna med de bilar som var aktuella för rally- och bantävlingar. Kjelle jobbade mest med BMC:s banbilar och var också med vid tävlingarna. Bland annat var han med och byggde den speciella MG Midget GT

för klassen "Grupp 4 under 1150 cc" och var också med på de två tävlingar den kördes. Det var Bosse Elmhorn som skulle köra bilen, men efter en test på Skarpnäck tyckte han att bilen var svårkörd och överlät den då till Hans "Rackaren" Radefalk.

Hans Radefalk körde två tävlingar i BMC:s regi och den första var SM-tävlingen på Skarpnäck den 5:e maj 1963. De första varven av tävlingen var fantastiskt spännande med Hans Radefalks jakt på Harald Kronegård i en Lotus Elite. MG Midgeten var fortfarande svårkörd men Hans Radefalk gav sig inte, han var förbi flera gånger men måste slå av när växellådan började spöka och han slutade på en andra plats.

Till Velodromloppet, 25-26 maj 1963 på Gelleråsen i Karlskoga, var Hasse Radefalk ordentligt revanschsgugen, hjulvinklarna hade ändrats och Bosse Elmhorn hade lovat att motorn tålde 8000 varv. Åka av blev det, mellan Hans Radefalk och Harald Kronegård i sin snabba Lotus Elite. Det var så rafflande att lilla GT-klassen blev dagens bästa upplevelse för publiken enligt Motoråret 1963. På femte varvet efter depåkurvan, på utgången mot startrakan, lade Hans Radefalk i tvåans växel i stället för fyran, och då var det tyvärr slutkört och motorn förvandlades till skrot och både motor och växellåda fick bytas.

Bakgrunden till satsningen på Midget



Bosse Elmhorn, BMC:s tävlingsledare, i blå byxor hade bokat lastbilen till Karlskoga för BMC-bilar. Han pratar här med Jan-Eric "Nenne" Andreasson som körde med sin BMC Cooper och vann sin klass. Midget GT:n bil nummer två.

GT var att BMC hade fått hem 50 Midget och behövde göra reklam för dem. Det sägs att de 50 osålda Midgetbilarna gick åt efter tävlingarna på Skarpnäck och Karlskoga. BMC sålde bilen till Kjelle som lånade ut den till Jan-Eric "Nenne" Andreasson som körde några istävlingar. Därefter sålde Kjelle den till Reine Wisell – F1-stjärna hos McLaren, Lotus, BRM och March. Därefter var det flera ägare till bilen, men 1999 köpte Per Roxlin bilen för andra gången

"Jag kommer ihåg när BMC:s engelska team körde Svenska Rallyt 1965 med Hopkirk, Aaltonen, Mäkinen och Harry Källström. På första sträckan fick alla fabriksbilar bryta på grund av att skruvarna i fläkten hade gått av. Engelsmännen åkte snabbt hem och AUG 708B, som kördes av Harry "Sputnik" Källström och Ragnvald "Ragge" Håkansson, blev kvar i skogen. Efter några veckor ringde en bonde och frågade BMC i Södertälje om vi inte skulle hämta bilen, det blev jag som fick hämta den. Jag fick sen köpa bilen av Bosse, den vägde 100 kg mer än våra svenska rallykojor och motorn var svagare", säger Kjelle som senare sålde bilen vidare 1966.

Tack till Kjell "Kjelle" Andersson och Pelle Holm, som är de två personer som är i livet i dag från BMC:s tävlingsavdelning, för all information jag fått under åren. Tack också till Bosse Elmhorn, som tyvärr gick bort 2014.



Kjell och Per Roxlin framför Midget GT:n.



Två av BMC:s tävlingsmekaniker på 60-talet t v Åke Grann och t h Kjell Andersson.



Midget GT:n var röd från början. Vid den här tiden kördes den av Hasse Radefalk.

Bokpresentation

Text: Per de Faire

Kära läsare!

Den här boken blev färdigskriven och gavs ut vid samma tid, hösten 1980, som MG-fabriken i Abingdon beslutades läggas ned. Författarens inställning till detta ödesdigra beslut framgår av en kritisk helsidestreckning som visar hur ledningen för British Leyland, erkännerligen Michael Edwardes, nonchalant kickar bort den 50-åriga jubilarerna och i stället framhåller Triumph TR7 som den modell som det är värt att fortsättningsvis satsa på. Bakgrunden består av en skara demonstrerande MG-arbetare som uppgivet betraktar skådespelet.

Förordet utgör en lång hyllning till alla dem, och då i synnerhet John Thornley, som gjort MGA, B och C till klassiker bland sportbilar. Denna inledande exposé avslutar Harvey med följande rörande ord om sin avlidna hustru: *"In memory of my wife, Margaret, who talked to her MG every day."*

Den 232-sidiga storboken är indelad i sju informativa kapitler som belyser de tre bilmodellerna ur de flesta tänkbara vinklar. I det första av dessa definierar författaren begreppet "Sports Car" enligt följande: *"Ideally it should be a dual-purpose machine that can be driven to work during the week and used in all manner of events at weekends. It should need a minimum of maintenance and be economic. Above all it must be symbolic of a fun-loving image that extends even to everyday driving."* Här framhålls MG:s fördelar framför tidens andra stora och välrenommerade sportvagnsmärken.

I de följande kapitlen detaljstuderas de tre modellerna på ett sätt som, i synnerhet, borde uppskattas av dem som har sin bil under renovering eller bara är genuina kalenderbitare i största allmänhet.

Kapitel IV heter Road Testers' Report och är både en sammanfattning och en jämförelse av de stora motortidningarnas recensioner av respektive modell. Involverade i detta är storheter som *The Autocar*, *The Motor*, *Cars and Car Conversions*, *Sports Cars Illustrated* och den amerikanska *Road and Track*. Denna läsning var för mig både trevlig och intressant.

De därefter kommande kapitlen berör MGA:s, B:s och C:s deltagande i olika internationella tävlingar, där både svagheter och styrkor redovisas i för-

hållande till medtävlarnas.

Ett praktiskt, om än nervöst kapitel att läsa, berör "Common Problems". De icke ovanligaste problemen upptar drygt fem tätskrivna sidor. Hoppa gärna över just det kapitlet om du själv äger en A, B eller C.

Efter ovanstående obehagliga läsning känns det avkopplande och trevligt att ta del av kapitlet "The MGA, B and C Abroad", i vilket bl a olika exportländers krav redovisas.

Boken avslutas med korta biografier rörande männen bakom A, B och C och hur dessa resonerade för att få fram de optimala storsäljarna, olika utbytbara delar, modifikationer av motor, tävlingsförberedelser och allra sist en jämförelse mellan samtida konkurrerande sportvagnsmärken.

Bokens illustrationer är mestadels i svart-vitt med en färgbilaga i bokens mittupplag.

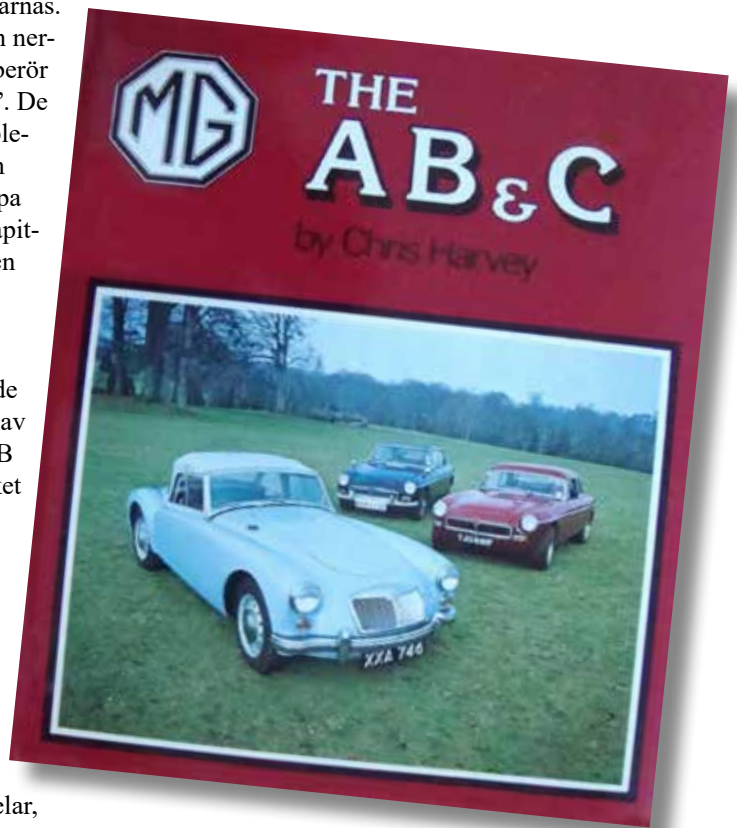
Är ditt önskemål att få veta nästintill allt om MGA, B och C skall du absolut köpa boken.

Förstaupplagan kostar på engelska antikvariat mellan 4 och 8 pund beroende på skick.

ISBN är: 0 902280 69 4.

Jag önskar er en trevlig och givande läsning!

THE MG A, B & C av Chris Harvey



MG Metro 6R4 1986

Text: Gert Assermark

MG Metro 6R4 var Austin Rover Groups svar på grupp B-bilar från Peugeot, Audi, Ford och Lancia. Motorn var byggd på Rovers V8, som egentligen är en amerikansk Buick-motor från 1960-talet. Man hade tagit bort två cylindrar och sedan trimmat den maximalt, bl.a. genom att förse motorn med topplock med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder.

Per Eklund debuterade med MG Metron i Svenska Rallyt 1986 och därefter körde han hela VM-serien. Metron hade inga större framgångar i rallytävlingar. Desto bättre gick det i baktävlingar. Bilen har motorn placerad där baksätet normalt finns och får då all tyngd över bakre drivhjul. Per vann SM i backe med bilen tre år i rad, 1990–92. Han körde även rallycross med Metron på Westom-banan i Arvika och på några andra banor. Jämfört med konkurrenternas turbomotorer saknade Metron ca 200 hk. Enligt Per Eklund själv är Metron den fulaste bilen i hans samling av tävlingsbilar.

Rally med grupp B-bilar förbjöds efter några dödsolyckor under tävlingssäsongen 1986, man ansåg att bilarna var för snabba. Därefter har bilarna använts till rallycross- och baktävlingar.

Per Eklunds MG Metro finns på Arvika bilmuseum – i hans hemstad – som i hög grad är värt ett besök.

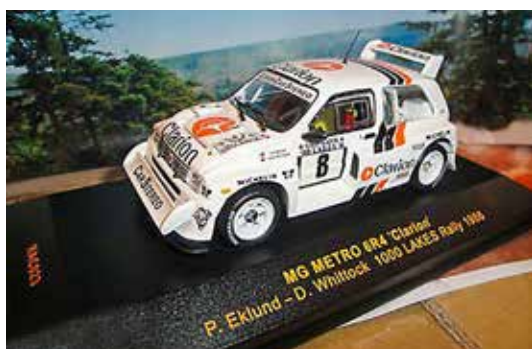


Sedan vi bytt motortrimmare i smyg började MG Metron gå riktigt fort och dessutom hålla ibop i maskinen. På väg mot andraplatsen i Deutschland Rally 1986.

Klipp ur Pers bok: "En får ente ge sej"

TEKNISKA DATA MG METRO 6R4

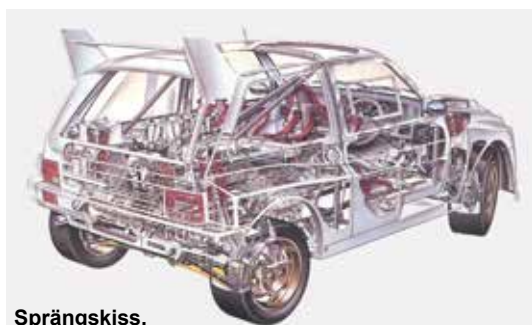
MOTOR: V6-MOTOR MED DUBBLA ÖVERLIGGANDE KAMAXLAR.
CYLINDERVOLYM: 2 991 CC.
EFFEKT: 410 HK VID 9 000V/MIN.
VRIDMOMENT: 366 NM VID 6 500 V/MIN.
TRANSMISSION: FYRHJULSDRIVEN, 5-VÄXLAD.
VIKT: CA 1 000 KG.
TOPPFART: 300 KM/H.
ACCELERATION: 0-100 PÅ 2,8 SEK, 0-200 PÅ 8,9 SEK



Pers bil finns också som Scalextric-modell.



Foto: Gert Assermark



Sprängskiss.





Årets fototävling avgjord

Årets fototävling lockade hela 23 fotografer att skicka in bidrag vilka resulterade i kalendern som bifogats denna tidning. Bulletinens redaktionsgrupp, som utgjorde jury, ber att få tacka så mycket för alla fina bidrag. Efter att under några dagar ha lagt sina pannor i djupa veck lyckades vi utse en vinnare. Vinnande bidrag har insänds av Pär Hämäläinen i Hillerstorp. Bilden är på hans 1967 års MGB när hans dotter Ida blir hemskjutsad från sin studentexamen. Bilden har vi placerat på kvartal två i kalendern som ju är den tid då studenter firas. Pär har haft sin MGB i fem år och den är i fint bruksskick med lite småsaker kvar att fixa. Vi gratulerar Pär till gratis medlemskap under 2021. Övriga bilder i kalendern har vi placerat på andra plats. Några bilder fick hederspris av juryn, de finns på sista uppslaget. Övriga bilder som skickats in kommer att finnas på hemsidan. Nedan visas vinnande bidrag. Vi planerar en tävling även för 2022 års kalender, och då blir det nog en kalender med bara en månad per uppslag, så var flitiga med kameran när (om) säsongen 2021 kommer i gång!

Kallelse till den tävlingen kommer under nästa år.

BRG önskar alla medlemmar en

**God Jul och ett
Gott Nytt År..**



Donald "Don" Hayter 1926 - 2020

Text: Gert Assermark

Donald Hayter, MG:s sista chefsingenjör, gick bort fredagen den 9:e oktober 2020 i en ålder av 94 år.

Donald Hayter började på MG i Abingdon 1956. Han kom då från Aston Martin där han jobbade med DB 2/4. Han hade dock dessförinnan haft beröringspunkter med MG som anställd på Pressed Steel Company, där han bl a gjorde upp produktionsritningar till dörrarna på MG Magnette ZA.

Hos MG fick Hayter börja arbeta med MGA Twin Cam:s avgaskanaler och fick därefter uppgiften att förbereda Coupé-karossen för fullskalig produktion. Han spelade sedan en mycket viktig roll i utvecklingen av MGB, som blev den överlägset bäst säljande sportbilen på den tiden. Efter MGB fortsatte Hayter med MGB GT och den MGB-baserade MGC GT, som fick en rak sexcylindrig motor.

Donald Hayter utsågs 1973 till chefsingenjör för MG, där han blev kvar ända tills MG-fabriken i Abingdon stängdes 1980. Hayters inflytande i bilvärlden kommer att fortsätta att leva vidare. Ett tydligt exempel nu är Mazda Miata.



Don i den MBG V8 han byggde till sig själv efter att produktionen i Abingdon upphört 1980. Det fanns cirka 20 karosser kvar från ett projekt så Don köpte en av dessa för £939,55 och försåg den med en 3,5 liters Rover-V8. Denna bil är den enda fabriksbyggda MGB V8 tourern.

Hos fotografen

Text: Tommy Lyngborn

Foto: Okänd

Som redaktör för denna tidning ingår det att åka runt och fotografera MG-bilar. Det är ett jobb jag gillar och inte tar jag betalt för fotona heller.

När min kompis Tobbe, ni vet han med säkring 18 i förra numret av Bulletinen, och hans fru Mimmi skulle åka på en minisemester till Bergslagen i september hände följande. Tobbe hade strax innan monterat in en ny fashionabel stereo i MGF:en. Det var en sån där modern med en inbyggd GPS som viks ut när man startar den. Tobbe hade ställt in allt som går att ställa in på den; undvik motorvägar, visa var man kan fika, intressanta platser, aktuell hastighetsbegränsning, varning för fartkameror m m. Den skulle pipa om man närmade sig en fartkamera och på så sätt skulle man undvika fortkörningsböter. Mimmi var inte lika imponerad av ny-modigheten, den gamla hade fungerat bra.

Det var en fin och solig dag och Tobbe kände friheten med vinden som rufsade håret och Kenneth and the Knutters i stereon.

Plötsligt blinkade det till vid sidan av vägen. Det var i alla fall inte en fartkamera tänkte Tobbe, för då skulle GPS:en ha larmat. Det var väl en amatörfotograf som låg i en buske för att fota läckra bilar som for förbi i laglig fart. Vad Tobbe inte

noterat var att om man hade radion på samtidigt, och det hade han på hög volym, så hördes inte pipet när en fartkamera närmade sig. Lika fort som pensionen tar slut glömde Tobbe incidenten.

När de kom tillbaka hem där de bor söder om huvudstaden dröjde det några dagar så låg det ett brev från Polisen i brevlådan. Det var Mimmi som först såg kuvertet.

– Vad har du nu gjort frågade hon sin förvånade make? Kuvertet öppnades och

däri låg ett foto på deras MGF körandes på en väg i Lindesbergs kommun.

– Och mig har de redigerat bort, jag som hade min fina jacka och min nya keps på mig. Det är bättre att du ber redaktören för Bulletinen att fota oss nästa gång, det är i alla fall gratis. Det här fotot vill de ha 1 500 kronor för!

Tobbe gick slokörad ut i garaget och monterade tillbaka den gamla stereon och betalade senare bilden.





Det var ingen slump att det blev en MG

Kanske är det slumpen som avgör våra livsval – eller är allt förutbestämt? Eller är det de skumma marknadskrafterna som styr våra preferenser redan från unga år? Som att jag skulle bli ägare till engelska bilar som Riley, MG och Jaguar. Och gilla Saab mer än Volvo (den överlägsna framhjulsdriften, ni vet). ”Reklamen är livsfarlig”, ja det var titeln på en debattbok redan 1957.

Så det var nog ingen slump att det hos Saab-handlaren i Flen julen 1978 fanns en MGB till salu. Jag skulle lämna in min V4 för någon reparation, men istället blev jag den 28:e december ägare till en MGB. British Racing Green var den och DNM 009 hette den. Som av en slump hade bilhandlaren en hardtop till en MGB, så jag köpte den också. Jag hade sett i en annons – för Sunbeam Alpine visserligen – att man för att förbereda sin sportbil för vintern bara behövde sätta på hardtoppen. Enkelt, eller hur? Min MGB skulle ju bli bruksbil, så den skulle få rulla i både ur och skur.

På Värstamarknaden i maj 1979 köpte jag ett sittbrunnskapell av Janne Borgfelt. Jag kände honom sedan tidigare, och han tyckte nog redan då att jag skulle gå med i MG-klubben. Det dröjde emellertid till maj 1984, och då menade Janne att jag skulle få ett lågt medlemsnummer så jag fick nummer 34. Jag tackar!

Första bilen

Min första bil höll på att bli en begagnad, vit MGA. Bilfirman i Västerås där jag jobbade hade den till salu, men dels var den lite dyr och dels, med färskt körkort, tyckte jag det var lite för äventyrligt. Så det blev en Peugeot 203 från 1954, med soltak och det välklingande registreringsnumret U 22000. Den blev dock inte i min ägo särskilt länge, för lumpen i

Karlskrona och Stockholm väntade.

Med värnplikten avklarad köpte jag i Stockholm, med lite ekonomiskt bistånd från min bror Lars-Gunnar, en MG Magnette ZB 1959 som vi hämtade den 27:e mars 1965. Elegant var den, svart med gulbrun skinnklädsel. Registreringsnumret var A 88241, och det dröjde nästan en månad innan vi bytte till det västmanländska numret U 37581.



Vid köpet var min MGB lackerad i grönt, med svart hardtop. Här utanför skolan i Malmköping hösten 1979.

Sextiotalet var Beatles-tider och ”Swinging London” var hett. Vi åkte dit, på vår första bilsemester, med MG Magnetten sommaren 1965. Vi tog englandsbåten från Esbjerg till Harwich, och på vår väg in till London blev det nå’t strul med förgasarna. En hjälpsam hand kom med motorcykel från engelska AA, och så var det fixat. Men vi lämnade in bilen till välkända MG-firman Toulmin Motors, som när vi dagen efter hämtade den skämtsamt påpekade att det varit lite extra struligt – bilen var ju vänsterstyrd! Resten av resan gick utmärkt, och vi besökte både Stratford-upon-Avon, bilmuseet i Beaulieu och Jaguar-fabriken i Browns Lane.

Året efter, sommaren 1966, for vi till Paris. Hemma igen i Västerås noterade jag att vi kört 437 mil utan några som helst problem. En rundsmörjning och oljebyte i Paris hade det blivit, vilket en klisterlapp på dörrstolpen stolt påminde om.

Ett tidigt minne från Magnette-åren är ett möte på en mack i Västerås. Det var MG-ägaren Peter Kumlien som glatt hälsade oss välkomna i MG-gemenskapen. Ja, det hände även ute på vägarna att MG-ägare vinkade till oss!

Livet tog en ny vändning

Min bror övertog Magnetten och jag köpte en Jaguar Mark II 3.8 Litre, med soltak, den 19:e juni 1967. Men nu kanske det var dags för slumpen! En sensommardag 1968, på väg till Stockholm, tog jag upp en lifterska. Hon hade nyss kommit in på Konstfack och tyckte absolut att även jag skulle söka dit. Det gjorde jag. Vi flyttade ihop, jag kom in på reklamfacket 1970 och teckningslärarutbildningen två år senare. Det blåste vänstervindar på den tiden, och en Jaguar var inte riktigt vad man ”borde” ha, så jag sålde den. Vi lif-tade till Istanbul sommaren 1970 och till Algeriet sommaren efter, så visst kunde man se världen utan att ha bil! Miljövänligt var det nog också!

Jag blev teckningslärare i Malmköping 1976, ett jobb som jag lämnade 1980 för en anställning på marknadsavdelningen hos Saab i Nyköping. Javisst, jag hade ju ritat bilar och drömt om att få göra bilbroschyrer sedan jag var pytteliten, så det här var ju rena drömjobbet! Jag brukade skryta, lite förenklat förstås, om att jag hade ett av två möjliga jobb här i landet, antingen gjorde man broschyrer för Volvo eller för Saab! I löneförhållandena på Saab ingick att ha tjänstebil, så nu blev min MGB ren entusiastbil!

Ett av dessa livets slumpvisa möten inträffade när vi var på franska rivieran och fotade bilder till Saab-broschyren 1987. Fotomodellen Bertil Holber ägde en MG Magnette. Min gamla Magnette!



Bilsemester 1965 – bilen lastas ombord på Engelsbåten i Esbjerg.



Nylackerad MG Magnette ZB med syster Ann-Marie som fotomodell i juni 1968.



Fotomodellen, han som kör Saab Cabriolet i broschyren 1987, äger en MG Magnette!



Från renoveringen 1983 - 84.

Bilen säger ifrån

En annan vändning i livet – kanske det också var en slump – var på MHS 10-års-jubileum i Sundbyholm 1975, när Peter Haventon och Göran Ambell frågade om jag inte ville vara med och göra Motorhistoriskt Magasin. Visst ville jag det! I drygt 40 års tid, parallellt med jobbet, gjorde jag historiska artiklar och temanummer, fotade spännande bilar och träffade massor av intressanta människor.

Första långresan med min MGB hade gått till Skåne för att rapportera från MHS-rallyt "Lopp 30" den 3:e juni 1979. Ännu en skåneresa med MGB blev det i augusti 1989 då jag deltog i MHS-rallyt "Lopp 60".

Men den 29:e augusti 1983, på väg in till Nyköping, körde jag om en långtradare då plötsligt motorhuvens blåste upp. Den vek sig över vindrutans, det blev en liten buckla där den tog i mitt huvud, men jag kunde lugnt svänga in till vägkanten, stänga huvens och inspektera skadorna. Det var inte värre än att jag kunde delta i MG-rallyt "Uppsala högar" den 3:e september, men lite skämmigt var det ju med en skrynklig motorhuv.

Det var som om bilen sagt till mig att det var dags för renovering. Det blev en

totalrenovering 1983-84, och den 12:e juli 1984 kunde jag ta premiärturen med en nu originalröd MGB, i Tartan Red som den haft när den lämnade fabriken.

Början på historien

I samband med ett besök på bilsalongen i Birmingham i oktober 1986 blev det tillfälle att besöka BMIHT (senare BL Heritage) och träffa arkivarien och

författaren Anders Clausager. I de gamla leveranspärmarna kunde han leta fram uppgifterna om min MGB, chassinummer GHN 3L 69120, årsmodell 1966. Den hade byggts i Abingdon 13-17 augusti 1965 och redan den 23:e augusti levererats till BMC Sweden. Tartan Red hade den varit, med svart skinnklädsel och röd sufflett.



Den hade varit röd från början och efter den omfattande renoveringen blev den återigen Tartan Red.

Av de dokument som följde med när jag köpte bilen kunde jag se att den första gången registrerats den 6:e december 1965, med nummer MA 24279. Den 20:e december 1967 hade den registrerats på Henning Lönqvist Bil AB i Lönsboda med nummer L 86319.

En minnesvärd resa

På hösten 1991 hade jobbet på Saab flyttat till Trollhättan och jag flyttat till Grästorps. Det var intensiva dagar på Saab med lanseringen av nya 900 1993 och Saab 9-5 1997.

Min MGB behövde en motorrenovering, och i mars 1997 lämnade jag in den hos Stigs Bil och Motor i Köping. Den var färdig för avhämtning den 24:e maj, och då hade också hardtoppen lackats om i Tartan Red. Men det blev en dramatisk hemresa. Regnskurar och nån'stans i höjd med Kumla snöblandat regn. Laddningslampan lyser. Stannar i Hova för att tanka och behöver hjälp för att knuffa igång bilen. Nu börjar oljetrycket sjunka, från 40 lb/sq.in. och neråt. Jag tror och hoppas att det bara är strömmen som börjar ta slut, men det är det inte. Utanför Lidköping har mätaren sjunkit ner mellan 20 och 0. Sista biten hem till garaget står mätaren nästan hela tiden på 0 – och motorn låter därefter. Hemma i garaget kollar jag oljan, nivån går inte ens upp till MIN!

Jag ringer förstås Stig Karlsson i Köping som omedelbart säger att han kommer ner och hämtar bilen! Heder åt en så'n gentleman och verkstad! Den 7:e juni tar han bilen på biltransport och den 20:e juni kan jag hämta den hos min bror i Västerås. Byte av kolringar och laddningsrelä var en del av det som nu åtgärdats.



Ater i Lönsboda - här registrerades bilen 1967.



Med nyrenoverad motor och nylackerad hardtop utanför verkstaden i Köping 1997.



På väg till MHS-rally i Skåne i augusti 1989.

Bilen fyller 50 år

Jag träffade min blivande fru Biljana 1997, vi gifte oss 2000 och flyttade till Lödöse. Jobbet på Saab tog slut 2004, det påstods att företaget måste tjäna pengar och lösningen var att varsla 500 personer. För min del blev det en sorts nystart, jag blev författare med boken "Bilens århundrade" (Bokförlaget Forum 2005), och så fick jag frågan om jag ville vara redaktör för MG Bulletinen. Redan efter första numret, nr 2-2004, skrev dåvarande ordföranden Per de Faire att den nydesignade tidningen mötts av "lysande recensioner".

Den 17:e augusti 2015 fyllde min MGB 50 år, och det måste förstås firas! En lunch vid Laxbutiken i Ljungskile blev det, med MG-kompisarna Nils-Gunnar Svensson, Claes Wernemyr, Gunnar Smith och Kjell Gustafsson.

Ett märkligt år

År 2020 kommer att gå till historien som ett ganska märkligt år. Pandemi och nästan inga träffar att åka på. För min del dröjde det till augusti innan det ens blev tid att starta min MGB. Startproceduren brukar vara ganska enkel, jag håller tumarna och så startar bilen.

Den här gången vred jag om nyckeln... inget tickande. Nähä, jag stängde av, gick ut och knackade på bränslepumpen, som ju som bekant sitter vid höger bakhjul. Nytt försök, nej inte nu heller.

Nä'n tekniker är jag inte, men det vet ju alla att man ska knacka på bränslepumpen när bilen inte startar. Det var likadant med min Magnette, där satt bränslepumpen inne i bagageutrymmet. Men efter två veckor slog det mig att man kanske skulle ha tändningen på när man knackar på bränslepumpen. Självklart! Nu startade bilen som ett skott! Eller var det bara en slump?



Vårupptakt på MG Center i Kungsbacka 1 maj 2012.



Bilträff i Prässebo i juni 2019.



Femtioårskalas för bilen 17 augusti 2015.

MGCC UK 90 år

Hur vi firade i Dalarna

Dessa två bilder, tog jag på MGCC UK:s 90-årsdag, vid Torsångs motormuseum. Det är ett trevligt utflyktsmål, som ligger intill Dalälven och Torsångs kyrka, c:a en mil från Borlänge.

Bilen, en MGB tourer 1969, köptes som ett renoveringsobjekt 1988. Efter ett par års idogt arbete blev den klar och nu har den rullat i 30 år till.

Kör lugnt och håll avstånd!

MG-hälsningar

Rolf-Åke Axelsson

Borlänge



90-årskalas i Eskilstuna

Av tre planerade bilar så var det tyvärr bara min bil som fungerade denna dag.

Bilden är tagen i Vilsta, med Eskilstunaån som bakgrund.

Hälsningar

Christer Östmark

Foto: Tony Rosten





I garaget är en rubrik vi skapat för att medlemmar ska kunna dela med sig av enkla, och kanske också lite mera avancerade, meckar-tips till varandra. De vi har tänkt oss ha mest nytta av tips i garaget är de nyare medlemmarna vilka oftast har bilar av modell MGB och nyare. Givetvis är alla tips välkomna. Vi bjuder härmed in alla som har erfarenheter att dela med sig av från garaget. Skriv en text, ta bilder och skicka in till redaktionen på mgbulletinen@mgcc.se.

Säkringsproblem igen

Text & foto: Ulf Rohlin

Bulletinen #5 fanns det en artikel om säkring 18 som kan ställa till det för ägare till MGF. Precis som redaktörens "kompis" Tobbe har jag råkat ut för ett udda elfel.

En kväll i somras när jag kom hem och parkerade tändes inte innerbelysningen, varken vid fötterna eller lamporna i backspeglarna. Vid felsökning dagen efter i dagsljus kunde jag konstatera att säkringen var hel och att innerbelysningen fungerar som den ska när tändningen är på men inte när den är avslagen. Högst oklart varför, men så ska det tydligen vara. Vidare felsökning genom att kontrollera mikrobrytare i dörrarna, kablage m m gav inget resultat, så jag gav upp för stunden. Några dagar senare uppstod en situation där jag behövde använda tutan, som då inte heller fungerade. Nu kommer elfelen på löpande band tänkte jag, men ville hursomhelst felsöka varför även den lagt av.

Det visade sig att en säkring i boxen under huven var trasig. Stop lights/Horn står det och den är på 15A. Efter byte så fungerade tutan och även innerbelysningen, också med avstängd tändning. Strömmatningen kommer tydligen från olika håll beroende på om tändningen är på eller av.

Lärdom av båda dessa fall är väl att kontrollera samtliga säkringar innan man felsöker vidare vid märkliga elfel.



Apropå säkringar och saknade funktioner...

Text: Anders Edholm

Läste i Bulletinen om säkringar och saknade funktioner gällande fönsterhissar. När jag på senhösten skulle förbereda min Jaguar XJS för besiktningen upptäckte jag att signalhornen inte fungerade. Kontrollerade att säkringen inte hade gått. Fram med multimetern och påbörja felsökning. Det fanns spänning på båda sidor om säkringen. Lossade då matningskabeln vid hornen, kopplade in multimetern där och mätte, spänningen kom och gick i takt med att jag tryckte på signalknappen i ratten, alltså funktion! Provade då signalhornen mot ett batteri, det ena

fungerade direkt, det andra kunde motioneras till fullgod funktion. Men vid återmontage på bilen fanns inget tutljud...

Mer felsökning. Tog fram min testlampa med anslutningar och stift (en vanlig 5W i en sockel till skylt/bakljus med lämpliga sladdar/stift), med testlampan är det lättare att skaka och söka glapp. Upptäckte då att det var något spänningsfall på vägen för lampan tändes aldrig. Provade då att byta signalhornsrelä utan framgång. Testade då att lägga 12 V direkt på sockeln i utgången från reläet, då kom det spänning fram och de återinkopplade

hornen ljöd vackert (troligen till grannarnas glädje). Eftersom alla kopplingar, stift mm nu var rengjorda så föll misstanken på säkringen igen.

Efter en närmare kontroll (visuellt och med multimeter) av säkringen som såg hel och frisk ut upptäckte jag att den klarade att leda spänning utan belastning, men den lilla värmeutveckling som blev vid belastning räckte för att den skulle bryta... Sensmoral, prova alltid att byta säkring jag skriver om en annan gång.

Ta vara på den värdefulla garagetiden!

Praktiska hjälpmedel vid framvagnsjobb på MGB m fl

Av: Bo Adolfsson

Framvagnen på MGB är en tämligen enkel och robust konstruktion där man kan göra i stort sett alla renoveringsarbeten själv, t ex byte av hjullager, bussningar m m. Grundkonstruktionen är för övrigt densamma som på ett antal andra MG-modeller från 50- och 60-talen som MGA, Magnette m fl. Detta utesluter dock inte att det finns ett antal arbetsmoment som kan vålla lite problem och där det kan underlätta att ha lite specialverktyg till hjälp, sådana som inte går att köpa men som man faktiskt kan tillverka själv om man är lite händig. Detta gäller inte minst om man behöver ta av hjulnavet, ”huben”. Ett par sådana verktyg har jag själv haft stor nytta av. Måttuppgifter nedan gäller för MGB.

Avdragare för fettkopp

Efter att ha tagit av framhjulet så kan man ytterst inuti navet se en svart ”kopp” intryckt. Den har till uppgift att hålla fett som smörjer hjullager m m på plats och hindra damm och smuts att tränga in. Den har – vanligen – en liten pinnskruv (5/16 UNF”) fastsvetsad i mitten. Den sitter tyvärr så pass långt in att det inte bara är att gånga på en mutter och bända ut den. Koppen kan dessutom sitta ganska hårt, så det är ingen bra ide’ att försöka dra ut den med en tång, risken är stor att man förstör gängorna.

Som tur är går det ganska lätt att lösa problemet genom att tillverka ett litet specialverktyg. Det som behövs är en bit rundjärn eller liknande med ca 15mm diameter och 40-50 mm längd. En bit av en grov skruv t ex kan duga. Dessutom behövs en gängtapp för 5/16” UNF och borr för detta samt gängtapp och borr för en annan skruv, 5/16, 3/8”, M8 eller vad man har till hands. Hål borrar in i båda ändarna, cirka 10mm djupt, och gängas, i ena änden med 5/16” UNF och i andra änden med den andra valda dimensionen. I änden med den grövre dimensionen gängar man in en lagom lång, 20-30 mm, skruv med sexkant-skalle (bild).

Nu kan man gånga på verktyget på fettkoppens pinnbult, förutsatt att gängorna är OK förstås, och med hjälp av lämpligt verktyg dra ut den. Om gängorna är så dåliga att man inte får på verktyget återstår tyvärr inget annat än att med hjälp av en spetstång försöka dra ut koppen. Har man tur kan man kanske rädda gängorna med hjälp av ett 5/16” gängsnitt.

Påträddare för shimsbrickor

Att ta isär framhjulsnavet är inte så svårt, bara man får bort fettkoppen och kronmuttern innanför. Det kan däremot vara knivigare att sätta ihop det igen och få det rätt. En sak som kan vara särskilt besvärlig är att få de shimsbrickor som ska sitta innanför yttre hjullagret på plats. De ska ju sitta ganska långt inne i navet och det är trångt om utrymme, så det kan vara svårt att föra in brickorna, de vill gärna haka upp sig vid övergången mellan den gängade änden och den släta axeln. Här kan ett annat enkelt specialverktyg vara till god hjälp.

Materialet som åtgår är bara två tunna rör som går utanpå varandra. Det inre bör vara ca 10-15 cm långt och ha en innerdiameter om 17,5- 18mm och i inte större ytterdiameter än 19 mm. Det ska gå att trä på den gängade delen av axeln och shimsbrickorna, som har innerdiameter 19,4 mm, ska gå utanpå röret. Det yttre skall vara kortare, ca 6-8 cm och lagom gå på innerröret, d v s ha en innerdiameter om minst 20 mm, ytterdiameter är inte så kritisk. Själv använde jag ett borrnodal av plast som innerrör och en bit tunt plåtrör, möjligen av en gammal torkställning, som ytterrör (bild).

Vid montering av shimsbrickorna trär man dem på innerröret, då med ytterröret i något tillbakadraget läge, för på innerröret på axeln så långt det går och trycker in brickorna med hjälp av ytterröret.



Renovering av bakvagn MGF

Text & foto: Ulf Rohlin

Jag har under sommaren upplevt bilen som slingrig på vägen. Ibland drar den åt höger för att en stund senare dra åt vänster vilket gör körningen till ett äventyr som man helst inte vill vara med om. Jag har läst om liknande fall där det oftast berott på dåliga däck eller felaktig hjulinställning. Trots bra däck, 4-hjuls-mätning och rätt justerad fjädringshöjd så

känns bilen ostabil. Vid felsökning visade det sig att spindellederna på både höger och vänster sida bak hade ett litet glapp. Även det bakre justerbara staget påvisade en viss mjukhet i den inre bussningen. Spindellederna påverkar cambervinkeln och det bakre styrstaget påverkar toe-in.

Glappet i spindellederna konstaterades genom att hissa upp bakvagnen och an-

hammare och mejsel. Efter det var det enkelt att med 46mm hylsa och dragskraft få loss leden från själva spindeln. Notera att själva muttern är väldigt tunn, ca 4mm, så viss försiktighet krävs så att inte hylsan kommer snett på och gör mutterdelen rund. Det krävs en lång hylsa eftersom totalhöjden är ca 60mm på spindelleden. Montering sker i omvänd ordning. Åtdragningsmoment för spindelleden är 105Nm.

Efter detta fortsatte jag med att byta bussningarna i bakvagnen. Jag köpte ett kit från England med samtliga bussningar och då fick man även med en monteringspasta. Till de bakre stagen, där man justerar toe-in, finns inga lösa bussningar så det blev byte av kompletta stag.

Efter att ha demonterat undre bärrarmen använde jag ett vanligt skruvstäd och hylsor för att demontera/montera bussningarna. Det fungerar alldeles utmärkt om man inte har tillgång till en verkstadspress. Det sista staget sitter monterat i undre bärrarmen och är riktat framåt med fästpunkt i karossen/golvet. Det kan vara lite svårare att komma åt, men skam den som ger sig.

Efter återmontering sänktes bilen ner på marken igen och samtliga skruvar och muttrar drogs åt när bilen stod i normalläge. Efter 4-hjulsinställning så är känslan tillbaka som den ska vara, med grym väghållning och härlig kurvtagning.

Det jag gjort hade nog kunnat göras utan att demontera bromsskivorna och oken, men för att få tydliga bilder gjorde jag det.

Kostnaden för renoveringen blev cirka 4 200 kr varav de justerbara stagen kostade 650 kr/st. Dessutom tillkommer kostnaden för 46mm hylsan på ca 400 kr inkl frakt från Tyskland.



Bakvagn med spindelled i mitten innan demontering.



Allt är lossat och övre bärrarmen upphissad med tråkloss för att nå över spindelleden.

vända ett brytjärn genom fälgen, då kändes glappet tydligt. I samband med byte av spindelleder passade jag på att byta alla bussningar i bakvagnen till polyuretanbussningar.

Förutom normala handverktyg krävs en lång 46mm hylsa för att få loss spindelleden från själva hjulspindeln. Efter att ha hissat upp bilen och säkrat med pallbockar började jag med att demontera bromsok med okhållare, bromsskiva, stötdämpare och krängningshämmarstag med tillhörande fäste som är monterat i hjulspindeln. För att få övre bärrarmen att gå fritt från spindelleden använde jag en tråkloss och hissade försiktigt med domkraften.

Det sitter en plåtbricka mellan spindel och led som måste vikas ner innan det går att trä på hylsan. Det görs enklast med



Spindelledens höjd är 60 mm.



Hjulspindel med leden demonterad.



Urpressning av bussning i bärmarm med hjälp av hylsor i ett skruvstöd.

Undre bärmarm med nya bussningar monterade.



Välkommen till MGCC SE

Text & foto: Henrik Lindquist

Bilvägen är sällan rak

Ibland lika krokig som vägen till en bil. Sonen Oscar och jag har slutligen hittat fram till en MGA årsmodell 60. I våras, den tidpunkt på året då bil-intresset alltid väcks till nytt liv, började vi fundera. Efter mycket letande hamnade vi helt rätt.

Backar vi bandet så har mitt intresse för engelska bilar några år på nacken. Redan 1986 köpte jag min, vid den tidpunkten, drömbil. Hade just flyttat till Stockholm och hittade en TR6 PI till salu i Skåne. Säljaren Lennart hade totalrenoverat bilen. Väl färdig med allt arbete hade hans intresse svalnat och ville sälja. Med minimalt sparkapital och en stor portion lån blev bilen min. Påföljande sommar blev det en fantastisk semesterresa till England med färjan Tor Line t/r från Göteborg, inklusive bakaxelhaveri. Påföljande år en mängd sverigeresor.

Men TR6 är lite speciell, PI-systemet är väl det som sticker ut mest och kräver särskild omvårdnad. Under en tid på 90-talet stod vi parkerade i Carl-Erik Asps garage på Västmannagatan. Även om det var ett MG-”Mecka” så kunde Carl-Erik vara generös och behjälplig med sitt enorma bilkunnande. TR6:an blev i min ägo i 30 år.

Efter TR6:an gapade villagaraget alltför tomt. Avsaknaden av dofter av olja,

bensin, läder och avgaser kändes alltmer påtaglig. Sonen Oscar, som inte tidigare demonstrerat intresse för gammelds bilar, började nu prata MG och skicka bilder på bilar till salu. Jag var inte sen att haka på... Men var skulle vi börja? Kanske en MGB som pappas storebrorsas Sten har? Eller en Austin Healy 3000 som kusinernas pappa Peter rattat i över 40 år? Eller en MGB GT som barnens farfar Ulf körde i över 30 år? Nej, vi kom överens om att leta efter en MGA.

Efter mycket biltittande från Uppsala i norr till Skåne i söder hade vi nästan lagt projektet på hyllan. Genombrottet kommer när jag slår en signal till klubbens märkesrepresentant K-G Lindblom. Han hör nog på min röst att vi är lite uppgivna i vårt letande. Och så nämner han något om en fin MGA som finns i Stockholm. Jodå, den har legat för försäljning på klubbens hemsida en tid. Hur hade vi kunnat missa den?

Sagt och gjort. Härifrån blev processen kort. Bengt Sedell, Oscar och jag fann varandra i hans fina MGA som nu efter sommaräventyren vilar ut hemma i vårt villagarage.

Bengt har som föregående ägare gjort ett fantastiskt jobb med bilen – inte minst mekaniskt. För Oscar och mig är det en fröjd att ta ägandet vidare. Det kommer bli många härliga mil på krokiga vägar framöver!



Affären är klar och nycklarna lämnas över av Bengt.



Vår nyinköpta MGA hemma på tomten i Danderyd.

Vem tar alla fina racingbilder från GB?

Det gör Colin Murrell och Steffi Broch. Det är dags att presentera dem och den MG PA Colin nyligen köpt. Jag hade nöjet att träffa dem på Brands Hatch förra året och skulle även ha träffat dem på det internationella MG-mötet i Tyskland denna sommar om inte... /Tommy



Colin och Steffi på pass vid Brands Hatch 2019. I detta heat körde moderna bilar som denna MG3 så kamerorna fick vila.



Colin bor i Bristol med sin sambo Steffi Broch. De är väldigt mycket ute och fotograferar på historisk racing. De är båda mycket engagerade i Triple-M-registret i England och även i MGF-registret.

Colin och Steffi delar frikostigt med sig mycket bilder till redaktionen som vi har fri tillgång att publicera i Bulletinen. De är ute på tävlingar i stort sett varje helg under säsongen, utom i år naturligtvis. Colin är även fotograf för MGCC UK. Redaktionen tackar så mycket för alla bilder vi fått och även för de vi kommer att få.

Lite fakta om Colins PA på nästa uppslag från texten i annonsen när han köpte den:

MG PA 1934, ch nr P0786, reg nr MG3294 inregistrerades första gången i september 1934. Den har nummer 250 i MGCC:s Triple-M-register. Den blev totalrenoverad från i stort sett ladufyndskick omkring 2002.

Bilen har återfått mycket av sin tidigare patina och kromet har avsiktligt lämnats orört, original är det bara en gång! Motorblock och växellåda är de ursprungliga, men blocket är borrarat till 939 cc och har en Baynton Jones (självklart) sport-kamaxel. Dessutom vackra 1 1/4" SU-förgasare med bronshus som förbättrar prestanda ytterligare, och för att matcha detta en stålförstärkt differential. Den är utrustad med en äkta Bosch 900 fördelare och den vanliga, förbättrade oljefilterversionen. Körriktningsvisare och fällbar vindruta gör utrustningen komplett.

Bilen har fortlöpande hållits i mycket gott skick och har nyligen fått framfjädrarna utbyta liksom framnav och spindelbultar och generatorn har nyligen renoverats av Cris Wallis. Montering av en elektrisk fläkt förra sommaren är till god hjälp varma dagar i modern trafik.

Den har nyttjats som sommarutflyktsbil av familjen hemma i Warwick, men även för äventyr inom Europa i samband med rallyn liksom tävlingar för förkrigsbilar på Prescott Hill i grannskapet. Emellanåt har det även blivit bantävlingar, där den två gånger har vunnit Don Moore Trophy och innehar denna titel för 2019/20.

Bilen är välkänd i MGCC:s Triple-M-register och dess Car Of The Year-bedömningar, den är snabb och konkurrenskraftig och hänger lätt med i dagens trafikrytm på kortare eller längre resor. Jag har till och med dolt installerat ett par USB-uttag för mobiltelefon eller GPS-navigatör för de fall man inte kan hitta en co-driver med kort varsel.

Den deltog i racing och baktävlingar ända till slutet av säsongen 2019.





MG PA 1934

Ägare: Colin Murrell, Bristol

Foto: Steffi Broch

John James och MG 'T' Society

John James berättade, bidrog med bilder och Lennart Nordström frågade och skrev



Search...

LOGIN



HOME TTT2 CARS FOR SALE PARTS FOR SALE T-SHOP T-DATABASE LIBRARY SUPPLIERS GARAGES CONTACT



Welcome to the MG 'T' Society

The MG 'T' Society Ltd offers free membership to those interested in the MG T-Series cars produced between 1936 and 1955.

Via our free technical publication *Totally T-Type 2* our principal aim is to help owners to rebuild, or if rebuilt, to maintain and keep their cars on the road and buy spares and services from recommended suppliers at source.

We are MG T-Type enthusiasts who are passionate about the cars and whose primary motivation is not profit!

JOIN FOR FREE

Detta är vad du möts av när du öppnar Johns hemsida: www.ttypes.org

Jag (Lennart) har märkt att inte alla ägare av T-typer i Sverige känner till the MG 'T' Society, och jag tycker att fler borde ha nytta och glädje av att veta mer. Blir det då inte konstigt att puffa för en annan MG-organisation i en klubbtidning för MGCC of Sweden? Nej, inte alls, många medlemmar i MGCC är ju redan med i andra märkesklubbar, och ett gott samarbete och fina relationer med systerorganisationer är värdefullt. Dessutom är 'T' Society inte en konkurrerande klubb utan mera ett sällskap eller ett nätverk.

Om du tittar på hemsidan www.ttypes.org ser du att detta är ett sällskap för T-typer och deras ägare, vilket inte alls hindrar att man går med utan att äga en T-typ. Det kostar inget att ansluta sig och det gör man enkelt via hemsidan. Man får då den mycket läsvärda, tekniskt inriktade nättidningen "Totally T-type 2" (förkortat TTT2) sex gånger om året; nummer 63 är nu under arbete. Man får också tips om bra reservdelsfirmor och verkstäder för T-typerna. Det finns diverse teknisk litteratur att köpa eller ladda ner, annonser på bilar och delar och ett arkiv med gamla nummer av TTT2. En databas över alla T-typer är under konstruktion. Det organiseras "runs" och andra aktiviteter. Allt detta åstadkoms av en enda person, John James, som lägger det mesta av sin tid som pensionär på T-modellerna!

Jag ringde upp John för ett videomöte och han berättade livfullt om MG 'T' Society under nästan en hel timma. Så här gick snacket:



Vem är John James?

Jag föddes i Tyskland, där min far var stationerad efter kriget, men flyttade hem till England med mina föräldrar som ett-åring. Nu är jag 74 år gammal och sedan många år pensionerad från det engelska postverket där jag jobbade i fyrtio år. Jag har varit engagerad i MG-världen sedan jag var nitton och just hade slutat skolan.

Min första MG var en J2 som jag renoverade och fortfarande äger. Den svartvita bilden visar en ung variant av yours truly med den bilen, jag hade precis slutat skolan då. Färgbilden togs 2016 när motorn och växellådan plockats ur bilen för renovering. Motorn är fortfarande hos renoveringsfirman! (det känner man igen...) År 1998 skaffade jag en PB som flyttade till Italien förra året. En TC, en en-ägarbil,



skaffade jag 2001, men den är också såld. För två år sedan skaffade jag en TF 1500, och den och J2:an är alltså de MG som jag har nu.

Hur kommer det sig att du startade the `T` Society?

Jag skrev en hel del om T-type och Triple M för Safety Fast under många år och engagerade mig i Octagon Car Club under perioden 1998 till 2002. Från 2004 arbetade jag med MGCC:s magasin TTT (Totally T Type), men när jag tyckte att klubben fokuserade mer och mer på moderna MG så gick jag ur klubben. Då kunde jag inte längre vara redaktör, så jag slutade med det. Men så började jag sakna skrivandet och körde igång TTT2 i augusti 2010, och nu jobbar jag med nummer 63!

`T` Society är ingen klubb egentligen. Hur vill du beskriva den?

Först var det bara en tidning, och den är väl fortfarande viktigast. Se'n skapade jag och min son Steve en website. Nu är `T` Society en registrerad *non-profit organisation* (närmast en stiftelse). Vi har ungefär 1 600 abonnenter på TTT2 varav en majoritet är internationella, men många fler läser varje nummer, jag gissar 3 000 till 4 000 läsare.

Flera svenskar har haft betydelse för TTT2. Gabriel Öhman var mycket stödjande när vi startade, hans hustru och hans TC prydde tidningens första omslag, och Gustav Ruberg lät mig använda en av sina MG-teckningar som omslag till decembernumret 2019 (TTT2 #57).

Jag hjälper också Octagon Car Club med DVLA-registrering (Driver and Vehicle Licensing Agency) och försöker hjälpa till med "age-related" registrering av fordon som inte funnits med i registret på länge.

Hur blir ett nummer till?

Min son Steve gör ett stort jobb, både med tidningens utformning och hemsidan. Han är ju intresserad av MG, men jag kan ju inte begära hur mycket support som helst. Så jag skriver numera det mesta själv, men jag får en del bidrag från andra skribenter och från medlemmarna. Spontana bidrag är inte alltid av den kvalitet som man som redaktör vill ha, men jag har tur som mestadels får sådant som kan publiceras.

Ibland undrar jag hur jag ska kunna fylla ett nummer varannan månad, och det blir lite tungt ibland. Det tar ju oerhört mycket tid som skulle kunna användas till bilarna i garaget. Om jag hade fler som bidrog med tekniska artiklar skulle jag förstås ägna mig mer åt forskning. Men samtidigt är det roligt, och jag får mycket feedback och positiva tillrop. Man kan numera ge en donation till TTT2 som ett bidrag till att täcka kostnaderna, och det har blivit ett enormt gensvar på den



Samma bil som på den svartvita bilden – J2:an som John fortfarande äger.



PB:n som nu finns i Italien.



TF 1500 som är Johns andra MG.

möjligheten. Men jag gör det för att det är roligt. Fast jag är rädd att alltsammans dör bort med mig.

Varför gör du allt detta?

(John blir tyst en stund och formulerar sig noga...) "I have had so much pleasure from my MG-ing for over fifty years, so I want to give something back."

Är det något du vill säga till MG-vänner, nuvarande och blivande, i Sverige?

"Love them all! If they are T-typers, they are my type of people!" Och skriv att det går att anmäla sig som prenumerant på hemsidan!

Vilket nu är gjort!

Lite bensinhistoria

Text: Tom Lubrán

Bensin är en blandning av flytande kolväten och tillverkas vanligen av råolja. Själva ordet "bensin" är inte strikt kemiskt definierat utan handelsnamnet för petroleumdestillat som består av över 500 olika kolväten. Det är även möjligt att tillverka bensin från t.ex. naturgas, kol eller biomassa.

Historiskt såldes bensin först på apotek och i kemikalieaffärer. Man använde den bl.a. till behandling mot löss och som rengöringsvätska för att avlägsna fettfläckar från kläder. Bilisterna kunde köpa bensinen i burkar eller dunkar för tankning av sina bilar. När sedan bensinpumparna introducerades uppfördes de utanför affärer och handelsbodar. Allt eftersom bilismen började expandera började man bygga separata bensinstationer.

"Krooks Bolag" bildades 1896 och började importera och sälja lysfotogen. Bensin ansågs vara en värdelös biprodukt som var svår att bli av med. Samma år konstruerade Gottlieb Daimler och Carl Benz var sin bil som hade Robert Boschs nyuppfunna tändsystem. Allt fler företag

började tillverka bilar, men bilarna var dyra och svårskötta och det var svårt att få tag på drivmedel. Skulle man åka en längre sträcka gällde det att veta var apoteken fanns längs färdvägen och hoppas på att de hade bensin i lager.

När Krooks Bolag började importera bensin såg de till att butiksägare och lanthandlare hade en dragkärra med bensintank stående utanför butiken. Bilisterna fick själva förse sig. Med hjälp av en tratt hällde man bensinen i tanken. För att få bort skräp hälldes bensinen genom en duk eller ett filter.

En svensk ingenjör, Oscar Andersson, insåg problemet med att tanka på detta sätt och kom på idén med bensinpump. Efter något år lyckades han få herrarna Nils Peter Mathiasson, Gustaf Collin och Helmer Key intresserade av sin bensinpump, och samtligas initialer i efternamnen bildade namnet "MACK" på hans uppfinning. Mack är alltså ett helsvenskt uttryck. Även om mätarna inte används idag så lever namnet kvar som ett begrepp för hela bensinstationen.

En fabrik startades i Midsommar-kransen utanför Stockholm, och 1913 konstruerades den första bensinpumpen. Tillverkningen av Mackmätarna pågick sedan fram till Kreuger-kraschen på 1930-talet.

Världens första bensinstation byggdes i St Louis, Missouri, 1905 på 412 S. Theresa Avenue. Den andra bensinstationen i USA uppfördes 1907 av Standard Oil of California (numera Chevron) i Seattle, Washington.



Bensinpriset genom tiderna

År 1906 kostade bensinen i Sverige 27 öre och det fanns ingen bensinskatt. Under första världskriget, 1914-18, varierade bensinpriset mellan 80 öre och 1:50. Först 1924 gick priset ner och varierade då mellan 31 och 38 öre. Den 1:a juni detta år införde man bensinskatt på 5 öre litern.

Vid andra världskrigets utbrott 1939 var priset 27-32 öre. Innan krigsslutet, 1944, kostade bensinen mellan 1:02 och 1:20. Efter krigsslutet, 1946, sjönk priset till 40 öre och 1951 kostade en liter 93-oktanig bensin 56 öre. 1955 började man även sälja 99-oktanig bensin, och priset för denna var 63 öre. 93-oktanig bensin kostade 60 öre.

När Suezkrisen (oktober 1956 till mars 1957) utbröt var priset 62 öre för 93-ok-

tan och 65 öre för 99 oktan. Den vintern (1956) infördes bensinransonering, vilket innebar att inga privatbilar fick köras på söndagarna. Vissa yrkesgrupper, bl. a. läkare, fick dispenser som utfärdades av Länsstyrelsen. Dispens gavs även till invalidbilar, motorcyklar och trehjuliga mopeder.

Vid högertrafikomläggningen 3 september 1967 kostade 95-oktanig bensin 81 öre och 98-oktanig 87 öre. 8 januari 1974 införs bensinransonering under tre veckor p.g.a. oljekrisen som pågick under 1973. Priset för 95-oktanig bensin var 1:33 kr och för 98-oktanig 1:37 kr. 1979 gick priset över 2 kronor för 95 oktan, nämligen 2:14 och 1981 bröts 3-kronorsvallen, och 95 oktan kostade 3:48 kr och 98 oktan 3:52. 1983 gick priset över 4 kronor, 95 oktan kostade 4:07. 1 januari

1986 förbjöds blyad 95-oktanig bensin, och priset på den nya blyfria bensinen var 4:01. Den 98-oktaniga bensinen hade fortfarande bly och kostade 4:17 kr. 1 mars 1990 infördes moms med 23,46 % på bensinen, och priset blev 6:29 kr/liter för regular och 6:57 kr för 98 oktanig. Momsen beräknades på det beskattade bensinpriset. Den 1:a juli 1991 höjdes moms till 25 %. 1 mars 1995 kom blyförbud för all motorbensin och den separata bensinskatten försvinner. Istället tas en koldioxidskatt och en energiskatt ut på bensin. I dagligt tal lever dock begreppet "bensinskatt" fortfarande kvar och syftar gemensamt på koldioxid- respektive energiskatten.

Idag (nov 2020) kostar 95 okt bensin cirka 13:80 kr/liter varav 70% är skatt.

Svenska bensinbolag 1896-1953



1896
Krooks Olje & Petroleum AB bildas av företagen Krook, Åhrberg & Co och Falkman, Möller Co. Bolaget sålde Standard Oils bensin och oljor.



1905
Varumärket Pratts introduceras av Krooks Olje AB.
1910
Standard Oil blir huvudägare i Krooks Olje AB.



1912
Svensk Engelska Mineralolja AB bildas. Namnändrar 1939 till Svenska Shell.



1921
Texas Company AB, säljs till Caltex 1947.



1922
Svenska Bensin & Petroleum AB. 1945 byttes namnet till British Petroleum. Många av BP-mackarna blev Statoil-mackar 1993.



1926
IC, Bilägarnas InköpsCentral, bildas av Sveriges Trafikägares Riksförbund. Köper rysk bensin av Nordiska Bensin AB. Går samman med OK 1960.



1928
Axel Ax:son Johnson låter bygga Sveriges första raffinaderi samt ett nät av bensinstationer. Stationerna säljs till Shell 1981.



1929
Ryska AB Naftasyndikatet bildas och importerar rysk bensin. IC köper bensinen från Nafta.



1934
Krooks Olje AB ändrar namn till Standard Svenska Petroleum AB.



1937
Gulf Oil Company AB startar genom köp av Naftasyndikatets anläggningar och stationer.



1939
SO i Standard Oil blir "Esso".
Esso köps av Statoil 1985.



1945
Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund, OK, bildas via Kooperativa Förbundet. 1960 införlivas IC i OK.



1947
Caltex Oil AB (namn från California och Texas) var ett amerikanskt oljebolag. Såldes till Texaco 1967.



1953
Koppartans AB, ett svenskt bolag som var ett av Sveriges vanligaste bensinstationsmärken under 1950- och 60-talen. Shell köpte upp företaget 1963.

Julkla



Regalio



opstips



ashopen



Beställ på: www.jsonshop.se/mgcar



Unik MG till salu på auktion

Bilder från: classiccars.com
Översättning: Bo Adolfsson

H&H Classic Auctioneers for the Classic Collector höll en stor auktion på Duxford den 14 oktober. Bland objekten fanns denna MG 14/40 "Old Speckled Hen" från 1927 till salu. Det estimerade slutpriset var £50 - 60 000. Något slutpris har vi inte hittat så den nådde antagligen inte upp till den förväntade nivån. Så här beskrivs bilen på classiccars.com:

H&H Classics hävdar att en 1927 års MG 14/40 Featherweight Sporting Saloon, som finns med i deras auktionskatalog 14 oktober, "troligen är den mest välkända MG:n i världen". Trots allt, konstaterar auktionshuset, är detta "Old Speckled Hen" som har lånat sitt namn till ett ölmärke.

Historien börjar i maj 1927 när bilen var bland de som ännu var osålda när Morris Garages formellt skulle ombildas till MG Car Company Limited.

Bilen uppdaterades till 14/40-specifikation och förmodas vara en av tre som fick vävklädd Salonette-kaross av Gordon England. Den användes som demonstrationsbil av fabriken och fick smeknamnet "the Speckled Hen" på grund av sin svart- och silverfläckiga beklädnad.

"Angelägna att grundlägga ett anseen-

de som tillverkare av sportbilar har MG förstått att förse 'WL 3450' med en sänkt bakaxel för tävlingsbruk" meddelar H&H Classics.

Bilen skadades i en brand kort före andra världskrigets utbrott men överlevde kriget. År 1979, för att bidra till firandet av MG:s 50-årsjubileum, introducerade Morland-bryggeriet ölmärket "Old Speckled Hen".



Regnigt för Roxlin och Edvardsson på Gelleråsen



Per Roxlin forcerar vattenmassorna med sin MG Midget GT.

Årets Velodromlopp på Gelleråsen var framflyttat och kördes sent på året under mycket regniga förhållanden. Antalet startande var nu under Coronatider naturligtvis mindre. Alla årets tävlingar har körts utan publik, men Velodromloppet kunde ses i direktsänd TV.

– Det kändes som om min MG Midget GT gick fortare och fortare ju blötare det blev. Jag blev trea i mål i bägge heaten, men blev tyvärr nerflyttad till 5:e plats i heat 2 på grund av jag gjorde ett litet skutt innan starten gick och fick 15sekunders tidstillägg. Det kvittar, det var fantastiskt roligt att kunna vara med och slåss om topplaceringarna, säger Per Roxlin.

– Jag fick problem med torkarna under heatet, men till sist funkade de och jag gick över mållinjen som tvåa, en perfekt avslutning på säsongen. Nu blir det till att plocka ner motor, koppling och växellåda i vinter och framför allt fixa torkarna samt installera en defroster, säger Jimmy Edvardsson.

Text: Gert Assermark
Foto: Racefoto

Till höger: Jimmy rättar till glasögonen under line-up.
Längst till höger: Jimmy passerar Bengt-Åke Bengtsson i regnet.



Jimmy före Lars Weigl i hårnålen.



Stipendiat Oscars redovisning

Del tre

Text & foto: Oscar Efverlund

En stillsam sommar

Turerna har varit få och korta, men rastning av Valter har ändå skett. Och vad passar bättre än att ta honom på en tur till tandläkaren för att dra några visdomständer? Visst, jag ska inte ljuga, uppførsbacken i garaget har varit ett hinder svårt att bestiga, och första turen för min flickvän slutade efter blott 356 meter på grund av två smått överförfriskade förgasare.

I början av sommaren drabbades garaget av inbrott. En amerikanare blev tömd på 100 liter bensin och alla mina verktyg försvann. Som tur är uppstod ingen skada på bilarna, och jag kan skratta åt att det lönlöst försöker krängas Whitworth-hylsor på någon marknad någonstans. Tack vare min MHRF-försäkring fick jag tillbaka en del av värdet och gav mig ut på jakt efter nya verktyg. Även om det tar emot, märks nu allt införskaffat upp med namn och sprayas festligt glitterrosa.

Jag kopplar inte

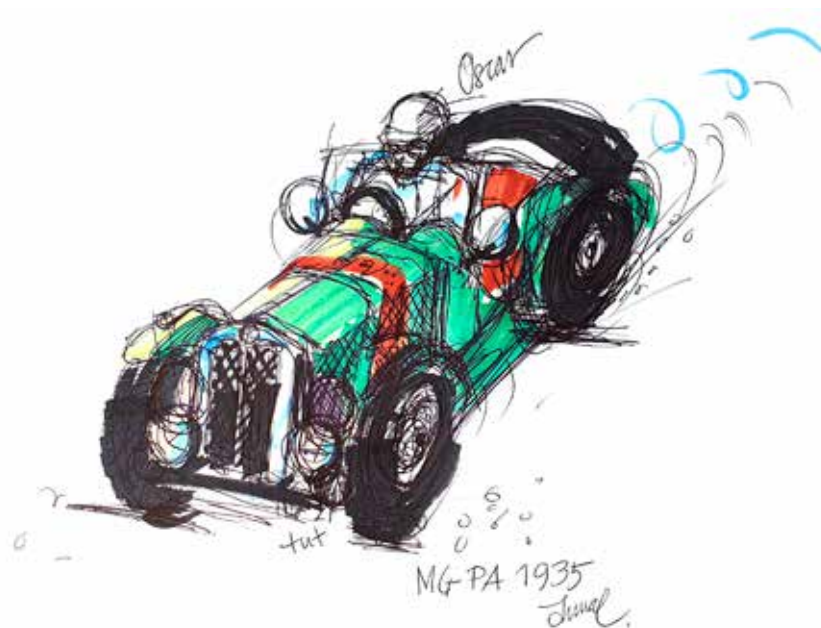
Mentor Ruberg har hela tiden påstått att min bils el inte är korrekt dragen, och jag är snart benägen att ge honom rätt. Många säkringar har bränts utan att lampa tänts, och när jag sen tror mig kopplat fel så tänds lampan oförklarligt. Det senaste projektet är en uppfräschning av baklyktorna, där trasiga plastdelar skärs ut ur PET-flaskor och packningar klipps till av dubbelvikt tejp. Nya småskruvar behövs, och som av en ren tillfällighet passar komponenterna från min barndoms Meccano-set perfekt. Samma leksak, men i en annan storlek.



Reparation av baklykter med hjälp av PET-flaska.



Test av lampor.



Skiss av Valter som min mamma gjort.



Hos tandläkaren.

I medlem 6161 Michael Pelzls verkstad

Text & foto Rune Björck

Nostalgia betyder en längtan till det förgångna. Med tanke på MG:s otroliga historia, med dess uppgång och fall, lider nog många MG-ägare av nostalgi. Ett besök hos Michael Pelzl är en resa till den tid då en bilverkstad var ett ställe där man reparerade och renoverade bilar. Långt från dagens palats med kundmottagning och byte av delar.

Michael växte upp i efterkrigstidens Hamburg och fick en gedigen fordonsutbildning. 1946 köpte han en MG TC Midget 2-Seat Sport, vilken fortfarande är i hans ägo. 1968 körde han till Sverige med bilen plus en massa reservdelar. Han började jobba hos Förenade Bil i Malmö. Han hade tänkt stanna i två år men det har blivit över 50 nu. Där hade han turen att lära känna "mäster" Nils Carlsson som var duktig på att tillverka delar som man inte kunde uppbirga vid renoveringstillfället. Dessa kunskaper behåller Michael än idag. Bygga karosser till MG T-modeller är något av hans specialitet.

Redan vid ankomsten till hans verkstad får man en förnimmelse av MG/England. Korsvirkes-byggnaden inköptes 1970 och är en verkligt nostalgisk plats. Så här skall en "riktig" MG-verkstad se ut. Här finns mängder av reservdelar och tillbehör. Ekerhjulen har Michael själv renoverat och ektrat om. Han tyckte att MG:n var väldigt tungstyrd, så med hjälp (oh ve och fasa) från VW byggdes styrinrättningen om till lättstyrd.

Michael fick i uppdrag av en kund att bygga en Lotus. Han kunde inte så mycket om Lotus, men med hjälp av en inköpt bok, "To build your own sportscar", och delar från Volvo (Volvo = bra grejor och delar finns överallt) blev resultatet som syns på bilderna. Nu kom problemet: Kunden kunde inte lösa ut Lotusen som Michael då fick behålla. I verkstaden finns även en Jaguar cabriolet som Michael också själv byggt. Mer om denna en annan gång.

Nu frågar sig vän av ordning: Varför sitter det en textilbit över bakrutan på MG:n? Jo, då bränner solen inget damm på plastutan utan den behåller sin fräschör.



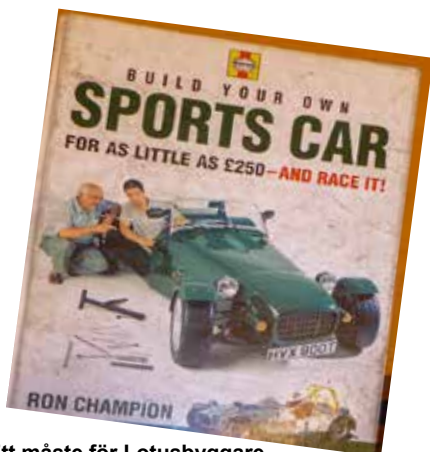
Genuin skånsk bilverkstad.



Rymlig och ren verkstad.



Michaels MG TC.



Ett måste för Lotusbyggare.



Kontoret.



Lotus i Volvoskepnad.

Svenska MG-bilar k

Text: Anders Bäcklund

Jag har frågat mig många gånger hur det kan komma sig att jag sedan 1994 har ägnat stor del av min fritid till att dokumentera alla MG som sålts nya i Sverige åren 1927-1974. Det hela började med att min far hade beställt en motorcykel av Förenade bil i Malmö sommaren 1949. Någon motorcykel kunde inte levereras, däremot en röd MG TD Midget som inhandlades våren 1950. Min far behöll sin MG fram till dess att min bror föddes 1953. Bilen rymde nu inte hela familjen utan såldes till förmån för en Morris Minor.

Efter några år började min far efterforska sin MG. Av registreringsbeviset framgick att den hamnat i Kronobergs län. Tyvärr hade den del av länsstyrelsen där bilregistret var inhyst drabbats av brand och många dokument förstörts.

Under min uppväxt pratades det mycket om den lilla röda bilens förtjänster. Över våra pojksängar tapetserades väggen av posters och försäljningsbroschyrer för MGA och senare MGB. När det var dags att handla bil med nytaget körkort så var det givna valet en MGB.

En kort tid i mitten av sjuttioalet var jag bosatt i Malmö. Var gång jag passerade Förenade Bils försäljningslokaler på Östra Tullgatan blev jag påmind om min fars TD. Vid ett tillfälle avgav jag löftet att på något sätt hitta TD:n. Min första fråga till Bo Berg, som var klubbens sekreterare 1975 när jag gick med i MGCC, var om ägaren till en viss MG med chassinummer TD/0906 var klubbmedlem. Det visade sig att medlem nr19, Lennart Emanuelsson, sedan några år tillbaka var bilens ägare. När min bror Thomas 1976 köpte en MGA Coupé så uppstod frågan om hur många ägare den haft samt om hur många MGA Coupé som sålts nya i Sverige. Svaret skulle dröja många år.

Av en tillfällighet hittade jag Bilkalendern, en publikation som utgivits av Svenska Polisens idrotts- och skytteförbund, på ett antikvariat i Gävle sommaren 1993. Jag förstod snabbt att publikationen var en guldgruva när det gällde att hitta alla slags bilar eftersom den upptog alla registrerade bilar, bussar och lastbilar, länsvis och årsvis. Där kunde man slå upp ägare, bilmärke och årsmodell för ett visst bilmärke. Jag tog kontakt med universitetsbiblioteket Carolina Rediviva i Uppsala för att utröna hur många bilkalendrar som



Gossen till höger med Fleischmannkatalogen är artikelförfattaren, lillebror Thomas till vänster. Som synes på bilden var bröderna Bäcklund tidiga i sin utveckling till MG-ägare.

utgivits länsvis. Det visade sig att publikationen utgivits på femtiotalet och i början av sextiotalet. Nästa fråga var om det gick att ordna fjärrlån. Det gjorde det inte. Jag fick oväntad hjälp av chefsbibliotekarien vid Oskarshamn bibliotek. Hon gick i god för mig under förutsättning att de lånade böckerna skulle läsas under uppsikt på biblioteket i Oskarshamn (Jag fick låna hem dem).

Det tog över ett halvår att plöja igenom alla. Långa listor upprättades länsvis över alla MG som jag hittade. Därefter skickade jag in mina förfrågningar till länsstyrelsens bilregister i respektive län. Goda kontakter upprättades med många tjänstemän vid respektive bilregister. Vid mitten av nittioalet var det gratis att beställa kopior på registreringsbevis. Klubbens ordförande vid den tiden, Jan Borgfelt, gav mig uppmuntran och tyckte det var en självklarhet att klubben bekostade blommor vid juletid till hjälpsamma tjänstemän vid landets bilregister. Jag fick också bilersättning när jag under somrarna besökte bilregister och landsarkiv för egen forskning.

Under slutet av nittioalet överfördes de flesta bilhandlingar till landets landsarkiv. Jag fick i början god hjälp av Harald Sonesson som hade upprättat en förteckning över hur många MG som sålts varje år och månad i respektive

län. Min forskning gick i början i första hand ut på att fastställa vem som var första ägare i respektive län. Under början av 2000-talet gick Bengt Sandén från Motala igenom alla registerkort vid landsarkivet i Vadstena. Därigenom fick jag tillgång till alla bevarade registreringsbevis i Jönköpings, Östergötlands och Kronobergs län. Till min och Stefan Jergels stora glädje fanns några okända T-typer bland de kopior som Bengt skickade. Framlidne Stefan Jergel hade under många år forskat kring förkrigs-MG och historik om dessa i vårt land.

I registreringsstatistiken under femtiotalet skilde man inte på sålda ZA/ZB Magnette, TF Midget och MGA utan angav endast modellbeteckningen MG. I rapporteringen angavs enbart antal sålda MG länsvis månad för månad. Mina uppgifter på försäljningsdatum och registreringsnummer grundar sig därför på beställda kopior av registreringsbevis från länsstyrelser och landsarkiv.

Allt eftersom det blev klarlagt var det bara att lägga in respektive modell i registreringsstatistiken som jag upprättade för samtliga län. Här följer ett utdrag från Kalmar län.

Kartlägggs i Småland

Registreringsstatistik för Kalmar län

År	Bilmodell	Ch nr	Reg datum	Reg nr	Importör
1959					
April	MGA.TC	0945	590401	H7013	F.B. Malmö (Förenade Bil)
Maj	MGA 1500	66570	590513	H7221	F.B. Malmö
Juni	Magn. MKIII	1719	590606	H41915	F.B. Malmö
Juni	Magn. MKIII	0286	590618	H7774	F.B. Malmö
Sept	MGA 1500	67930	590908	H7413	F.B. Malmö
Okt	Magn. MKIII	2450	591014	H29549	F.B. Malmö
1960					
Juli	MGA 1600	90300	600709	H7325	F.B. Malmö
Nov	MGA 1600	84789	601104	H47062	F.B. Malmö
1961					
Maj	MGA 1600	82675	610530	H8873	BMC. Sweden
Juli	Magn. MKIII	15563	610713	H49499	BMC. Sweden
Juli	Magn: MKIII	?	610700		Saknas i bilregistrets arkiv i Kalmar
1962					
Juni	MGA MKII	?	6206.		Saknas i bilregistrets arkiv i Kalmar
Nov	MGB	1622	621121	H8473	BMC. Sweden
Nov	MGB	1678	621129	H7528	BMC. Sweden
Dec	MGB	1632	621203	H1638	BMC. Sweden
1963					
Januari	MGB	2184	630122	H22442	BMC. Sweden
Mars	Midget	12371	630326	H9048	BMC. Sweden
Maj	MGB	8956	630520	H8473	BMC. Sweden
Juni	MGB	5629	630604	H55531	BMC. Sweden
Juli	Midget	14283	630716	H56591	BMC. Sweden
Juli	Midget	13731	630726	H56776	BMC. Sweden
1964					
Januari	MGB	27309	640110	H56661	Privatimport
Januari	Midget	20710	640117	H39755	BMC. Sweden
Juni	MGB	35734	640602	H60043	BMC. Sweden
Juni	MGB	38371	640608	H60191	BMC. Sweden
Juni	MGB	32186	640611	H60259	BMC. Sweden

För varje MG-modell har jag upprättat ett register där det framgår vem som var förste ägare. Nedan följer ett utdrag avseende registrerade BMC 1800 MGB som importerades under 1962.

Ch nr	Nuv reg nr	Första reg nr	Första reg dat	Första ägare
1437	Avf.1971	E46120	621128	Redaktör Torsten Hansson. Östgötagatan 14 B, Linköping.
1438	FFS 683	C41582	630325	Jur.Stud. Ale Forsberg. Götgatan 10, Uppsala.
1439	BUX261	E80901	621220	Civilingenjör Arne Svensson. Storgatan 9, Linköping.
1450	BMW828	C43500	621229	Folkskollärare Curt Eklöf. Kvarnängsgatan 19, Uppsala.
1495	EGH653	E81053	621228	Sven-Olof Andersson Bromsaregatan 8, Norrköping.
1496	GJF744	MA50644	630110	Ingeniör Einar Håkansson. Rusthållarevägen 20, Arlov.
1497	GKF850	F8927	630202	Ingeniör Staffan Svennberg. Banérvägen 7 C, Jönköping.
1513	DUD597	MA56007	630422	Veterinär Sune Persson. Karl X Gustavsgata 23, Hälsingborg.
1514	FJF756	L67436	630416	Chaufför Leif Larsson, Övad, Klippan.
1515	AGD584	B92874	630402	Skyddsass Henrik Jönsson Skinervägen 16, Djursholm.
1550	BGP259	E61699	621206	Pappersbruksarbetare Bertil Nilsson. Himmelstalundsvägen 14 B, Norrköping.
1551	EGF395	AA35945	630201	Maskinist Karl-Erik Ståbis. Bjelkevägen 20, Brommma.
1552	DMU492 L66012		630112	Entreprenör Ingvar Zaar. Boalt, Glimåkra.
1557	FJU321	W75457	630313	Henry Söderström c/o Ellbe Bil Åsgatan 49, Falun.
1558	FZK054	B94117	630402	Ritare Ebbe Berndtsson. Eskadervägen 34, Näsbyark.
1559	?	A-län	6212...	Importerad av BMC. Sweden AB enligt BMIHT. Archives
1622	NOM076	H8473	621121	Halvard Franzén Stora Björnvägen 31, Kalmar.
1623	ASG801	E82600	630319	Kommunalarbetare Knut Palm. Alarp, Sya.
1624	ADD003	W24619	630327	Sven Olof Forslin. c/o Ellbe Bil. Åsagatan 49, Falun.
1625	AMX470	AA2300	621128	Advokat Ingrid Gärde-Widemar, Strandvägen 47, Stockholm.

1638	DUE087	H7072	621203	Yrkeslärare Hans Hansson, Hantverkaregatan 31C, Oskarshamn.
1677	GFL869	B44427	630124	Flygstyrman Sten Westberg. Ormbergsvägen 4, Sigtuna.
1678	EST630	H7528	621129	Pälsdjursskötare Sören Dahlin. Igelhult, Kristdala.
1679	FXA173	E61693	621206	Pappersbruksarbetare Göran Fjäll. Himmelstalundsvägen 14 b, Norrköping.
1984	?	A-län	6212...	Importerad av BMC Sweden AB enligt BMIHT. Archives.
2138	ATU763	AA89243	630102	Sjuksköterska Ulla Nygren Sophiahemmet. Valhallavägen 91, Stockholm.
2184	FTH641	H22442	630122	Ingenjör Bengt Andersson. Kungsgårdsvägen 22 A, Kalmar.
2241	Avf. 1968	F69298	630207	Rörledningsentreprenör Tore Dahllén. Kinnagatan 8, Eksjö.
2242	GFL859	A48079	630313	Reklamteknare Per-Axel Johnson, Högalidsgatan 40C. Stockholm.
2294	?	H-län	6212...	Importerad av BMC. Sweden AB enligt BMIHT. Archives
2295	BZF190	D56430	621229	Laddningsförman Henry Öhlin. Medberget. Skogstorp, Husby-Rekarne.
2329	DYX684	G40584	630206	Ingenjör Sten Erik Johannesson. Mörners väg 74E, Växjö.
2406	?	H-län	6212...	Importerad av BMC. Sweden AB enligt BMIHT. Archives.
2480	GJN275	U31745	630306	Flygtekniker Rune Sjöqvist. Geijersgatan 20, Västerås.
2481	DZT432	BD59743	630419	Banbiträde Stig Sjöberg. Storgatan 7, Gällivare.
2523	Avf. 1968D53487		630515	Diplomingenjör Werner Schmidt, Kognevägen 31b, Torshälla.
2524	FFS693	OA48583	630418	Ingenjör Stig Brunke. Stureplatsen 1, Göteborg.
2682	Avf. 1972F7021		630307	Bilmontör Bertil Skagert. Industrigatan 12, Nässjö.
2683	AXK007	BA11612	630330	Direktör Jan Österman, Stockholmsvägen 16, Norrtälje
2739	?	O-län	6301...	Importerad av BMC. Sweden AB enligt BMIHT. Archives.
2740	ERW386	AA63636	630108	Stockholms Lastbilscentral. Kadettgatan 3, Stockholm.
2741	Avf. 1972	B88539	630118	Harry Nordin Uppsalavägen 1 A, Hallstavik.
2789	BTJ318	W76182	630419	Rune Gustavsson Karlavägen 1, Ludvika.
2838	GHU161		960530	Finns ej angiven som export till Sverige i BMIHT. Archives.
2884	EMT338 L53888		630204	Köksmästare Nils-Gert Persson. Ängsvägen 17C, Kristianstad.
2885	?	O-län	6301...	Importerad av BMC. Sweden AB enligt BMIHT. Archives
3609	GLF481	L15097	630301	Köpman Adolf Rossander. Sibbhult, Hjärsås 20. Sista tillverkade MGB av 1962 års modell som importerades till Sverige.

Antal sålda MGB av 1962 års tillverkning, fördelade på följande län: A;7, B;5, C;1 D;2, E;6, F;3, G;1, H;6. L;4, M;2, O;3, U;1, W;2, BD;1

Allteftersom forskningen fortlöpte lade jag också upp ett register över alla län där respektive modell var representerad. För registreringsnummer markerade med stjärna finns kopia på registreringsbeviset.

Utdrag från länsregistrering av MGA Twin Cam. Tabellen anger chassinummer samt de olika år då reg nr ändrats.

0814	58. *B75599	59. *A78549	60. *F8620	61. *O76497	62. *Y26039	62. *O34228	63. *B36946
	63. X73203	66. *C46003	67. *X53423	67. *A53823	72. FWW743		
0945	59. *H7013	2005. XGH627					
1008.C	59. *B73803	64. *A55408	72. FJZ 538.	Utgått ur register			
1009.C	61. *B18706	61. *Y18803	62. *B80102	64. *M44320	72. FKF840		
1013.C	59. *A45111	62. *BA1669	63. *A38046	65. *B31316	68. *M27426	70. *L62216	74.DMT456
1052.	60.*MA24235	70. *L82855	72. BMU285				
1053	60. *MA21591	61. *R20097	61. *OA24921	61. *R54856	64. *N45660	66. *M60680	72. AJF775
1178	59. *A32076	60. *O22306	61. *R57626	62. *P84114	62. *O53616	62. *T13199	63. *B15864
	63. *AA56413	65. *B85803	65. *M24713	70. *P87403	72. BFR990	Utgått ur register.	
1400	59. *C20315	59. *AA55353	60. *B39588	62. *C32112	67. *B42042	72. DZP982	
1401	60. *AA31358	61. *B77906	62. *P90971	62. *R26498	63. *P27043	63. *O37287	66. *N41567
	72. EHB687						
1410	59. *B78439	59. *AA43381	59. *M27745	60. *A42436	60. *M92224	60. *L16130	61. *M92956
	61. *H20220	62. *M41711	72. GJF765				
1411	59. *B26880	59. *S18850	59. *AA59227	60. *D19753	61. *A78230	69. E15. Saknas i arkivet.	1972?
1418	59. *A28745	59. *B28629	65. *AA14449	65. *U63199	69. *H11749	72. GKZ997	
1419	59. *U43063	63. *T41710	63. *D54050	1972. ALP034			
1428	59. *AA52670	62. *MA38571	62. *AA30701	BFS156			
1494	59. *B86221	60. *E68281	72. EGP861				
1495	59. *X11371	62. *B40016	63. *E13362	67. *A77272	68. *MA14412	72. GFK402	
1605	59. *A80573	60. *P9785	60. *X12033	62. *C9509	62. A93770	1972. FLT103	
1946.C	59. *Z22021	60. *A90595	60. *T56600	65. *A38640	72. AMT530		
1947.C	59. *U32681	59. *W29729	60. *A49085	60. *D43871	61. *P77349	62. *G22430	63. *M99715
	65. *AB12605	670712 Utförd till United Kingdom					
1948.C	61. *B18799	62. *AA81441	65. *B22001	72. CFP 715			
2005.C	59. *AA52669	61. Z28272	63. *AA64967	BRR: 630731. Avförd 670524 Ägare var då sedan 630709 Mekaniker John Höglund, Kungsholmsstrand 143, Stockholm.			

Numera går det bra att beställa kopior på registreringsbevis via www.riksarkivet.se För närvarande är det en väntetid på cirka två månader för varje kopia du beställer. Kostnaden är för närvarande åtta kronor per dokument plus en portokostnad. Jag har inte bemödat mig med att kartlägga ägare från 1974 till dags datum. De uppgifterna går att få via riksarkivet.

Många MG som fick de moderna registreringsnumren 1972 har avställt eller skrotats. Jag markerar endast deras registreringsnummer kursivt i mina register. Det är meningen att alla medlemmar i MGCC så småningom ska få tillgång till alla forskningsuppgifter via klubbens hemsida.

Historiska kommitténs pågående arbete

med identifiering och dokumentering av MG sålda i Sverige mellan åren 1946-1974. Arbetet gäller import av generalagent samt privatimport av nya bilar. (Jag har valt att utelämma alla MG-modeller som såldes före 1939 eftersom de redovisades grundligt i Bulletinens Jubileumsnummer 2002.)

MG Modell	År	Registrerade 1946-1974	Registrerade 2020.	Överlevnadsprocent i registrerade bilar
TC. Midget	1946-1947	60st	39st	65%
YA Saloon	1950-1951	15st	3st	20%
TD. Midget	1950-1953	135st	88st	65%
TF. Midget	1953-1954	74st	58st	78%
MGA 1500	1955-1959	451st.	235st	52%
1500 Coupé	1957-1959	97st	48st	49%
MGA Twin Cam	1958-1959	28st	20st	71%
Twin C. Coupé	1958-1959	7st	4st	57%
MGA 1600	1959-1961	112st	51st	45%
1600 Coupé	1959-1961	19st	11st	57%
MGA 1600 mkII	1961-1962	100st	55st	55%
MKII. Coupé	1961-1962	6st	4st	66%
ZA. Saloon.	1954-1957	704st	45st	6%
ZB. Saloon	1957.1959	85st	6st	7%
ZB. Varitone	1957-1959	210st	50st	23%
Magn. mkIII	1959-1962	322st	3st	0,9%
Midget	1962-1969	382st	261	68%
MGB 1800	1962-1974	1355st	1144st	84%
MGB GT	1966-1974	670st	619st	92%
MGC	1968-1969	19st	12st	63%
MGC GT	1968-1969	15st	12st	80%
1300 mkII	1968-1971	1209st	219st	18%

Vi säger tack och farväl till tidningskollegan "Moderna Klassiker" som kommit ut sedan sommaren 2017, sista numret kom ut nu i november månad. Tidningen har getts ut av Teknikens Värld. – Minskad försäljning är anledningen till att vi fattat det tråkiga beslutet skriver chefredaktör Marcus Engström i sin sista ledare.

Man hade i alla fall den goda smaken att i det sista numret besöka Kjell Johansson på Anglocars i Getinge för att provköra tre "moderna" MG-bilar. Hela 14 sidor ägnades åt det tre bilarna som bitvis fick fina omdömmen.

Moderna Klassiker kommer att flytta in en del av verksamheten i Teknikens Värld framöver.

Även tidningen GranTurismo har kastat in handduken och kommer med sitt sista nummer i december. Frid vilar över deras minne.

Någon nerläggning av MG Bulletinen

är inte aktuell, vi ökar hela tiden sakta vår upplaga. Vid detta års slut trycker vi 100 fler tidningar än vid årets början.

/Tommy





Ny CR i Dalom



Hej!

Jag heter Mats Rylander och jag har i många år funderat på att skaffa mig en liten sportbil men har väntat tills det passat bra in i livspusslet. År 2018 visade det sig att tiden var mogen, och jag hittade min MGB Tourer av årsmodell 1966 i Tranemo. Jag är gift, har fyra barn och bor i byn Färnäs strax utanför Mora. Jag jobbar på Vasaloppet sen år 2006 och tycker att långskidåkning (förutom gamla bilar) är det bästa som finns. Mitt "första" möte med en "gammal" bil var när jag i studentpresent fick en Ford Prefect, årsmodell 1952, efter min morfar som var Ford-handlare i Leksand. I 38 år ägde jag bilen som är i ett mycket bra originalskick och som endast gått 4 300 mil. Den såldes i somras till en Fordentusiast i Tammerfors. Anledningen till att jag sålde bilen var platsbrist och att MGB:n är mycket roligare att åka i. Jag är inte bra på att meka med bilar men sköter om bilen och försöker åka så ofta vädret tillåter i våra trakter. Ett av mina



mål på kort sikt är att min fru ska uppskatta den fantastiska känslan att åka öppet. Att vara MGCC-representant för Dalarna är något jag ser som ett hedersuppdrag, och min ambition är att lyssna och lära av

organisationen. Jag jobbar heltid och har lite andra föreningsuppdrag vilket gör att jag kommer att börja försiktigt och hoppas fler i Dalarna kan vara med för att skapa ett bra innehåll för klubbmedlemmarna.

SMGM 2021



Vi planerar för ett SMGM på Stenungsbaden 18-20 Juni 2021. Tyvärr fick vi ställa in det 2020 under rådande pandemi men vi är positiva och hoppas att det skall gå att genomföra nu till sommaren. I värsta fall får vi begränsa antalet deltagare och i allra värsta fall får vi blåsa av det en gång till. Inbjudan kommer i Bulletin nr. 1 2021.

Varmt välkomna!
Hansi & Inger



Från Limhamn till Mille Miglia

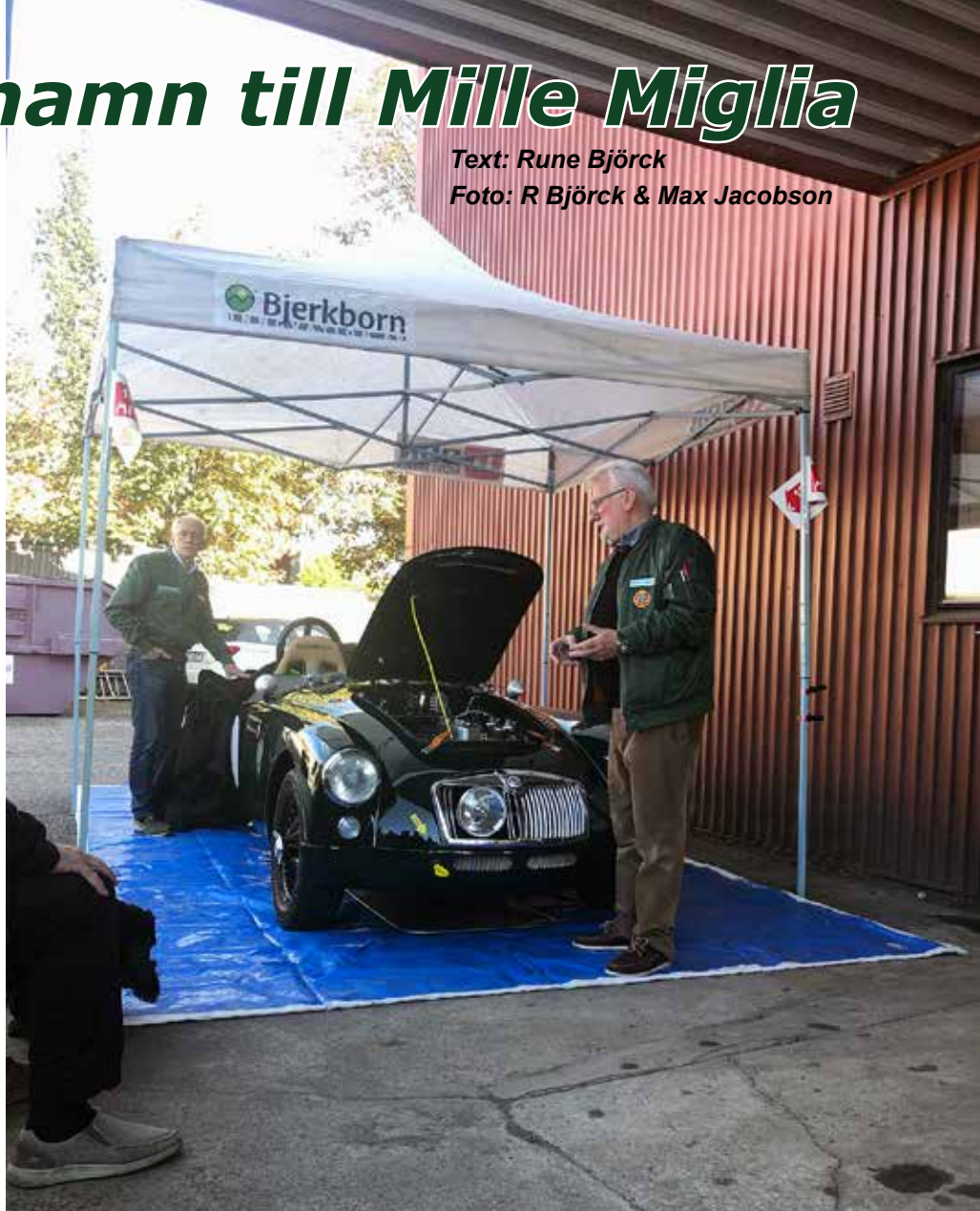
Text: Rune Björck

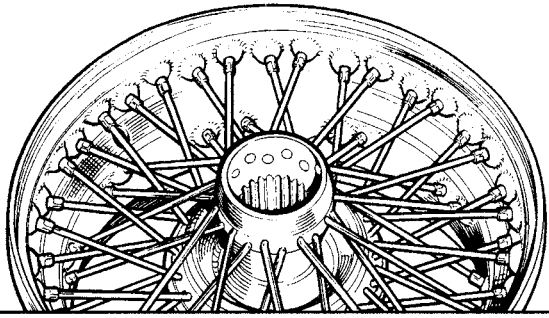
Foto: R Björck & Max Jacobson

De flesta av oss som är intresserade av historiska fordon drömmer om att någon gång få delta i ett berömt rally. För de flesta förblir detta en dröm livet ut, men det finns personer som kan förverkliga sin dröm. Ingemar Bjerkborn är en av dem. Han började med en röd MGA Coupé -57 som idag kan beskådas på Autoseum i Simrishamn. Med denna har han kört bl a Monte Carlo-rallyt, men Mille Miglia fanns kvar på önskelistan. Han beslöt att bygga en kopia på en MGA som den var utrustad och såg ut när Mille Miglia – tusen romerska mil – kördes på 50-talet. Tillsammans med sitt mycket skickliga renoveringsteam och i sin förnämliga verkstad har MGA:n nu gjorts klar för Mille Miglia.

Tyvärr finns det f n omständigheter som gör att startdatum för rallyt är oklart. Söndagen den 18/10 blev dock MGA:n officiellt klar. Ny kartläsare är också klar, nämligen den i dessa kretsar välkända Annie Seel.

I en lokal strax intill finns nästa objekt, byggandet av en kopia på Ewy Rosqvists välkända Mercedes 220 S med vilken hon vann Gran Premio Argentina 1967. Karossen är färdigmålad och klar, ”innehållet” ligger på pallar runt fordonet. Enligt entusiasten Ingemar Bjerkborn är det bara att sätta ihop. Den ska bli klar till våren är planen.





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



Maintaining the breed

Rapporter och info

West Coast Centre

Tankar från West Coast Centre november 2020

November, vilken tråkig månad. Efter att ha ställt om klockan till vintertid blir kvällarna allt mörkare och mörkare. På MG-fronten har det också varit ett mörkt år om man tittar på alla trevliga aktiviteter som vi tvingats ställa in.

När detta nummer kommer ut går vi snart mot ljusare tider, och vi får hoppas att vi kan ses i våra älskade bilar nästa år.

Vi har planerat för årsmötet 2021 i Göteborg och jag har bokat ett konferenshotell med gott om plats i möteslokalen. Lunch och fika serveras i separata portioner, med andra ord Corona-anpassade. Inbjudan kommer i nästa nummer.

Vi hoppas också kunna genomföra SMGM på Stenungsbaden nästa sommar eftersom vi mycket snöpligt fick skjuta upp det hela ett år framåt i tiden. Hotellet är bokat och förberedelserna är sedan länge planerade. Nu hoppas vi verkligen att det går att genomföra detta 2021. I värsta fall får vi kanske begränsa antalet deltagare, men det hoppas vi slippa då detta är ett arrangemang tänkt för många deltagare. Inbjudan kommer i nästa nummer, nr 1 2021.

Hoppas ni har tagit er tid och sett över era bilar. Bromsarna på MGC:n ville inte riktigt fjädra tillbaka, och det visade sig att bromsoken var slut och behövde bytas ut. Jag tog hjälp av Ulf Edström som fixade till det hela och lite annat smått och



gott, så nu är både bilen och jag grymt taggade för nästa säsong. Tog en sväng med den idag då det var ganska soligt och 11 grader varmt. Kanske var det sista turen för i år.

Vill slutligen önska alla MG-vänner en riktigt God Jul och ett Gott Nytt MG-år!
Var rädda om er så ses vi nästa år!

/Hansi Borgström

Ny MBG för eldrift

Brittiska RBW presenterade nyligen en prototyp till vad som skall bli 30 st El-MGB. Priset beräknas bli cirka £90 000. Mer information om bilen kan du få om du orkar knappa in nedanstående länk på datorn.

<https://www.caradvice.com.au/893313/fully-electric-mg-b-roadster-set-to-go-into-production-next-year/?fbclid=IwAR-0zLg5xicQRib0iyRZaTMEKvrtByAtZuxG-1PdcBjJOUmUjK5ppT-QDxQk>



Text: Gunnar Ahlqvist

Foto: G Ahlqvist & Tommy Hadrys

Afternoon tea at the Hammenhoeg Inn

Som bekant är nästan alla evenemang inställda p.g.a. pandemin eftersom de flesta klubbar följer FHM:s regler med begränsning om högst 50 deltagare. En person som i stället insett möjligheterna att arrangera är värdshusägaren Christian Svanfeldt på Hammenhögs Gästgivergård, tillika innehavare av en vackert gul MGB GT. Restauranger har ju ingen direkt begränsning, bara man håller Corona-avstånd, erbjuder bordsservering, handsprit och i övrigt följer gällande råd och regler. En trevlig inbjudan till Classic Brit Car Inn Meet och Afternoon Tea, dock med föransmälan och maximerat till 50 personer, snickrades ihop och distribuerades till flertalet klubbrepresentanter för de brittiska bilmärkena i södra Sverige. Via maillistor och Facebook kunde sedan informationen vidarebefordras till respektive klubbs medlemmar.

Vid 15-tiden lördagen 19 september i soligt höstväder samlades 30-talet brittiska bilar med besättningar på planen framför Gästgiveriets huvudbyggnad. Bentley, Austin, Morris, MG, Austin-Healey, Morgan, Lotus, Riley och Land Rover fanns representerade. Efter sedvanlig däcksparkning var det dags för Afternoon tea. I den stora matsalen hade man dukat upp för två till tre personer per bord, d.v.s behörigt avstånd, men en del deltagare föredrog ändå att flytta ihop borden. Det bjöds på trekantiga sandwiches, laxrullar, scones med lemon curd, hallonsylt och vispgrädde, förutom gott te av sorten Earl Grey. Allt smakade för-

tjusande och inramades av vackra bilar, den anrika byggnaden samt

gästfriheten som funnits på plats sedan 1693.



Gott och blandat på parkeringen.



Gott och blandat runt bordet, fr v: Gunilla, Tomas, Tommy, Hans-åke och Catarina.



Gott och blandat på tallriken, sött och kaloririkt.

South Centre-gänget önskar er alla Trevlig Jul & ett Gott Nytt År!



Afternoon tea på Café Killeröd

Äntligen blev det dags att åka en liten tur med vänner som delar intresse med oss. Söndagen 11 oktober samlade vi åtta ekipage med en blandad nationalitet och ålder (med nationalitet avser vi bilarnas) på Erikslunds parkering för vidare färd till en liten pärla på Bjärehalvön, Café Killeröd, med mycket glitter och glamour.

Vi lyckades även denna gång att kryssa fram mellan regnskurarna och körde öppet hela dagen utan en droppe i pannan. Dock var vägbanan blöt nästan hela vägen. Ole tog täten och Olof kön. Efter ca två mil på trevliga vägar kom vi fram till Café Killeröd med en underbar utsikt över Skäldeviken och med Kullaberg vid horisonten – man blir tårögd! Vid klart väder har man en fantastisk utsikt över Kullaberg, och har man en bra kikare kan man kanske få en glimt av Lars Vilks Nimis på bergets nordsida.

Sällskapet som hade fått äran att ta rygg på Ole var inte fullt nöjda med luften bakom hans ekipage. Kan vara dags att se över cylinderloppen i vinter, eller vad tycker du Kjell?

Desto nöjdare blev alla efter ett trevligt

och njutbart Afternoon Tea. Vi hade en del gäster från angränsande län med oss, trevligt med nya bekanta.

Detta arrangemang blev mycket uppskattat, så vi kan tipsa alla er som missade denna söndag att åka dit och ta en fika eller Afternoon Tea vid tillfälle.

Tack än en gång till er alla som delade denna eftermiddag med oss.

/Ole Björklund och Olof Suneson



God mat och dryck serverades inne i värmen.

Bara engelskt på parkeringen.

Middle North Centre

A very strange year is soon behind us...

...men låt oss nu se fram emot 2021!

V i har ju varit tvungna att ställa in all klubbverksamhet i år, men det har ändå varit möjligt att besöka sommarträffarna vid the Nut House i Upplands Väsby, det har varit många tillfällen att träffas där (utomhus!) på onsdagskvällarna. Även utomhusträffarna vid Nifsta gård på torsdagarna har som vanligt varit välbesökta, men av våra populära pubträffar hann vi tyvärr bara med tre stycken innan pandemin slog till.

Men det har ju trots allt varit en fin sommar, och det har gått utmärkt att göra MG-utflykter i egen regi!

Jag hoppas nu att vi under nästa år ska kunna återgå till normala aktiviteter och planerar utifrån detta (avvaktar naturligtvis utvecklingen och återkommer med närmare information längre fram).

Teknikforum finns på klubbens hemsida (www.mgcc.se). Det går för närvarande inte att göra nya inlägg, men forumet innehåller mycket nyttig information som kan vara användbar inför vinterns projekt!

Gamla nummer av MG Bulletinen finns att ladda ner på hemsidan (logga in och gå till "MG Bulletinen" alt. "MG Bulletinen före 2001"). Det är alltid trevligt att minnas och återuppleva det som varit under tidigare år!

Alla centrets medlemmar är upptagna på centrets e-postlista som är en effektiv kanal för att påminna om evenemang samt meddela eventuella förändringar.

Vid varje utskick kommer dock flera meddelanden i retur på grund av okänd adress – meddela därför alltid klubben om du byter e-postadress!

Om du inte brukar få dessa e-postmeddelanden (kanske har du bytt e-postadress?) – eller om du av någon anledning inte önskar få meddelanden från klubben – meddela mig då detta på adressen middle-north-centre@mgcc.se.

Ta hand om dig (and keep your distance)!

God Jul, Gott Slut, Gott Nytt År och väl mött 2021!

/Christer Farneman

Middle West Centre

Bästa MG-vänner i Middle West Centre

Frustration över det gångna året har vi fått nog av. Så låt oss i stället titta framåt mot 2021, när dimmorna lättat, livet leker och ett fungerande vaccin mot Covid-19 har gjort världen normal igen.

Vi träffas förstås som brukligt på torsdagskvällar på Café Skogen under våren. Parkeringen kommer att vara helt full av MG-bilar. Goda vänner träffas och kramar och ryggdunkningar utväxlas. Vi hejar på nya medlemmar i centret utan att famla efter handspriten efteråt. Ingen bryr sig om ifall någon lite diskret nyser i armvecket och ingen drabbas av det kollektiva onda ögat om en näsa rinner eller ögon tåras; vi vet ju att det bara beror på fartvinden eller på al, hassel och björk

som spritt pollen över Närke-slätten. En liten förkylning är ju inget att bry sig om.

Vi gör fina utflykter som vi sparat från 2020, till Sannahed och till Nora eller till Bredsjö och Högsjö i Bergslagen. På vägen dit passerar vi kanske Behrn Arena där Örebro Sportklubb spelar allsvenskt derby mot nykomlingarna Degerfors inför 20 000 tätt packade åskådare, men vi har bättre saker för oss än att trängas där. Vi trängs istället vid färjeläget i Hampetorp på väg till Peter Kumlin på Vinön eller gruppåker till SMGM i Stenungsund. Race-dagarna på Gelleråsen lockar storpublik. Vi sitter hopträngda på Nora-Annas Café i Öskevik och är fler än åtta runt bordet, bara för att vi vill och kan. Inte ett munskydd så långt ögat kan nå.

Vi tågar in genom dörrarna på Biltema

igen utan att vänta in de löpare som levererat förbeställda UNF-skruvsatser och krympslang till våra bilar på parkeringen. Vår ekonomi är visserligen sämre än på länge eftersom vi kör så mycket och tankar våra MG så ofta, men vi har ju sparat pengar från 2020. Nyhetssändningarna domineras av positiva rapporter från sjukvården och ingen minns vem Anders Tegnell var, men vi känner förstås igen namnet; är det en medlem i klubben eller var har vi hört namnet?

Så blir det, hoppas Owe och jag. Med hopp om att detta bli verklighet önskar vi **God Jul och Gott Nytt År till alla!**

/Lennart och Owe
CR i MWC

Octagon Centre

Octagon Centre önskar alla i centret en **GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT MG-ÅR.**

Särskilt hälsas centrets nytillkomna medlemmar välkomna.

Jag ser fram mot träffarna kommande säsong och särskilt Midnattssolsrallyt i Karlskoga/Gelleråsen motorstadion.

/CR Bengt Eliasson

Inte kunde man ana vad som komma skulle när vi träffades hos Hans Bengtsson på vårt traditionella planeringsmöte i november 2019. Våra farhågor sträckte sig möjligen till "vad tror vi om vädret" och "tror ni att medlemmarna tycker att det blir för tätt mellan aktiviteterna". Ganska harmlösa orosmoment sett så här i backspeglarna.

Vi lärde oss dock ganska snart att man aldrig ska underskatta en MG-entusiasts anpassningsförmåga. Plötsligt togs spontana initiativ, MG-bröder på olika håll i vårt centra sammankallade med kort varsel ett fåtal bilar, allt i Tegnells anda, och gav sig ut på nya och gamla sträckor. Reslängden var av mindre betydelse, samvaron desto större. Plötslig kunde en vanlig runda till gårdsbutiken eller ett besök hos den premierade osttillverkaren i Löt bli en högtidsstund när vi fick sällskap av några till.

Vet ej om ni har samma uppfattning, men om något har fastnat i minnet så är det väl Anders Tegnells mantra "håll avstånd". Kanske är det också ett stort antal svenskar som kan vittna om att nattsömnerna har blivit störda av samma uppmaning från sängkamraten bredvid.

Dessvärre har inte alla tagit till sig Tegnells rekommendationer. Jag tänker på många större fordon som vi delar väg med. Trafikhetsen påverkar säkert, men också att ansvarstagandet ibland verkar som bortblåst. Det tycks som om själva djävulen flyger i den bakomliggande 30-tonnaren och ibland, pinsamt nog, även mindre fordon som med nöd och näppe klarar av omkörningen på en kilometerlång sträcka, även om vi håller hastigheten. MEN FÖRBI SKA DOM! Har ibland funderat på vad våra bilar utmanar hos icke MG-ägare. Har vi blivit utsedda till syndabockar i Brexitdebatten?

Vad blir mer naturligt än slutsatsen att undvika just dom vägarna. Tipsa gärna, vi som tillhör de sista entusiasterna behöver lugn och ro på vägarna.

Vi går för första gången in i ett nytt år utan program, men vi lovar att vara på tå så snart restriktionerna släpper. Och vi kommer att kalla till ett möte, digitalt eller fysiskt.



/Gerry och Håkan

Oscar – vår nya webbredaktör

Före den champagnefyllda sensommarkvällen 2019 hade jag aldrig ägt en bil, och tanken på att införskaffa en var långt borta. Min erfarenhet och kunskap om bilrenovering var icke-existerande – jag hade tidigare inte ens bytt ett tändstift. Sen blev jag med min bortgångne morfars MG PA från 1935, och livet blev sig aldrig likt igen. 2020 fick jag MG-klubbens renoveringsstipendium i form av pengar och del av mentor Rubergs kunskap.

Finurlig som jag är jobbar jag utifrån att med begränsade medel och idériakedom få Valter att (felfritt) rulla på vägarna igen och lära mig en massa under färden.

Bor i Göteborg med flickvän, två brittiska katter och en brittisk hund.

I det civila är jag art director och formgivare och strävar efter att göra världen lite finare och mer lättförståelig. Tanken är att jag ska ta mig an klubbens digitala plattformar, som hemsida och Facebook.

Tut tut!





PÅ GÅNG

Inbjudan till träffar

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

Klubbens centrerepresentanter önskar alla klubbmedlemmar en riktigt fin Jul- och Nyårshelg.
Vi hoppas att vi under år 2021 kan kunna komma att så sakterliga återgå till normal klubbverksamhet.



SOUTH CENTRE

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



MIDDLE WEST CENTRE

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



SOUTH EAST CENTRE

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



MIDDLE NORTH CENTRE

Christer Farneman, tel 0705-938 713



BIG LAKES CENTRE

K G Lindblom, tel 0510-546 131



OCTAGON CENTRE

Bengt Eliasson, tel 0702-573 746



WEST COAST CENTRE

Hansi Borgström, tel 0705-485 203



SUNNY COAST & LAKE CENTRE

Anders Bäcklund, tel 0491-833 51
Åke Ståhl, tel 0730-451 466



DALECARLIA CENTRE

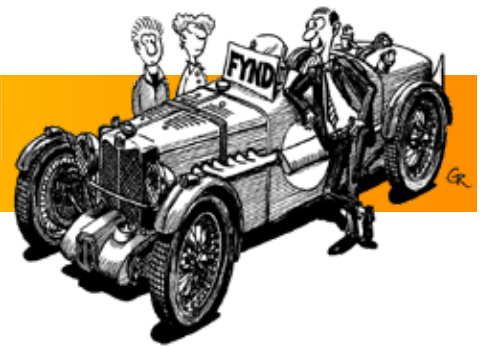
Mats Rylander, tel 072-209 05 78

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

MIDDLE SOUTH CENTRE

För tillfället vakant
Vid frågor kontakta
Per de Faire, tel 0706-238 148

MG MARKET



Säljes: Kompletta hjul till MGA

Fälgar med bra däck, ca 5mm kvar.

Mkt fina.

Pris: 4 000 kr.

Roger Andersson, Borgholm

Tfn: 0485-101 48

E-post: roger.borgholm@hotmail.com



Säljes: Fälgar MGB

Fyra originalfälgar alu. Bra beg. skick. 14" med Goodrich 195/65 VR 14. 5mm mönsterdjup. Bultcirkel 4/114,3mm.

Pris: 2 400kr

Ulf Starby, Reftele

Tfn: 070-8508275

E-post: ulfstarby@hotmail.com



Säljes: Diverse MGA och MGB

Jag har nu skruvat färdigt och rensar garaget på nya och begagnade delar till MGA och MGB. T ex. renoveringssats för ombyggnad till blyfri topp, kamaxlar med mera. MGB tonneau, vit ny.

Ring om Du saknar någonting.

Carl-Eric Gullberg, Storvreta

Tfn: 070-536 66 14



Säljes: Diverse MG

Fabriksnya kompletta luftfilterburkar främre och bakre med filter till MGA jämte extra filter, 1 000 kr.

Radioplåt jämte emblem till MGB i fint skick, 250 kr.

Verkstads-handböcker MGB, tryckår 1965 resp 1969. Oljeavtryck från tummar på vissa sidor. Pärmen på den från 1965 något sprucken i pärmryggen, 500 kr/styck eller 800 kr för båda två.

Instruktionsbok MGA, förstautgåva, i fint skick, 600 kr.

Instruktionsbok MGA 1600 i fint skick.

Förmodligen eftertryck, 150 kr.

Reservdelslista MGA, eftertryck, 150 kr.

Haynes "MGA owners workshop manual" i bra skick, 100 kr.

Priserna är exkl frakt, alternativt avhämtning.



Jonas Österlund, Helsingborg

Tfn: 0733-428 004

E-post: jonas.osterlund@icloud.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)

MG BULLETINEN

Redaktör

Tommy Lyngborn
tommy.lyngborn@mgcc.se

HEMSIDAN

Ansvarig

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

Redaktör

Oscar Efverlund
oscar.efverlund@mgcc.se
Webmaster
Carola Pettersson
webmaster@mgcc.se

FACEBOOK

Redaktör

Oscar Efverlund
oscar.efverlund@mgcc.se

MEDLEMSREGISTER

Christer Farneman
christer.farneman@mgcc.se

FÖRETAGSANNONSER

Hansi Borgström
hansi.borgstrom@mgcc.se

REGALIA

Anders Ericsson
anders.ericsson@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR

Försäkringskommitté MHRF
Anders Bäcklund, kontaktperson
anders.backlund@mgcc.se
tel 073-986 66 95
Bengt Sedell
bengt.sedell@mgcc.se
tel 0706-402 711

HISTORISKA KOMMITTÉN

Anders Bäcklund
anders.backlund@mgcc.se

MILJÖKOMMITTÉN

Mats Månsson
mats.mansson@mgcc.se

EUROPASAMORDNARE

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

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,
Oscar Efverlund, Per de Faire,
Tommy Lyngborn & Lennart Nordström

ADRESSÄNDRING

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

För information om evenemang, kontakta
din Centreprésentant

Centre koordinatör: Per de Farie

South Centre

Max Jacobson, Svedala
tel 0708-938 401
Hans-Åke Nilsson, Limhamn
tel 0705-868 481
south-centre@mgcc.se

Sunny Coast & Islands Centre

Anders Bäcklund, Oskarshamn
tel 0739-866 695
Åke Ståhl
tel 0730-451 466
sunny-coast-islands-centre@mgcc.se

West Coast Centre

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

Big Lakes Centre

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

Octagon Centre

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

South East Centre

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

Middle West Centre

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

Middle South Centre

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

Middle North Centre

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

Dalecarlia Centre

Mats Rylander, Mora
tel 072-209 05 78
dalecarlia-centre@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 paper 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 2021, se sid 2!

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



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

#510891

POLERMASKIN 1050W, INKLUSIVE VÄGGFÄSTE

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

1.389 KR

KAMPANJ

4.999 KR
~~7.450 KR~~

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

7.795 KR

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

NYHET

1.490 KR

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

39.500 KR

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

2.999 KR

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

23.900 KR
~~26.738 KR~~

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

NYHET

2.495 KR

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

KAMPANJ

2.999 KR
~~4.113 KR~~

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

3.595 KR
~~4.476 KR~~

#495863
VERKTYGSVAGN OCH LÅDA
Spara plats med den här verktygsvagnen! 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 tvåpelarlyft med självläsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

Vi reserverar oss för prjuständringar, startförläggning och feltryck.