



Bulletinen

MEMLESTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN

1 - 2021



Sid 3	Styrelsen har ordet	Sid 30-31	Mittbild
Sid 4-5	Annonser SMGM	Sid 32-34	MG och reklamen, Per-Börje Elg
Sid 6-8	Min MG YA, Hansi Borgström	Sid 35-39	En MG-rattares liv och leverne, Jan Carlsson
Sid 9	Gammal annons	Sid 40-41	BMC:s tävlingsavdelningar, Gert Assermark
Sid 10-11	Flemming skapade sin drömbil, Lars Holm	Sid 42-43	Lisas MGA-renovering del 5, Lisa Spathon
Sid 12	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 44-46	Att väcka en svart TC ur sin Törnrosasömn, Per de Faire
Sid 13	Ordell blickar tillbaka, Sven Ordell	Sid 47	Operation North Centre, Per de Faire
Sid 14-18	Uppgradering av fjädringen på MGF, Tommy Lyngborn & Bo Adolfsson	Sid 48-49	MGCC UK 90 år i Nord Irland
Sid 19-23	Min MG-resa, Tom Lubrán	Sid 50	Annonser
Sid 24	Regnvatten i Kupén på MGF, Ulf Rohlin	Sid 51	Läsvärt för MGC-fans, Thorbjörn Lilja
Sid 25	Larm för kylvätskenivån MGF, Tommy Lyngborn	Sid 52-53	Rapporter från centren
Sid 26	Vintertips för MGB-ägare, Ulf Edström	Sid 54-56	Inbjudan till träffar
Sid 27	Sportbilen är här för att stanna, Kaianders Sempler	Sid 57	MG Market
Sid 28-29	Mina Continentala vänner, Berndt Aulin	Sid 58-59	Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

Medl nr	Efternamn	Förnamn	Postadress	Kommentar
6773	Lindgren	Lars	Hestra	MGF -96, TPK 028
6774	Ullgren	Olof	Göteborg	MGB Tourer -70, FLF 793
6775	Gardell	Sture	Slite	MG TF Midget -54, ASU 464
6776	Hansson	Ulf	Obbola	MGB Tourer -62, DSE 038
6777	Paulsson	Agne	Tingsryd	
6778	Jansson	Håkan	Ängelholm	MGA -60, PCX 086
6779	Stiebel	Peter	Nacka	MG TF -04, EJD 544
6780	Johansson	Bo	Ramlösa	
6781	Vallin	Ida	Sundbyberg	
6782	Åström	Stefan	Skultuna	
6783	Somfai	Eva	Glumslöv	
6784	Falkman	Anders H	Trosa	MG TC -47, GJP 490
6785	Eliasson	Calle	Landskrona	MGA 1600 -60, ZMK 41W

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2021

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
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



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



341 131

Tryck: 
exaktcreative
EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ

Omslag: MGB redo för vinteräventyr.
Foto: Marie Brunsson



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Gott Nytt MG-år!

Nu är det dags för ett Gott Nytt MG-år, och vi börjar förstås med Bulletinen nr 1 som du nu har i handen. År 2020 var ett år som p g a pandemin satte stopp inte bara för våra klubbträffar utan för det mesta av socialt liv i hela världen. Låt oss nu se fram emot att 2021 blir ett väsentligt mycket bättre år, och att vi ska kunna planera igen för olika klubbaktiviteter och ses på MG-träffar.

Vi har t ex i mitten av juni klubbens stora nationella MG-träff, SMGM, att se fram emot. Det är som planerat West Coast Centre med Hansi Borgström och hans team som är värdar detta år. I dagsläget vet vi ju tyvärr inte hur det ser ut i juni med restriktioner från myndigheter, så allt är givetvis under förutsättning att det går att genomföra. Mer information kommer.

Lokala MG-träffar är fokus i våra klubbaktiviteter, och för att säkerställa att du har koll på vad som ordnas inom olika Centre så rekommenderar jag att du tar del av våra olika informationskanaler. I Bulletinen har vi *Centresidor*, på hemsidan www.mgcc.se läser du mer under rubriken *Evenemang* och dessutom har vi numera en sida på Facebook att besöka, www.facebook.com/MGCCSweden/. Utöver detta har alla medlemmar också möjlighet att lämna sin e-postadress till de Centre som man vill få eventuella mailutskick från (meddela aktuell Centrerepresentant).

Under våren 2020 genomförde klubben ännu en lyckad rekryteringskampanj för att locka nya medlemmar till vår fina klubb. Vad vi gjorde var att skicka brev till alla MG-ägare i bilregistret som inte redan var medlemmar med erbjudande om medlemskap. Det blev en lyckad aktivitet som tillförde klubben 93 nya medlemmar. Varmt välkomna i MG Car Club Sweden, den tredje största klubben inom MG Car Club i Europa!

Jag vill passa på att tipsa om klubbens regalia. Inför en ny MG-säsong kanske det är läge att titta över ditt behov. Just nu erbjuds våra medlemmar **20% på all regalia i webshopen fram till 28 februari – missa inte det!** Om du inte har hittat till vår shop ännu så finns länken på

hemsidan under *Klubbshop/MG Car Club Sweden Regalia-webshop*.

För 2021 har vi återinfört MG-kalendern och nu med lite ny utformning. Kalendern pryds förstås av många fina bilder av MG – tack alla ni som varit med och bidragit! Inför 2022 års kalender vill jag uppmana alla medlemmar att ta med kameran ut under året och sedan skicka in bidrag till Bulletinen – vi behöver 12 bilder, och gärna med lite olika årstidsmotiv. Ta kontakt med vår redaktör om du har några frågor, tommy.lyngborn@mgcc.se.

Så kan jag berätta om ett nytt projekt. Vi har ju under en längre tid saknat Centrerepresentant i North Centre. Vi gör därför en extra satsning i hopp om att försöka skapa en fungerande verksamhet i North för våra medlemmars bästa. En projektgrupp är nu tillsatt med uppdrag att komma fram till olika förslag på lösningar. Steg 1 blev att tillskriva samtliga 96 medlemmar som berörs av detta. Syftet är att få igång en dialog och ta emot synpunkter från medlemmarna på olika tankar och förslag som gruppen har. Steg 2: *work in progress*. Läs mer i separat artikel i Bulletinen om detta. Tveka inte att höra

av dig med dina idéer till gruppen – det uppskattas!

Sist men inte minst, lördag 13 mars är det dags att avsluta verksamhetsåret 2020 med sedvanligt årsmöte i MG Car Club Sweden. Det här blir också tidpunkten då jag väljer att lämna över ordförandeklubb till en ny ansvarig. Med detta sätter jag punkt och kan summera så mycket som 8 år i styrelsen, varav 6 år som ordförande och 1 år som vice ordförande. När jag ser tillbaka kan jag konstatera att ”*det går fort när man har roligt*”. Att arbeta ideellt är förvisso ”obetalt” arbete om man räknar i kronor, men räknar man i all gemenskap, kontakter, roliga händelser och utveckling av klubben som man får vara med om, så är det mer än välbetalt kan jag lova! Det har varit en fantastisk tid, och jag är både glad och stolt att jag haft ert förtroende under alla dessa år. **Tack för mig och de härliga åren i klubbens styrelse!!!**

Bläddra nu vidare, läs och njut av vår fina klubbtidning – Bulletinen!

Vid pennan och i väntan på sol & vind i håret...Ewa



SMGM 18-20 juni 2021



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

Stenungsbaden ligger dryga halvtimmen norr om Göteborg och är en näst intill magisk plats. Här bor vi havsnära, bara ett stenkast från kajen och det salta bohuslänska vattnet.

För den som vill finns det tillgång till ett avkopplande spa som blev utsett till årets bästa 2017 och 2019. Allt detta är inramat av en vidunderlig utsikt över Hakefjorden och det salta havet.

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

På söndagen har vi ett fantastiskt erbjudande. Vi gör en utflykt norrut till de världsunika Hällristningarna i Tanumshede där vi får en guidad tur genom området och äter sedan en gemensam lunchbuffé, allt för endast 120 kr/person som betalas där på plats. Utflykten är frivillig och bokas ihop med anmälan!

Anmälan till SMGM 2021

Program:

Fredag kväll:

Grillbuffé i Bryggrestaurangen Kookaburra inklusive bordsvatten & kaffe.

Lördag:

Frukostbuffé, lunchbuffé samt Annual Dinner and Dance med välkomstdrink, prisutdelning och 3-rätters middag. Köp gärna till vinpaketet!

Söndag:

Frukostbuffé, frivillig utflykt till världsarvet Hällristningarna i Tanumshede. Guidning med lunch, betalas där på plats med endast 120 kr.

Kostnader:

Alt 1: Del i dubbelrum 18-20 juni, 2 929 kr/person inklusive övernattnig, frukostbuffé, grillbuffé på fredagen samt 3-rätters middag inklusive välkomstdrink på lördagen.

Alt 2: Samma som ovan fast enkelrum, 3 329 kr.

Alt 3: Del i dubbelrum 19-20 juni, 1 589 kr/person inklusive övernattnig, frukostbuffé samt tre-rätters middag inklusive välkomstdrink på lördagen.

Alt 4: Samma som ovan fast enkelrum: 1 789 kr.

Tillval att uppge vid bokningen:

Husets vinpaket, till lördagens middag:

210 kr/pers (inklusive ett glas vin till förrätt samt ett glas vin med påfyllning till huvudrätt)

Uppgradering till deluxe-rum med havsutsikt: 400 kr/rum/natt

Spa entré:

195 kr/pers./dag

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

Du anmäler dig via mail till Hansi senast 1:a Maj. Vi bekräftar din anmälan på mailen. Vänta med att betala in anmälningsavgiften till slutet av april då vi vet hur landet ligger.

Anmälningsavgiften är 500 kr. och sätts in på konto nr. 5005 01 037 41 eller Swisha till 0705-485203, glöm inte avsändare!

Maila din anmälan till hansi.borgstrom@mgcc.se

Där uppger du: Förarens namn och Co-drivers namn, MG modell, årsmodell, reg. nummer, mobilnummer och mailadress. Meddela även om ni åker med på söndagens utflykt till hällristningarna och ev. matallergier

Varmt välkomna till årets MG-höjdpunkt önskar Hansi & Inger med Team!

Frågor/oklarheter ring Hansi 0705-485203.



Min

**MG
YA**

**1¼ litre saloon
1949**

Text & foto: Hansi Borgström Bilägare: Anders Andreasson



Anders Andreassons vackra MG YA. I bakgrunden en av Göteborgs turistattraktioner – Eriksbergskranen.



Affären är uppgjord och klar med säljaren i Tyskland.

Det är en riktigt udda och ovanlig MG denna 1 ¼ litre Saloon. Den är även känd som YA, och har tillsammans med den lite senare YB, båda med täckta karosser, tillverkats i 7 500 exemplar mellan 1947 och 1953. Man gjorde även en öppen version, YT, i ca 900 exemplar.

I vår matrikel finns fem stycken Y-bilar, dessutom Anders nyförvärv samt Gilbert Falkenströms svarta bil. Gilbert avled dessvärre förra hösten, men Anders hann träffa honom och visa upp sin fina bil. Gilbert var känd i motorkretsar i Göteborg och mycket aktiv i GMHK (Göteborgs Motor Historiska Klubb) samt drev företaget Bilkylspecialisten. Gilbert tyckte bilen var i fint skick, och Anders fick en del tips och kunskap om modellen av Gilbert som renoverat sitt exemplar själv.

Modellen var klar redan 1939, men det kom ett världskrig emellan så produktionen började först 1948. Tanken var att ta fram en lite mindre och billigare saloon istället för de stora SA- och W-modellerna. Tekniken låg långt framme, själva chassit blev så bra att man använde det till MG TD 1950. Karossen är en Morris 8 serie E.

Bilen har många roliga och överraskande lösningar. Man har samma gångjärn till både fram- och bakdörrarna. Det finns ingen ventilation, men man kan öppna framrutan med en liten vev och på så sätt få in luft i kupén. Reservhjulet ligger i ett eget litet fack under bagageutrymmet, och det finns en central domkraft som hissar upp alla hjulen samtidigt. Anders har också satt en temperaturmätare på kylaren längst fram då det inte finns någon sådan på instrumentpanelen.

Det var kompisen Leif Gardtman, som köpt en MGB GT, som väckte Anders

intresse för MG, och Anders var inte svår att få med på utflykter och träffar. Anders blev sportvagnsbiten, och till sin 50-årsdag köpte han en Mazda Miata. Det var en trevlig och rolig bil att åka i, men då herrarna ställde ut sina bilar på Tjolöholm fastnade Anders hos Leif och de andra i MG-klubben, och på den vägen är det. Miatan byttes ut mot en MGA år 2016.

Som många andra bilnördar tittade Anders på bilannonser på Blocket, och en dag såg han en MG YA och blev nyfiken på modellen. Han fick också se Gilberts fina svarta i verkligheten och habegäret växte. Han kunde snabbt konstatera att det inte fanns så många sådana bilar i Sverige och ännu färre till salu. Skulle man få tag i en sådan bil så blev det till att titta på bilar i England eller i Tyskland. I Tyskland, strax norr om Hamburg, fann han till slut



Ståndsmässigt baksäte.



Bakluckan rymmer en hel del.

denna fina bil, och det blev affär sommaren 2019. Bilen hade renoverats i England och var i ett bra skick, med undantag för däckerna som var gamla och hårda. Anders hade tur och lyckades förhandla sig till nya däck i köpet, för däck till bilar med udda storlek är en dyr historia.



Här syns tydligt de gemensamma gångjärnen för fram- och bakdörrarna.



Läcker inredning i skinn och ädelträ.

Anders åkte ner med en kompis för att få en folgebil och passade samtidigt på att inhandla diverse drycker på vägen hem. De blev väl omhändertagna av säljaren, som visade sig vara en bilentusiast med ett antal roliga bilar i garaget. Resan hem gick bra i lagom takt med tanke på att det är en 70 år gammal bil.

Bilen väcker stor uppmärksamhet när man kommer i den, men tyvärr blev 2020 inte året med så många träffar och utflykter som Anders planerat. Men, vi får se fram emot 2021.

NTG i England är i stort sett det ställe som har delar till MG-bilar av de här modellerna. Anders har kontaktat samtliga fem ägare i Sverige och fått stor hjälp med tips och delar som man haft till övers. Mats Månsson som var modellrepresentant var en stor tillgång. Efter honom tog Jack Valentin över rollen som modellrepresentant. Mats har varit generös med att både skänka och sälja sällsynna delar till Anders och Jack, som håller på att renovera sin YA. Även Jack har hjälpt Anders med svåra delar. Knut Tersmeden är också en känd Y-ägare i MG-kretsar, och han vann SMGM i Falkenberg 2014 i sin YA. Detta är som bekant styrkan i klubben, med all kunskap och erfarenhet som man gärna delar med sig av.

Om Anders har en drömbil skulle det i så fall vara en Jaguar E-Type cabriolet.



Snyggt och prydligt motorrum. Den hydrauliska domkraften syns t h om fördelaren.

Fakta om ägaren:

Anders Andreasson, 58 år, undertaksmontör, bor i Skepplanda.

Bilen:

MG 1 ¼ litre Saloon 1949.

4-cylindrig motor, 1250 cc, 46 hkr, 4-växlad manuell låda 12 volts elsystem.

Kuggstångsstyrning, hydrauliska trumbromsar fram & bak.

Däck 5.25-16 på plåtfälgar.

Acceleration 0-65 km/h 10,1 sek, toppfart 110 km/h.

Längd 409 cm, bredd 150 cm, höjd 147 cm.

Tjänstevikt 1100 kg, tankvolym 36 liter.

Nypris 1948: £ 671.

SHE'S

INHERITED WINNING WAYS



THE NEW MIDGET

 *Starts ahead*

THE CAR THAT

The great M.G. Midget is back again! In top form, the modern version of a classic—and with magnificent lines! Here's a thrill—a *safe*, delightful thrill. For what is safer in motoring than high performance through the gears, wonderful braking power and the great M.G. assets of firm road holding and stable cornering? They're all here in the Midget. Try it now!

Safety fast!

 SPORTING TRADITION

 B. M. C. RESOURCES

 ABINGDON CRAFTSMANSHIP

**WITH A SPORTING APPEAL
FROM A SPORTING ANCESTRY**

M.G. MIDGET Price £472 plus £217.11.5 P.T. including surcharge

*12 Months' Warranty and backed by B.M.C. Service—
the most comprehensive in Europe.*

THE M.G. CAR COMPANY LIMITED, SALES DIVISION, COWLEY, OXFORD
London Showrooms: Stratton House, 80 Piccadilly, London, W.1. Overseas Business: Nuffield Exports Limited, Cowley, Oxford and 41 Piccadilly, London, W.1.

MG MIDGET fyller 60 år i år. I nästa nummer av Bulletinen kommer en artikel om ett udda exemplar.

Flemming skapade sin drömbil



Flemmings önskan är att kunna köra så mycket som möjligt. Helst på småvägar.

Text & foto: Lars Holm

I nne i smålandsskogen, ett par mil norr om Oskarshamn, bor Flemming Madsen. Bredvid bostadshuset finns hans verkstad för engelska sportbilar.

– Det är en ynnest att få jobba med mitt stora intresse. Det är ett skapande arbete, säger Flemming som alltid arbetat med engelska bilar.

Utanför står hans senaste skapelse, en MGA 1600 Coupe, årsmodell 1960. Flemming har tidigare byggt om en äldre MGA till mint condition åt sambon, Simonette de Groot (*reportage i MG Bulletinen nr 5, 2018*). Redan då avslöjades att de var sugna på ytterligare en MGA i familjen.

– Det har jag haft i tankarna länge. Jag ville ha en hardtop och letade runt. Så fick jag tips om att någon i Trollhättan sålde ut gamla MG-bilar. Då var jag snabbt i väg. Det fanns ett 20-tal MGA och reservdelar i massor. Jag fastnade för den här som då var högerstyrd, rostig och i risigt skick. Den var tävlingskörd och jag var ute efter en racingvariant.

I december 2018 kördes den hem på släpkärra. Sedan startade jakten på

reservdelar genom bland annat flitigt googlande. Instrumentbräda från England för att kunna bygga om till vänsterstyrning, byte från en gammal Wolseley-motor till MGB-motor plus massor av annat.

– Vagnen var också ganska rostig, så jag tänkte att om jag nu är över 60 år gammal och aldrig har svetsat förut så ska jag göra det nu, berättar Flemming.

Efter ett halvårs arbete stod bilen klar sensommaren 2019. Nu återstår att sätta på bredare däck och hubbar. Allt jobb utom lackering till originalfärgen, Island Green, har Flemming gjort själv.

– En fördel med att jobba ensam är att ingen ser eller hör mig om jag blir galen när något inte fungerar. Jag kan bara slå igen dörren och gå hem och sätta mig och dricka kaffe. Så funderar jag en stund och kanske får en snilleblix. Man får hela tiden lära sig något nytt i det här jobbet.

Den bärande delen i Flemming Madsens verksamhet är hans företag British Classic Cars. Han tar emot kundbilar som Jaguar och MG.

I verkstaden finns nu två sådana exempel. En Jaguar E-Type cabriolet som står övertäckt och upphissad och en MG Midget. I den sitter motorn på plats men i övrigt är allt strippat. Båda bilarna ägs av samlare som vill ha sina bilar helt i original. I mint condition.

– De ska inte använda bilarna.

Jaguaren kommer aldrig att rulla en meter. En del samlar på modellflygplan och del samlar på bilar, skrattar Flemming.

2020 blev året då coronapandemin medförde att alla MG-träffar ställdes in. Samma gällde för de flesta märkesklubbars aktiviteter liksom andra motorevenemang som sköts upp.

– Jag hoppas det blir annorlunda 2021. Jag vill verkligen använda min bil och köra så mycket som möjligt. Helst på mindre vägar.



Pedantiskt rent motorrum. Flemming har bytt den gamla Wolseley-motorn till en femlagrad MGB-motor uppborrad till 1820 cc.



Tanklocket på bakluckan är en ögonfångare.

Grannen dyker upp

Plötsligt dundrar det till inne skogen utanför verkstaden. Ytterligare en MGA dyker upp bland träden och parkerar bredvid Flemmings bil.

Ur bilen stiger Magnus Hellström och hans fyraåriga dotter Majken. Hon iklädd svart motorhuva och motorglasögon. De bor ett par kilometer bort.

Magnus köpte sin bil för tre år sedan. Och, naturligtvis, är det Flemming som hjälpt honom med mycket av det tekniska jobbet.

– Ja, utan Flemming hade det inte blivit en sådan här bil för mig kan jag säga, betonar han.

Magnus Hellström är en stor användare av sin MGA tourer årsmodell 1960. Han arbetar i Kalmar och kör bilen cirka 20 mil fram och tillbaka alla dagar det är möjligt.

– Jag kör den närmare 1 000 mil om året, säger han.



Trivsamt förarmiljö.

Teknikfakta:

Den tidigare Wolseley-motorn är utbytt mot en 5-lagrad MGB-motor borrad till 1820 cc.

Motorn är utrustad med en fast-road kamaxel, ny blyfri portad topp med större ventiler. Allt i motorn är balanserat.

I övrigt gälar på huvan, standard avgassystem, standard SU-förgasare med trattar på (mest för ljudets skull).

High Torque startmotor och två 12 volt parallellkopplade batterier.

Bokpresentation

Text: Per de Faire

MG OF THE 1930's & MG SPORTS THE SIX CYLINDER CARS

Kära läsare!

Vi inleder det nya MG-året med en dubbel bokpresentation. Saken är den, att dessa båda utgåvor är varandra tämligen lika. Till det yttre är de häften i A4-format med ett likaså tämligen lika innehåll. Bägge är tryckta med dålig pregnans som ger oskarpa, svart-vita bilder, vilket vår extremprudentlige Bulletinredaktör aldrig någonsin skulle godkänna. Båda är därtill väldigt trevliga att ta del av. Detta är böcker vars innehåll verkligen är från tiden då det begav sig, det vill säga MG-märkets storhetstid. Läsningen ger en vag känsla av att man befinner sig i en tidskapsel. Låt oss så ta det hela från början.

MG OF THE 1930's innehåller, med benäget tillstånd, ett urval relevanta artiklar hämtade bl a från stora drakar som Motor Sport, Motor Trader, Practical Classics och Road and Track. I det inledande kapitlet, M.G.'s in the making, beskrivs den då moderna fabriken i Abingdon och begreppet "sportbil"

definieras: "The sports car could be used for every day business as well as for fast touring and competition work." Därefter följer en ensidig handledning i supercharging. Resten av bokens 67 sidor upptas av artiklar rörande (nästan) alla varianter av Magnetter, Magnor och Midgetar som tillverkades under detta decennium. Illustrationerna är, som sagt, genomgående i svart-vitt med många tekniska teckningar. Allt är interfolierat med snygga annonser från tiden.

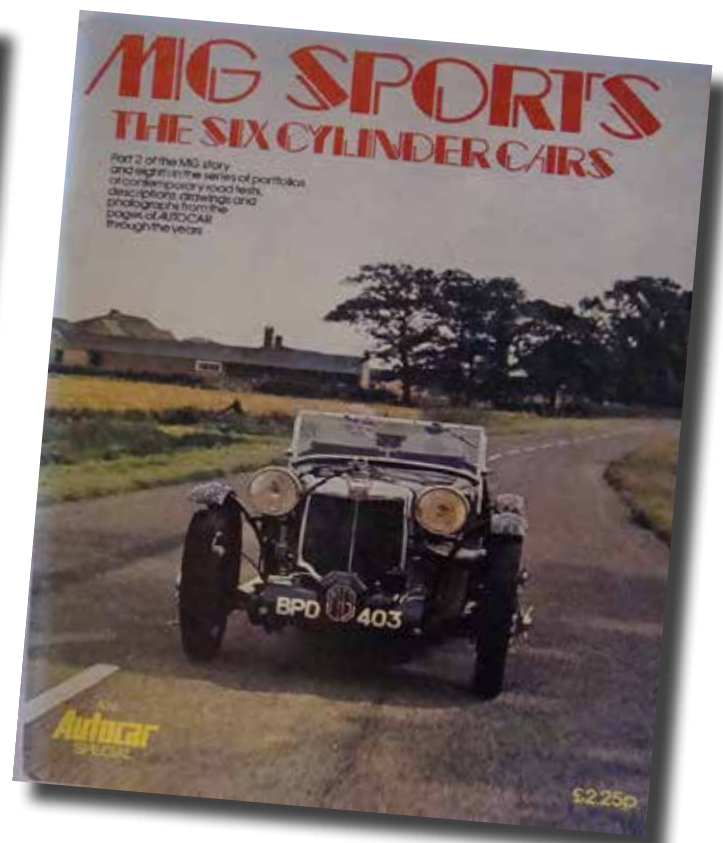
Boken är utgiven av UNIQUE Motor Books och kostar på Amazon £ 20.00.

Den andra boken, MG SPORTS – The six cylinder cars, utgavs 1978 och var efterföljare till en motsvarande bok från 1974 som behandlade de fyrcylindriga modellerna. De är båda specialutgåvor från tidningen Autocar. Inledningsvis ges en tvåsidig historisk presentation av MG-märket med Cecil Kimber och John

Thornley i sina respektive högsäten. Därefter följer en rad artiklar, av vilka den första är från Autocars augustinummer år 1928, som behandlar MG Mark I 2,5 litre Four-seater. Därefter följer ett pärlband bestående av samtliga sexcylindriga modeller, alltifrån racing till salooner, och som avslutas 92 sidor senare med en road test av MGC. Eftersom det är en sammanställning av autentiska tidningsartiklar är häftet välfyllt med annonser och andra illustrationer, varav somliga är väldigt humoristiska, vilket gör läsningen både roande och lätt.

Inköp kan göras på flera ställen på nätet. Kostnaden är även här cirka £ 20.00.

Önskar man MG-historia presenterad på tidningsmanér kan jag varmt rekommendera dessa häften. Det är svårt att välja något framför det andra. Köp gärna bägge. Pundet står lågt. Åtminstone när detta skrivs.



Finn Fem Fel!

Redaktören har lekt lite i Photoshop och plockat bort fem detaljer från bilden till vänster. Tala om vilka de är och skicka in svaret till mgbulletinen@mgcc.se före den 28 febr! Vi drar en vinnare ur de inkomna svaren under överinseende av klubbens president. Vinnaren får en print på canvas av originalbilden i storlek 40x60 cm skänkt av redaktören. Rätt svar i nästa Bulletin.



Ordell blickar tillbaka

Hur blev då sommaren 2020?

En total avstängning av alla organiserade möten, utflykter och liknade annonserades i början av april 2020 beroende på pandemin. Därefter satte vi oss alla i hörnet och funderade: Hur gör vi nu?

I vissa länder var man förbjudna att köra nöjesbil överhuvudtaget, så vi var i alla fall lyckligt lottade. I UK resonerade man som så att om man hade en olycka skulle det belasta sjukvården, så alla fick därför stanna hemma.

Hur gjorde ni andra? Vi åkte rätt mycket bilutflykter, mest på egen hand men någon gång i sällskap med en eller annan MG.

Blev det mer eller mindre åkande under sommaren 2020 jämfört med vanliga år? Under många år har jag noterat de ungefärliga årliga körsträckorna för delarna i vagnparken, så hur blev det i år för de äldre fordonen? Åren 2010 till 2019 körde vi i genomsnitt 590 mil per år fördelat på två eller tre vagnar. Det år det blev flest mil var 2016 som stannade på 913 mil, och minst körsträcka var det år 2014 med 408 mil.

I år, 2020, blev det totalt 832 mil, varav 146 med L2 Magnan och resten ungefär lika fördelat mellan Austin Healey och MGC:n. Med Magnan blev det ungefär 20 mil mindre än genomsnittet för de föregående fem åren. De första åren under det senaste decenniet hade jag driftproblem med Magnan, så resandet blev mest provkörningar. Sammantaget reste vi i alla fall lite mer i år än mer normala år.



Sven och Ulla på väg ut för att avverka några av förra årets 146 mil med Magnan.

Uppgradering av fjädring MGF

Av: Tommy Lyngborn & Bo Adolfsen

MGF har ett fjädringssystem kallat på engelska för Hydragas, ett gas/vätskefjädrings-system likt det på Citroën och äldre hundkojor. Ett hydragasdon sitter i varje hörn av bilen i stället för en vanlig skruvfjäder. Donet har två kammare åtskilda av ett membran. Den övre kammaren är fylld med gas (nitrogen) och den undre med vätska. Det främre och bakre donet på varje sida av bilen är förbundna med varandra med ett rör. Hur det fungerar ser du på teckningen bredvid. När man t ex kör på en upphöjning så trycks kolven i det främre donet upp av bärramen och vätska trycks till det bakre donet som då får mer vätska i sin kammare och trycker ner bärramen så att bilen höjs. Därvid behålls bilens horisontella nivå. Gasen i den övre kammaren fungerar som fjäder. Konventionella stötdämpare finns på bilen vilket ger totalt åtta stötdämpare på MGF.

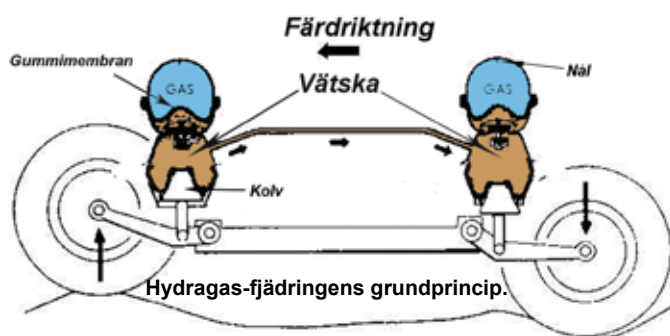
Detta fungerar i bra i några år. Men, med tiden minskar mängden gas i den övre kammaren p g a diffusion genom gummimembranet ut i vätskan och på grund av det sjunker bilen ner. Det leder till att fjädringsgeometrin förändras, däckens slits snabbt och ojämnt och väghållningen försämras. Vad man då kan göra är att fylla på med mera vätska i systemet. När man gjort så några gånger blir bilen väldigt hård i fjädringen och obehagligt att åka med på grund av att vätskenivån ökat betydligt. Gasen kan ju komprimeras och fungerar som fjäder men vätska kan ju som bekant inte komprimeras, därför blir det stöttigt. Har man gjort det tillräckligt många gånger så har gummimembranet kommit så långt upp i den övre kammaren att det nått den spets som sitter i toppen och då går det hål i membranet. Då har man ingen fjädring alls i det donet, och då är det med andra ord färdigkört. Gasen kan man inte fylla på och nya hydragas-don finns inte att köpa, begagnade finns men de är dyra och inte lätta att få tag på och lättare blir det inte heller.

Är det då verkligen färdigkört? Nej inte om man är förutseende och är lite händig och har tid i garaget. Klubben har en medlem i Borensberg, Johnny Franzén, som löser problemet åt dig. Han monterar påfyllningsnipplar på dina don och fyller på gas, han kan även göra hela jobbet åt dig. Mer om Johnny och hans trollkonster i en separat artikel här bredvid.

Ett annat alternativ är att köpa konverteringssatser för ombyggnad till konventionell fjädring. Då talar vi om en kostnad om 10-12000 kronor. Fjädringskomforten blir då inte densamma längre.

Vi beslöt oss för att renovera donen i Tommys MGF av årsmodell -99, dels för att göra det i god tid och dels för att få till denna artikel som kanske kan hjälpa någon annan med en hängande MGF.

Hur vi gjorde kan du se på bilderna som följer. Har du några frågor går det bra att kontakta någon av oss.



Vad behövs för att göra jobbet?

Och hur svårt var det? Man behöver nog vara lite över normalhändig samt ha en hygglig verktygsuppsättning och en bra lokal att vara i. Den enda specialutrustning som behövs är en vakuumsug (manuell eller elektrisk, finns på Biltema och eBay bl a) och en Hydragas-pump med manometer (sök på eBay efter: **vacuum point heavy duty hydrostatic, hydragas pump & low loss connector**). Kostnaden för dessa båda tillsammans är cirka 1500 kr. En 17 mm ringnyckel modifierade vi dessutom för att lättare komma åt röranslutningarna till Hydragasklockorna (se bild!).

Så här gjorde vi, demontering



1 Börja med att ställa upp bilen på pallbockar, se till att det blir stadigt. Ta bort hjulen och koppla också ur batteriet. Jobbet började klockan 10.30, verkstadsklockan visar naturligtvis brittisk tid.



2 Ta bort innerskärmarna. Passa samtidigt på att ta bort allt grus och sand från fickan i bakkanten av skärmen och rostskydda där. Alla skruvar du tar bort lägger du i påsar och märker upp var de hör hemma.



3 Ta bort plastkåpan på torpedväggen i främre "bagageutrymme".



4 Anslut slangen från pumpen i den ena av Schraderventilerna (samma typ av ventil som på bildäck).



5 Nu går det att släppa ut den trycksatta vätskan ur Hydragas-systemets ena sida. Instruktionerna till pumpen är väldigt tydliga om hur man skall göra.



6 Nu får man vacuumsuga ur resten. Vätskan samlas i den lilla burken på slangen som får tömmas några gånger. Totalt fick vi ur cirka 3,5 liter från båda sidorna.



7 Så här såg vätskan ut. Inte så väldigt aptitretande. Till den nya vätskan vi senare skall fylla på blandade vi röd glykol och T-röd 50/50.



8 Bortmontering av Hydragas-donen. Vi börjar fram. Lossa den svarta säkringsdosan på vänster sida och flytta den åt sidan. Vi tog bort stötdämparna på båda sidorna. (men det räcker med att lossa det nedre fästet och vika dämparen åt sidan).



9 På vänster sida var det lätt att lossa anslutningarna se bilden. På höger sida är det lite värre för där sitter bromsservot ivägen. Vi lossade fästet, vek ut klockan, lossade slangen vid första kopplingen och lät den följa med ut i hjulhuset.



10 När man tagit bort de fyra skruvarna som håller den yttre kåpan till Hydragas-donet och avlägsnat den ser det ut så här. Bara att lyfta upp donet från sviveln, den tapp donet sitter på och ta bort det neråt. Samma gäller höger och vänster sida.



11 Var rädd om sviveln och gummidamasken och håll reda på brickan och fjädern.



12 Bak är det lite krångligare. Här måste motorluckan tas bort. Innan du gör det så knäpps bakkanten av suffletten bort och fälls framåt, sedan avlägsnas isoleringen. Därefter bort med ett antal skruvar och motorluckan kan lyftas bort. Ventilationsgallret mellan motorrummet och bakluckan tas bort, då kan ECU-boxen och den svarta konsolen med sina anslutningar skruvas loss, det är inte nödvändigt men förbättrar åtkomligheten. (ECU=Electronic Control Unit).



13 Skruva loss expansionskäret för kylarvätskan och lyft det åt sidan.



14 Luftfilterboxen plockas bort.



15 Ett par bränsleledningar är lite ivägen så dessa kan lossas och hålls åt sidan med t ex en ståltråd.



16 För att lättare kunna lossa skruven vid pilen skar vi bort lite av innerskärmen med en Dremel. Det går ju också att borra ett lämpligt stort hål. Vi drog även ut innerskärmen lite grann med handkraft för att få bättre utrymme. Det vänstra donet tog vi bort neråt, det högra uppåt (lite trångt men det gick). Om du trycker upp kolven lite försiktigt med ett lämpligt verktyg går det lättare att få donet över sviveln. Tryck under bricken och var rädd om gummidamasken.



17 Alla fyra donen borta – nu är det dags att åka till Borensberg och hälsa på Johnny Franzén.

Besök i Borensberg

När vi nu fått loss Hydragas-donen från bilen var det dags att besöka Johnny i Borensberg för att få påfyllningsventiler för gasen monterade. Johnny har hållit på mycket med Citroën och har även hjälpt cirka 100 ägare av MGF att få ventiler monterade.

Ventilen som monteras är av samma typ som monteras på Citroën C5 och C6 när de får samma problem som vi. Anledningen till att Johnny inte monterar Schraderventiler (vilket är vanligt i England) är att Johnnys ventiler håller för ett mycket högre tryck, cirka 200 bar jämfört med konventionella Schraderventilens cirka 30 bar. Maxbelastningen på ventilerna i en MGF vid kraftig påverkan kan bli upp till 59 bar. Det finns Schraderventiler som tål 48-120 bar att köpa. Så det är egentligen inget argument mot dessa. Bara man hittar några som ligger runt 100 bar så ska det funka.

Kostnaden för att få fyra ventiler monterade är 1 500 kronor inklusive ventiler förutsatt att membranerna i dina don är hela. Är de inte det har Johnny renoverade don på lager.



Johnny har renoverade Hydragas-don på lager men de börjar bli svåra att få tag på.



Ventilen som Johnny monterar består av fyra delar.



Ett delat don visar en monterad påfyllningsventil.



Här emellan ligger membranet.



Så här ser membranet ut.



Här är kolven i yttre läget...



... och här intryckt.



Hål borras för nippeln.



Hålet gängas, metallspån och nålar inuti klockorna tas bort med en liten magnet och tryckluft.



Lite gastätning på gängan gör susen.



Nippeln dras åt ordentligt.



Cirka 18 bar med nitrogen fylls på.



Nippeln får en liten svart mössa.



Job done!

Återmonteringen

"Assembly in reverse order" brukar det heta i verkstadshandböcker. Det gäller även här. Glöm inte brickorna och fjädrarna när du monterar tillbaka donen över svivlarna och var rädd om gummidamaskerna! Lycka till!



Nypåfyllda och nylackade Hydragas-donen i väntan på att bli återmonterade.



Vänster don monterat. Vi borde ha målat fästet svart.



Vi tog upp ett hål ovanför de främre donen för att det skall gå att fylla på gas utan att demontera dem. Hålet på 35 mm gjordes med ett verktyg för att ta upp hål för blandare i diskbänkar. Hålen görs på upphöjningarna för donen, något bakom centrum.



Över hålen för gaspåfyllningen satte vi täckbrickor. Viktigt särskilt på vänster sida där hålet är rakt under ingången till säkringsboxen och där vill man ju inte ha in fukt och damm.

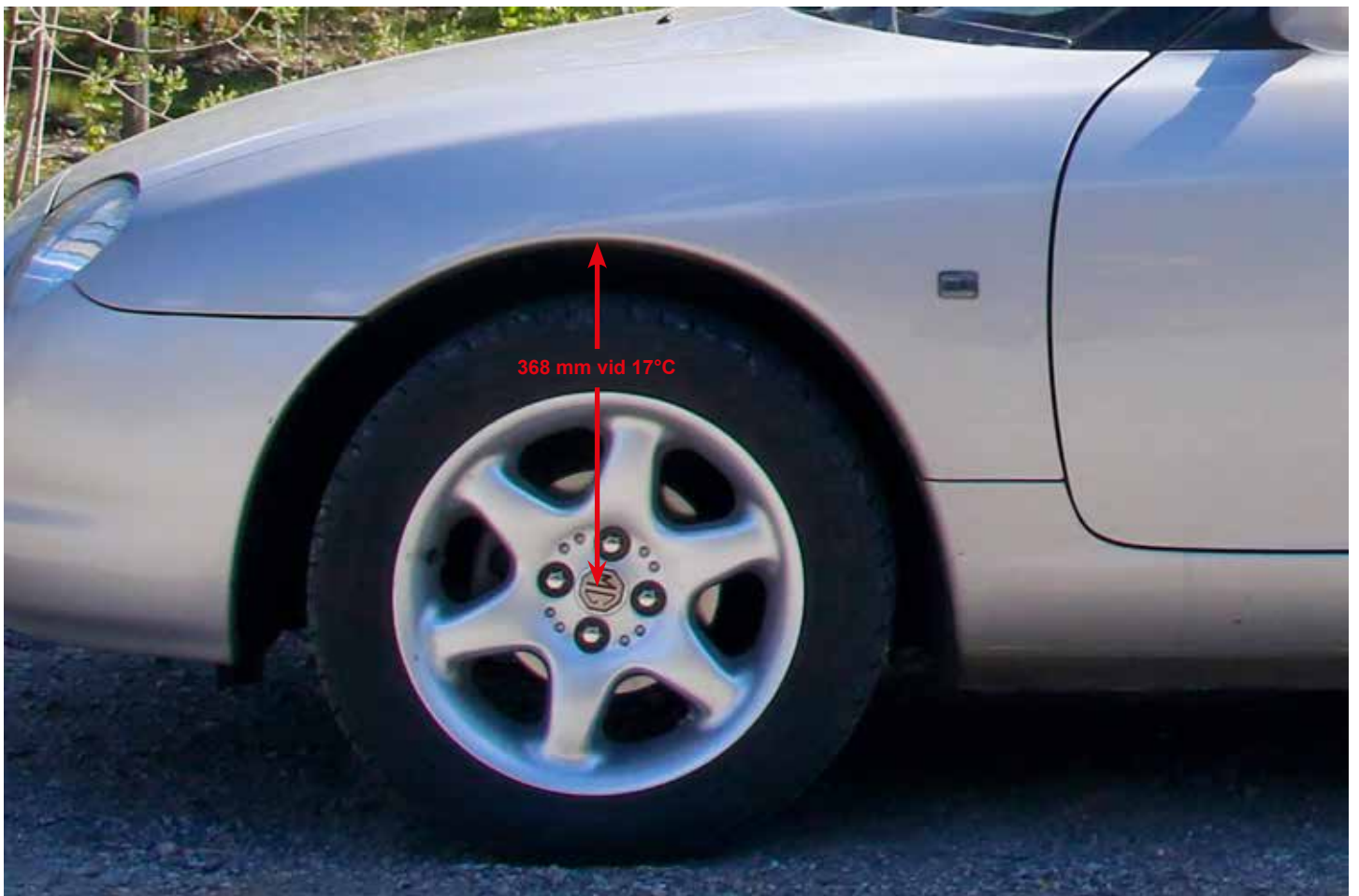


På de bakre donen monterar Johnny nipp-larna lite excentriskt för att det ska gå att fylla gas utan demontering. Bränslerören har vi flyttat åt sidan för att komma åt.



Så är det till slut dags att fylla på ny vätska. Man börjar med att pumpa upp undertryck i systemet (vacuum blir det inte) så att vätska sugas in, sedan får man pumpa in resten. Som vätska använde oss av röd glykol och T-röd i lika delar. Vi pumpade 20 pumptag på varje sida till att börja med.

Sedan satte vi tillbaka hjulen och ställde ner bilen på golvet. Allt vi plockat bort tidigare kom på plats igen så att bilen blev körklar. Därefter pumpade vi upp så att det vertikala avståndet från centrumkåpens mitt till hjulhusets högsta punkt blir 368 mm vid + 17°C. När man sedan i vår provkört bilen behöver man säkert justera några gånger. Tabell på hur hög bilen skall vara vid olika temperaturer skickar vi gärna om du vill ha. Om du vill ha hjälp med att pumpa upp fjädringen i din MGF så kan vi hjälpa till med det också. Pumpen finns i Huddinge. Om du har frågor till Johnny när du honom på: citrofrance@gmail.com



Vi som varit med länge

Min MG-resa

Text & foto: Tom Lubrán



Som barn på 50-talet bodde jag flera år i ett litet samhälle i Värmland. Det hände att jag satt på mjölkpallen nere vid landsvägen och skrev upp registreringsnumren på bilar som körde förbi. Ibland kom det häftiga bilar utan tak. Jag fick veta att en del kallades för sportbilar. Det var också spännande med länsbokstäverna på registreringsskyltarna. Jag lärde mig "S" för Värmland och "A" för Stockholm. Som tonåring kom jag sedan tillbaka till Stockholm.

Våren 1967 ryckte jag in i lumpen och då till Arméns Fotoskola i Kristianstad.

En av mina lumparkompisar hade en röd MG Midget som jag ibland fick åka med i. Det påminde mig om när jag satt på mjölkpallen i Värmland. Nu ville jag också ha en MG. På första permissionen hemma i Stockholm såg jag en annons i DN på en röd MGA för 3 000 kronor. Ringde på annonsen, bilen fanns i Jakobsberg. Åkte dit och köpte den. MGA:n var en väldigt trevlig bil, men jag körde nog som en biltjuv under de åren jag hade den, först på vänster sida av vägen och efter 3 september 1967 på höger sida. Sen, när kammedjan gick av, sålde jag den defekta

bilen, för nu ville jag ha en MG TC. En sådan har ju utanpåliggande skärmar, 19" hjul, stel framaxel, fällbar framruta med mera.

Jag hade precis blivit medlem i Stockholms MG klubb och där fått kontakt med Ingvar "Bäckis" Bäckman, som under våren 1969 köpt en MG TC i delar för att renovera. I juli detta år ser jag en annons i DN om en MG TC från 1949 till salu i Almunge. Jag tar kontakt och åker dit. Där står en TC med engelska registreringsskyltar och jag tycker den ser fin ut. Jag köper den, medveten om att jag måste ombesör-



Min första MG, en MGA.



ja och betala införfullning till Sverige.

Det tog mig ett par månader att fixa fram nödvändiga papper för införseln. Ingvar kommer till mig och tittar på bilen. Han upptäcker att bakre motorfästet på höger sida var av, och det måste naturligtvis åtgärdas. Bilen gick ju att köra, men



Ingvar Bäckmans MG TC3179 chassi på Skokloster 1971.

den skulle inte klara en besiktning. I november åker jag till Frihamnen och tullar in TC:n i Sverige.

Nu var det dags att åtgärda motorfästet. Ingvar hjälper mig att ta bort motor och växellåda. Då upptäcker vi att det inte bara är motorfästet som är av, utan ramen är sned och en del trä i karossen är ruttet. Bilen måste ha varit med om en krock. Man har spacklat och lackat så att den såg bra ut på utsidan, och det var väl därför de tog den till Sverige för att sälja till en mindre kunnig person, d v s mig. Bara att plocka ner och renovera säger Ingvar, så jag kan ju följa hans renovering av MG TC3179.

Ingvar Bäckman, Lasse Rivert och jag bokar 1970 en inköpsresa till England. En Ford Transitbuss lånas upp, och vi åker till England med båten Saga från Göteborg till Tilbury. Vi besöker bl.a. Toulmin Motors, Octagon Sports Cars, Thomson's Motor Spares och Richardson & Sons. Förutom en massa smådelar köper jag ny vevaxel och kamaxel med tillbehör. Jag hittar också ett par begagnade Luvax-stöttdämpare som ska bytas mot de felaktiga teleskopdämparna som är monterade fram på TC:n.

Hemkomna igen börjar jag renoveringen, och efter några månader är bilen

nerplockad och ramen är helt ren. Motorfästet på växellådan får jag svetsat hos en verkstad på Bromma flygplats, och ramen åtgärdas hos Svea bilverkstad i Bromma som både blåstrar och riktat den. Motorn renoverades och generatoren med relä samt startmotorn fick en grundlig genomgång på Agfemalms i Stockholm. Växellådan fick vara intakt förutom det bakre motorfästet som lagats. Ramen målades och fram- och bakaxel monterades och likaså motorn med växellådan. Alla fem ekerhjul riktades på Malves Riktungsverkstad i Stockholm.

Jag kände till att Sverige skulle byta de gamla registreringsskyltarna med länsbokstäver till nya med tre bokstäver och tre siffror. Jag väntade därför med att ansöka om registreringsnummer så att jag skulle få den nya skylten, och då med slutsiffra 6 för att kunna besiktiga bilen på sommaren. Jag åkte till Bilregistret på Hantverkargatan 29 i Stockholm och hade med alla nödvändiga papper på bilen. Fick prata med en handläggare och framförde mitt önskemål om slutsiffra 6. På den amberfärgade dataskärmen fanns 6 rutor, hon knappar in en sexa som slutsiffra och upp kommer mitt tilldelade registreringsnummer EMO696.

Jag har nu monterat framaxel, bakaxel, motor med växellåda och nödvändig el samt bromssystem och hjul. Motorn startade på första försöket. Det kändes bra!

Nu var det dags för den uppätta karossen. Den var en utmaning. Bestämde mig



Lasse och Invar i färd med att klistra på klubbens märke vid färden till England.



Där besökte vi bland annat Octagon Sports Cars.



TC-kaross transporteras på taket till en SAAB 900.



Min ram riktad och klar.



Ram, motor och hjul sammanfogade.



På väg till möte i Gränna 1978. Jag har med min bronsgula MGB GT bogserat Gabriel Öhmans M-type till Esso i Ålberga. Vevaxeln på Gabriels bil hade gett upp.

för att åka till England igen och köpa en ny. Kontaktar Tom Davis på Toulmins och beställer en nyttillverkad kaross. Önskemålet från dem var att jag hade med den gamla scuttlen som skulle monteras på nya karossen. Den färdiga karossen var tillräckligt lätt för att kunna lastas på taket på en SAAB 900.

Jag och en kompis åker med hans SAAB 900 till Toulmins och lämnar den gamla scuttlen för montering på karossen. Dagen efter kan vi hämta karossen och lasta den. Hemfärd med båt och kaross på biltaket gick utan problem.

Då renoveringen framskrider långsamt vill jag nu hitta en annan MG att köra med. 1976 köper jag en brungul MGB GT som jag använder som bruksbil. I mitt

jobb som säljare av utrustning till den grafiska industrin hade jag förutom tidningsbranschen och reklambyråer även en del större företag som kunder, bland annat FM Mattsson i Mora. Där träffade jag Nils "Nila" Frost som höll på att renovera en MG NA Magnette från 1934. "Nila" hjälpte mig med kylarmaskeringen genom att låta några av sina anställda laga och kroma om den. Det enda han ville ha för det var 4 flaskor whisky till de anställda. Kylarmaskeringen står än idag, ca 45 år senare, kvar i kartongen från FMM, och förhoppningsvis kommer den snart sättas på plats.

I maj 1978 anordnades nattrallyt Joseph Lucas Memorial för tredje gången, och där började mitt deltagande i

MG-sammanskomster på allvar. Jag hade börjat skriva upp registreringsnumren på de TC-bilar som jag såg. Många år senare jämförde Stefan Jergel och jag våra listor på MG TA, TB och TC och gjorde en gemensam sammanställning av dessa bilar som fanns och funnits i Sverige. Efter Stefans bortgång hjälpte Christer Almén mig med att hålla denna sammanställning uppdaterad. Dessvärre är uppdateringen av denna lista för min del avstannad.

Sedan följde Meeting Gränna 10–11 juni 1978. Det är också första gången som den svenska klubben bjuder in danska och norska MG-deltagare. Man kallar träffen för Skandinaviskt M.G. meeting (SMGM). Därefter har det för oss blivit åtskilliga SMGM.

På årsmötet 28 februari 1980 blev jag invald som suppleant i styrelsen för the MG Car Club (före detta Stockholms M.G. klubb). Nu sålde jag också min bronsgula MGB GT. Hade precis innan köpt en rostig MGB GT för att svetsa rost på. Jag satt kvar i styrelsen några år tills barn och familjeliv tog över och det mesta med MG-träffar stod helt still, likaså min TC-renovering.

1990 flyttade vi ut till vårt landställe utanför Bålsta och byggde till ett garage där. Nu hade jag plats att mecka på och jag började svetsa på MGB GT:n. Med TC7102 hände ingenting. Problemet nu var att vi inte hade någon MG som rullade. Hustrun Susanne tyckte att jag bara gnällde över det, så hon köper en MGB Roadster från 1966 i bra skick för att få tyst på mig. När vi nu hade en MG igen att åka med sålde jag den körodugliga MGB GT:n som nu var färdigsvetsad på vänster sida. Detta var på hösten 1994, och på



Hustrun tröttnade på att inte ha någon MG att åka med så hon köpte en MGB -66 tourer.

våren 1995 började vi åka med Susannes MGB. Vi var med på de flesta sammankomster i Stockholmstrakten, bl. a SMGM på Rosenön.

I april 1996 ringer Janne Borgfelt och tycker att jag ska kontakta Bjarne Bergengren som precis blivit klar med renoveringen av en MG TC från 1946 och som han är i färd med att sälja. Detta eftersom jag aldrig verkar bli klar med min TC. Sagt och gjort, jag ringer Bjarne och åker till Höganäs för att titta på bilen. Vål där köper jag den (ingressbilden till denna artikel). Efter två veckor åker vi tåget ner och hämtar MG TC2010 och kör hem den.

Sommaren 1996 arrangerades SMGM i Åre. Vi tog MGB:n och åkte dit. Halvvägs stannar bilen, jag kommer på att den inte får någon bensin. När jag knackar på bensinpumpen knattrar den igång och vi fortsätter till Åre, där vi har några mycket trevliga dagar och med en fungerande bensinpump. När vi sedan åker hem börjar den strejka igen. Tog bort locket till batterilådorna och kunde precis nå pumpen inifrån kupén. Med hjälp av en större skruvmejsel kunde Susanne knacka på den, och då fungerade den ett tag igen. Det blev mycket knackande från Östersund hem till Bålsta.

Första stora MG-evenemanget med TC2010 blev SMGM på Särö 1997. Resan dit tog 10 timmar och hemresan 11 timmar, för en sträcka på drygt 50 mil enkel väg. Med MG blir inte bara målet det väsentliga utan också själva resan.

I juli 2001 åkte vi med Susannes MGB till England tillsammans med Olga och Ola Ramstedt samt Britta och Leo Tatti. Vi tog båten från Göteborg till Newcastle. Ola hade arrangerat resan och även fått oss inbjudna till ett MG-rally med efterföljande fest. Mycket trevligt! Vi åkte ner genom England och besökte under vägen bl. a Abingdon och Morganfabriken. Susanne och jag var tyvärr tvungna att åka hem tidigare p.g.a. våra jobb.

2003 åkte vi på ytterligare en MG-resa med Ramstedts och Tattis samt även Lenart Brick. Denna gång blev det biltåget från Altona, Hamburg, till Bolsano i Italien. Vi fortsatte genom Italien till bl.a. Florens och Pisa. På vägen hem stannade vi i Mulhouse och besökte Schlumpfmuseet, vilket var helt fantastiskt.

Ett annat trevligt evenemang var SMGM i Tällberg 2004, där vi också åkte TC. Känslan att kunna åka ner och parkera i gamla kalkstensbrottet i Dalhalla var mäktig.

Sommaren 2004 skulle vi hämta 60 flaskor vin som Susanne fått i present på en vingård i Frankrike. Åke Ramström

föreslog att om han och Agneta Åhrman följde med så kunde vi åka tillsammans med våra två MGB, vi skulle få plats med 30 flaskor i vardera bilen. Sagt och gjort, vi åkte och alla flaskorna fick plats! Det häftigaste var att vi fick åka ner med bilarna i underjorden till vingårdens vinkällare.

2013 och 2014 anordnade Ralph Björklund två fantastiskt trevliga och genomtänkta Alpresor som vi åkte på med MGB. På båda resorna blev det biltåg från Altona till München och vidare ner till norra Italien. Att åka över Passo di Stelvio, 2760 m. ö. h., båda gångerna var helt enormt.

Jag började nu fundera på att färdigställa min avsomnade TC7102, så 2012 föreslog Susanne att jag, för att få mer plats i garaget, borde sälja TC2010 som jag köpt av Bjarne Bergengren. Det tog mig några år att komma till skott, kändes svårt att inte ha den kvar, men 2015 sålde jag den. Det blev mera plats i garaget, och jag började på allvar med renoveringen av TC7102 igen.

Jag började med att göra i ordning Luvax-stötdämparna som jag köpte begagnade i England 1970. Därefter blev det bakaxeln med differentialen. Under 70-talet gjorde jag ju i ordning motorn men inte växellådan, så nu plockade jag isär växellådan och bytte det som behövdes. Stolarna och ryggstödet gjordes i ordning med nytt skinn. Bromscylinrarna åtgärdades och nya bromsrör monterades. Fram- och bakskrämsor blev blåstrade och svetsade liksom torpeden. Den nya karossen som jag köpte på 70-talet ska slipas och lackas, liksom skärmarna och bensintanken. Målsättningen är att vara klar med renoveringen inom ett par år.

Tänk vad ett köp av en MGA och sedan en MG TC kan föra med sig! Även om TC:n inte rullar än, så har jag ju ändå haft den i över 50 år.

Det är fantastiskt att ha fått vara med om så många trevliga sammankomster och resor och träffa så många trevliga människor med samma intresse som vi gjort under vår tid med MG.

PS.

Tänk vad ett bilmärke kan förena!

Läs gärna de trevliga resereportagen från England och Italien skrivna av Leo & Britta Tatti i Bulletinen nr 6 december 2001, sid 38-42 och Bulletinen nr 5 oktober 2003, sid 35-39, samt om båda Alpresorna skrivna av Ralph Björklund i Bulletinen nr 6 december 2013, sid 46-48 och Bulletinen nr 6 december 2014, sid 6-10.

Bulletinerna finns att ladda ner på klubbens hemsida efter inloggning.





På parkeringen utanför det gamla Schlumpf-muséet. Fr v Leo och Britta Tattis MG TD, Lennart Bricks MGB, vår MGB samt Ola och Olga Ramstedts MGA 1600.

Det krävdes två MGB för att få plats med 60 vinflaskor. Här lastas de i vinkällaren i Frankrike.



Alpresan 2013 på väg från Livignio Italien till Schweiz. Fr v Jan Lövendahls MGA 1500, Olga och Olof Ramstedts MGA 1600, Lennart Bricks MGB, vår MGB samt Ralph Björklunds MGC.





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.

Regnvatten i kupén på MGF

Text & foto: Ulf Rohlin

Under sommarens bitvis ihållande regn kunde jag konstatera att det blev blött på golvet under pedalstället. Efter att ha tagit ur golvmattan för torkning blev det dags för felsökning. Jag kunde då konstatera att regnvatten kom in högt upp, långt in bakom elcentralen/säkringshallaren. Vidare felsökning från ovansidan gav inte något svar vid en första anblick. Det fanns inget uppenbart

ställe där vatten skulle kunna komma in.

Under vindrutetorkarlänkaget sitter två stycken gummigenomföringar, väl synliga, som jag först trodde hade torkat och därför släppte igenom vatten, men felet låg inte där. Efter att ha demonterat torkarmarna och plastkåpan under vindrutan började det närma sig en lösning, men det var fortfarande svårt att lokalisera exakt var läckaget fanns. Jag demonterade

även "motorhuven", och då blev det lättare att se. Det var en skarv mellan två plåtar där vatten rann in och ner på golvet. Skarven tätades med vad som fanns tillhands, i detta fall Kintsuglue. Efter test med ett fingerat skyfall (läs vattenkanna) så konstaterade jag att det håller tätt och golvmattan förblir torr.



SKICKA GÄRNA IN DITT EGET TEKNISKA TIPS TILL REDAKTIONEN!

Larm för vätskenivån i MGF/TF

Text & foto: Tommy Lyngborn

Som förare är det ju bra att få information om något oönskat sker i något system i vagnen man kör. Som exempel i MGF/TF, om temperaturen på kylvätskan plötsligt stiger. Cylindertoppspackningen har ju i många fall brustit under körning med denna modell, fast de flesta har väl bytt mot den säkrare modellen av packning nu. Slangar kan också brista och orsaka dränage av kylvätskan. I en bil med motorn fram har man ju en chans att känna lukten av varm glykol eller få ett varmt fotbad om olyckan är framme, men i en vagn med motorn bak

är det troligen för sent när det börjar osahett.

Undet surfande på eBay hittade jag något som lockade till köp. Det var ett nivåalarm som man monterar utan att behöva göra någon åverkan alls på bilen.

Satsen består av en sensor, ett nystan med kablar, en massa buntband, en liten summer samt en bruksanvisning. Sensorn limmas utanpå expansionskärlet för kylvattnet och summern fästs med kardborreband eller skruv i klädseln bakom förarstolen. Däremellan kopplas kablar som på ett mycket lättfattligt sätt förklaras hur de

skall dras i den utmärkta bruksanvisningen. Jobbet gör du på en timme. Om man vill kan man ju parallellkoppla en lysdiod med summern så får man ju också en optisk indikering om vattnet gått.

Detta nivåalarm kan man ju naturligtvis använda till andra bilar med expansions-tank som saknar larm.

Sista årens TF-bilar (från -05) har ett nivåalarm inbyggt redan från fabrik.

Larmet hittar du om du söker på Ebay efter: MGF / MG TF - LOW COOLANT ALARM KIT - No Drilling Required.

Kitet kostade 430 kr inkl frakt från GB.



Innehållet i paketet som levererades snabbt från England.



Sensorn limmad på framsidan av expansionskärlet.



Kablarna kopplade jag ihop vid motorrummets bakre vägg. I stället för att använda de medföljande kabelskorna valde jag att löda ihop kablarna och isolera med krympslang. Detta är ju rakt under ventilationsöppningen i bakluckan. En säkring medföljde också.



Summern fäste jag med två korta plåtskruvar i klädseln bakom förarstolen. Den röda knappen är till den elektriska bakluckeöppnaren.

Problem med kärvande säkerhetsbälte?

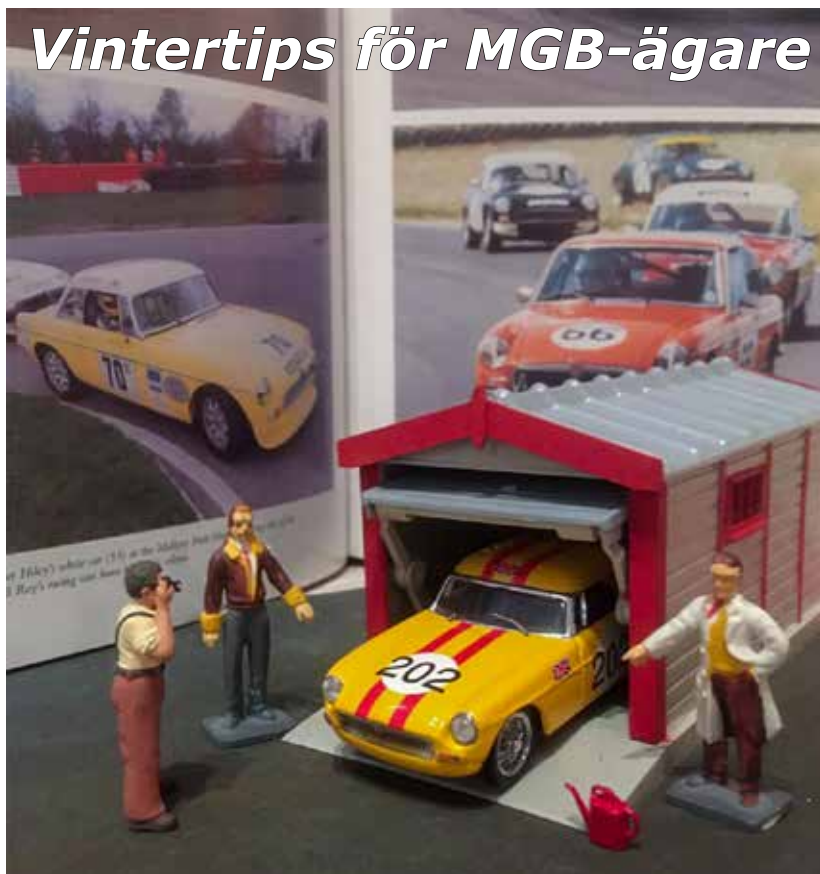
Jag har haft lite trubbel med att säkerhetsbältet på min MGF inte rullade in sig helt när jag kopplat loss mig och stigit ur bilen. Det hängde lite på trekvart och klämdes ibland i dörren när jag stängde den.

Jag drog ut bältet helt och tvättade det med diskmedel och en svamp på båda sidor, lät det torka och sprayade det med silikonspray på båda sidorna. Täck gärna stolen med en handduk och lät torka or-

dentligt före användandet. Efter denna behandling löper bältet hur lätt som helst. Funkar ju säkert även till vardagsbilen.

/Tommy

Vintertips för MGB-ägare



Tips till MGF-ägare är det ganska gott om i Bulletinen men tips till MGB-ägare är det betydligt glesare med. Betyder det att MGB:n är så mycket bättre!? Eller är det så att det är få som vill skriva om det? Som modellrepresentant för MGB och som MGB-ägare sedan 49 år vill jag passa på att dela med mig av mina erfarenheter. Har dessutom varit MG-ägare i 60 år, och det är ett av dom bästa beslut som jag tagit i mitt liv.

MGB:n är väldigt "Basic", ser ut som en bil ska se ut, är lätt att komma åt att mecka med och det finns gott om reservdelar till bra priser.

Den är dessutom snygg och rolig att köra. Kan det bli så mycket bättre!?

Det absolut viktigaste på bilen, alla kategorier, är bromsarna! Bromsvätskan har en benägenhet att suga åt sig vatten. Mitt tips är att lufta bromssystemet varje vinter och att byta bromsvätskan vart 5:e år. På tävlingsbilar får bromsvätskan inte vara äldre än 2 år.

På bild 1 ser vi ett bromsok från en MGC 68:a. Där har det samlats vatten som i sin tur skapat rost på kolvarna, vilket resulterade i att kolvarna fick svårt att röra sig. Bäst var att byta hela oket, vilket inte var särskilt dyrt, och med rätt underhåll håller de i 50 år till.

Att byta kylvatten vart 3:e år hör inte till det vanliga underhållet, men jag rekommenderar att man gör det vart 3:e till vart 5:e år. Någon säger att jag har "Long Life"-glykol i min bil. Jag ställde frågan till Mekanomen, men de visste inte om det var bilens eller ägarens "Life" som blev längre.

Hur mycket glykol pratar vi om? Det behövs en liter till systemet om vi inte kör på vintern och har bilen frostfritt uppställd, men glykol måste vi ha då det både smörjer och rostskyddar systemet.

På bild 2 ser vi ett termostathus från en MG TF 1954 där glykolen under lång tid ätit sig igenom lättmetallen. Även frostpluggarna är känsliga!

När man ändå är igång kan man lossa pluggen på motorblockets högra sida nertill, till vänster om fördelaren. Det är lite knepigt att komma åt, och det hela blir inte lättare av att hålet går snett in till höger. Man kan borra lite lätt och för att komma långt in tar man en bit wire, 3-6 mm och ca 10 cm lång, och kör den baklänges. Lycka till!

Vad händer med vattnet som kommer in i friskluftsintaget? Det skall rinna ut i "avloppet" som sitter på höger sida om växellådan och är stort som en golfboll med en liten springa nertill, bild 3. Det ser bra ut på ritbordet, men i verkligheten täpps det lätt igen och vattnet kan leta sig in i bilen. Mitt tips är att skära upp ett större hål så att vatten och småskräp lättare tar sig ut, bild 4. För att inte få in mindre skräp finns på senare modeller ett finmaskigt nät att sätta under gallret. Det är lätt att klippa till av rostfritt nät men lite lurigt att återmontera. Ring mig om du får problem.

Ett sista tips:

Ställ värmereglaget på "Hot". Det är bra för cirkulationen.

Fler tips kommer i nästa Bulletin.

Vid pennan och pedalerna
Ulf Edström



1



2



3



4

Jag hittade en gammal historia jag skrev för länge sedan till tidskriften "Skandinavisk underhållsmarknad", och som kanske kan falla läsarna på läppen. Av fotografierna att döma bör den vara från tidigt 1990-tal.

/Kaianders Sempler

Kläder, tyger m. m.

MANCHESTER- och LODEN-ROCKAR i flera färger: grönt, brunt, blått, vinrött kr. 89,-, 110,-, 132,-



Det finns inga kläder som är så bra som HAKA

OXTORGSGATAN 9 B, 1 tr. Tel. 11 03 81.

Blusar, Morgonrockar m. m., m. m. Udda n:r otroligt lågt. Tokio, Hamng. 24, Drott.-g. 88, Skåneg. 92

Affärs- och kontorsinventarier

Kassaskåp. Tel. 67 36 50.

KONTORSMÖBLER. Stålmöbler. 20 52 70.

För tomt och trädgård

Röd Ölandskalksten o. kantsten. 44 71 01.

Bilar med tillbehör

DKW -39
1 prima stöck, körklar.

Opel Olympia
-39, nya däck, körklar.

BILFIRMAN A. BJÖRKMAN,
Norrtälje. Tel. 304.

Mercedes 2,3 lit. cabr.
med ny 6 lag. gummitrustning. Extra prima motor. Säljes till humant pris. Tel. 52 66 28.

BILRADIO

Nya amerikanska till P. V. 44, Renault, Citroën, Hillman, Austin, Studabaker

Sportbilen är här för att stanna...



Att generatören inte laddar är inte någon överaskning för den luttrade sportbilsägaren. Men varför blinkar det åt höger när man sätter på vindrutetorkarna?

Det finns ingen biltyp som kräver så mycket underhåll som den engelska sportbilen. Det är kanske just därför som den blivit så älskad.

Snön faller i drivor från en blygrå himmel. Vintern håller ett benfast grepp om naturen, men i källarskrubbar, lador, garage och uthus sliter sportbilfantasterna för att få igång sina teiningar i tid till vårsolens ankomst.

En sportbil ska givetvis vara engelsk, minst tjugo år gammal samt sakna tak. Det vet alla sportbilfantaster. Bara den engelska sportbilen uppvisar den gedigna brist på kvalitet som gör varje bil-tur till ett äventyr. Bara en äkta brittisk sufflett läcker vatten trots att det inte regnar. Bara ett engelsk elsystem vågar bryta flagrant mot fysikens alla lagar.

Bilhistoriens mest spridda skämt handlar om elsystemet av märket Lucas, vilket man finner i praktiskt taget alla engelska bilar. Det var, hävdar lustigkurrarna, Lucas som uppfann mörkret!

Detta är naturligtvis enbart illasinnat förtal som bottnar i ren och skär avundsjuka. Alla vet att mörkret uppstod som

restprodukt när Gud Fader uppfunnit lyset.

Nej, vad Lucas uppfann var det plötsliga, oväntade och fullkomligt oförklarliga mörkret.

Som en ringa erkänsla för denna bragd anordnar MG-klubben varje vår ett nattralylly med titeln "The Joseph Lucas Memorial". Deltagarna ombeds ta med ficklampa.

Det var också doktor Lucas som först insåg kortslutningens välgörande betydelse för miljön, i en tid då bilismen började spy ut allt större mängder föroreningar. Genom Lucas framsynta konstruktioner har den engelska sportbilen blivit ett ur miljösynpunkt föredömligt fordon, eftersom den vanligtvis står stilla.

Att försöka ställa in de dubbla förgasarna (de två burkarna till höger om motorblocket) så att motorn går jämnt, är en trevlig hobby som man kan ägna hela den mörka årstiden åt.



Analogt med att engelsmännen kör på vänster sida av vägen och har ratten till höger, så kopplar han också batteriet tvärtom. En riktig engelsk bil är försedd med plusjord, dvs batteriets plus-i stället för minuspol är anslutet till karosplåten. Råkar man koppla in batteriet fel brinner hela

systemet ofelbart upp.

Moderna engelska bilar är dock kopplade på normalt sätt. De har för säkerhets skull en varningsskylt i motorrummet med texten:

WARNING! THIS VEHICLE IS WIRED NEGATIVE EARTH!

Att köra en modern kvalitetsbil betraktas av sportbilfantasten som fegt, illojalt och ett hot mot miljön. En bekväm bil inbjuder till massbilism, hänsynslöshet mot fotgängare, miljöförstöring, bilköer, stress, trafikolyckor och andra dåligheter.

Sportbilsäkandet däremot skärper sinnena och låter oss känna fartens tjustning. Att

färdas i en öppen trettio år gammal MG i 80 km/h är betydligt häftigare än att åka en ny Volvo i 160 knuck.

Det finns än idag folk som anser att en bil är avsedd för effektiva transporter från punkt A till punkt B. Fullkomligt löjligt! De har aldrig ägt en engelsk sportbil.

Kaianders Sempler



Att i solens sken färdas i sakta mak längs Österlens pilevallar får både bil och förare på gott humör.

Mina Continentala vänner

Text: Berndt Aulin

Foto: Karl Weissman

Renoveringen av min MG L1 Continental Coupe, går långsamt framåt. De sista karossdelarna har lämnats till målaren. Förhoppningsvis ska hans arbete vara klart när jag snyggat upp chassit, det har skavts en hel del under tiden jag provat karossdelarna genom att ta av och sätta på dem.

Under tiden som chassit med kaross och skärmar varit hos händig plåtslagare, har jag bland annat gjort i ordning dörrarnas insida med armstöd, kartficka, dörrlås, skjutfönster med rännor etc. samt fått dörrlister nygjorda i engelsk valnöt. Med hänsyn till dörrarnas passning har jag ännu inte kunnat montera listerna. Även koffertluckan har jag gjort färdig med beslag och "MG 6"-märket.

Det nämnda MG-märkets placering på koffertluckan gjorde mig fundersam, jag ville ju ha en riktig placering som det en gång varit, d v s original! Skulle märket sitta mitt på luckan eller i mitten med utgångspunkt från koffertens hörn? Det skiljde några centimeter.

Jag författade ett mail till mina "Continental vänner". Ganska omgående fick jag svar från Martin Baret i Australien som var den enda som har kvar luckan i original. Han lämnade en exakt angivelse i mm. Det var inte någon av de placeringar som jag trodde. Enkelt, nu sitter märket på rätt ställe.

För cirka ett år sedan hade jag besök av Karl Wiessman från Bad Schwartau i Tyskland, även han ägare till en Continental Coupe. Karls bil ägdes tidigare av Terry Andrews i England. Terry lämnade bilen till en professionell renoverare när han drabbades av cancer. Tyvärr blev den inte helt klar innan Terry gick bort, varför hustrun sålde bilen till Karl Wiessman.

Karl hörde för några år sedan av sig och undrade vad som hänt med den svenska Continental Coupén och om den händelsevis var till salu. Det var den inte. När nu Karl hörde av sig undrade han om han kunde komma och titta på min kaross. Det visade sig att hans kaross var byggd i betydligt kraftigare dimensioner än originalet, till skillnad från min som har originalmått. Vid tiden för Karls besök stod bilen hos en plåtslagare för justering av skärmar och koffert. Vi träffades där. Efter att Karl krupit omkring i min bils kaross, mätt, antecknat och ritat under tiden som jag underhöll hans sambo, åkte vi hem till mig. Naturligtvis blev första anhalt garaget som då endast innehöll min TB samt en massa färdiga grejer till Continentalen. I mitt surpluslager i "hodan" gick vi igenom allt kasserat material från bilen som jag inte hade slängt. Det

visade sig vara rena guldgruvan för Karl som plockade till sig diverse, och med en ständig undran om hur han skulle ersätta mig för mitt, för mig värdelösa, material. Jag betonade att det var just värdelöst för mig men kanske kunde komma till nytta för honom, så var så god. Efter ett tags muttrande föreslog Karl att han kunde tillverka en bagagekorg till mig, jag har en och saknar en. Bra ide tyckte jag, för jag ville ju egentligen inte ha något betalt. Dessutom kom vi på att jag saknade en strömbrytare som jag inte kände till, det skulle han också fixa.

Vi avslutade dagen med en god middag och fortsatte inventeringen dagen efter innan Karl med sambo Christina (som faktiskt pratar en del svenska) åter styrde kosan mot hemmet med bilen lastad med diverse plåtar och träbitar. Kanske hade han inte så stor nytta av allt men lovade att vidarebefordra till David Cocksey. David har också, förutom ett antal andra MG-bilar, ett naket chassi till en Continental Coupe som framöver skall återuppstå.

Efter ett antal månader kom så ett paket på posten innehållande den utlovade strömbrytaren. Tiden gick, och jag hörde inget från Karl rörande bagagekorgen.

Att något pågått i det tysta, det förstod jag när Karl ville ha min adress konfirmerad. Några dagar senare kom så ett paket innehållande en fantastisk reproduktion av korgen. Jag undrade naturligtvis hur korgen kommit till, så i ett senare mail förklarade Karl vägen till korgens fulländning. Först ett försök att hitta det rätta nätet i Tyskland och sedan i Europa, utan resultat. Nästa anhalt blev Kina, där han fann ett som han beställde och betalade, men provet stämde inte överens med originalet.

Själv är bästa dräng, så Karl började fundera hur han själv kunde göra nätet och därmed korgen. Så här gick det till: En bit järn med exakt borrade hål på rätt avstånd, stålspik i hålen och sedan hård ståltråd i rätt dimension. Så var det bara att sätta igång! Faktum är att kopian inte går att skilja från originalet!



Mallen.



Färdiga trådar.



Påbörjad flätning.



Färdig okromad korg.



Färdig korg.



Originalet och kopian.

Foto: B Aulin.

Ny matrikel till våren

Det är åter dags att ge ut en medlemsmatrikel. Som vanligt kommer den att skickas ut tillsammans med Bulletin nummer tre i juni månad. Klubben vill naturligtvis att den ska vara så aktuell som möjligt när den trycks så därför ber vi dig att kolla dina uppgifter i den gamla matrikeln. Ändra dina uppgifter kan du göra på hemsidan genom att logga in på medlemsidorna.

Om du tycker det är krångligt kontakta Christer Farneman, vår registeransvarige så hjälper han dig. Han har e-postadress: christer.farneman@mgcc.se.

Om du av någon anledning inte vill vara med i matrikeln så kontakta även då Christer så tas dina uppgifter bort.







MG TF 135 2004

Ägare: Morgan Larsson, Enköping

Foto: Morgan Larsson

MG och reklamerna

Text: Per-Börje Elg

Annons och broschyrer ur författarens arkiv

"Funderar du på en E-Hybrid? Låt 462 hästar hjälpa dig på traven". Det är reklam för Porsche Cayenne, en så'n där modern SUV som ser ut som alla andra. Den kostar bara 9 989 kronor i månaden. Det är lite mer än riktpriiset, 9 250 kronor, för en MG Midget när den lanserades på sommaren 1961.

MG Midget – efterlängtd återkomst



"She's arrived" – introduktionsannons för MG Midget i The Autocar den 30 juni 1961.

V ar tid har sin reklam. MG Midget presenterades med en annons i The Autocar 30 juni 1961 under den lockande rubriken "She's arrived!" Underbart dubbeltydigt, för "hon" är naturligtvis bilen – eller är det den vackra flickan som den inbitne sporbilsentusiasten alltid drömt om?

Bilen var "new and exciting" och den hade något rivalerna inte hade, nämligen "a great and wonderful tradition". Eller, som det uttrycktes både i annonsen och broschyrerna: "The car that starts ahead", eller "först i starten, först i mål" som det blev på svenska.



För visst var det en återkomst! Med ett modellnamn som debuterat 1929 och en motor under en liter, något som fabriken inte haft sedan PB Midget slutade tillverkas 1936. Inte undra på att den 12-sidiga foldern ägnade hela två sidor åt att i text och bild berätta om MG:s ärorika historia.

Lite smolk i glädjebägaren fanns dock. Den nya MG Midget var väldigt lik den nya Austin-Healey Sprite Mk II som hade presenterats en månad tidigare, i maj 1961. "Det är främst kylmaskeringen samt en rand uppe på motorhuven som skiljer", skrev Ingemar Wretman i Stora Bilboken.

Bägge bilarna byggdes i Abingdon, MG:s klassiska hemvist på jorden. Från 1959, då tillverkningen av Farina-modellerna MG Magnette och Riley 4/68 flyttats till andra fabriker, var Abingdon en ren sportvagnsfabrik, "världens största" som det stod i broschyrerna.

Austin-Healey Sprite och MG Midget delade samma motor, BMC:s A-motor på 948 cc, försedd med dubbla SU-förgasare. Effekten angavs i svenska texter till 50 hk (SAE) och 46 hk (DIN).

Broschyren för nya MG Midget var producerad och tryckt i England med textpåtryck i svart för de olika marknaderna. "Ni känner Er säker bakom ratten..." hette i den engelska versionen "... love at first sight..." och i den tyska "Allen voraus in schönheit und eleganz".



"Love at first sight" i broschyren för MG Midget blev i tysk version "schönheit und eleganz".

Safety fast motoring – tecknad annons i The Autocar den 10 augusti 1962.



Broschyr för MG Midget, daterad 4/61 och tryckt av The Nuffield Press Ltd i Cooley, med svenskt text-påtryck av Länstryckeriet i Nyköping.

Ja, målgruppen var unga, förmodligen ogifta, sportbilsentusiaster. Med en MG Midget blev man en i gänget, ”... among the twin-carburettor men...” som det hette i en vackert tecknad annons från augusti 1962.

Men de tecknade reklambilderna var på väg bort. Från mitten av sextioalet var det fotograferade bilder som gällde. Blev det bättre? Tja, i broschyren för MG Midget Mk II, som presenterades i mars 1964, ser han och hon ut att vara på utflykt, på en av bilderna med Dovers vita kritklippor i bakgrunden. Och i en bild

längre bak i broschyren lyfter hon in en väska i bagagerummet. Realistiskt förstås, fotografier ljuger ju inte. ”Kærlighed ved første blik”, som det hette i en danskspråkig version av broschyren.

Men tiderna förändrades, liksom reklamen. Det hände stora saker i den brittiska bilindustrin, och i maj 1968 förvandlades BMC till British Leyland Motor Corporation, BLMC. ”Ärkerivalen” Triumph Spitfire ingick nu i samma koncern. ”Leyland kommer att ta död på MG” förutspådde den legendariske Mr MG, John Thornley, ”men det kommer att dröja förbaskat länge”.



På utflykt med Midget Mk II, i broschyren daterad 5/64.



Rymligt bagagerum, självklart!

den nye MIDGET MK II

- Ny affjedring
- Nu 62 HK
- Nyt instrumentbord
- Nyt de-luxe cockpit



Midget Mk II – med text på danska.



För entusiasterna – MG Midget, rubber-bumper, i en USA-broschyr daterad 9/78.

Till modellåret 1970, presenterat i Autocar 16 oktober 1969, var rubriken "BMC Sportscars". Austin-Healey Sprite och MG Midget var nu helt identiska. Grillarna var enhetligt svarta, med ett litet emblem mitt i grillen och Leylands koncernemblem på sidorna. Nederdelen av karossen var svartlackerad och bar anting-

en modellnamnet Sprite eller Midget i kromade bokstäver. Invändigt kom nya stolar med fällbara ryggstöd och en ny instrumentpanel. I Sverige hade försäljningen av MG Midget upphört strax före 1970.

I en annons i Autocar 23 april 1970 konstaterade textförfattaren – copywritern – att 85% av ägarna till en MG Midget var

Nedläggningshotet vilade tungt över fabriken som numera helt odramatiskt hette "Leyland Assembly Plant, Abingdon". I september 1979 meddelades det att fabriken skulle stängas. MG Midget fortsatte att tillverkas till november 1979 då den sista bilen gjordes.

De engelska broschyrmakarna tycktes ha tappat lusten. Men i USA, som både fotograferade och producerade sina egna trycksaker, såg det annorlunda ut. Här hade man förstätt att det var MG-entusiasterna man skulle vända sig till, och i en intressant, 8-sidig broschyr för sista årsmodellen 1979 fanns dom där, både han och hon – och hon hade till och med tagit plats bakom ratten! "MG Midget. The fun starts as soon as you get in", som det hette i bildtexten.

AUTOCAR, 23 April 1970

85% of MG Midget owners are men.

Which means lots of girls will be relaxing in our new, back-canted rake adjusting seats. A scene we're sure will appeal to both driver and passenger. As will the trendy new look. There's a new full black recessed grille with white surround. New light clusters. Split rear tailpipes. Black and silver four-spoke rally wheels. And round the sides you'll find black side-windlers. For a long, lean look. The MG Midget comes in four wild new colours: Glacier White, Blue Skyblue, Flame Red, and Bronze Yellow. And of course, you can still get Pale Pine Green and British Racing Green. Get switched on – and immediately you'll know why this is the ultimate car. The famous race and rally proven, twin-carb, engine performs brilliantly. The MG Midget will give you dynamic satisfaction. Magnificent high speed cruising. And economical fuel consumption. We've given you all this (race adjusting seats included) for £838*. The girl you'll have to get for yourself.

Sport the real thing MG Midget.

85% av ägarna är män. Engelsk annons från april 1970.

män. Förvånande? Nej, men det betydde att "...lots of girls will be relaxing in our new seats". Ja, MG Midget hade fått många nyheter, och allt detta fick man för bara £838. "The girl you'll have to get for yourself".

På hösten 1974, till modellåret 1975, kom de stora, svarta gummistötfångarna. Det illaluktande engelska uttrycket "rubber-bumper models" kanske bäst avslöjade MG-entusiasternas förtvivlan och besvikelse. Nytt var också att den gamla motorn inte klarade de nya avgaskraven utan ersattes av en motor som fanns "inom huset" – och kom från Triumph Spitfire!

Sådant var läget.



Tack och hej då!

En MG-rattares liv och leverne

Text & foto: Jan Carlsson



Jag som fyraåring som förare i "Pjatten".

Första resan

Jag hade en farfar som kallades "Motordoktorn" och var verkmästare hos företaget SOLO, inombordsmotortillverkare i Borlänge i början på 1900-talet. Han, Albert, och min far köpte Gefle Motorfabrik 1939, så jag som kom till världen efter kriget är nästan uppförd med blyad bensin – oh denna härliga doft! Fotot här visar när jag som fyraåring utan barnbilstol och bälte fick igång "Pjatten", en Cheva kupé från -37/38 eller nå't! Det fanns gengas kvar i röret har pappa berättat, jag visste tydligen hur man gjorde för motorn tände på den gasen så Pjatten och jag körde i sakta mak rakt in i en vedhög. Dessutom tutade jag så granngårdens häst blev skrämmd och satte av i sken.

MG-drömmar

Vi bodde från 1950 på norr i Gävle (Nynäs), och på söndagarna gick jag och min far ibland och hälsade på farfar och farmor. Vi passerade Gavleån över Gammelbron, och på andra sidan, efter en sidogata, stod ofta en MGA parkerad. Vi tittade alltid på den blågröna bilen, och jag noterade att den hade senaste grillen och de där större baklysena, så den var nog alldeles ny. En så'n ville jag ha!

Jag jobbade varje sommar i pappas verkstad, satt redan som 11-åring vid en pelarborrmaskin och borrarde hål i hundratala nipplar som skulle sitta svetsade i de brandsläckare vi tillverkade till Svenska Tempus. Fick också stå vid en Store-

bro-svarv och svarva av kanten på bottenlock. Minns fortfarande vilken smäll det blev när jag glömde chucknyckeln kvar. Såg på när 50-tonspressen gjorde sidoplåtar till Crescent mopeder, provade att svetsa när ingen såg – givetvis utan ögonskydd – så jag grät i förtvivlan på nätterna p.g.a. svetsblink. Fick titta på när våra anställda tvättade händer och ansikte vid den långa tvättrännan i svetshallen. Så 'nt är också nyttigt att lära sej, sa far min!

Jag fick en slant av farfar ibland – han hade ett eget litet konstruktionskontor – för att cykla till ölutskänkingen och handla. Jag kom tillbaka med en öl, det var väl Risingsbo antar jag, men då sa farfar att "det ska du veta grabben, en öl är ingen öl!", så det var bara att cykla en runda till.

Där fanns också en spännande bilskrot med farlig schäferhund och båtförsäljning. Vår firma hjälpte SMK Gävle att ordna så att speedwaybanan bakom fabriken nere på Näringen kunde användas för nymodigheten "Stock-car". Idolen blev Tuppbengt som drev Tuppz bilförsäljning i Bollnäs och Gävle. Han hade en häftig Ford Mercury..., bara det!

Tiden gick och jag skulle snart bli körkortsmyndig, och en egen bil skulle man ju ha. En av Gävles järnhandlars son skulle sälja sin MG TF från -54. Jag och far min åkte dit och den var så fin! Järnhandlarsonen visade hur man kunde fälla ner vindrutan m. m. Det här var i oktober så vinter var på gång, och min kloke far avrådde mej från ett köp, så det blev en DKW i riktigt bra skick som fick kämpa sej genom snödrivorna med sommarkäck. Efter ett antal dikesvisiter så lärde föraren sig att köra riktigt bra.

MGB 1800 -65 med hardtop

Efter att ha avverkat bl.a. en Morris Cooper och en SAAB samt ett mindre antal s.k. Tillförlitlighetstävlingar i skogen (Rally heter det idag), först som B-junior och se'n som A-junior, ansåg jag att en



Jul i pappas verkstad på 50-talet.



Min första MGB, en 65:a. Det står Devon på framskärmen, ett landskap på vägen till Cornwall.



Hos min kusin i Southampton.

MGB var nog det optimala för en man i mina kläder. Gävle Bil hade fått in en Old English White från -65 med hardtop som bara hade gått 800 mil, så det var bara att slå till. Det var första dagarna i maj med kanonväder och jag åkte öppet, vilken känsla, motorljudet, allt! Tror klockan hade passerat midnatt när jag kom hem... Vaknade på morgonen med sprängande huvudvärk, man ska alltså ha nå't på skal-len, det blev ju ganska kallt framåt natten.

Bilen fick rulla mycket, även till Skottland, Wales och ner till Lands End i England och se'n till min kusin i Southampton m.m. Vi åkte öppet jämt, jag brände sönder min näsa totalt och den har varit knallröd se'n dess! Norges alla grusvägar avverkades i ett dammoln. Tyskland,

Frankrike, ja den bilen fick se mycket p.g.a. av min nyfikenhet. Efter 6000 mil låg blåroken som en dimma efter bilen när det som vanligt gick i 160 tur och retur jobbet över Valboslättan. Motorn renoverades, vevaxel m.m. balanserades, toppen bearbetades och i mina drömmar hade jag en HRG-topp med dubbla Webbrar, men dit räckte aldrig pengarna. Efter renoveringen visade hastighetsmätaren på uppåt 200, så vare sej det var i närheten av den siffran eller inte, så nog gick den fort. Bilen fick Pirelli BS med bytbar slitbana, för sommarväglag alternativt med dubbad slitbana för vintersäsongen, motorvärmare och en motoransluten Bosch-värmare bakom sätena. Bilen kördes så i tre vintrar.

Bytbar Slitbana med vintervinter! Däcketsområde som håller ca 15.000 mil Bytbar Slitbana med sommarvinter!

Onödig ett krings av Bättre av ryktbar Onödig ett krings av

Lätt bytbar på varken - sommar/vintervinter med dubb

Pirelli BS-Bytbar Slitbana

sensation i dag, standard i morgon

Har är det möjligt? Är du säker på att du har rätt bil? Är du säker på att du har rätt bil? Är du säker på att du har rätt bil? Är du säker på att du har rätt bil?

Pirelli Svenska AB
 Carlavägen 51, S-141 86 Eker
 Tel: 08-737 70 00
 Fax: 08-737 70 01
 E-post: info@pirelli.se

Min MGB utrustades med Pirelli BS-däck.

Opraktisk

Det började bli opraktiskt med en 2-sit-sig bil. Jag behövde mer plats, så bilen byttes bort, inte utan vanda, mot en ny SAAB 99 med Triumphmotor! En av de allra första. Men den glömmes vi! Tiden gick, och det blev en hel del bilar som passerade med många mekarnätter. I säng klockan 2 och upp till jobbet eller plugget tidig morgonen därpå.

Hittade så min vita MGB, med reg.nr. X82714 som den haft en gång. Av en tillfällighet gick jag in på MG-klubbens hemsida någon gång före 2000 och fick där hjälp att få fram bilens nya nummer, BUY 574. Jag skrev ett brev till ägaren i Kiruna och vi brevväxlade några gånger och bytte lite bilder m.m. Bilen var dock inte till salu. Jag blev allt lite besviken när jag såg att den var Volvorod med vit inredning.

Tiden gick, och plötsligt våren 2009 var "min bil" till salu på Blocket och fanns utanför Timrå. Den var dyr, en bra bit över 100 000! Nej tänkte jag, låt bli! Någon månad senare var priset "nere" i 85 000. Då ringde jag, och det visade sej vara dottern som fått arva den då hennes far i Kiruna nyligen avlidit. Bilen var verkligen ingen skönhet, men jag var ju fast! Yvonne godtog mina 75 000, och jag tror hon insåg att hon gjorde en mycket bra affär!

Sonen Magnus körde MGB:n hem till Gävle 21 juli 2009 och jag låg försiktigt bakom - bara den håller ihop alla 25 milen! - och den höll ihop hela vägen. Men kardanstången satt bara med ett par bultar när vi svängde in på gården. Jag var nu otroligt glad! Bilen var närmast en lätt krockad rosthög, men det var min gamla härliga MGB!

Magnus och jag började genast plocka ner den. När jag skrapat bort lite färg på fälgarna och fann kromet kvar, det som



Min gamla MGB åter "hemma" igen efter nära 45 år.

min kompis i Eskilstuna fixat, och ganska intakt dessutom, så var det ett av många värmande bevis på att det var min bil, den som jag mekat med så ofta, och alla minnen efter nära 45 år bara fanns där. Uppenbart var att bilen hade stått illa till men sällan använts när den passerade en

rad ägare, så jag är övertygad om att den inte körts mer än totalt ca 8 000 mil som mätaren visade. När motorn revs var det samma gamla balanserade vevaxel och lättade vevstakar, inga vändkanter att tala om, så den hade nog mest bara stått i ett hörn.

Vi bytte golv och tröskellådor, lagade skärmar och dörrar. Magnus hade gått svetskurs och hans noggrannhet gav ett bra resultat. Någon hade tagit bort originalvärmern och gjort ett stort hål för en större värmare så där blev det en hel del jobb att återställa.

Magnus skrattade när han såg den uppklippta biten på bakre stänklådan för att få plats med Abarthljuddämparen. "Typiskt dej, pappa! Du har så himla bråttom! Kunde du inte gjort det lite snyggare!" – "Men jag måste ju få dit den å kolla ljudet fattar du väl", som den mest självklara sak i världen. "Kolla du reservhjulet, det ska vara ett Dunlop Golden Seal 5.60-14", sa jag. Magnus kollade och mycket riktigt, samma reservhjul som då låg där nu också!

Vi har haft väldigt trevligt under våra renoveringar, Magnus och jag. Vi har träf-



Renoveringsarbetet har börjat.



Min första MG färdigrenoverad.

fat och träffar många trivsamma, kunniga människor. Bilen tycker jag är så fin nu, som ny, och den ska jag begravas i brukar jag säga lite ironiskt (jag är medlem i DIG som betyder Den Ironiska Generationen).

MGB GT V8

MG-intresset, som fortfarande är på topp, utvecklades till köp av en GT, och lite senare en fin MGB GT V8 originalbil som jag köpte i England hösten 2010. Den byggde vi om till LHD och kromade stötfångare, sänkte chassiet 2". Vi renoverade motorn och snyggade till motorrummet och sålde den så småningom till familjen Jaksch (titta in på www.jaksch.se). Dom vårdade och åkte ett tag med denna genomtrevliga bil, men tyckte inte



En MGB GT inhandlades.



Liksom en MGB GT V8 från England med vacker träinredning. Vi byggde om den till vänsterstyrd.



Motorrummet i GT:n...



...och i roadstern.

att den hade den rätta MG-känslan. "Bilen är OK, men det är ju som att köra vilken bil som helst", tyckte Tomas. Efter ett år eller så köpte jag tillbaka den, saknade väl V8-mullret, men nu är den definitivt bortsåld.

MGB V8 roadster

Så blev vi erbjudna att köpa en MGB roadster med V8 i ett fantastiskt skick. Påbörjad av den alltför tidigt bortgångne Tom Gripenfors i Stockholm. Bilen är registrerad med en Rover V8, hämtad från en MGB GT med original V8-motor, som MGB BMC V8 redan 1977. Året därpå plockade Tom ner den och började bygga om hela bilen igen, ett fantastiskt arbete. Nu med bl.a. sänkt och tillbakaflyttad motor, LT77-växellåda och Offenhausserinsug med Holleyförgasare, USA-instrumentbräda och tre torkare. Se'n tog tyvärr Toms livsork slut. Jag kämpade på, elsystem saknades helt liksom broms- och bränslesystem, och även hela inredningen

saknades. Vi flyttade bl.a. servon till ena batterifacket, allt för att få ett så snyggt motorrum som möjligt. Och den var klar till 90 %, men en svår lunginflammation, där jag hittades avsvimnad ensam ute i sommarstugan, gjorde att jag blev lite orolig och sålde den fina bilen till en kompis, som nu tar väl hand om den. Bilen går helt fantastiskt fint.

MG TF 160

Sonen Magnus, som kört minst 100 go-karttävlingar, åker – eller försöker i varje fall åka – bana med en MG TF 160 som vi också köpte en vinterdag i England, eller rättare sagt i Skottland, Dunbar, för 8 år sedan.

Sonen tittar ibland på mej med ett tvetydigt flin... "Det här som du sa skulle bli så bra och billigt", och syftar på TF-ombyggnationen! Bilens hemresa med haverier och hjälpsam säljfirma är i sig helt fantastisk. TF:en har orsakat så mycket problem att det skulle räcka till



Min MGB V8 roadster.



Sonen Magnus och hans race-TF.



Mitt sista projekt.

en egen bok, och där står den nu i väntan på nya kraftsamlingar efter ett motorras på "Knutan" (överhettning), med återuppbyggd motor efter stora inköp från England. Bilen går fort, bromsar fantastiskt, rolig helt enkelt. Lite finjustering av chassissättningen återstår dock.

Magnus har blivit pappa till ytterligare en son, så det kanske blir något av barnbarnen som får ta över den!

Mitt sista projekt

Tyckte att det som motpol till TF:ens ångestskapande skulle vara kul att göra iordning en GT för lite bana eller backe, eller nå't åt det hållet. Svårt att förklara för en utomstående! Tomas Jaksch, stor inspiratör och kunnig på det mesta, hade en 18V-motor över efter sitt MGB-bygge, så jag tog över den och hittade en våld-

samt rostig motor- och inredningsbefriad GT -74 på hjul som inhandlades för några år sedan.

Jaha, så var nå't nytt på gång igen! Nya trösklar, nytt golv, laga dörrar, skärmar och fundera på smarta lösningar! Rostlagningen skedde på gräsmattan med bilen på högkant och med hjälp av ett antal skyddande däck! Invändig lack och godkänd sexpunkts båge. Tyckte att tyngdpunkten måste flyttas bakåt, och när sonen krävde vänsterstyrning så passade jag på att förlänga rattstången och flytta tillbaka säte och pedaler. Tänkte flytta tillbaka motor 10 cm också, men det får bli nå'n annan gång. Bromsbalans inköptes, men den var inte så enkel för en amatör att begripa sej på. Har ännu inte testat. Blev ju två huvudcylindrar med separata kretsar och tillsammans med kopplingscylindern

hamnade allt under instrumentbrädan med påfyllning av bromsvätska i motorrummet.

Motorn fick högre komp, större ventiler och amatörbearbetade topplockskanaler. Vevaxel med lättat svänghjul och kolvar samt stakar balanserades, annan kam och ställbar kamkedja. Balanserade 65-motorn en gång av Agfemalms i Stockholm (finns firman kvar tro?), den motorn varvar så skönt och, det är viktigt, det varierade väldigt mycket i vikt på ex-18V-vevstakarna. Förgasarval får bli när den körts ett tag. Jag har givetvis standard SU plus stora SU över från V8:an och 2x45 Weber med 2 olika långa insug. Borde köpt den där HRG-toppen -97, men 10 000 var alldeles för mycket pengar för mej då. Vet inte vad en så'n kostar idag, men nu ska bilen köras och testas och framför allt lättas mer utöver de plexiglasrutor jag monterat i den lättade bakluckan och bakre sidorutor plus en aluminiumhuv, som jag lyckades rikta skapligt och har monterat. Ska sänka chassit lite till, har stagat upp bakaxeln och satt dit coilovers från TF plus en massa så'na där polyuretanbussningar överallt.

Tiden går, jag fyllde just 78, så det gäller att sno sej. Men det finns ju ätteläggjar, så det blir nog bra när allt är klart!

Senaste veckan har jag sågat ner en massa björkar vid fritidshuset, så några fritidsproblem finns absolut inte. TV – vad är det? Prata MG och engelska går bra..., och jag har möjligen munskydd när jag sprutlackerar.

Sa jag att jag nyligen inhandlat en Citroën CV2 från 1959 på charmiga 12 hästar... Inte?

Må så bra alla MG-fantaster och var snälla mot er!

Hälsningar från medlemmarna Jan och Magnus



Son och sonson i Citroën CV2.

BMC:s tävlingsavdelningar

Text: Gert Assermark

Austin och Morris gick ihop 1952 och bildade British Motor Corporation, BMC. John Thornley, som var chef för MG i Abingdon, föreslog 1954 ordföranden för British Motor Corporation, George Harriman, att bygga upp en gemensam tävlingsavdelning vilket han sa ja till. 1955 fick Marcus Chambers uppdraget som tävlingschef att bygga upp en tävlingsavdelning för Austin, Morris och MG i Abingdon, eftersom bilfabrikanterna upptäckte att tävlingar var en bra plats att exponera sina bilar på. Stuart Turner blev tävlingschef för BMC 1961. För Stuart Turner var det ett utmanande jobb eftersom BMC hade som mål att dominera Europas rallyn med Austin, Morris och MG. Under åren 1955-1960 var de mest framgångsrika bilarna MGA 1500/Twin Cam och Austin Healey Därefter var det Austin/Morris Cooper, Austin Healey och MGB.

På 60-talet ökade intresset för de internationella tävlingarna hos biltillverkarna. Det var under denna tid som BMC och andra biltillverkare övergick till fabriks-team med professionella tävlingsförare. Stuart Turner anställde förare, co-drivers och mekaniker till teamet. Detta var grunden till BMC:s stora framgångar på 60-talet. Tävlingsavdelningen i Abingdon var fram till nerläggningen 1970 en förebild för många bilfabrikanter.

Inom BMC Sweden hade man fört diskussioner om att starta en tävlingsavdelning på liknande sätt som i Abingdon. BMC:s ledning gav Helmer Lindström i uppdrag att undersöka förutsättningarna för att starta en sådan i Södertälje. Han hade därvid fått upp ögonen för Bo "Bosse" Elmhorns aktiva motorintresse.

Bosse tillhörde den aktiva svenska banåkarelitens i början på 50-talet. Han körde med en MG TC på Skarpnäck, en bil som idag ägs av Peter Kumlin och som han tävlar med i Racerhistoriska Klubben, RHK. Bosse tävlade från mitten av 50-talet med MGA och efter 1958 var det MGA Twin Cam och han hade en tävlingslicens som var utfärdad i Abingdon. "Som snorvalp cyklade jag till Skarpnäck på 50-talet och kollade på klubbävlingar som kördes på lördagar. En av förarna var Bosse Elmhorn. Det uppstod ett idolförhållande till Bosse" sade alltid Picko Troberg. Bosse Elmhorn, Bertil Nässil och Dieter von Reiszwitz körde 1 000-kilometerslopp på Nürburgring 1957. Där ledde de över de engelska MGA fabriksbilarna tills ekrarna i hjulen inte höll och de fick bryta. Bosse körde med MGA på Kristianstads GP 1957, Roskilde Ring i Danmark 1957 och Kanonloppet 1957, 1958

och 1959. Han körde i klassen "Turistvagnar upp till 2000 cc".

Helmer Lindström kontaktade Bosse och frågade honom om han visste vad det skulle kosta att driva en tävlingsavdelning. Dagen efter träffade Bosse ledningen och redovisade ett förslag. Han fick jobbet som chef för tävlingsavdelningen i Södertälje 1961. Denna fick först dela lokaler med BMC:s serviceskola, sedan husera i BMC:s traktoravdelning och till sist flyttades tävlingsavdelningen till Hagsätra.

Bosse hade goda kontakter med BMC:s tävlingsledare Marcus Chambers, som han träffade när han tävlade med MGA på 50-talet. När Stuart Turner tog över 1961 samverkade de med varandra tills tävlingsavdelningen i Södertälje lades ner 1967.

Till tävlingsavdelningen anställdes en sekreterare, Gudrun Andersson, chefsmekaniker Åke Grann och mekanikerna Rolf Lönn, Pelle Holm och Kjell "Kjelle" Andersson. Efter att Pelle Holm slutade 1966 tillkom Uno Karlsson och Stig Hellström



Bo Elmhorn, foto från Teknikens Värld 1963.

som tidigare jobbade på BMC:s serviceskola. Reine Wisell var anställd på BMC några år tidigt på 60-talet och jobbade med leverans av bilar innan han började sin racingkarriär. Kontrakt tecknades med förarna Bengt Söderström, "Picko" Troberg, Barbara "BraBra" Johansson och Tom Trana. Den sistnämnde var dock med endast en kort tid innan han gick tillbaka till Volvo. Tidigt under 1964 lade VW-avdelningen på Scania Vabis ned sin tävlingsverksamhet, och Bosse värvade då



Peter Kumlin med den MG TC som Bosse Elmhorn tävlade med på 50-talet.



Hasse Radefalks MG Midget GT ägs och körs numera av Per Roxlin.

i Abingdon och Södertälje!

Varför kör "Bra-Bra" så bra?



BMC 1100 AUSTIN - MORRIS - MG

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



BMC SWEDEN AB - SÖDERTÄLJE 2

Tävlingsförarna användes flitigt i marknadsföringen av BMC-produkterna.

Harry "Sputnik" Källström som då körde VW.

Bengt Söderström är den enda förare som har vunnit Midnattssolsrallyt med en BMC. I motortidningen Racing kunde man läsa att han vann Midnattssolsrallyt 1962 med en BMC Cooper. Han körde på BP bensin och oljor och däckerna var Dunlop, tändstiften Champion och extraljusen var Marchal.

På tävlingsavdelningen jobbade mekanikerna med BMC Cooper-bilarna. Det största enskilda projektet var när de byggde den speciella MG Midget GT för klassen Grupp 4 under 1150 cc som Hans Radefalk körde två tävlingar med 1963 på Skarpnäck och Gelleråsen. Bilen ägs idag och körs av Per Roxlin, senast på Velodromloppet 2020 där han kom tvåa i ett heat med flera vassa Austin Healey.

När MGB kom till BMC i Södertälje tilldelades tävlingsavdelningen en vit MGB. Personalen på tävlingsavdelningen fick vara ute och göra reklam för bilen på motorklubbar och andra motorställen. Det blev aldrig någon tävlingskörning med MGB.

"Det var en lärorik och utvecklande tid för mig att jobba som BMC:s tävlingsmekaniker mellan 1961 och 1966. Jag fick tillfälle att träffa många tävlingsteam, inte bara från Sverige utan även utländska. Åke Grann och jag var med vid Monte Carlo Rallyt 1964, då totalsegrare blev Paddy Hopkirk med en BMC Cooper S. Vi servade då BMC-teamets engelska och finska förare. Roffe Lönn och jag var också med vid Monte Carlo Rallyt 1965, då Timo Mäkinen totalsegrade med en BMC Cooper. Rallyt avslutades med en bankett, det var en stor upplevelse. Jag fick träffa personer i teamen, bl.a. Alec Issigonis som var huvudkonstruktören till Mini", säger BMC:s tävlingsmekaniker Pelle Holm.

1965-blev ett segerår utan like för BMC i Södertälje. BMC:s förare, som körde BMC Cooper, tog hem åtta mästerskap, däribland det åtrådda SM i T-tävlingar och fyra SM i hastighet.

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

PS Redaktören kan tyvärr att meddela att Kjell "Kjelle" Andersson tyvärr gick bort 18 november.



Barbara "Bra-Bra" Johansson vid rattan i den vita MGB som tävlingsavdelningen tilldelades av BMC Sweden. "Sputnik" mellan damerna.



I tävlingsverkstaden i Södertälje. Fr v Tom Trana, Roffe Lönn och Åke Grann.

Vad har hänt med Lisas

DEL 5

God fortsättning på det nya året önskar jag er alla! Nytt år betyder nya möjligheter, så som att exempelvis prova på nya ofrivilliga tullavgifter när man beställer MG-delar från England.

Efter min senaste artikel, där jag skrev att vi höll på att passa in karosdelar för att få in rätt linjer, fick jag ett mail från en MG-ägare. Han hade uppmärksammat att det fattades plåtdelar på några av mina foton. Jag återkopplade att det endast var en provmontering, men insåg ganska snabbt därefter att jag hade missat att beställa just dessa plåtdelar. Tack för att du var uppmärksam och hörde av dig till mig, det fick oss att inse att det var dags att på nytt beställa MG-delar från England.

Det blev bråttom eftersom Brexit endast var några veckor bort från att bli verklighet. Vi hade sedan tidigare skrivit ut Angloparts "Parts & accessories catalogue" där de utförligt beskriver alla olika bildelar och har lättförståeliga bilder. För att få en uppfattning om vad vi ytterligare behövde beställa till MGA:n var vi tvungna att ta oss till vår väns garage där bilen står. Vi har saknat att hänga i garaget, men med tanke på att smittspridningen har ökat och ökat under de senaste månaderna har vi begränsat våra sociala kontakter. För att inte ännu en gång missa att beställa någon viktig bildel gick vi igenom katalogen tillsammans med vår vän som hjälper oss med renoveringen.

Utan att numera bli förvånad var det dags för ett nytt beslut och att lära sig något nytt om hur vår bil fungerar. Ska karossen vara minus- eller plusjordad? Jag fick förklarat för mig hur det fungerar och vad för- och nackdelarna med båda dessa alternativ är. Vi kom fram till att vi ska hålla oss till original, alltså att kaross och chassi ska vara plusjordade. Nästa beslut var om vi ska ha sportavgassystem eller ett vanligt. Med tanke på att bilen en gång i tiden är omgjord och har ett sportigt utseende valde vi ett sportavgassystem. Härnäst var det dags för val av bromsar. Vi hörde oss för med personer som äger MG-bilar, och efter samtal med dessa kom vi fram till att det blir trumbromsar då vi inte tänker köra racing med MGA:n.

När vi var klara med inventeringen sammanställde vi alla artikelnummer i ett dokument som skickades till NTG Motor i England. I mitten på december 2020 återkom de med en offert där de informerade oss om att en del saker inte fanns i lager, men att de kunde skicka det de hade innan Brexit. Just innan Jul betalade vi fakturan, och vi blev informerade om att de skulle skicka varorna samma dag. Vi pustade ut



Rickard sammanställer bildelar i ett dokument för att ta in offert från England.



På bilden med familjen (Rickard, Celia, Rasmus, Kasper och jag) säger jag som Robin Hoods vänner: "Prisa Gud, här kommer skatteåterbäringen".



Skatteåterbäringen bestod bl a av diverse smådelar samt ett avgassystem.

renovering sedan sist?

Text & foto: Lisa Spathon



På väg att lämna in vår gamla kylare och värmepaket hos Nord's Kylarrenovering i Tomelilla. Kasper måttligt road över att vara med på bild och att om några minuter behöva hoppa in i bilen igen för att åka tillbaka till Trelleborg.

– vi hann göra vår order innan Brexit!
Vi fick tips om att lämna in värmepaket och kylare hos Nord's Kylarrenovering i Tomelilla. Yngsta sonen Kasper följde med mig och Rickard på det största äventyret vi har gjort de senaste månaderna – en bilresa från Trelleborg till Tomelilla. Vi hade med oss två kylare, bilens gamla samt en begagnad som vi köpt som reserv utifall vår gamla inte fungerade. Nord's Kylarrenovering tittade på dessa och konstaterade att den som var begagnad inte såg likadan ut som vår gamla då rören inte satt på samma plats. Med det sagt åkte vi hem, i förhoppning om att den gamla kylaren och värmepaket skulle hålla tätt så att vi inte behövde införskaffa en tredje kylare. Några dagar senare fick vi återkoppling om att vår gamla kylare och värmepaket fungerar som de ska. Jippi!

Det blev nytt år, och ännu hade vi inte hört något om vår order från England. Den 7 januari fick jag ett meddelande från UPS där det stod: ”Hej ditt paket är på väg. Sändningen kommer från ett icke EU-land och importavgifter måste betalas före leverans. Swisha 8 669.25 kr till...”. Med tanke på det höga beloppet tänkte jag vid en första anblick att det måste vara bedrägeri, men det visade sig inte vara fallet utan vår order hade enligt UPS skickats iväg från England först efter Brexit. Efter flera samtal med UPS, Tullverket samt med NTG Motor, som menar att de har skickat iväg vår leverans i tid men att det har fastnat i deras land på grund av Covid-19, har vi nu fått vår första leverans hem till oss. Förhoppningsvis kommer inom kort resterande MG-delar som NTG motors inte hade i lager innan Jul, så att vi framöver inte behöver invänta några bildelar för att smidigt ta oss vidare i detta projekt.

Häromdagen fick jag ett paket från en före detta ägare av min pappas MGA. Jag blev väldigt glad över att personen hade tagit sig tid att skicka brev till mig och att han ville att jag skulle ta över boken ”Fakta om sportbilar” av Gunnar Elm-gren, där min pappas gamla MGA är med på bild. Stort tack till Göran Eriksson som har gjort att vi har fått kontakt med varandra. Det ska bli kul att få höra lite mer om bilens historia.

To be continued...

Vänliga hälsningar,
Lisa

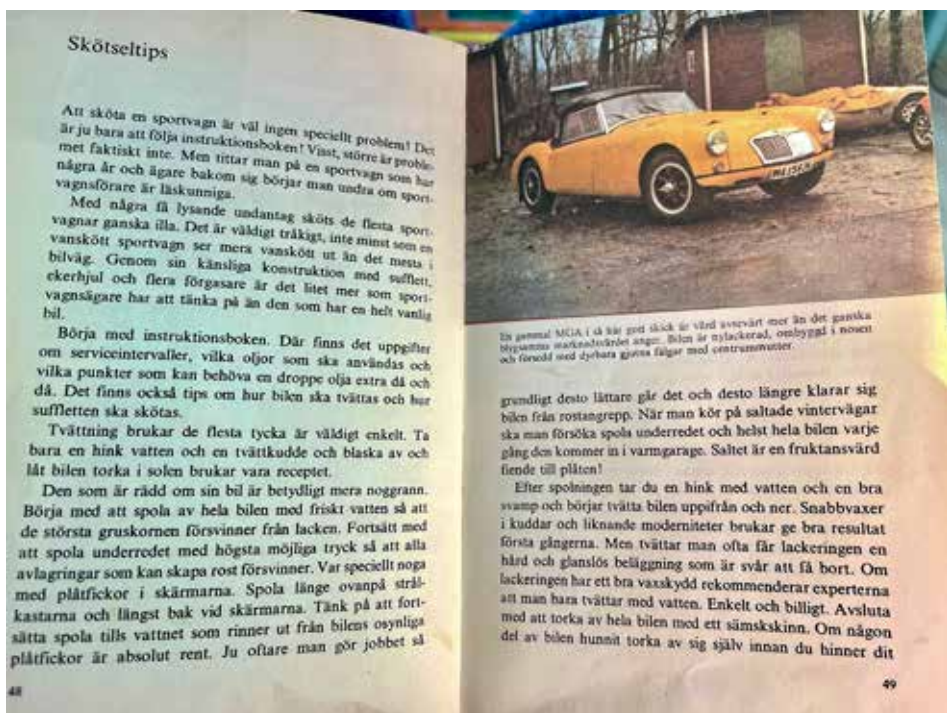


Bild på pappas gamla MGA från boken "Fakta om Sportbilar av Gunnar Elm-gren".

Att väcka en svart TC

Text: Per de Faire

Foto: Sven Ordell



Nytagen bild på Svens stillastående (än så länge) TC/2875.

Den här berättelsen handlar om hur man sjösätter en bil som bidat sin tid i garage sedan 1964 och sedan dess inte körts en enda kilometer. Huvudrollen innehas av TC/2875 och bakgrunden är följande:

Bilen är svart (nästan alla svensksålda TC var svarta) med beige kylargrill och interiör samt sufflett av märket Fawn. Motorn är XPAG 3507. Den registreringsbesiktades i Göteborg i maj månad 1947 av besiktningssman Lehn. Den 29 juli 1947 inköptes den som ny i Nässjö av löjtnant Carl Gustaf Sillén som själv körde hem den till det, på den tiden, MG-stinna Bromma. Sillén behöll den svarta vagnen i endast två månader. Enligt uppgift berodde detta på att löjtnanten vägrades bensintilldelning, vilket var en stor och infekterad fråga bland dåtidens bilister.

Första oktober 1947 köpte ingenjör Tore Ordell bilen. Han noterar i sin biljournal att han just den dagen sett en annons i Svenska Dagbladet rörande en M.G. TC som gått 1876 kilometer, och bilen inköptes osedd. Den hade registrerats 29 juli samma år med en Sillén som ägare. Kostnaden var 7 400 kronor, och den hämtades 6 oktober från Philipsons förråd i Stockholm.

Inför ankomsten till Norrköping stanna-



Annons i SvD 30 september 1947.

Så här vackra kvitton fick man på att man hade betalat bilskatten förr.



ur sin Törnrosasömn



Sven i ung upplaga tillsammans med TC/2875



Sven i ännu yngre upplaga.

de Tore i Tallkullen och tankade 15 liter bensin till ett pris av 35 öre litern, tvätade den och anlände sedan till dess nya hemort klockan 10.40. Den nya adressen blev Plankgatan och nytt registreringsnummer blev E 11616.

Den 20 mars 1953 såldes vagnen till Lennart Skjöldebrand på Eriksbergs gård i Åby utanför Norrköping, som för övrigt från 1950 fram till december 1952 ägt NA/04212. Skjöldebrand lät på TC/2875 installera en sidomonterad, remdriven "under the hood" Shorrock-kompressor som fortfarande sitter kvar. Bilen är med andra ord sedan 1953 milt kompressormatad, med en effekt på ca 70 hk enligt Shorlocks egna diagram från tiden (och med den tidens lågoktaniga och dåliga bensin).

Efter arton månader såldes bilen tillbaka till Tore Ordell som körde den fram till 1964, då Svensk Bilprovning startade sin verksamhet. En myndighet som Tore var så misstänksam mot att han inte längre ville köra bilen. Den garageställdes, med 4 920 mil på mätaren, fram till våra

dagar och avfördes 30 september 1968. Nuvarande registreringsnummer är NEH 046. Bilen torde ha varit avställd fram till mitten av 80-talet att döma av numret som börjar på "N". Den är fortfarande helt i original och har bland annat kvar sin beige-färgade originalsufflett ("Fawn"), om än nu något skör. Den är sydd i den gummerade väven "double-duck".

Sven blev ägare till bilen 1999 och transporterade den till Motala 27 december samma år. Den har därefter utgjort garagepyrdnad i det ordellska varmgaraget på Bispmotala herrgård tillsammans med en 20-talsmorrisk och en Two- och en Four-seater L Magna.

Under alla dessa år har den lilla svarta fått kontinuerlig tillsyn; så har motorn med jämna mellanrum dragits runt, vätskenivåer har kontrollerats och av och till har små justeringar gjorts. Däcken är nyligen utbytta, karossen är nypolerad och sätena just infettade.

Under 40-talet reste familjen till både England och Norge med lille Sven ibland

liggande baktill i stuvutrymmet. Det bestående minnet Sven har av sin TC är en utflykt från Norrköping till Motala, på vars kullerstenskaggliga torg han var ytterst nära att handlost fallit ur bilen.

Vad har då Sven egentligen haft för sig under de senaste åren? Förutom jobbet som tandläkare har han på äldre dagar också doktorerat i odontologi. Fritiden har fyllts av service och reparationer av sina äldre engelska bilar. Den blå/blå MG L Magna Two-seatern av årsmodell 1933 har chassirenoverats, och en jämgammal röd/röd sådan Four-seater undergår just samma behandling. Han är utomordentligt sakkunnig och likaså godhjärtad, varför ett vakande öga hela tiden hållits och hålls på vänkretsens fordon, vilka på Svens egna initiativ också servas och repareras. En icke oväsentlig mängd tid läggs därtill ned på arbete inom klubben. Allt detta har sammantaget gjort att den lilla svarta hamnat aningen i bakvatten och därmed under årens lopp förskjutits "till nästa år".

Under hösten 2020 kom den stora in-

givelsen att den till kommande sommar äntligen skulle vara körklar! Min egen tanke är att den med mullrande motor skall pryda omslaget på något av Bulletinens sommarnummer.

Nåväl, arbetet igångsattes genom att gode vännen Christer Almén inbjöds till en förberedande förhandling om hur det digra arbetet skulle kunna läggas upp. Christer är också han innehavare av en TC, om vilket man kan läsa på sidorna 42 och 43 i förra årets Bulletinen nr två. Han har dock inte själv renoverat just den bilen men väl andra och vet vad han talar om. Även artikelförfattaren inbjöds närvara,

av säkerhetsskäl dock endast som observatör. Samtalet mellan de bägge TC-ägarna blev en heldagsdialog som närmast kan liknas vid en mycket avancerad övre överkurs: Bilens alla skrymslen och vrår genomgicks minutiöst, Christer pekade på detaljer som Sven tidigare aldrig ens lagt märke till, oktagoner hit och specifika små skyltar dit, hur skör sufflett skall fällas ner och att sidorutor, som fortfarande är utan sprickor, skall förvaras i särskilda fack längst in i stuvutrymmet. Dessutom ständigt detaljerade jämförelser mellan Svens TC/2875 och Christers TC/4042.

Åsikter och sakkunnighet virvlade i

luften och var svåra att greppa och sätta på pränt. Timmarna gick, och jag blev pinsamt medveten om min egen närmast totala okunnighet.

Startskottet har avlossats. Hur går därefter arbetet vidare? En spännande fortsättning följer i kommande nummer av denna tidning.

Källor:

Stefan Jergels noteringar, vilka Anders Bäcklund ställt till förfogande.

Tore Ordells biljournal och andra anteckningar.

Sven Ordells berättelse.



I väntan på uppstart –klar till sommaren 2021?



Verktygsuppsättningen är nästan komplett.



Kurvhandtag är nödvändigt på kompressormatade vagnar.

Operation North Centre

Bakgrund

Ur ett historiskt perspektiv har North Centre varit väl fungerande sett utifrån de förutsättningar som funnits. Landskapet Jämtland var tidigare ett eget Centre, helt enligt Beppe Wolgers dåtida idé om ”den fria Republiken Jämtland”. Jemt Centre skapades och leddes under många år i denna anda av Ola Ramstedt i Östersund. År 1996 arrangerade man ett mycket uppskattat SMGM med utgångspunkt i Åre. När Ola inte längre ansåg sig kunna fortsätta sitt mångåriga arbete fanns ingen intresserad ersättare. Jemt Centre upplöstes och kom att ingå i det redan då alltför omfattande North Centre.

Centrerepresentant i North Centre var under många år Anders Smedsaas som då bodde i Härnösand. Anders försökte på bästa sätt hålla samman Centret och närvarade alltid på årsmöten och CR-träffar. År 2005 arrangerade han ensam SMGM på Höga kusten. Anders efterträddes senare av Torgny Larsson från Boden som likaså med entusiasm deltog i klubbens årliga funktionärsmöten. När Torgny för två år sedan av åldersskäl lämnade representantskapet för North Centre kunde valberedningen, trots ett digert arbete, inte väcka någons intresse för den goda saken. Jag vill med ovanstående visa att North Centre under årens lopp varit långt ifrån ett oskrivet blad.

Arbetsgrupp tillsätts

Med anledning av svårigheten att få fram en Centrerepresentant tillsatte styrelsen i november 2020 en arbetsgrupp med uppgift att skapa en fungerande verksamhet för medlemmarnas bästa, d.v.s. få ut mesta möjliga av medlemskapet i vår klubb.

Arbetsgruppen har bestått av underteck-

nad, som styrelsens centre-koordinator, Anders Ericsson, styrelseledamot och t.f. CR för North Centre, Tommy Lyngborn, redaktör för MG Bulletinen och Hansi Borgström, styrelseledamot och CR i West Coast Centre.

Gruppen beslutade att varje medlem i North Centre skulle tillställas ett brev innehållande arbetsgruppens förslag och emotsåg därefter medlemmarnas synpunkter på detta.

Dessutom föreslogs en justering av Dalecarlia Centres östra del, eftersom arbetsgruppen anser att medlemmarna i området kring Gävle och Sandviken naturligen bör tillhöra North Centre. Även dessa medlemmar tillställdes brevet. Totalt sändes 95 brev ut.

Arbetsgruppens förslag

North Centre är ohanterligt stort då det upptar halva landets yta, och arbetsgruppen föreslår därför en uppdelning med utgångspunkt från de mer MG-täta kuststäderna samt Östersund enligt nedan:

Alternativ 1:

Dela in North Centre i tre delar:

Upper North Centre bestående av Umeå, Skellefteå, Piteå, Boden och Luleå (34 medlemmar).

Central North Centre bestående av Sundsvall, Härnösand, Ånge, Timrå, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik (25 medlemmar).

Lower North Centre bestående av Gävle, Sandviken, Bollnäs, Hudiksvall, Östersund och Åre (58 medlemmar).

Alternativ 2:

Slå samman Upper North Centre och Central North Centre till ett större Upper

North Centre (59 medlemmar) och ha ett Lower North Centre i enlighet med alternativ 1 (58 medlemmar).

I rekonstruktionen ingår också att dessa Centre får Centrerepresentanter, en eller helst två i varje Centre. Dessa skall hålla samman Centret genom att representera klubben och anordna träffar utifrån sina förutsättningar, och då gärna i samverkan med andra bilklubbar.

Resultat

Av de 95 utsända breven besvarades elva. Trevliga svar med olika synpunkter inkom från:

f.d CR Torgny Larsson, Boden, Bengt Landblom, Sandviken, Anders Hägglund, Umeå, Bertil Hultin, Långsele, Jan Carlsson, Gävle, Christoffer Odensten, Luleå, Hans I Eriksson, Sandviken, Sten Erik Svensson, Ånge, Bo Thidé, Söderala, Bertil Färnström, Nybo Ånge och Staffan Häggström, Örnsköldsvik.

Av dessa förordade åtta alternativ 1, en alternativ 2 och en hade ingen åsikt. Ingen var villig att bli Centrerepresentant, vilket ju var den egentliga kärnfrågan.

Beslut

Styrelsen beslutar att fram till årsmötet invänta eventuell positiv reaktion som kan ske med anledning av denna artikel.

I annat fall föreslås att ärendet avslutas och läggs till handlingarna.

Vi tycker alla att det vore väldigt trevligt att få delta i framtida MG-träffar i North Centres.

/Per de Faire

Sammanfattande för arbetsgruppen

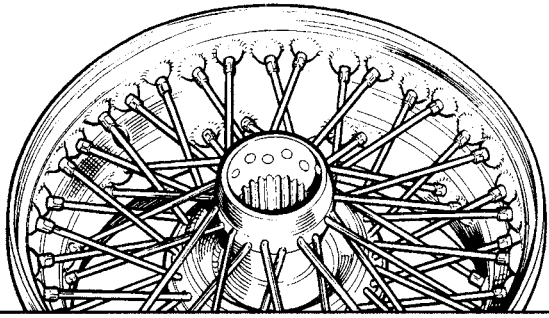


Så här pampigt firade man i Nordirland att MGCC UK fyllde 90 år i oktober förra året. Det var Ulster Centre av MGCC UK som arrangerade firandet. Platsen är framför den pampiga byggnaden Stormont. Däri finns det Nordirländska parlamentet. Stormont stod färdigt år 1932 och Ulster Centre bildades 1968.



Foto: Ray Brown

Längst fram ser vi Simon Johnston med sin MG J2 från 1930 och bredvid den alldeles nya kinesiskbyggda el-SUV:en MG ZS EV, ägd av Bill McMahon. 90 år skiljer bilarna åt. På grund av covid-19 restriktionerna var man tvungna att hålla ordentligt avstånd till varandra vilket det ser ut som att de lyckats skapligt med.



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

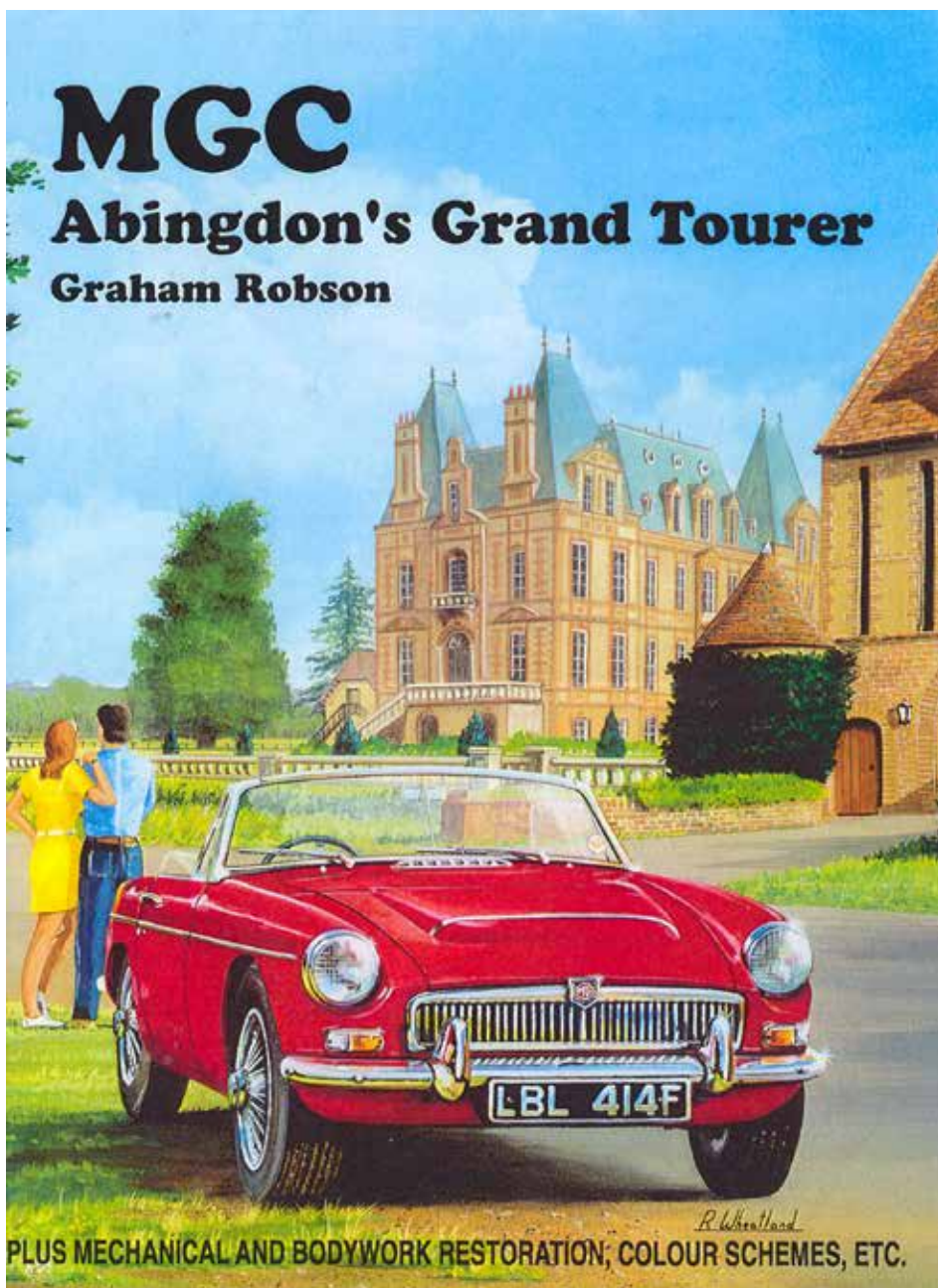
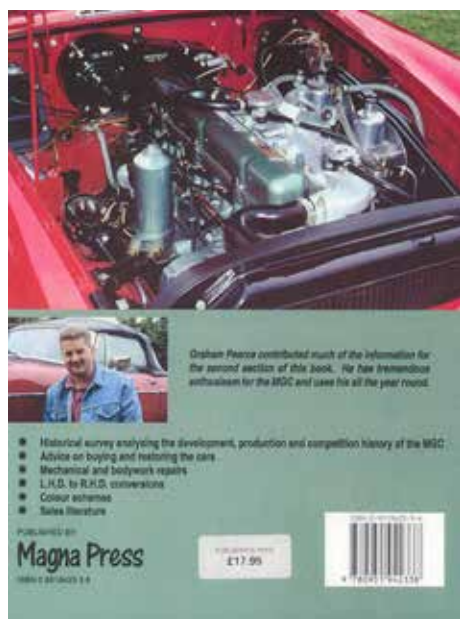
Läsvärt för MGC-fans

Av: Torbjörn Lilja

Denna bok, skriven av Graham Robson med hjälp av Graham Pearce från Bromsgrove MG Centre, utkom 1966. Boken är på 100 sidor och beskriver ingående det mesta om MGC. Bra text varvad med bilder i både svart/vitt och färg. Boken beskriver bland annat hur modellen togs fram, tävlingsmodellerna från fabrik, teknisk beskrivning med mera. Sammantaget en prisvärd bok om den numera kultförklarade MGC. Får ni tag i boken så köp den, mycket trevlig läsning. Mitt exemplar inköptes 1997 hos MarGie Bookshop i Stockholm.

Utgiven av Magna Press UK

ISBN 0 9519423 3 6



Möte pågår

Inför varje nummer av Bulletinen har Bulletinens redaktionsgrupp oftast tre videomöten. Först ett "brainstormings-möte" där vi går igenom vad som finns och vad vi vill ha in, samt vilka vi skall kontakta för att få hjälp. Vid nästkommande möte gör vi en uppföljning av hur arbetet fortlöper och vid det sista mötet, strax före inlämning, gör vi de sista justeringarna om det behövs. Mötena sker via Google Meet och brukar vara mycket trevliga och givande. Bilden från "huvudredaktionen".



Maintaining the breed

Rapporter och info

Middle North Centre

Last year...

...kan vi nu lägga bakom oss och det är väl ett år vi helst glömmert bort!

Pandemin har ju lamslagit nästan hela samhället och så även vår klubbverksamhet, men vi ser trots allt fram emot att läget långsamt kommer att förbättras i år.

Det är i nuläget svårt att planera för några aktiviteter, men när – och om – situationen förbättras kommer vi att följa vårt vanliga program med en vårutflykt i

maj, en träff i sommar (Upplandsrundan) och en höstutflykt i september. Om det blir möjligt kommer vi även att under våren och hösten återuppta pubträffarna i Stockholm. Närmare information kommer på hemsidan och via maillistan så snart det finns något att informera om.

Om rådande restriktioner tillåter kommer onsdagsträffarna på the Nut House i Upplands Väsby och torsdagsträffarna på Nifsta gård att äga rum även i år. Dessa äger ju rum utomhus och borde därför vara riskfria...

Om du inte får centrets mailutskick ber jag att du meddelar mig din mailadress på

adressen middle-north-centre@mgcc.se så att jag kan inkludera dig. Mailinglistan är ett snabbt och effektivt verktyg för att skicka ut information om nytillkomna evenemang eller uppkomna förändringar i de planerade evenemangen.

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

Ha det bra så länge, ta hand om dig och tänk på att det går utmärkt att köra MG även i dessa pandemitider!

/Christer Farneman

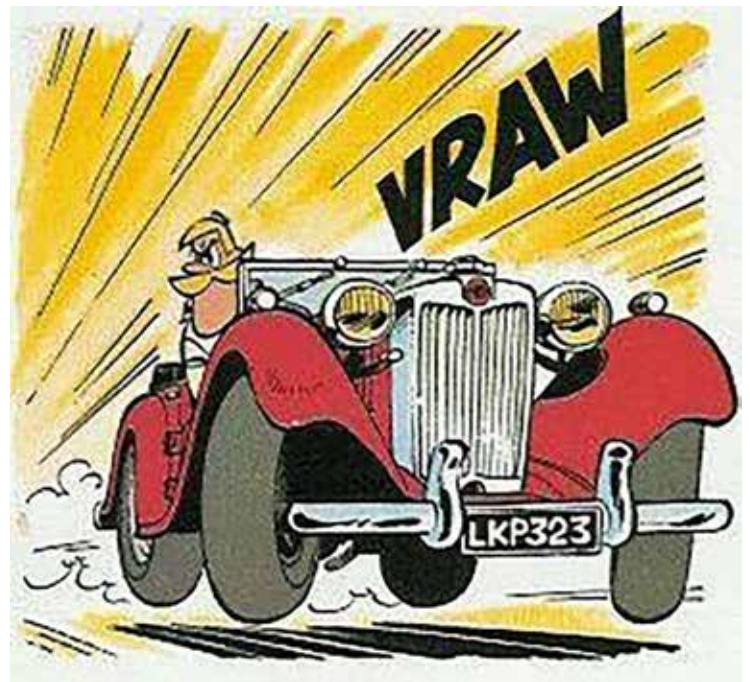
South Centre

Vaccinet på intåg, dagarna blir ljusare och bilarna snart klara för en spurt ut i det fria!
Evenemangskalendern utsänd och kommer upp på hemsidan inom kort!

Vi ser ljuset i tunneln och tror på ett starkt 2021!
Safety Fast! Vi ses snart därute!

/Max, Hans-Åke, Tommy, P-O, Ole och Olof

De centres som inte presenterar några kommande evenemang i detta nummer har valt att avvakta den rådande covid-pandemin. När läget har blivit ett annat och vi kan återuppta verksamheten i normal omfattning kommer information om detta att presenteras här som vanligt, förhoppningsvis nästa nummer. Ett bra tips är att hålla koll på vår hemsida www.mgcc.se där aktuellare information kan finnas.



Tankar från West Coast Centre Januari 2021

Så har det då äntligen vänt och vi går mot ljusare tider. Redan nu märker man att det är lite ljusare på eftermiddagen och när du får den här tidningen märks det tydligt.

Hade hoppats på att få se er i Göteborg för klubbens årsmöte men i rådande läge får vi göra om det till ett digitalt möte. Det har gått bra med sådana möten med styrelsen och andra konstellationer så det blir säkert bra. Vi ser fram emot ett årsmöte i Göteborg nästa vår 2022.

Vi har vårt stora hopp till vaccineringen som nu har börjat och vi tror att de över 70 och riskgrupperna är klara så att vi ska kunna genomföra ett SMGM på Stenungsbaden 18-20 Juni. Naturligtvis finns det inga garantier men jag tycker ändå att det ser ljus ut. Vi har skjutit fram anmälan till 1:a Maj och jag ber er att vänta med att betala in anmälningsavgiften till dess. Då bör vi kunna veta om det blir av, vilket vi alla hoppas på och då slipper jag betala tillbaka allt om det skulle bli så att vi får ställa in igen.

Klubbarbetet hålls igång via videomöten och det är en mycket bra hjälp för oss att driva jobbet med klubben. Visst är det inte samma sak som att träffas på riktigt



men det är ett mycket bra alternativ.

Jag planerar att vi ska kunna köra våra vanliga träffar här i West Coast men väntar med att annonsera tills vi ser effekten av vaccinet. Det samma gäller för samarbetet i UBCC där vi samarbetar med övriga engelska bilklubbar här i väst.

Var nu rädd om dig och titta till din MG så att ni är redo när vi åter får träffas ute på vägarna igen. Jag längtar så...

/Hansi Borgström

Middle West Centre

MG-vänner i Middle West Centre!

Hoppas ni står ut nu när ljuset i slutet på den dystra tunneln kanske är en MG med halvljuset på!

Eftersom vi inte vet hur det går med vaccinationerna och möjligheterna att leva ett normalt liv igen är det svårt att planera årets MG-aktiviteter. Det vore alltför trist om vi gick ut med datum för olika träffar och utflykter redan nu och sedan vore tvungna att än en gång ställa in. Vi vet ju varken när säsongen kan börja eller hur lång den faktiskt blir. Å andra sidan kan vi ju inte passivt invänta bättre tider, utan vi får utgå från att vi, nyvaccinerade och kanske fortfarande något distanta till varandra, kan börja träffas i maj månad.

Exakta datum får vi återkomma till, men så här är ambitionerna.

Vi räknar med att träffas på Vinön hos Peter Kumlin under andra halvan av maj. Det bli en vardag, eftersom färjan har för liten kapacitet för att under högsäsong och helger samtidigt befrakta åretruntboende, sommargäster och MG-folk. Vi vet att de som fortfarande bidrar till bruttonationalprodukten (d.v.s. förvärsarbetar) kan ha svårt att ta ledigt medan vi som bara tär på ekonomin har det lättare, men det är tyvärr så det är.

I juni månad ser vi fram emot SMGM i Stenungssund 18-20 juni och kanske en utflykt i Kilsbergen, till våra centremedlemmar där.

Vi hoppas kunna göra en tur i Bergslagen och den norra länsdelen under augusti. En träff i Östernärke och en i Askersundstrakten ska vi också försöka få till, och därmed skulle vi ha täckt in centrets alla hörn när sommaren går mot sitt slut. Vi hoppas också att vi kan återuppta torsdagsträffarna på Café Skogen under våren.

Mer precisa besked kommer alltså så småningom per mail till dig, och om du inte får meddelanden från oss så betyder det att du inte finns på maillistan. Då ska du anmäla detta till Owe eller Lennart så fixar vi det.

/Lennart Nordström



PÅ GÅNG

Inbjudan till träffar

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

I rådande läge med Covid 19 pandemin så är det klokt att du kollar på klubbens hemsida eller med din Centrepräsentant om aktuella evenemang blir av eller inte. I det fall evenemang ordnade av MG-klubben äger rum gäller naturligtvis de av FHM eventuellt fortfarande gällande bestämmelserna avseende socialt avstånd och andra begränsningar.



SOUTH CENTRE

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

13/3 MGCC årsmöte, Göteborg
Se inbjudan i denna tidning!

2/5 Vårupptakt, nv Skåne
med 10 års MHRF-besiktning för den som är intresserad. Mer info kommer.
Ansvariga:
Ole Björklund 0703-342 687
Olof Sunesson 0734-254 246.

9/5 Prova på!
Kör din privata MG på Ring Kuntstorp.
Se utskick eller hemsidan!
Ansvarig: Tommy Hadrys 0769-473 360

15/5 Österlen blommar
Mer info kommer.
Ansvarig: Tommy Hadrys 0769-473 360

28-30/5 T-Type Tur, Danmark
Endast avsett för bilar tillverkade före 1956.
Kontakta oss om du är intresserad i god tid.
Hans-Åke Nilsson 0705-868 481
Max Jacobson 0708-938 401

13/6 Sofiero Classic, Helsingborg
Mer info kommer.
Ansvariga:
Max Jacobson 0708-938 401
Hans-Åke Nilsson 0705-868 481
Per-Ove Nigrell 0768-595 614

18-20/6 SMGM
Se inbjudan på sid 4 i denna tidning!

2-4/7 Svenskt Sportvagnsmeeting
med rallyrunda 3:e juli, För info se hemsidan www.sportvagnsmeeting.se
Ansvariga:
Max Jacobson 0708-938 401
Ole Björklund 0703-342 687
Tommy Hadrys 0769-473 360
Per-Ove Nigrell 0768-595 614

17/7 Thulinträffen, Landskrona
På Citadellet i Landskrona.
Mer info kommer.
Ansvariga:
Tommy Hadrys 0769-473 360
Hans-Åke Nilsson 0705-868 481
Max Jacobson 0708-938 401

7/8 Norra Vram-rundan
Mer info kommer.
Ansvariga:
Ole Björklund 0703-342 687
Olof Sunesson 0734-254 246

28/8 Svedala Motordag
Mer info kommer
Ansvarig: Tommy Hadrys 0769-473 360

28/8 Norra Trädgårdsrundan
Mer info kommer.
Ansvariga:
Steffan & Mina Silvergren 0768-262 500

12/9 UBCC Klubbkampen
Mer info kommer.
Ansvariga:
Max Jacobson 0708-938 401
Hans-Åke Nilsson 0705-868 481
Tommy Hadrys 0769-473 360
Per-Ove Nigrell 0768-595 614
Ole Björklund 0703-342 687
Olof Sunesson 0734-254 246

27/11 Julavslutning
Hos Mats Åbjörnssons museum.
Mer info kommer.
south-centre@mgcc.se

28/11 Julavslutning
Grand Prix Museet i Kristianstad.
Mer info kommer.
south-centre@mgcc.se

Rekommenderade träffar

13/5 Jakriborg Prix
Tre heat på tid, Hjärap.
south-centre@mgcc.se

13/6 Gavno Slott
bilutställning i slottsmiljö, södra Själland utanför Næstved i Danmark.
south-centre@mgcc.se

3/7 Nostalgiafestival, Ronneby Brunn
www.nostalgiafestival.se

21/8 Sportbilsklassiker
Bilträff i Stockamöllan med sportbilar 1920 – 1970 talet, samt blivande klassiker 80 – 90-talet. Mer info www.sportbilsklassiker.se och Facebook.

Återkommande träffar under sommaren

Bil-Café vid Tydingesjöns Camping & Festplats varje tisdag maj-augusti kl 17 – 21 www.tydingesjon.com

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

Magnarps Hamnträffar,
www.motortraffar.se

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

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

Vikingatider utanför Löddeköpinge. Tisdagar kl 16 – 21, maj – september.

Hamnträff i Rydebäck info på nätet.



OCTAGON CENTRE
Bengt Eliasson, tel 0702-573 746

13/3 MGCC Årsmöte
Se inbjudan i denna tidning!

6/5 Verkstadsträff
Verkstads träff hos Mats Fernqvist bilservice där Mats och Anders ger oss tips om hur vi sköter våra bilar, bromsar & elsystem, klockan 18.00-21.00.

27/5 Håkans garage
Vi träffas vid Håkans garage med våra MG-bilar för mingel och diskussion och frågor om bilarna 18.00-21.00 **Ring för information om plats!**

6/6 Motorhistoriska Dagen
Motorhistoriska dagen, lokal uppvisning av våra bilar.

20/6 Velodromloppet Karlskoga
Historisk racing på Gelleråsen. Gemensam fri parkering för våra bilar.

18-20/6 SMGM, Stenungsbaden
Se inbjudan på sid 4!

2/7 Klässbol Brygga
Gammelbilträff med knytkalas 18.00 Mer information senare.

9/7 Midnattssolsrallyt
Start av Super Special Stage på Gelleråsen klockan 15.00. Varvloppen är något som återkommer i årets tävling men i modern tappning i form av Super Special Stages på Gelleråsen Arena, både under onsdagen och fredagen. Gemensam fri parkering inom området för våra MG-bilar.

31/7 Björneborgsträffen
Prel. datum Björneborgsträffen. Träff för europeiska bilar 11.00-15.00.

28/8 Snailrace
Start och mål presenteras senare.

??/12 Planering 2022

Övriga träffar att besöka under sommaren i Octagon

Sommaren onsdagar, Bilträffar Fryksta Kil.

Sommaren Bilträffar, Prästbäcken Filipstad.

Kils Motorveteraner, ren sportbilträff. Info kommer senare.

Gammelvala, Brunskog.

Afternoon Tea, Aperia.



SOUTH EAST CENTRE

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

Bästa South East-vänner!
Sällan har väl uttrycket "fake news" utprepats så många gånger, som det senaste året.

Vi kan inte lova att det är sista gången ni hör det, då Gerry och jag i och med årets program, gör ett försök att blicka in i en mycket osäker framtid.
Alltså, ta det med en nypa salt men också med ett stort mått av MG-förhoppningar.
/Håkan

8/5 Kyrktur
Ansvarig: Lars Woss

13/5 Botanicus, Järstad
Ansvarig: Per de Faire

29/5 Gamla Linköping, Linköping
Ansvarig: Tommy Petri

1/7 Västanvik
Ansvarig: Inger och Gösta Fahlgren

14/7 Engelska Parken, Vadstena
Ansvarig: Lars "Kniven" Nilsson

31/7 Visingsö
Ansvarig: Ingvar Lif

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

7/8 Öjebrodagen, Öjebro
Ansvarig: Håkan Wass

14/8 Damernas Tur
Ansvariga: Kerstin och Gary Gardelin

?/8 Historisk Racing, bilutställning på Mantorp Park

Ansvariga: Gary Gardelin och Håkan Wass

5/9 Slottstur i Östergötland
Ansvariga: Marianne och Per de Faire

18/9 Ljusfallshammars lantbruksmuseum
Ansvarig: Åke Lijedahl

?/10 Flygvapenmuseum, Linköping
Ansvarig: Per de Faire

6/11 Teknikträff, Motala
Ansvariga: Sven Ordell och Lars Larsson

11/12 Lucia, Vadstena
Ansvarig: Lars "Kniven" Nilsson

Spontana träffar under sommaren 2021 i South East

Måndagar: Västa Harg.

Varannan tisdag: Kornettgården.

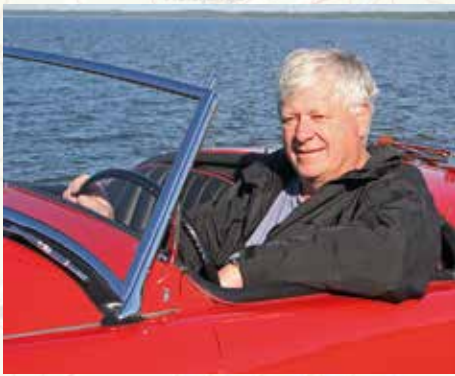
Onsdagar: Vadstena.

Huskvaran Folkets Park.

Torsdagar: Flygmuséet i Malmslätt.



Välkomna till Flygvapenmuseum i oktober!



BIG LAKES CENTRE
K G Lindblom, tel 0510-546 131



DALECARLIA CENTRE
Mats Rylander, tel 072-209 05 78



MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713



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



WEST COAST CENTRE
Hansi Borgström, tel 0705-485 203



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

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

Har din MGF blivit en Lowrider?

Middle South Centre saknar just nu av outgrundlig anledning en (eller två) centrerepresentanter trots idogt arbete av styrelsen. Trist att inte någon i detta stora centre inte vill ställa upp och föra verksamheten vidare.

Eftersom vi skrivit en del om MGF tänkte vi att vi ordnar en aktivitet som kan vara till nytta för de som just plockat fram sin kanske lite låga MGF.

MGF-bilar har ju en viss förmåga att bli lägre med tiden. Rätt metod att lösa detta

finns beskrivet i artikeln på sidorna 14-18 i denna tidning. Om du inte kan utföra denna operation själv och bor i Stockholmstrakten kan vi hjälpa dig med en tillfällig "quick-fix" för att höja bilen genom att pumpa in mer vätska i systemet. Resultatet blir en aning stötigare bil men ändå körbar. Hur hög bilen bör vara hittar du i artikeln.

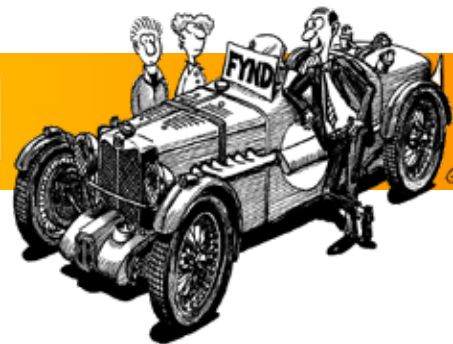
Vi hoppas på bra väder och öppnar vårt garage i Länna lördagen den 10:e april klockan 10.00.

Ring 0708-700 454 och anmäl ditt intresse före den 8:e april eller maila: tommy.lyngborn@mgcc.se.

/Tommy Lyngborn och Bo Adolfsson



MG MARKET



Köpes:

Bakre stötfångare med horn till MGB
1964, bara horn är också intressant.
Per Johnson, Jönköping.
Tfn: 070-756 67 51



George Eyston

George Eyston är mest berömd för sina rekord med Magic Midget. En framstående förare, sannolikt en av Englands allra främsta. Han har den första ungdomen bakom sig, lugn och saklig, oerhört säker vid ratten. En skicklig mekaniker och lika säker på banan som på landsväg, vilket är sällsynt. Råkade illa ut i en tävling där vägbanan var så hal att vagnarna sladdade våldsamt och förarna hela tiden hasade fram och åter i sitsen. Eyston hade stannat i depån och stod lutad över motorn, då ett vrål av skratt skallade från läktaren bakom honom. Man hade nämligen upptäckt att under hasandet ett viktigt parti av Eystons klädedräkt totalt slitits i trasor, och till publikens våldsamma glädje exponerades en svällande kroppsdels som i regel ej är avsedd att tjäna som offentligt betraktelseämne.

Fart; Racersporten och dess mästare.
Rolf Welander
Albert Bonnies förlag Stockholm 1933



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 sikrutan.

23.900 KR
~~26.738 KR~~

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

NYHET

2.495 KR

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

KAMPANJ

2.999 KR
~~4.113 KR~~

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

3.595 KR
~~4.476 KR~~

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

Vi reserverar oss för prispåändringar, startförläggning och feltryck.