



Bulletinen

MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN

2 - 2021



Sid 3	Styrelsen har ordet	Sid 35-37	Donald Healey, mannen bakom MG Midget, Kaianders Sempler
Sid 4-7	Min MG F1/F2 Magna, Mats Thellmod	Sid 38-41	MGB GTS, Johan Larson
Sid 8-11	Äventyrliga färder med min MGA, Bertil Gustafsson	Sid 42-44	Varför skaffar man en ZB Magnette? Christer Svensson
Sid 12-14	MG och Reklamen, Per-Börje Elg	Sid 45	Annonser
Sid 15	Ny medlem, Dag Petersson	Sid 46-49	Renovering av MGB-motor, Per Lind
Sid 16-17	10 länder på 12 dagar, Pete Opie	Sid 50	Mer metanol i bensinen, Mats Månsson
Sid 18-20	Byte av kylvätska på MGF & TF, Bo Adolfsson & Tommy Lyngborn	Sid 51	Presentation av Bulletinens Hederspris
Sid 21	Rapport från årsmötet, Hansi Borgström	Sid 51	Notiser
Sid 22-24	Att väcka en svart TC ur sin Törnrosasömn del 2, Per de Faire	Sid 52-53	Handla från GB efter Brexit, Lennart Nordström
Sid 25	Svenssons på hembesök, Dan Svensson	Sid 54	Annonser
Sid 26	Stipendiat Oscars redovisning, Oscar Efverlund	Sid 55	Ny i styrelsen, Harald Sonesson
Sid 27	Fototävling	Sid 56-57	Rapporter från centren
Sid 28	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 58-60	Inbjudan till träffar
Sid 29-31	Claes Wernemyr och hans Midget, Per-Börje Elg	Sid 61	MG Market
Sid 32-33	Mittbild	Sid 62-63	Klubbsidor
Sid 34	MG-Krysset		

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

1200	Eriksson	Gunnar	Söderköping	MGB Tourer -70, ESK 621
6786	Nilsson	Kerstin	Viken	
6787	Jernhed	Siv	Getinge	
6788	Frantzén	Carl-Michael	Höllviken	MGB Tourer -71, CHN 313
6789	Petersson	Dag	Mariestad	MG Midget -65, GGP 614
6790	Nilsson	Bertil	Växjö	MG TF 1500 -55, XDO 633
6791	Dahl	Pia	Växjö	
6792	Nilsson	Jimmy	Kinna	MG TF -03, TRW 658
6793	Hessling	Robin	Hägersten	MG 1300 -71, APO 840
6794	Rasmusson	Mats	Helsingborg	MGF -97, DEG 764
6795	Eriksson	Magnus	Kinna	
6796	Hanouch	Elias	Norrköping	

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2021

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
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



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Äntligen ljusare tider, och till påsk kan det bli läge att starta upp entusiastbilarna igen. Som man har längtat!

Vi har precis haft klubbens årsmöte, och det fick i år hållas digitalt då vi inte kunde ses i Göteborg som planerat. Det gick riktigt bra att genomföra mötet digitalt, och att det gick så pass bra och smidigt kan vi tacka arbetsgruppen, som styrelsen satte samman för att förbereda mötet på bästa sätt, för. Det var 41 medlemmar som deltog, och det är ungefär lika många som är med när vi har det på plats i Stockholm, Malmö eller Göteborg. Glädjande att det fungerade så pass bra, för nu har vi en styrelse och nya funktionärer som kan leda klubben vidare i ett år till.

De stora förändringarna är att Ewa Brander på egen begäran avgick som ordförande och att Peo Nigrell steg fram som ny ordförande. Vi tackar Ewa för det jobb och det engagemang som hon lagt ner för klubben och önskar Peo lycka till som ny ordförande. Vi fick också en ny styrelseledamot, Harald Sonesson, som vi hälsar varmt välkommen. Harald har varit klubbmedlem länge och dessutom suttit i styrelsen tidigare, så det blir en bra tillgång.

Det är inte den enklaste saken i världen att få folk att jobba ideellt i en klubb, så ett stort tack till valberedningen med Gunnar Ahlqvist i spetsen för det jobb ni lagt ner. Under 2020 har vi i styrelsen vaskat fram en webbdaktör, Oscar Efverlund, samt en ny Centrerepresentant i Dalecarlia

Centre, Mats Rylander. Efter årsmötet har Johan Larson i Strängnäs åtagit sig uppdraget som centrerepresentant för Middle South Centre så nu återstår det att hitta representanter i North Centre. Vi gjorde en satsning på Norrland i vintras under Per de Faires ledning, och det verkar som vi kommit en bit på väg och hittat en kontaktperson. Vår förhoppning är att dela upp North Centre i tre delar med en representant i varje del. Centret är på tok för stort för att fungera bra. Det gäller "bara" att hitta några som är beredda att arrangera några träffar eller i alla fall samarbeta med övriga klubbar och på så vis få fram lite aktiviteter att bjuda medlemmarna på. Och i bästa fall även skriva ett par rader och skicka in en bild till bulletinen.

Någon som verkligen engagerar sig är vår medlemsregisteransvarige, Christer Farneman. Han

lyckades få fram ca 90 nya medlemmar förra året med kampanjen mot de MG-ägare som finns hos transportstyrelsen men inte är med i klubben. Han har även förenklart arbetet med att skicka ut och stämma av medlemsavgiften mot vårt medlemsregister. Ett stort tack till dig Christer!

Angående SMGM på Stenungsbaden i juni hoppas vi att kunna genomföra det hela då de flesta borde vara vaccinerade, men man vet ju aldrig förrän vi är där. I dagsläget har vi knappt 40 ekipage anmälda, så intresset finns där. Vi kan bara hoppas att det blir av den här gången.

Avslutningsvis vill jag önska alla medlemmar en fin vår och sommar som jag hoppas att vi kan dela med varandra i våra älskade bilar.

Keep Driving MG!

/Hansi Borgström



Min

**MG
F1/F2
Magna
1932**

Text: Mats Thellmod, Foto Mats Thellmod & Åsa Snöljung



Mitt intresse för MG började med att jag fick möjligheten att köpa en MGC som var i mycket fint skick och som bara hade gått drygt 2 000 mil. Året var 1978, och bilen är fortfarande i min ägo efter 42 år. Vid den tiden gick jag på Thorildsplans gymnasium i Stockholm. Det visade sig att en klasskamrat vid namn Anders Fredén hade köpt en MGB, och vi började gemensamt att odla MG-intresset. MG-klubben var redan på den tiden mycket aktiv och det var därför naturligt att ansöka om medlemskap.

Medlemskapet i MG-klubben ledde till att jag fick kontakt med Calle Asp och Gabriel Öhman. Dessa herrar var huvudsakligen intresserade av MMM (Triple M) -bilarna, och genom dem väcktes även mitt intresse för modellerna. I det klassiska MG-garaget på Västmannagatan 79 i Stockholm, där Calle huserade, fanns det en J2 från 1932 som Calle trodde kunde vara till salu. Jag tog kontakt med ägaren, och det skulle vara möjligt att få köpa bilen eftersom han hade tappat intresset. Med hjälp av den gode vännen och tillika J2-ägaren Bengt Stånge fick jag med tiden ordning på bilen. Åren gick, och år 2000 hade en annan god vän, Åke Andersson i Enhörna, en M.G. F1/F2 från 1932 till salu. F:en var i stort sett identisk med J2:an men hade längre motorhuv för att få plats med den större, sexcylindriga motorn. I övrigt var de båda två gröna med lika karosser. De sexcylindriga modellerna är ovanliga, och några år tidigare hade en L2 varit till salu som jag inte köpte. Efteråt ångrade





Den 1271 cc stora sexcylindriga motorn från höger



respektive vänster sida.

jag detta och insåg att om jag någon gång skulle få äga en sexcylindrig MMM så var det nu. För att finansiera köpet måste jag sälja J2:an. Håkan Johansson i Lingham hade några år tidigare frågat om jag inte ville sälja den. Jag ringde Håkan och

han ville fortfarande köpa bilen. På det sättet blev jag alltså ägare till min sexcylindriga MMM. Varför jag kallar den för F1/F2 är för att bilen ursprungligen var en F1. F1 hade en fyrsitsig kaross och F2 hade en sportigare tvåsitsig kaross samt

12 tumms bromsar istället för 8 tum som F1 hade, annars var bilarna tekniskt lika. Min bil har alltså F2-specifikation.

Hur är det då att äga och köra en så här gammal bil? Det är en betydligt mer mekanisk upplevelse eftersom det känns



Mats bil med F2-kaross.



Jämför med en MG J2...



...och en Magna F1.

som om man sitter i en maskin på ett annat sätt än i modernare bilar. Min MGC upplevs som ett under av komfort i jämförelse. Växellådan är osynkroniserad, vilket gör att man måste behärska den ädla konsten att dubbeltrampa vid växlingar och framför allt vid nerväxlingar. Något annat man inser är vilka underverk av driftsäkerhet modernare bilar är. För snart 90 år sedan, då den här bilen byggdes, hade man ännu inte kommit till en "best practis" konstruktionsmässigt. Som exempel kan nämnas kopplingar. På den tiden fanns det många olika konstruktioner, men idag har alla solfjäderkoppling eftersom man har kommit fram till att det fungerar bäst. Det är också förstås tjusningen med så här gamla bilar att de är mycket olika varandra. MMM-bilarna har så kallade kamskaftsmotorer där drivningen mellan vevaxeln och den enkla överliggande kamaxeln utgörs av en axel med en vinkelväxel i vardera änden. På axeln sitter också generatoren, vilket är en konstruktion som knappast existerar längre. En intressant följd av konstruktionen var att det, om man hade otur, kunde rinna olja från topplocket ner i generatoren vilket gjorde att laddningen upphörde. De flesta har nog i dagsläget monterat en modern packbox i topplocket för att slippa problemet.

MMM står för Midget, Magna och Magnette, där Midget hade fyrcylindriga motorer och de andra två modellserierna var sexcylindriga. Magna skiljde sig från Midget främst genom motorerna och att Magna därigenom hade längre motorhuvar för att få plats med de sexcylindriga motorerna. Magnette var de mest påkostade och därmed dyraste av de tre modellserierna. Gemensamt för MMM-bilarna var att de hade överliggande kamaxel, vilket var ovanligt och avancerat för sin tid när de flesta bilar hade sidventils- eller stötstångsmotorer. Modellerna tillverkades från 1928 till strax före andra världskriget, då de efterträddes av modeller som var baserade på Morris standardkomponenter och som därför fick stötstångsmotorer.



Alltid på väg.



Äventyrliga färder med min MGA

Text & foton: Bertil Gustafsson

Redan som ung var jag väldigt intresserad av motorer och bilar. Min första bil var en vit SAAB 96, be-
gagnad med 2-taktsmotor. Min stora idol var naturligtvis Erik Carlsson "På Taket". I rally var han det stora namnet när jag växte upp.

Självklart skulle jag också köra rally. Det var ganska enkelt på den tiden att utrusta en bil för rally. Man monterade en hasplåt under motorn, skaffade en brand-
släckare och naturligtvis säkerhetsbälte, som då enbart var runt midjan, och en hjälm. Självklart måste man gå med i en motorklubb, vilket blev MAK i Malmö.

Med klubbmedlemsbeviset fick man även en förarlicens för rally. Nu var det bara att åka!

Det började med lite lokala rallyn. Det stora blev när jag åkte Sydrallyt som gick genom Skåne, Blekinge och delvis Småland. Här hade jag då skaffat en något erfaren kartläsare. En dag kom han och visade sin nyinköpta ljusblå Austin-Healey 3000. Jag blev naturligtvis jätteförtjust i hans bil och tänkte: "En så'n ska jag köpa en dag!"

Åren gick, och under 80-talet började jag att leta efter en Austin-Healey. När jag började titta på prislappen såg jag

tyvärr att den inte rymdes i min uppgjorda budget. På mitt jobb hade jag en kund som också var intresserad av bilar, något vi ofta då diskuterade. Det visade sig att hans son importerade bilar från USA, och då ganska ofta engelska sportbilar. Nu hade han fått hem en MGA 1600 från 1960 i ett bra skick. Eftersom den var från Kalifornien var den heller inte skadad av rost. Priset låg inom budget och vi gjorde affär på bilen.

Detta var under sommaren 1991. Nu skulle den först köras under sommaren och sedan under vintern repareras. Mitt mål var att den absolut skulle bli lika fin som nästan ny. Ett litet problem blev då att min fritid var väldigt begränsad och att mitt tekniska kunnande också var begränsat. Detta löste jag genom att få hjälp av Håkan, han var en extraanställd på jobbet under lördagar och sommarlov. Håkan var en väldigt duktigt hjälpare. Han hade gjort flera renoveringar av egna bilar. Målet var nu satt till att bilen skulle vara klar till att Håkan tog studenten i maj 1992 då jag skulle hämta honom på Polhemskolan i Lund.

För att göra renoveringen måste jag också ha plats för MG:n. Det löstes genom att det byggdes ett tvåbilsgarage med verkstadsdel. Idag har bilbeståndet kompletterats med en annan bil som jag också alltid önskat mig, en Porsche 997 Carrera S, så nu har MG:n fått sällskap i garaget under vintrarna.

Nu började vi riva bilen. Chassit skulle till blästraren i Trelleborg och motorn



MGA:n får dela garage med min Porsche.

skulle till helrenovering. Det här med rostfri då bilen kom från Kalifornien stämde verkligen inte. Massor av rost fanns både här och där, och vi tvingades därför att göra ett antal större svetsningsarbeten och komplettering av chassidelar. Under mars började delarna bli klara. Chassit skulle målas, detta skulle naturligtvis göras i bilens ursprungliga originalfärg. Varje vecka åkte jag till John Olesen i Östra Greve och handlade reservdelar. Jag tror att jag bör ha varit den vinterns största kund. John var en väldigt kunnig person på engelska bilar och kom med många goda råd. En gång när jag besökte honom diskuterade vi mina fälgar som var av plåt. Naturligtvis skulle jag byta till ekerfälgar. När John visade upp dem och berättade om priset tvekade jag. John sade: ”Ta med dem hem och kolla mot bilen”. Han kände mig inte så mycket mer än till förnamn och var jag bodde. Jag frågade honom senare hur han kunde lämna ut dem till mig utan han hade min adress och visste om jag tänkte betala fälgarna. Då säger John följande: ”Du ska veta att folk som kör MG är ärligt folk, hade jag däremot sålt amerikanska delar hade jag nog inte gjort så”.

Så var MG:n klar efter en lång vinter och vår. Tiden närmade sig för Håkans studentexamensdag. Vi hade fått ta många kvällar till hjälp för att hinna få bilen klar. Beställde besiktning till förmiddagen på examensdagen. Bilen gick igenom och jag kunde hämta min perfekta hjälpare med sin vita studentmössa.

Det var nu tid att planera årets semester. Jag hade väldigt länge önskat att åka med en öppen bil i södra Frankrike. Nu fanns ju möjligheten, vi var ju nu ägare till en nyrenoverad, öppen bil, en perfekt renoverad MGA. Jag lade fram förslaget till hustrun. Hon tyckte det var lite långt att åka med en gammal bil från 1960, även om den var totalt genomgången. Efter lite diskussion var jag beredd att ge med mig. Sträckan till södra Frankrike skulle bli ca 180 mil enkel resa. Vi tittade nu på andra möjliga semester mål i Europa. Nu föll blickarna på Österrike och Schladming, där vi många år åkt skidor. Sagt och gjort. Vi beställde rum hos tanten vi brukade bo hos. Vi valde nu också att ta biltåget från Hamburg till München. Naturligtvis även så på hemvägen.

Nu gällde att planera vilka reservdelar vi borde packa med oss om något hände på resan. Jag kontaktade John och frågade vad vi borde ha med oss. Berättade även att min hustru tyckte det var ett ganska stort äventyr med en gammal bil. Jag förklarade nu för hustrun att det inte skulle bli några problem. Bilen är ju fullständigt genomgången, i skick nästan som när den var helt ny.

Vi måste nu hitta lösningar på hur vi



Tankat, packat och klart för långresa.



Bensträckare på väg söderut.



Vid fuktig väderlek gäller det att ha papper med sig att teta med.

Framrutan är större än backspejeln



Den här bilden brukade jag använda när vi pratade framtid med personalen på företaget.

skulle få med vår packning, kofferten är ju inte speciellt stor i MGA:n. Jag hade monterat en bagagehållare turligt nog. Den kom väl till användning för att lägga en stor resväska på. Åkte till en skomakare och beställde två stycken fina läderremmar att fästa väskan med. Jag packade även med en plastsäck att täcka väskan med ifall det blev regn.

Till slut kom dagen när bilen var packad och klar för avfärd. Vi hade beställt plats på Dragörfärjan och därefter Rödbyfärjan. Senare på eftermiddagen skulle vi fortsätta genom Tyskland till huvudbangården i Hamburg för att lastas på biltåget.

Bilen hade aldrig gått i regn sedan den renoverades, men naturligtvis började vår resa med störtregn vid starten i Södra Sandby. Regnet fortsatte sedan genom hela Danmark. Bilen var nog inte byggd för regn, regnet forsade in mellan suffletten och vindrutan. Hustrun hade fullt sjå att täta med papper vid springan som fanns där. Vindrutetorkarna är väl inte heller så väldigt effektiva på den här bilen. Vi blev verkligen genomsura. Vi kom däremot lyckligt fram till Schladming, och det första vi fick göra var att torka allt i bilen.

Nu skulle vi njuta av vår semester i detta fantastiska land. Åka runt och njuta i en öppen bil på dessa underbara bergsvägar som landet bjuder på. Vädret var nu verkligen på vår sida med strålende solsken. Hustrun hade varnat mig för att det skulle bli problem med en gammal bil i bergen. Bilen kommer att koka. Mitt svar blev naturligtvis: "Det kommer inte att bli några problem". Under vår första tur på en av alpvägarna började bilen koka. Naturligtvis hade jag inte hanterat varvtalet rätt varigenom motorn inte fick rätt kylning. Vi kom däremot lyckligt ned till byn senare under dagen.

Nästa dag åkte vi upp på berget igen. Nu hade jag lärt mig att hålla högt varv så

att motorn inte kokade. När vi senare på dagen skulle åka hem till byn hände något som jag verkligen inte var beredd på. När man tar sig nedför måste man både motorbromsa och använda fotbromsen. Nu låste sig bromsarna och vi stod riktigt fast med MG:n i en kurva. Vad gör man? Inte mycket. Vi stod ett långt tag och funderade hur vi skulle kunna ta oss ner för berget. Efter en lång stund släppte bromsarna och vi kunde ta oss ner till byn igen.

När vi kom ner till byn uppsökte jag genast den lokala verkstaden och frågade om de kunde hjälpa mig. Mannen som tog emot mig tittade stort på MG:n som på något han tidigare aldrig hade sett. Jag förklarade vad som hade hänt och han lovade att man skulle titta på bilen. Jag kunde återkomma dagen därpå. Dagen efter kom jag tillbaka till verkstaden och han

förklarade att man kollat bromsarna och de verkade nu ha släppt. Vi gjorde tillsammans en provtur och det verkade som bromsarna fungerade. Senare under dagen åkte jag och hustrun en runda. Samma fel uppstod, bromsarna låste sig!

Nu fick jag nog. Ringer John Olesen och frågar honom vad jag skulle göra. John svarade och jag förklarade för honom felet och vad hustrun tyckte om den här resan till Österrike. Det blev tyst en lång stund i luren. Så säger John: "Jag tror jag vet vad felet är. När man bromsar byggs ett övertryck upp som då låser bromsarna. Det måste fattas en del i huvudcyindern som gör att detta fel uppstår. Det är inget som du kan åtgärda på plats. Du måste lösa hemfärden genom att justera ner så mycket att bromspedalen tar så långt ner som möjligt, och så får du använda handbromsen när du bromsar. Fotbromsen får du enbart använda i nödläge".

Det kändes inte så kul att stå i Österrike, ca 130 mil från hemmet, och ha detta fel på bilen. Vi åker en del av sträckan med tåg, men vi ska köra till stationen i München och hem från Hamburg. Den hemresan är inte något man glömmer i första hand. Felet åtgärdades när vi kom hem. Det visade sig att det var en bricka som saknades i huvudcyindern. Detta gjorde att när man körde och bromsade mycket så byggdes det upp ett tryck som då låste bromsarna. Precis som John Olesen hade sagt.

År 1994 fick jag en inbjudan till en stor utställning av klassiska bilar i Danmark, på Gavnö Slott. Det verkade intressant och det var inte så långt att köra, det gick att åka över dagen. Vi startade tidigt en söndagsmorgon. Vädret var förträffligt och vi kunde köra med nedfälld sufflett.



Akut hjälp vid vägkanten i Danmark.

Danskarna firade 50-årsjubileum med sin M.G. Car Club. Det innebar att det fanns många MG-bilar att titta på. Tyvärr var vi inte så många svenska MG. Jag tror att vi bara var två stycken.

Sent på eftermiddagen packade vi ihop för att fara hem till Sverige. När vi kom någon mil innan Köpenhamn hände något. Bilen bara dog och det var bara att rulla åt sidan. Vad är det nu? Kollade bränslet. Mer än halv tank. Alltså något annat fel. Öppnade motorhuven och tittade om jag kunde se något annat fel. Fortfarande är mitt tekniska kunnande väldigt begränsat, så därför kunde jag inte göra så mycket. Vi stod där med öppen motorhuv på en skinande nyrenoverad MG. Det dröjde inte länge förrän en vägassistansbil från Falck stannade. Två trevliga killar hoppade ur och frågade om de kunde hjälpa till. Självklart sade jag. Fram kom startkablarna. Vi gjorde massor av försök men MG:n ville inte starta. Falk gav upp och sa att vi fick nog ordna en bärgningsbil. Medan vi stod och väntade kom en MGB med ett något yngre par. Tydligt också från Gavnö Slott. Mannen frågade om han kunde hjälpa oss. Han hade tyvärr inte några idéer om vad felet kunde vara, så han åkte vidare.

Plötsligt kom en helikopter och hoverade över oss, det var inte oss de skulle hjälpa, utan de var ute på annat uppdrag. Efter ytterligare stund kom ännu en MG och

stannade. Detta var en likadan som vår, en MGA. Det var en man som hade med sig en pojke i 12-årsåldern. Båda hoppade av och fadern frågar om han möjligen kan hjälpa oss. Naturligtvis, svarar jag. Jag förklarar vad som hänt och att vi provat med startkablarna. Men den gick inte igång. Han sade att vi får kolla strömfördelaren. Det verkar inte vara några konstigheter. Kollar även rotern. Den verkar inte ha något fel, men han säger: ”Jag testar att ta av min och prova med den”. Han satte dit sin rotor – och vår bil startade direkt! Döm om vår förvåning. Här var alltså felet. Då säger den danske MGA-ägaren att han har ett förslag. Han kör hem och byter bil så får jag låna hans rotor. Det visar sig att han har några mil hem för att byta bil, men efter någon timme är han tillbaka med rotern som jag då får låna och kan då köra hem till Sverige. När jag kom hem åkte jag till John Olesen och köpte två stycken. En lade jag bland andra reservdelar i kofferten och en återsände jag till Danmark och tackade för en riktig gentlemannatjänst. Som ytterligare tack skickade jag en fin present som tack för hjälpen.

På hösten hände nästa bedrövelse. Motorn hördes konstig. Jag åkte till en verkstad för att kolla oljudet. Här konstaterades att något gått sönder. Motorn fick ytterligare en gång helrenoveras. Nu hittade jag en som jobbat på Sterner & Blom-

qvist och som verkligen kunde renovera motorer. Motorn borrades upp och bland annat nya, större kolvar monterades. Nu har MG:n rullat ytterligare 2 000 mil och fungerat perfekt.

Ytterligare en gång skulle jag åka på utställning, till Båstad Classic Car. Med mig den gången hade jag sonen. När vi kom till Billeberga hände samma sak som hade hänt i Danmark. Bilen tvärdog. Det var bara att rulla till sidan och försöka hitta felet. Jag hade i minnet rotern sedan Danmark. Jag öppnade motorhuven, gick sedan och öppnade kofferten och tog fram rotern som jag hade köpt som reservdel. Monterade den och bilen startade. Jag kommer inte att glömma sonens förvåning när jag klarade av felet omgående. Min tekniska kunnighet är ju väldigt begränsad, detta visste ju också sonen. Felet på rotern var att det tydligt uppstått en osynlig spricka som man inte kunde upptäcka med blotta ögat, utan den måste mätas fram.

Nu går MG:n inte mer än ca 50 till 100 mil per år, från garaget i vårt sommarhus i Abbekås. En del beror kanske på att hustrun är måttligt intresserad av att åka på grund av alla incidenter hon varit med om. Det finns ytterligare en MGA i Abbekås, och det händer att vi åker lite turer på Österlen.



Min MGA tillsammans med mina andra hobbybilar, en Porsche 911 997 GTS och en Maserati GranTurismo MC Stradale.

MG och reklamen

Text: Per-Börje Elg

Annoser och broschyrer ur författarens arkiv

”Badge engineering” blev ett skällsord när BMC lanserade Farina-modellerna till årsmodell 1960. Men ”emblem-ingenjörerna” hos BMC var varken först eller sist. Allstädes allvetande Wikipedia har en ”list of badge engineered vehicles” som upptar inte mindre än 12 sidor eller runt 240 bilmodeller.

En Austin, men ingen MG. Eller?

Austin A40 Futura var först ut av Farina-modellerna och den debuterade i september 1958. Det var BMC-cheferna Len Lord och George Harriman som 1955 inlett ett samarbete med den välkända italienska designfirman Pinin Farina. Austin A40 var den första småbilen som lånat sin form från kombibilarna, ett stildrag som betydde bättre utrymme för både passagerare och bagage, inte minst i jämförelse med den runda och bulliga föregångaren Austin A35.

”Lagom till de första höstlöven började falla kom engelsmännen med en verklig nyhet” kunde man läsa i Motor. ”Longbridge presenterade sin nya Austin A40 med efternamnet Futura. En personvagn med kombivagnslinjer, signerad Pinin Farina.”

Men, som kritikerna snabbt påpekade, varför hade man inte tagit steget fullt ut och gjort en kombibaklucka? ”Does this styling represent a model for future small cars, or will it remain a controversial design?” undrade Harry Mundy i The Autocar 31 oktober 1958. ”Den ny Austin A40 Futura er det mest uengelske man til dato har set i England”, skrev en dansk tidning.

Det dröjde ett år, men i The Autocar 30 oktober 1959 kunde man läsa att ”Austin A40 now offered



Austin A40 på engelska...



... blev Austin A40 Futura på svenska.

in estate-car form.” I logik med övriga herrgårdsvagnar i modellprogrammet hette den nya varianten, med uppfällbar bakruta, Austin A40 Countryman.

Det var en revolution, om än i det tysta, med en form som drygt

tio år senare blev normgivande i småbilsklassen med modeller som Renault 5, Fiat 127, Peugeot 104, Opel Kadett, Volkswagen Golf och många fler. Saab döpte sin version till Combi-Coupé när den presenterades i augusti 1973. ”Nobody



Stort bagagerum, men liten lucka.

nien. Austin A40 slutade tillverkas i november 1967, "quietly dropped" som det står i de engelska historieböckerna.

Märkligt nog, med tanke på tidsandan, drabbades Austin A40 inte av "badge engineering." Ingen Morris, ingen Riley, ingen Wolseley, ingen MG – men hal-lå, i Australien fanns en MG som också hade tillnamnet Futura! Av de utländska dotterföretagen, dit bilarna skeppades CKD, "completely knocked down", var bolaget i Australien det största. Där var 60 procent av bilarna tillverkade med lokalt framställda delar. Dessutom



Kändisreklam med Austin A40 Futura.

is pretending the hatchback is new, but its time has come" skrev amerikanska Motor Trend i oktober 1972.

I Sverige – och såvitt bekant även i Danmark, Norge och möjligen Finland – hette den Austin A40 Futura. En framtidsbil, kanske rentav en milstolpe i bilhistorien om än ganska bortglömd.

För det var det öde som drabbade Austin A40. Den överskuggades på alla sätt av Austin/Morris 850, "Hundkojan", som presenterades 26 augusti 1959 och några år senare följdes av Austin/Morris 1100, som snabbt blev den mest sålda bilen i Storbritan-



Dansk annons för Austin A40 Futura, i "Den store Bil-Revvy 1960".





Broschyren är extremt sällsynt.



sålde man fler bilar än något annat märke, med undantag för det inhemska GM-märket Holden.

Det var här MG Futura presenterades på våren 1960, en Austin A40 med traditionell MG-grill, dubbla förgasare och lite finare utrustning. Den blev dock inte långlivad, för kort efter introduktionen upptäckte man att det mäktiga Ford Motor Company hade lagt beslag på namnet Futura för sin kommande lyxmodell av Ford Falcon.

Så istället för att dra på sig dyrbara advokatkostnader beslutade BMC i Australien att lägga ner sin modell. På ett halvår hade knappt 500 bilar byggts. Idag finns bara ett fåtal kvar, men de är högt uppskattade av sina ägare. På en samlarbilauktion i Amerika såldes nyligen en vagn för 192 500 dollar.

Någon påkostad trycksak hann man aldrig ta fram, utan det gjordes bara en enklare broschyr, tryckt i svart med en dekorfärg. Märkligt nog släppte man också i Sverige tillnamnet Futura. I broschyrerna 1962/63 hette det: ”Austin A40 innebär ett nytt bil-tänkande... BMC A40 har genom sin eleganta formgivning och avancerade linjer ingenting av ’vardagsvagn’ över sig.” Om BMC A40 Countryman, som har ”dubbla bakluckor och öppnas på stationsvagnsvis” skrev man att det var ”en bil för folk i farten!”

Sant eller falskt? Fake news? Eller bara ett aprilskämt, "April's fool" som det heter på engelska.

Javisst, någon MG Futura har det aldrig funnits, vare sig i Australien eller någon annanstans. Men Austin A40 Futura hette den här, och många minns den också under just det namnet.

Välkommen till MGCC SE

Text & foto: #6789 Dag Petersson

Hej!

Motorörd som man är så har det blivit några fordon genom åren. Åkte H-D i en massa år tills kroppen sa ifrån. Sedan köpte jag en Buick från 1955 som fick gå ett par år. Den såldes då jag insåg att den var alldeles för stor. Efter att jag ramlat av en häst och brutit armen i september 2016 så satt jag hemma och läste bilannonser och fick då syn på en Triumph GT6 mk2 till salu i Umeå. Ett snack med frun och ett samtal till Umeå så var det fåget dit, med en väska, tumverktyg och lite ”bra att ha”-grejer, som gällde. Morgonen därpå följde en resa hemåt på 80 mil, men jag orkade bara halvvägs, sov över i Söderhamn innan jag fortsatte hem till Mariestad.

Jag var frälst, 80 mil utan radio och det enda problemet var att sidospeglarna vred sig av fartvinden (senare åtgärdad). Engelska bilar är underbara att köra!

Men vad har detta med MG att göra? Jo, någon månad senare ringde en gammal lekkamrat som numera bor i Göteborg och undrade om jag hade något garage att hyra ut. Han hade blivit av med sitt här i Mariestad, och i Göteborg är det svårt att få garage. Jag fixade ett garage här i stan där han ställde sin MG Midget 1965 som han hade ägt sedan 1988 och bara kört en sommar. Den blev avställd 1989-09-13. Den är rostlagad under, ny tank, ny tändspole, nya bromsar runt om och ny sufflett (ej monterad), så något har han

i alla fall hunnit med på ungefär 30 år... Det är inte lätt att försöka renovera en bil när man bor 18 mil bort!

Då han betalade hyran halvårsvis så ringde han mig i början av december 2020 och frågade om hyran hade höjts. Vi hade inte pratats vid på ett tag, och han frågade om jag visste någon som var intresserad av att köpa bilen. Han hade varken tid eller lust längre då det är ganska mycket jobb kvar för att få ut den på vägen igen. Jag som sett den stå där ett par år tänkte: ”Jo, jag vet en som har lust”. Så sagt och gjort, jag tog med frun, Carina, och yngste sonen, Felix, och visade dem bilen. Den är söt, sa frun, och så har du något att göra i dessa corona-tider (har ju ”bara” +5 mopeder, 2 motorcyklar och GT6:an, samtliga veteraner).

Så nu står den här hemma i garaget. Kvar är att rostskydda golvet invändigt, lägga in matta, fixa läckande vattenpump, kolla upp laddningen, köpa hem gummi-



lister, fixa till grillen, sätta in stolar och få någon kunnig att hjälpa mig med suffletten m m. Felix och jag har hittills renoverat förgasarna, spolat ur värmesystemet och fixat lite i motorrummet samt börjat snygga till i kupén.



Sonen Felix torrkör ivrigt att komma igång med renoveringen av Midget 65:an.g



I garaget i väntan på vår och vackert väder.

Detta blir inte någon total-/originalrenovering utan en budgetrenovering som innebär att få en körbar bil med så lite problem som möjligt. Jag vill våga släppa ut båda mina söner i den, även min äldste son Max som är mer för datorer, utan att behöva åka och hämta dom längs vägen.



Alternativt färdmedel vid otjänlig väderlek.

10 länder på 12 dagar

Text & foto: Pete Opie



Stelvio.

“Min sambo Steffis MG TF är av 2005 år modell, och för att fira dess 10-årsjubileum bestämde vi oss för att ta en tur med den som vi gjorde med min TF vid dess 10-årsjubileum 2004, då vi åkte till Monaco och Italien med den. 2011 åkte jag till Prag med några andra MG ZT V8-ägare och gillade det verkligen, men en övernattnig där var inte tillräckligt länge, så jag har alltid längtat tillbaka. Vi planerade att åka till MG Car Club Luxemburgs (Steffi är medlem i deras klubb, och vi har goda vänner inom klubben) Ardennen MeetinG. Detta var också deras årsmöte, så det var en speciell helg. Därifrån tänkte vi åka vidare till Prag och tillbaka genom bergen genom att delvis följa vägen jag tog 2011. Härifrån skulle vi åka vidare till en annan speciell weekend, ett evenemang som anordnades av den tyska F- och TF-ägaren Michael Benecke. Den här helgen var också Michaels, eller Mykel som vi känner honom, 50-årsdag. Vi planerade rutter och hotell och tyckte sedan att det skulle vara fantastiskt om våra goda vänner Pete och Lin kom med på turen med Petes underbara MGF. Vi blev mycket glada när de meddelade att de kunde följa med oss. Det var en magisk semester, en som vi måste göra igen!!” /Colin Murrell

Jag (Pete) och Lin Opie, Colin Murrell och Steffi Broch påbörjade en mega-resa för att besöka tio länder på 12 dagar, vilket innefattade Frankrike, Belgien, Luxemburg, Tyskland, Tjeckien (två dagar i Prag), Österrike, Italien, Liechtenstein, Schweiz och Holland.

Med start i Plymouth var vår första övernattnig i Ashford innan vi tog färjan Dover–Dunkerque. Därifrån körde vi längs den franska kusten in i Belgien och ner till Luxemburg, där vi träffade Colin och Steffi på lördagseftermiddagen. De hade deltagit i MGCC Luxembourg Ardennen MeetinG. Speciellt tack till MGCC



Hotell Astoria i Prag

Luxemburg för att Lin och jag blev så varmt välkomnade och fick möjlighet att delta i deras lördagkvällsmiddag.

Söndagsmorgon, efter en god frukost, gav vi oss iväg på vad jag tycker var vår längsta tripp på vår resa – Clervaux, Luxemburg, igenom Tyskland till Prag, Tjeckien med strålände solsken hela vägen. Vi anlände till den gamla delen av Prag mitt på eftermiddagen för två övernattningar. Vi kunde där hissa vår regionala registerflagga.

Vår nästa etapp var från Prag till Fusch an der Grossglockner i Österrike, men denna resa tog mycket tid så vi bestämde oss för att köra Grossglockner från söder till norr. Vi stannade på högsta punkten för ett snabbt foto bara för att bli fotobombade av Colin.

Följande morgon hade vädret vänt sig mot oss med dimma och lätt regn i dalen, och det blev ändå värre när vi åkte alpvägen upp för Grossglockner. Ett fotostopp måste göras vid Bikers Point vid Edelweiss-Spitze på en höjd av 2 571 meter. Vid denna tid var regnet kraftigt, men D&C-flaggan (Devon & Cornwall F Register Centre) var tvungen att hissas, knappast förvånande att ingen erbjöd sig att komma ut ur sina bilar för att hjälpa mig.

Från Grossglockner tog vår resa oss ner till Italien, och vi anlände till Dolomiterna lagom i tid för lunch. Efter italiensk gästfrihet fortsatte vi till Stelvio för en god natts vila på Franzenshöhe Berg-hotel, i hjärtat av Nationalpark Stilsferjoch, innan vi körde upp för Stelviopasset och fick ytterligare en möjlighet att hissa bannern för registret och D&C-regionen.

Efter Stelvio fortsatte vi genom Italien och vad som måste vara den längsta tunnel jag har kört igenom – rekommenderar starkt Milltek-avgassystemet :-). Vi anlände till Liechtenstein för natten innan vi körde upp genom Tyskland för att delta i Michaels 4:e Niederrhein Tour. Det var på hans utmärkta tur som jag insåg att det kan vara farligt att vara fotograf.



Vacker vy efter vägen.



Biker Point Grossglockner.



MG K3 vid träffen i Luxemburg.



Avkoppling i Prag, fr v Pete, Lin, Colin och Steffi.

Byte av kylvätska på MGF och TF

Text: Bo Adolfsson

Foto: Tommy Lyngborn

Kylvätska som innehåller någon variant av vanlig glykol bör bytas regelbundet, ca fem års intervall är en vanlig rekommendation. Frostskyddet blir inte sämre med åren, däremot börjar korrosionsskyddet avta efter ca två år.

Att byta kylvätska på en MGF eller TF är inte helt enkelt. Det är ganska besvärligt att tappa ur den gamla vätskan, det går i över 10 liter i systemet, och det är dessutom en lite krånglig procedur att fylla på den nya med luftning i flera omgångar på tre ställen. Dessutom kan det vara läge att kontrollera status på de två parallella kylrör som löper under bilen. De har en benägenhet att rosta med tiden, speciellt om bilen gått i vintertrafik.

Man får börja med att ställa upp bilen på pallbockar om man inte har tillgång till lyft eller smörjgrop. Bilen måste stå så högt att man kommer åt att arbeta under till och gärna med lite lutning framåt. Det är lämpligt att ta av hjulen, åtminstone höger bak där man också behöver ta bort skyddskåpan mot motorn innanför hjulet. Man behöver också ta bort plastkåpan mot torpedväggen under främre huven, det sitter en luftningsnippel till värmepaketet bakom den. Dessutom behöver man ta bort luckan över motorn för att komma åt en luftningsskruv. Detta kräver först att suffletten lossas i bakkant och fälls framåt och hålls på plats i detta läge samt att isoleringsmattan ovanpå motorluckan tas bort.

Själva avtappningen börjar lämpligen med att ställa värmereglaget i max-läge och lossa och ta bort de tre luftningsskruvarna. En sitter i motorns vänstra ände, på ett rör ovanför kopplingen (bild 1), en sitter till vänster på kylarens ovansida (bild 2) och en bakom plastkåpan mot torpedväggen (bild 3). Även locket på expansionstanken tas bort. Ett större uppsamlingsstråg ställs under kylrörens främre ände där de två slangarna från kylaren är anslutna. Slangklämmorna lossas och skjuts upp på slangarna och dessa dras av rören. Detta låter enkelt, men slangklämmorna är av den lite besvärliga fabriksmonterade typen som inte har en skruv utan ska klämmas ihop för att lossas, men med en polygriptång brukar det gå. Dessutom sitter slangarna ofta hårt fast på rören och man får sticka in en avrundad skruvmejsel eller liknande mellan slang och rör och bända loss slangen. Det bör komma ut ca fem liter vätska i detta moment.

För att få ut mer vätska – vilket naturligtvis är önskvärt – får man ta till ytterligare åtgärder. Den första är att lossa den

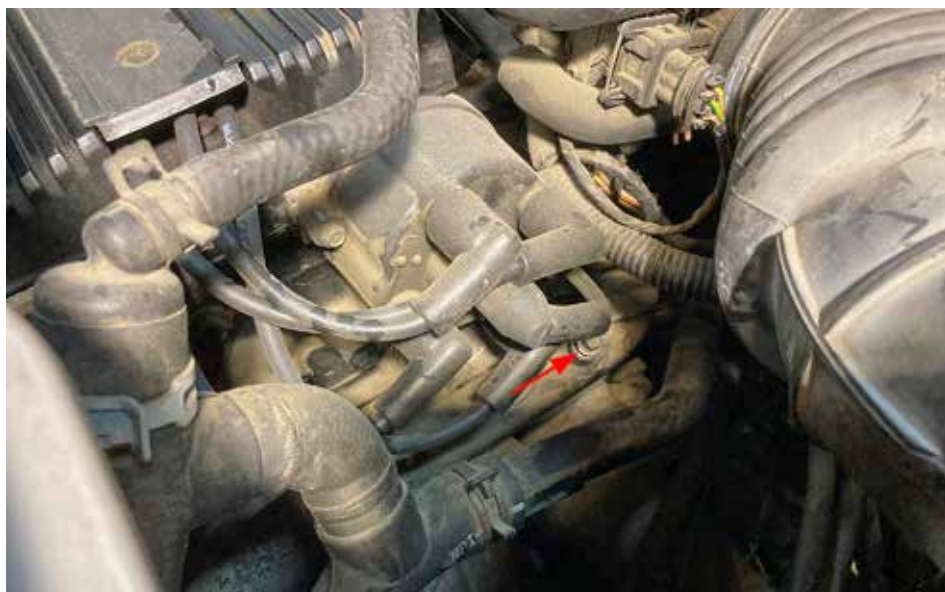


Bild 1, luftningsskruven på motorn.



Bild 2, luftningsskruven på kylaren.



Bild 3, luftningsnippeln på värmepaketet bakom plastkåpan.



Bild 4, lossa slangen på motorns baksida.



Bild 5, rostangripna kylrör.



Bild 6, nya och gamla kylrören.

slang som sitter nedtill på motorns baksida, bakom vattenpumpen på en rörstos (bild 4). Man kommer bäst åt den från högra bakre hjulhuset, men den sitter ganska illa till och det kan vara knepigt och tidsödande att få bort slangklämman och få loss slangen från stosen. Man får ha en balja under även här, man kanske får ut ytterligare ca en liter vätska. Ändrar man nu lutningen på bilen så att den lutar bakåt kan man få ut en skvätt till. Det blir gärna söligt med vätska eftersom den rinner från rörstosen ner på motorn och sprider sig innan den hamnar i baljan som därför bör vara ganska vid.

För att få ut det allra sista får man blåsa med tryckluft – om man har tillgång till sådan förstås – i de tre hålen för luftnings-skrivarerna (se bild 1, 2 och 3). Linda lite eltejp runt blåsmunstycket så att det tätar mot hålen. Detta ger kanske ytterligare en halvliter eller så. Totalt bör man nu ha fått ut omkring sju liter, mer kan man inte få ut på detta sätt eftersom det finns kvar vätska i motorns kylkanaler och på andra ställen. Men man får nöja sig med det enligt Kjell Johansson på Anglo Cars i Getinge.

Nu bör man passa på att undersöka kylrörens tillstånd vilket är omöjligt att göra utan att ta loss dem. Därför får man lossa även de två kylslangar som ansluter från motorn till rörens bakre ända. Det bör nu inte komma ut några större mängder vätska här, men en balja under är tillrådligt. Man måste även skruva loss den stora förstyrningsplåt som sitter mitt under bilen och täcker en stor del av kylrören. Den är fäst med hela 22 skruvar, så en skruvdragare kan komma väl till pass för att minska tidsåtgången när man väl lossat skruvarna, de kan sitta ganska hårt fast och gå trögt eftersom låsvätska har använts. För att få loss rören får man först klippa av de buntband som den parallellt med rören dragna kabeln är fäst med och sedan lossa de tre fästskruvarna.

Det är ganska vanligt med rostangrepp på rören, speciellt på äldre bilar som körts vintertid. Rost är vanligt under och intill de tvärgående plåtbyglar som utgör fästen för rören och intill dem dragna rör (för AC om sådan är monterad) och kablar. Här kan då genomgående rostporer ha uppstått som kan leda till läckage. Även i rörens ändrar, där kylslangarna slutar, kan rostangrepp finnas (bild 5). Det kan vara svårt att avgöra hur långt sådana angrepp gått om man inte har tillgång till en inspektionskamera så att man kan undersöka insidan, men är det påtagliga angrepp på utsidan är det klokt att byta till nya rostfria rör (bild 6). Rören kostade 1 700 kr inkl frakt från Anglocars men innebär att man slipper oroa sig för all framtid. Byt även alla slangklämmor till rostfria av traditionell modell, de är mycket lättare att hantera utan specialverktyg!

Nu är det dags att återmontera kylrö-
ren, förstynningsplåten och kylslangarna.
Glöm inte den på baksidan av motorn!
Slangarna till kylrören görs rena inuti i
ändarna, det sitter ofta kvar en del rostav-
lagringar där. Fästskruvorna till rören och
plåten bör förses med gänglåsningvätska
på gängorna, de till plåten även med lite
tätningemedel, t ex Sikaflex, under skruv-
skallen (bild 7). Det skadar inte heller att
först rensa gängorna i karossen med en
gängtapp (M8x1,25) och skruvgängorna
med en stålborste, det sitter oftast kvar lite
gammal gänglåsning som gör det trögt att
skruva i skruvarna. Efter detta ser det ut
som på (bild 8), rent och snyggt, speciellt
om man har snyggt till plåten som kan ha
fått lite ytrost.

Nästa steg är att fylla på kylvatten. En
blandning av vatten och ca 50 % glykol
av samma typ som innan är lämpligt. Vet
man inte vilken typ som använts bör man
använda Peak Longlife som är blandbar
med de vanliga typerna. Den finns att
köpa bl. a. hos Mekonomen. Det går åt ca
fyra liter eftersom det knappast går i mer
än åtta liter vätska, men man kan ju kolla
hur mycket man har fått ut av den gamla
vätskan. Luftningsskruvorna skruvas i
men inte helt utan så att luft kan pysa
ut. Den som sitter på torpedväggen är av
samma typ som de som sitter i bromssys-
temet och släpper ut luft (och vätska) om
de är lossade något varv, men de andra
två är vanliga skruvar (den på kylaren
dock av plast) som behöver skruvas ut
ganska mycket för att luft och vätska ska
kunna komma ut. Detta kan lätt leda till
att de skruvas ut så långt att de lossnar
helt med fatalt resultat i ett senare skede
då man ska lufta med motorn igång med
full driftstemperatur. Det är därför lämp-
ligt att göra en långsgående skåra i dessa,
lämpligen med bågfilblad eller Dremel, av
ungefär halva skruvens längd (bild 9).

Påfyllning av vätska görs i expansions-
kärlet. En tratt och trasor runt är lämpligt,
även runt luftningsskrivar, det blir gärna
lite söligt där. Vätskan hälls i lite i taget.
När det börjar komma ut vätska vid luft-
ningsskrivar, troligen först vid motorn,
stängs dessa vartefter. Nivån i expan-
sionskärlet bör inte tillåtas stiga nämnvärt
över skarven som utgör maxnivå. En
första luftning kan nu göras med början
vid motorn, därefter vid kylaren och sist
vid torpedväggen. Påfyllning av vätska
görs efterhand till skarven. Om bilen står
i påtaglig lutning kan man ändra så att
lutningen blir åt motsatt håll och upprepa
proceduren. Det kan vara bra att låta det
gå ett antal minuter mellan luftningarna så
att luft hinner söka sig uppåt i systemet.

Då ingen mer luft kommer ut är det
dags att lufta med motorn igång. Starta
motorn och upprepa luftningsproceduren
inklusive påfyllning av kylvätska. Låt

motorn gå ett antal minuter, håll koll på
temperaturmätaren, lufta flera gånger
och fyll på vätska. Håll även koll på att
inget läckage förekommer vid slangan-
slutningarna under bilen och vid motorn!
Då ingen mer luft kommer ut och ingen
påfyllning av vätska behövs är det dags
att avsluta detta moment. Sätt tillbaka
locket till expansionskärlet, montera till-
baka skyddskåpan vid motorn samt hjulen
och släpp ner bilen. Kör motorn till full
driftstemperatur så att termostaten öppnar,
detta görs lämpligen utomhus och på väg.
Upprepa luftningen, gärna flera gånger,
så att all luft kommer ut. Kolla att inget
läckage finns. Om temperaturen ”skenar”
finns luft kvar i systemet. Stäng då genast
av motorn och låt den svalna lite! Lufta
sedan på nytt.

Avslutningsvis återstår att montera
tillbaka plastkåpan under framhuvnen,

motorkåpan med dess isoleringsmatta och
suffletten. Vid körning under den första
tiden efter bytet bör noggrann koll hållas
på temperaturmätaren och vätskenivån.
Hur omsorgsfullt man än gör luftningen
kan det finnas kvar luftbubblor som först
efter ett tag kommer ut via expansions-
kärlet. Detta leder vanligen till att man
behöver fylla på lite extra kylvätska, och
det är därför lämpligt att ha med sig en
mindre mängd färdigblandad vätska för
påfyllning. Om temperaturmätaren stiger
över normal driftstemperatur kan dock ny
luftning bli nödvändig.

De senast tillverkade MG TF, årsmodell
2005 och senare, har ett inbyggt larm för
låg kylvätskenivå. På MGF och tidigare
årsmodeller av MG TF kan man enkelt
komplettera med ett sådant. Hur man gör
detta finns beskrivet i Bulletin nr 1
2021.



Årsmötet 2021

Årsmötet 13 mars 2021 var planerat att hållas i Göteborg, men under rådande omständigheter beslöt vi i styrelsen att hålla mötet digitalt. Det blev första gången i klubbens snart 70-åriga historia som man fick göra på detta vis, men det visade sig fungera på ett helt tillfredställande sätt.

Vi bildade en arbetsgrupp för att planera mötet och få det att fungera så smidigt som möjligt. Gruppen bestod av Ewa Brander som sammankallande, Peo Nigrell och Oscar Efverlund som tekniskt ansvariga, Max Jacobsson som administratör, Gunnar Ahlqvist med stor erfarenhet av årsmöten, Christer Farneman som ansvarig för medlemsregistret och Hansi Borgström som värd för årsmötet. Det blev ett bra och effektivt arbete i gruppen, och efter ett par möten hade vi gjort upp riktlinjer för mötet och hur det skulle fungera på bästa sätt. För att det skulle bli enkelt beslöt vi att skippa funktionen med att alla skulle rösta Ja eller Nej på varje fråga utan i stället fråga om någon hade någon invändning. Där fanns en funktion med att "räcka upp handen" och begära ordet och på så vis kunna yttra sig om man inte godkände förslaget. Vi beslöt också att hålla ett testmöte helgen innan där man kunde koppla upp sig och se att det fungerade.

Det blev så dags för årsmötet, och Oscar och jag träffades på Scandic i Mölndal där vi i ett litet konferensrum skulle leda mötet. Vi var där i god tid och kunde koppla upp apparaturen i lugn och ro och vara uppkopplade innan det var dags för övriga deltagare att ansluta sig. Utav de 49 anmälda var det 41 som lyckades koppla upp sig och delta i mötet. Det är i stort sett så många som brukar vara med då vi träffas fysiskt i Stockholm, Malmö och Göteborg.

Ordförande Ewa Brander öppnade mötet och hälsade oss alla välkomna. Till mötesordförande valdes Hansi Borgström och till sekreterare valdes Max Jacobsson. Jag tog så över klubban och fortsatte i dagordningen.

Verksamhetsberättelsen för 2020, verksamhetsplan för 2021 samt balans- och resultaträkning för 2020 godkändes. Revisionsberättelsen lästes upp, och då revisorerna inte hittat några felaktigheter fick styrelsen ansvarsfrihet för 2020.

Budgeten för 2021 godkändes, så vi tackar kassören Anders Ericsson som håller ordning på räkenskaperna. Ekonomin i klubben är mycket god så det fanns ingen anledning att höja årsavgiften. Styrelsen fick dock mandat för att höja eller sänka årsavgiften om det skulle behövas.

Inga motioner hade kommit in så vi kunde raskt gå vidare med val av styrelsen. Gunnar Ahlqvist fick ordet och presenterade valberedningens förslag. Ewa Brander hade av personliga skäl begärt att få avgå, så till ny ordförande valdes Peo Nigrell. Övriga medlemmar sitter kvar eller valdes om, och vi fick dessutom en ny styrelseledamot, Harald Sonesson. Vi hälsar Harald välkommen i styrelsen och önskar Peo lycka till som ny ordförande.

Centrerepresentanterna sitter kvar, och vi kunde med stor glädje presentera Mats Rylander som ny CR i Dalecarlia Centre där vi haft en vakans sedan ett par år tillbaka. Återstår nu att finna någon i North och Middle South, arbete pågår.

Revisorer och valberedning omvaldes och därmed var vi framme vid övriga frågor. Där kom det fram önskemål om aktiviteter i Middle South, vilket vi kunde meddela att man i styrelsen jobbar på. Dessutom fanns det önskemål om aktiviteter på Gotland, något vi får undersöka vidare.

Slutligen avtackades Ewa Brander för sin tid i styrelsen och som ordförande. Vi kommer sakna Ewa men är glada för de år som hon engagerat sig i klubben. En blombukett budades till hennes bostad.

Mötet förklarades för avslutat, och det

var mycket glädjande att kunna konstatera att det gick så bra att ha mötet digitalt. Ett stort tack till alla er som deltog och ett extra stort tack till arbetsgruppen för väl genomfört förarbete.

Hoppas vi ses i Göteborg nästa år!

/Hansi Borgström



Hansi var ordförande på distans.

Ewa avtackades med blommor på avstånd för förtjänstfullt arbete för klubben under sex år.



Att väcka en svart TC



Text: Per de Faire
Foto: Sven Ordell

föregående utgåva av denna tidning presenterades en östgötsk, svart MG TC som inte rullat på egna hjul sedan 1964. Hur ska man då tillse en sådan bil under den 57-åriga vilan och hur ska man förfara inför igångsättandet efter alla dessa år? Om detta handlar denna långa artikelserie.

För att höja textens skönlitterära nivå kommer de tekniska avsnitten att interfolieras med berättelser från bilens tidigare liv, vars dåvarande ägare, Tore Ordell, förde noggranna noteringar i sitt lilla noteringshäfte. Den understundom svårtolkade pikturen har, inte utan viss möda, dechiffrerats av nuvarande ägaren, sonen Sven, som ägt bilen sedan 1999 och alltså ännu inte kört den.

I det förra avsnittet framgick att ett fordon under de många passiva åren ändå måste få en viss tillsyn. Motorn måste dras runt med en jämn periodicitet, vilket låter sig göras med vev på samtliga MG-modeller fram till och med MGA. Hur då förfara om man äger en MGB eller senare modell? Jo, svarar Sven, och inledningsvis utfärdas en varning: Ha inte tändningen påslagen eftersom motorer kan starta mycket plötsligt och vid förvänsansvärt låg rotationshastighet.

Det finns två metoder om man inte har plats att skjuta bilen med växeln ilagd:

1. *Man hissar upp ena bakhjulet/drivhjulet och lägger i högsta växel. Därefter är det bara att snurra på det upphissade hjulet.*
2. *Dra runt motorn med hjälp av ena handen och fläkten, med andra handen spänner man fläktremmen lite hårdare så att den inte slirar (fordrar att bilen har remdriven fläkt förstås).*

Sven använder sig framgångsrikt av den senare metoden på sin MGC. Ha alltid en grov arbetshandske på, ty fläktblad är vassa! Går det tungt att dra runt kan man ta ur tändstiften.

Även vid ventiljusteringar och andra justeringar kan motorn behöva dras runt. När Minin introducerades såldes tillbehör som gjorde att man kunde använda en vev. Ta gärna en titt på: A Series With A Crank Start – Motor Mouth Section – The Mini Forum.

Vätskenivåer såsom olja, kylvatten och hydrauliska vätskor bör kontrolleras. Man skall också se till att däcken inte ligger platt mot det hårda, obekväma garagegolvet. Den bästa varianten är att ha bilen uppallad.

Men för att ta hela historien från dess början, så skall en långtidsförvaring, det behöver inte vara under 57 år, helst ske

i ett varmgarage och inte i en otät lada. I det senare fallet måste en rad åtgärder vidtas för att förhindra att smågnagare eller vilsekomna flygfån gör otillbörlig, negativ åverkan på utrustningsdetaljer. Lördagsgodis för gnagarna är elkablar, och då främst de som inte syns, andra gummidetaljer, olika textilier, läder etc. Bilen bör tvättas, rengöras noga invändigt och gärna vaxas innan den går i ide.

Suffletten ska vara uppfälld för att förhindra att den skadas och hela vagnen bör vara täckt av ett dammtätt kapell. Bensintanken bör tömmas inför en längre uppställning då bensinens sammansätt-



TC 2875 chassiplt.

ning över tid förändras alltför mycket. I detta fall har förutom bensinen även kylvätskan tappats ur medan övriga vätskor påfylldes inför långlovet. Även batteriet togs då bort.

Låt oss så återgå till den ursprungliga handlingen, men först två korta notiser rörande resor från Norrköping till Stockholm. I den första utflykten deltog Tore med familj och den ägde rum fredagen den 23 april 1947. Resan upp till huvudstaden tog tre timmar och 35 minuter. Sträckan var dryga 17 mil. Under hemresan var Tore ensam i bilen, och han stannade vid sommarhuset i Kolmården efter två timmar och 35 minuter, vilket innebar en genomsnittlig hastighet av 60 km/h. Vagnen hade då på hemresan gjort av med 1,15 liter bensin – som då kostade 1,45 kr per liter – per mil. Under normala förhållanden drog den 1,06 l/mil. Vägen gick rakt genom stadskärnorna på den tiden, så trafiken var inte separerad. Vägförhållandena var sådana att det från Kolmården och norrut var grusväg. Det anges dock inte hur många mil lång denna obekväma sträcka var.

En onsdag i juni året därpå företog Tore, tillsammans med en god vän, ytterligare en resa till Stockholm. Ekipaget lämnade Norrköping klockan 17.15 och anlände till huvudstaden klockan 20.15. Återfärden startade vid midnatt och man var åter i Norrköping fyra timmar senare. Vad man gjorde i Stockholm framgår icke av handlingarna. Dock framgår det att 34 liter bensin kostade 23,46 kronor. Vid denna tid var det bensinransonering och Tores tilldelning var 60 liter per månad.

Allt enligt det numera så välkända noteringshäftet.

Det kan möjligen också tilläggas att man på kompisnivå dessa år ägnade sig åt en viss byteshandel rörande tilldelningen av bensin. Möjligen lika omfattande som den som våra äldre anförvanter bedrev sinsemellan under motbokens gyllene era (1917-1955). Allt ordnar sig ju bara man håller ihop!

Matching numbers

I synnerhet amerikaner är ytterst känsliga vad gäller dessa ”numbers”, innebärande att motor- och chassinummer skall överensstämma. Den svarta TC:n lämnade Abingdon fredagen den 30 maj 1947. Det handlar alltså inte om ett måndagsexemplar.

Delar tillverkade av Lucas, det vill säga el till belysningar, startmotor, generator och fördelare, är stämplade med till-



Sven har bryderier över hur han skall göra med batterihållaren som flyttats.



Pappa Tore monterade redan i augusti 1948 en tempmätare i sin TC.



Generatoren tillverkades i maj 1947.

verkningsmånad och år. Viktigt är att dessa delar inte är märkta med ett senare datum än bilens tillverkningsstid. Ett tidigare datum kan förklaras med tid för lagerhållning.

Några tankar rörande bilens originalutförande.

Proveniensen är ju en viktig term enligt det populära "Antikrundan", vilket också i högsta grad gäller bilar. Några originaltillbehör från fabriken fanns egentligen inte för TC. Till förkrigsmodellerna fanns en rad sådana, t ex en mycket användbar "cigar lighter". Temperaturmätare för kylvätskan fanns inte för TC. Tore Ordell monterade en sådan den 8 augusti 1948. Det är bra att dokumentera när tidstypiska tillbehör monterades.

Hur då förfara när t ex batterihållaren flyttats från sin ursprungliga plats i motorrummet till över bakaxeln, vilket ger en förbättrad viktfordelning? Ska den, för den goda sakens skull, återflyttas till sin ursprungliga placering? Fler sådana intressanta frågeställningar kan dyka upp.

Plan för driftsättning.

Inledningsvis vill jag försiktigt påpeka att Sven i november 2020 drabbades av så kallat karpaltunnelsyndrom, vilket gör att all fingertoppskänslighet går förlorad och ger stickningar i hela handen. Anledningen till detta var att Sven skulle lägga om däck och det gick inte riktigt som förr. En lugn livsföring i garaget har därför rekommenderats av läkare.



Startvev är bättre än startkablar.



Som den gamla sortens motorman Sven är så monterar han naturligtvis däck själv, denna gång med kroppsskada tyvärr. Don't try this at home!!

Här följer den tänkta arbetsplanen för kontroller och byten på svart TC:

Bromsar:

Huvudcylinder
Slangar utbyte
Packningar i hjulcylindrar
Handbromsfunktion

Oljematning till kompressor
Vattenpump, slangar och termostat
Kompression
Förgasarinstitution. Nåll?? Luftrenare
Kompression

Kaross:

Sitter allt fast?
Olja instrumentvagnar

Kontakta MHRF om dess försäkring och om vad man kan förvänta sig hos bilprovningen

Drivlina:

Avgasrör
Växellåda med bakre fastsättning
Tändning
Bränslepump och tank
Bränsleslangar
Slang till oljetryck

El:

Baklampor
Strålkastare, reflektorer och andra insatser
Batteriets fastsättning och kablar
Batteriavskiljare
Koll av funktioner

Stor service:

Chassi
Styrleder
Bakaxel
Styrväxel
Fjädrar med infästningar

Detaljer kring ovanstående åtgärder ber vi att få återkomma till i kommande nummer av denna tidning.

Svenssons på hembesök

Text & foto: Dan Svensson

Tillsammans med min Pontiac-åkande dotter, som tagit över min tjänst på port 13, var vi välkomna till Bernt Aulin i Båstad, MGCC-medlem 272. Bernt har en av de finaste MG TB som finns. Bernt håller också på med en fin renovering av en MG L1 Continental Coupé 1933. Karossen var på lackering vid vårt besök.

Då Bernt vet om att jag samlar delar till min TA-renovering hade han vänligheten att gå igenom alla sina lådor med MG-delar. Vi hittade åtskilliga guldkorn, bl.a. flera nya delar till min vindruta. Bernts stora kunskande gav oss också en intressant föreläsning om hans fina bilar. Maja fick frågan om cylindervolymen på den stora, sexcylindriga motorn på L1:an. Gissningen blev 3 000 cc, rätt svar var 1 100 cc! Den långa slaglängden gör att kolvarnas storlek påminner om mopedkolvar (därför ser Maja förvånad ut). Hon är mera van vid USA-gjutjärnet i den raka åttan i hennes Pontiac.

En beskrivning av de mekaniska friktionsstötdämparna på L1:an var också intressant. I Bernts prydliga garage hänger flera MG-tavlor, en med MG L1 i gult och svart. Men Bernts bil blir i två nyanser av grönt. En annan MG-tavla med hårvårdsreklam fanns också, men om Bernt använder företagets produkter framgick inte. Besöket avslutades med gott kaffe och en god hembakad kladdkaka. **STORT TACK** för ett givande besök!

Vi hann också med ett besök hos Sten Nilsson i Oskarström, MGCC-medlem 6299, som är nästan färdig med renoveringen av sin MG J2 1932. Vi blev även här inbjudna till ett himmelskt garage, fullt med engelska rariteter, och fick även en intressant beskrivning av J2:ans uppbyggnad, bl.a. den ovanliga lösningen av generatordrivningen där generatormotorn står framför motorblocket och drivs av vevaxeln. J2:an saknar bränslemätare, så för att undvika bränslestopp går det ner två rör av olika längd och med varsin kran i tanken. Det gäller att återställa kranarna vid tankning. Jag minns min första VW 1200 där det fanns en kran under instrumentbrädan som man ställde i läge 1 vid tankning. Man körde tills bilen stannade, då vred man kranen till läge 2 och kunde köra 5 mil till. Oftast glömde man att återställa kranen och körde soppatorsk. På den tiden var tapparna bemannade och öppna på ordinarie arbetstid, och bensinen kostade 80 öre.

Sten hade också vänligheten att gå igenom sina lådor med MG-delar för att hitta något till min MG. Vi fick med oss två fina MG-säten. Sten hade också en fin bensintank till MG TA/TB till salu. Även till Sten ett **STORT TACK!** för ett givande besök. Jag hoppas att dottern Majas intresse för våra MG-rariteter ska öka.



Bernt framför sin fina TB.

Bernt förklarar för Maja att den sexcylindriga motorn i hans Continental Coupé årsmodell 1933 bara är på 1 100 cc.



Sten Nilsson i sitt välfyllda garage. I fonden hans pågående renovering av en J2 från 1932.



De vackra bensinledningarna på Stens J2:a



J2:ans välutrustade instrumentbräda.

Stipendiat Oscars redovisning

Aktiviteten har varit låg i Oscars garage under vintern. Här är Oscars rapport.





Denna patinerade MGA hittade Börje Norhager på en träff i Östersund 2018.



Fototävling 2021

Efter förra årets stora succé står vi nu i startgröparna att låta er, våra underbara läsare, bidra till innehållet i tidningen i form av MG-relaterade bilder och fotografier.

Skicka in ditt bidrag till foto@mgcc.se senast 30 september. Genom att delta i tävlingen samtycker du att bilderna får användas fritt av MGCC Sverige och kan komma att publiceras i föreningens analoga och digitala kanaler.

Lycka till!

Redaktionen

Vinnare 2020: Pär Hämäläinen

Bokpresentation

Text: Per de Faire

The MGA

"First of a new line"

Av: John Price Williams

Den här boken är dedikerad till alla hängivna A-Lovers, och detta oavsett om man är lycklig ägare till en sådan eller endast har möjlighet att beundra den vackra bilen på avstånd. Boken är tämligen stor till formatet och innehåller 160 sidor fördelade på nio kapitel och sju appendix. Redigeringen är mycket trevlig, vilket i sig bidrar till att göra boken lättläst.

Bakgrunden är den att MGA, av John Thornley, stolt presenterades för Nuffield-direktören Len Lord redan 1952, men denne ogillade modellen då den var alltför lik Austin-Healey, vilken högsta ledningen då föredrog att satsa på. Dock förstod Lord två år senare att de båda sportbilarna inte tillhörde samma prissegment och därför inte kunde anses vara konkurrenter, och efter denna insikt kunde produktionen av MGA äntligen sättas igång.

Här följer så bokens berättelse om MGA:

Kapitel 1, "The beginning", beskriver utvecklingsarbetet bakom den slutliga designen med intressanta bilder som visar hur bilen skulle kunnat se ut.

Kapitel 2, "The engineering", tar upp karosseri, utveckling av motor och olika lösningar rörande chassits konstruktion.

Kapitel 3, "Le Mans and the start of the production". Prototypmodellen EX 182 deltar i Le Mans 1955 med tre racinggröna bilar. Inriktningen visar att MGA ingalunda kan betraktas som en "tjej- och parfymbil". Efter historien om detta lopp beskrivs modellens hela racinghistoria.

Kapitel 4, "The Twin Cams", inleds på följande intressanta sätt:

"The MGA Twin Cam which appeared in 1958 was originally going to be called the MGB. It is described as such in many of the memos that John Thornley wrote to the BMC board as he pushed for the engine's development, though in later years, after the real MGB ceased production, he confessed he had completely forgotten the suggestion." Därefter beskrivs hela utvecklingen av Twin Cam-modellen.

Kapitel 5, "Success abroad". Försäljningen i USA började storstilat redan under introduktionen på New York Motorshow i maj 1956. John Thornley, som var där, fick genast in 3600 beställningar. Export skedde även till andra delar av världen som Australien, Sydafrika, Mexico

och naturligtvis Europa samt ett exemplar till Cuba.

Kapitel 6, "In competition", ger intressant racinghistoria.

Efter detta kapitel följer ett snyggt sextonsidigt bildsvep i färg som visar reklam-broschyrer, bilar, motorer och interiörer.

Kapitel 7, "Unusual MGAs", är ett kul inslag med alltifrån MGA som polisbil till campingbil.

Kapitel 8, "The 1600", skildrar historien bakom denna senare modell.

Kapitel 9, "Buying, restoring & running". Kapitelrubriken talar för sig själv.

De följande sex appendixen är hårdvaluta för varje kalenderbitare.

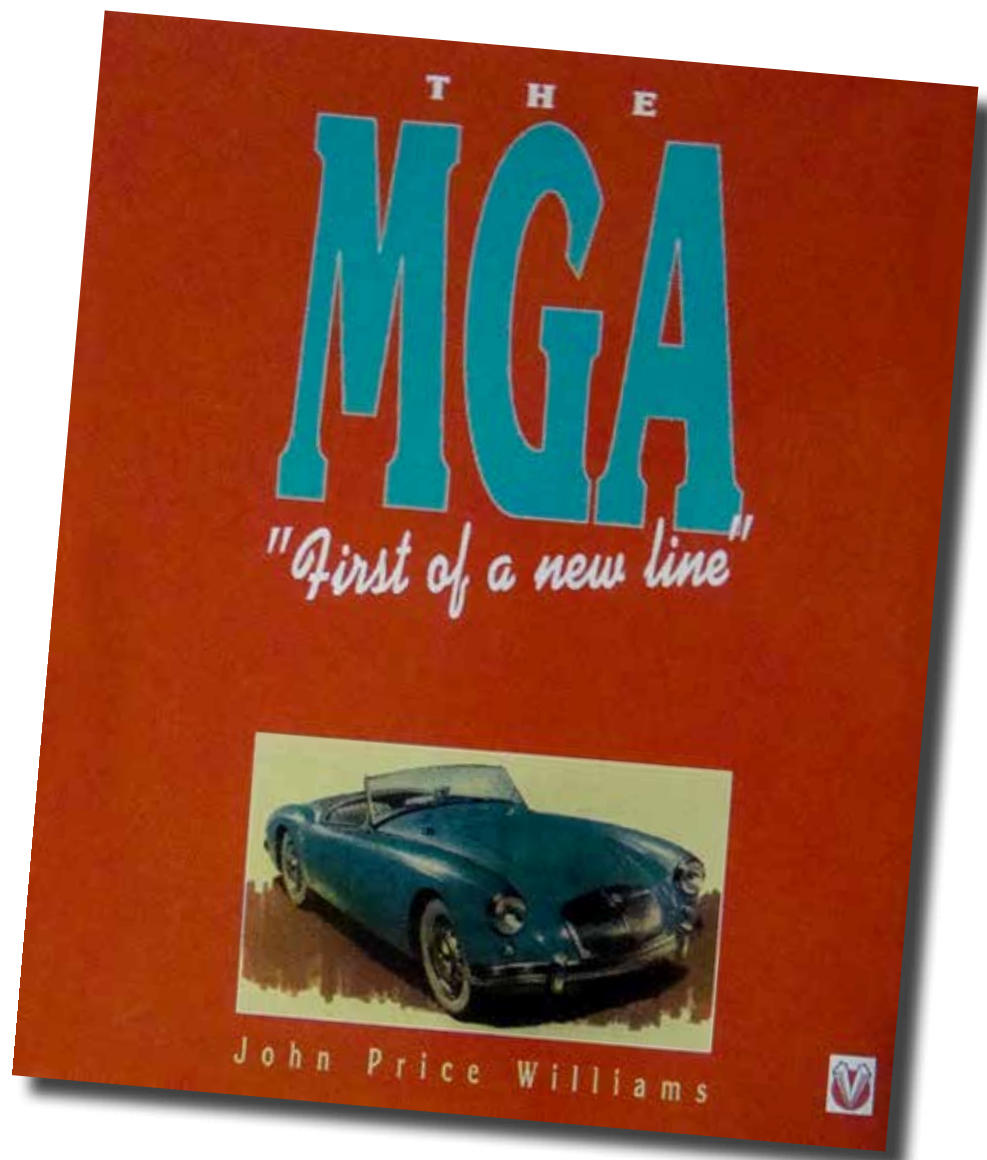
Avslutningsvis kan sägas att boken är ett absolut "måste" för var och en som njuter av en uttalad MGA-diagnos!

Priset på nätet är idag cirka 99,00 Euro (Priset var 1997, då boken utkom, £25,00.)

Bokförlaget heter Veloce Publishing PLC och ISBN är 1-874105-66-9.

Jag önskar er en trevlig läsning!

/Per



Claes Wernemyr och hans Midget

Vi som varit med länge



Text & foto: Per-Börje Elg

Gerd Karlsson och Claes Wernemyr på Slussträffen i Trollhättan den 31 augusti 2016.

– Ska vi ses i Backamo? undrade rösten i telefonen,” det ska bli skitväder resten av veckan och som du vet har jag ingen sufflett”. Rösten tillhörde Claes Wernemyr, tidigare universitetslektor i bygg- och samhällsplanering på Chalmers i Göteborg och gästprofessor vid Northumbria University i Newcastle. Anglofil ut i fingerspetsarna, när vi ses sitter den väl-skräddade flugan perfekt liksom skinnhuvan och motorglasögonen.

Jo, han har varit mycket i England, bland annat var han där och tittade när MG-fabriken i Abingdon revs. Bilen utan sufflett är en MG Midget Mark II 1964, utrustad i klassisk engelsk sportvagnsstil med två Brooklandsrutor istället för den vanliga vindrutan – det är därför den inte har någon sufflett.

Backamo klockan tre, ja varför inte? Det var en vanlig tisdag i juni, den 25 juni 2013 för att vara exakt, och jag hade egentligen planerat något annat, men en utflykt i min egen MGB 1966 var inte fel. Nu när vädret ändå var så bra.

En Midget med själ

Claes Wernemyr har haft sin Midget sedan den 11 juni 1982. I juni 1989 godkändes bilen för MHRF-försäkring

men när MHRF under 2003 begärde in nya bilder ställdes frågan om originalutförande på sin spets. Den ser ut som en tävlingsbil, menade MHRF. Inte alls,



Handmålat BMC-märke.



Nej, det är ingen tävlingsbil...

menade ägaren och svarade med en utförlig dokumentation om att allt som finns på bilen faktiskt gick att köpa som tillbehör eller extrautrustning då på sextiotalet. Det är en entusiastbil – och den fick sin MHRF-försäkring.

”Sportvagn till folkbilspris”, kallades den av BMC Sweden i en dåtida trycksak. ”Högeffektiv motor på 61 hästar SAE... ger oanade fartresurser i en sällsynt välavvägd sportvagn.”

Den har, som sagts, ingen vindruta och inga stötfångare. Plåtfälgarna med navkapslar har ersatts av tidstypiskt sportiga

Minilite-fälgar. Ventilationsrutorna och de vevbara sidorutorna är spårlost borta. Bakom stolarna finns en störtbåge, inklädd i ett specialtillverkat sittbrunnsskåp. Allt är välgjort, ner till minsta detalj.

I motorrummet lyser en förkromad ventiltåpa, något som en tidigare ägare försåg bilen med. Vid fotograferingstillfället var bilen utrustad med Weber-förgasare men de har nu bytts mot dubbla SU-förgasare.

I grillen sitter ett kromat emblem från återförsäljaren som en gång levererade bilen: Wernemyr & Sons Ltd. Nej, det är förstås inte på riktigt...

Bilen, med chassinummer GAN 3L 28435, är svensksåld, första gången registrerad den 2 mars 1965 i Göteborg, med nummer O 25834. Claes Wernemyr är nummer åtta i ägarlängden och samlade redan 1988 all dokumentation om bilen till en bok med kopior på foton, besiktningssinstrument, köpekvitton, med mera.

– Men jag saknar en bild på bilen när den var gul och tävlade på Kinnekulle Ring, säger han.

Till bilens historia, om man så kan säga, hör att den träffat jazzlegendaren Chris Barber. På ett foto av bilen har han skrivit en hälsning till ägaren: *”Claes – look after her, she is lovely!”*. Den här bilen är en kulturpersonlighet.

Möte med en entusiast

- Det finns ett flygfält här i Backamo, sade Claes Wernemyr efter fikaten, låt oss åka dit. Ja, varför inte? Att fotografera bilar framför flygplan är väl en bra idé, vare sig det finns någon naturlig koppling eller inte. Fabriken i Abingdon tillverkade ju i alla fall delar till krigsflygplan under kriget.

Det var en fin dag för sportflygarna också och på flygfältet träffade vi Jan Erik Gerstel, tidigare officer och militärflygtekniker och ägare till ett fyrsitsigt amerikanskt sportplan av märket Stinson Voyager från 1947. En ljusgrå skönhet med motor från Lycoming som väl kunde mäta sig med två röda MG.



På fikamöte i Backamo den 25 juni 2013.



Allt är genomtänkt, in i minsta detalj.



Kromat emblem från återförsäljaren Wernemyr & Sons Ltd... nej, det är förstås inte på riktigt!

Han var bilentusiast också, Jan Erik Gerstel, med en tävlingstrimmad Saab 96 hemma i garaget. En bil som på sextioalet körts av ingen mindre än den store Erik Carlsson.

Det var verkligen en dag att minnas, ett givande möte människor emellan.

Tyvärr fick historien ett sorgligt slut för ett drygt år senare, i Göteborgs-Posten den 3 september 2014, kunde man läsa att en 47-årig pilot omkommit i samband med en flygolycka utanför Sollebrunn. Han hade "startat resan med det lilla sportflygplanet från Backamo söder om Uddevalla" rapporterade tidningen. Ja, piloten var Jan Erik Gerstel och flygplanet var hans Stinson Voyager från 1947.



Med hälsning från Chris Barber.



Jan Erik Gerstel och Claes Wernemyr på flygfältet i Backamo.





MG MIDGET MK II 1964

Ägare: Claes Wernemyr, Stenungsund
Foto: Per-Börje Elg



~Kryssset



		LIGGER OVAN-FÖR BODEN		I HÖGRE GRAD		SNOTTS IHOP		GEN-SVAR		UTFALL		ÄR TRAFIK MED KÖER		DE VISAR VÄGEN	
														MARKNAD PÅ VÅR KONTINENT	
		TILLVERKADE MG SOM ZA OCH ZB PÅ 50-TALET												MÄTT PÅ LANDET	
		HAR HJUL PÅ LYXIG MG												EUROPA-KAMP	
				STARTAR MED LÖFTEN		SKER VID M-SKYLT ÄR EN UT-MÄRKT LED						LÄGGA MÄRKE TILL		RÄTT ÅT KNE-GARE	
		SÄDANA TÄVLAR PÅ BISLET													
SÄDANA FINNS SOM MODELL 911		ÄKTA HÄLFT BLIR HALLÅ IBLAND		DEN ER-SATTES AV EURON ÄR DET I ISIG PIST		FÄLT-HERRE KAN KNUTTE SITTA PÅ		ROADE FRINGS SJÄLS-FRID		LÄKAR-PRAKTIK HAJAR		DET FÖR BONDE FRAMÅT		KLINGA UT	
														TILLVERKADE MG 1961-79	
HARDEN SOM SPELAR FÖRSTA FIOLEN								HÅLLER FÖRE FRAM-STÖT						GLOBEN-TÄVLING	
SYRE		KANOT-LEDEN GÄRNA LÄTER NÅGON FÅ		MEDIA-KONCERN		IDENIM-BRALLA				VARU-MÄNGD DROSKA FÖRR					
				ÄR ETT KÄRNHUS ENKÄTEN				PLANET				ESTET PÅ BYRÅ KALLAS HUS-KORSET			
STICKS I SPANIEN		ETT PAR HAR RE-GISTRERINGS-BEVIS				GAMLA KRIGARE DYNASTIN								DEN ÄR BATTERI-LADDARE	
LÄMNR MAN EFTER SIG				LUGN I STORMEN GÄRI BUTIKER I TOKYO		ÄR FÅGEL-VÄGEN STRÅL-GLANS		KVAR-LEVOR I STEN		VAR HASSES PARHÄST FÖRUT OKÄNDA					
STADSBE-LYSNING ÄR EN FRÅGA OM PLATS								JÄMTIN REGLAGE				LÄR UPP KILLING-GÅNGET			
		MJUK OCH SLÅT HISSAR SEGEL		OTTO-MAN UTKAS-TARE				STORT GODS		DEN HAR SPÄNNING PÅ SJÖN GALT I FOLKMUN				STÅR G FÖR I MG	
I STRÅNG PÅ SLANG		ÖVER-VAGA NOGA HAR ATLAS						SLUTA RINNA FRÄCKT FÖRSÖK				HEMLIG-HÖLL AVFALL			
				DET STORA SKÄRET MELLAN-MÅL FÖR KAMELER		SLIPA FORMEN VATTEN-SJUK				ÄLSK-VÄRDA DELTAGIT I NED-SLÄPP					
FÖRSÅG MGB MED MOTOR PÅ 60-TALET		YTSTOR-LEKAR KÄL YTA PÅ KALOTTEN				HINDER BLIR DU OCH JAG									
		HADE ETT SLAG 1700 DAGÖBO						DEN FÖLJS AV REFRÅNG MELLAN-FÄRG						BITA KAN MAN BAKOM RYGGEN PÅ FOLK	
MED BLAND DE TRE ÖNA				SVÄNGER RUNT GER ÖVER-BLICK						TA TAG					
INTYGAT ÄKT-HETEN I		NATIONS-PERSONI-FIKATION FÖR OSS				STAFETT				STOR DUNGE MED REJALA TRÅD		KRON-DEL			
						SKINA UPP		LEDER TILL BRÖTT I DEN UNDRE VÄRLDEN				GER TOMTEN JÄMNT SKÄGG			

Lite tankegymnastik i vårsolen är bra för intellektet. Här bjuder vi på ett medelsvårt korsord. Rätt lösning behöver ni inte skicka in, den har vi redan. Facit kommer i nästa nummer av Bulletinen. Lycka till!

/Bulletinens Redaktionsgrupp

KONSTRUKTÖR: MATS EDVARDSSON

Donald Healey

– mannen bakom MG Midget



Text: Kaianders Sempler

Att bygga en exklusiv och dyr sportbil är ingen konst. Svårigheten ligger i att hitta köpare till den. Att däremot bygga en snorbil men ändå attraktiv sportbil är däremot en skön konst som inte alla är förunnat att lyckas med. Men det var just det som den brittiske före detta flygaren och racerföraren Donald Healey lyckades med.

Donald Healey var född 1898 i det lilla samhället Perranporth på nordkusten av Cornwall i sydvästra England. Han blev tidigt intresserad av mekaniska ting, och hans pappa lyckades fixa in honom som lärling hos flygplanstillverkaren Sopwith i Kingston-upon-Thames väster om London. När första världskriget bröt ut anmälde sig unge Donald till Royal Flying Corps, brittiska flygvapnet, och utbildades till stridspilot. Hans uppdrag var att skjuta ner tyska zeppelinare, vilket han gjorde med viss bravur tills han 1917 av misstag själv blev nedskjuten av det egna luftväret. Lindrigt invaliderad fick han tillbringa resten av kriget som kontrollant av flygmaskinsdelar.

När freden kom 1918 gick luften ur flygplansindustrin. Ingen ville köpa nya flygplan när det fanns så många billiga före detta stridsflygplan till salu. Sopwith försökte sig på att tillverka civila motorcyklar i stället för jaktplan men gick snart i konkurs. Healey beslutade sig för att ägna sig åt bilar. Han flyttade hem till Cornwall, tog en korrespondenskurs i verkstads teknik och öppnade eget. Snart kom han på att det var roligare att experimentera med egna bilkonstruktioner än att laga andras bilar. Och roligast av allt var racing. På kort tid blev han en av landets bästa tävlingsförare, och han vann flera gånger både italienska Mille Miglia och Monte Carlo-rallyt. Nu var hans bana utstakad. Han sålde bilverkstan och flyttade till Midlands där han fick jobb, först för Riley och sedan på Triumphs utvecklingsavdelning.

1939, när andra världskriget bröt ut, gick Triumph i likvidation, men Healey blev kvar som chef för fabriken som nu producerade förgasare för flygvapnet. Senare under kriget konstruerade han pansarfordon för Humber.

Men han längtade efter freden och att

få bygga egna bilar. Snabba bilar. Hans första egna konstruktioner var stora, dyra och bulliga sportbilar som visserligen gick i över 200 kilometer i timmen men som ingen hade råd med. Han insåg att det gällde att använda samma tänk som under krigsåren. Ska något bli billigt och vara snabbt att tillverka måste det byggas på standardkomponenter som redan finns på marknaden.

Vid den här tiden hade Austin startat ett samarbete med den amerikanska bilkoncernen Nash, något som skulle utmynna i den egendomliga skapelsen Austin-Nash Metropolitan. Healey föreslog nu Nash att tillsammans med honom bygga en modern sportbil. Amerikanerna accepterade, och 1950 vann han flera tävlingar med sin Nash-Healey. Sporrad av framgången gav han ett liknande anbud till Austin. Det gick också bra, och 1952 såg Europas första moderna sportbil, Austin-Healey 100, dagen ljus på Earls Court i London. Bilen är i dag en eftertraktad klenod. Likaså dess efterträdare A-H 3000...

Donald Healey var nu en känd bilkonstruktör och konsult. I hans bolag ingick



Austin-Healey "Frogeye".

förutom han själv också hans två söner, Geoffrey och Brian. Healeys fick ett nytt avtal med BMC som bildats då Austin- och Morriskoncernerna gick samman 1952. Nu gällde det att skapa en helt ny, billig sportbil som vanligt folk hade råd med, byggd på standardkomponenter. Det skulle bli Austin-Healey Sprite.

Austin-Healey Sprite blev en liten och pigg, spartansk sportbil med motor och växellåda från Austin A35 och kuggstångsstyrning från Morris Minor. Hydrauliska bromsar, insugningsrör och dubbla SU-förgasare kom från MG. Motorhuvten täckte hela framvagnen (som senare på Triumph Spitfire), och när den fälldes upp framåt hade man god åtkomst till allt. Bagageutrymmet baktill hade ingen utvändig lucka, utan man fick fälla fram sätena och stuva inifrån. Dörrarna saknade både sidofönster och handtag. Sidofönstren liksom suffletten med ställning förvarades i skuffen och plockades fram och monterades på när så önskades. Vindrutan var av kostnadsskäl helt plan.

Ursprungligen var det tänkt att strålkastarna skulle vara infällda i motorhuvten och fällas upp med länkar reglerade från förarsätet, men detta visade sig vara alltför krångligt och dyrt. Så resultatet blev att strålkastarna gjordes fasta och stack upp ur huvten som ett par groddögon, därav smeknamnet Frogeye. Groddögonen tillsammans med den fiskmunslänkande, leende grillen gav bilen ett lätt imbecillt utseende, något som tydligen inte uppskattades av alla i BMC:s direktions. Men, smaken är som bekant liksom baken delad.

Spriten tillverkades i MG-fabriken i Abingdon parallellt med mer prestigefulla bilar som MG:s nya flaggskepp MGA. 1958 presenterades den första Spriten för publiken.

Austin-Healey Sprite blev tack vare sitt låga pris snart populär hos unga förare, och den sålde förhållandevis bra de två första åren. Men sedan gick det sämre. BMC beslutade att den lilla bilen behövde en ansiktslyftning. När Sprite Mk II kom 1961 hade utseendet radikalt förändrats. Bilen såg nu ut som en vanlig bil med strålkastarna på flyglarna över hjulhusen och med normal motorhuv och en mer aggressiv grill. Den hade fått utvändigt bagagelucka men behöll de kvartselliptiska fjädrarna bak, motorn var fortfarande 849 cc som 1962 byttes till en 1100 cc, men i övrigt var det samma konstruktion under skalet. BMC beslutade att Sprite Mk II också skulle säljas med MG:s emblem, och kallades då MG Midget. Detta var kanske inte så konstigt som det låter. Även om Morris- och Austinkoncernerna hade förenats levde deras återförsäljare fortfarande skilda liv. Nu kunde båda försäljningsnäten erbjuda samma lilla billiga bil, om än med olika emblem.



AUSTIN AHEAD

Austin Healey Sprite. Mk II. 4, 4-speed gearbox. THE AUSTIN MOTOR COMPANY LIMITED, LONGBRIDGE, BIRMINGHAM

One of the pleasures of owning an Austin Healey Sprite is that you don't have to hurry. The wind's on the heath (as someone said) and life is very sweet. You two in the car can take it easy, and let the harriers do the hurrying.

The point is, of course, that the Austin Healey Sprite is a speedy little car. And more speed,

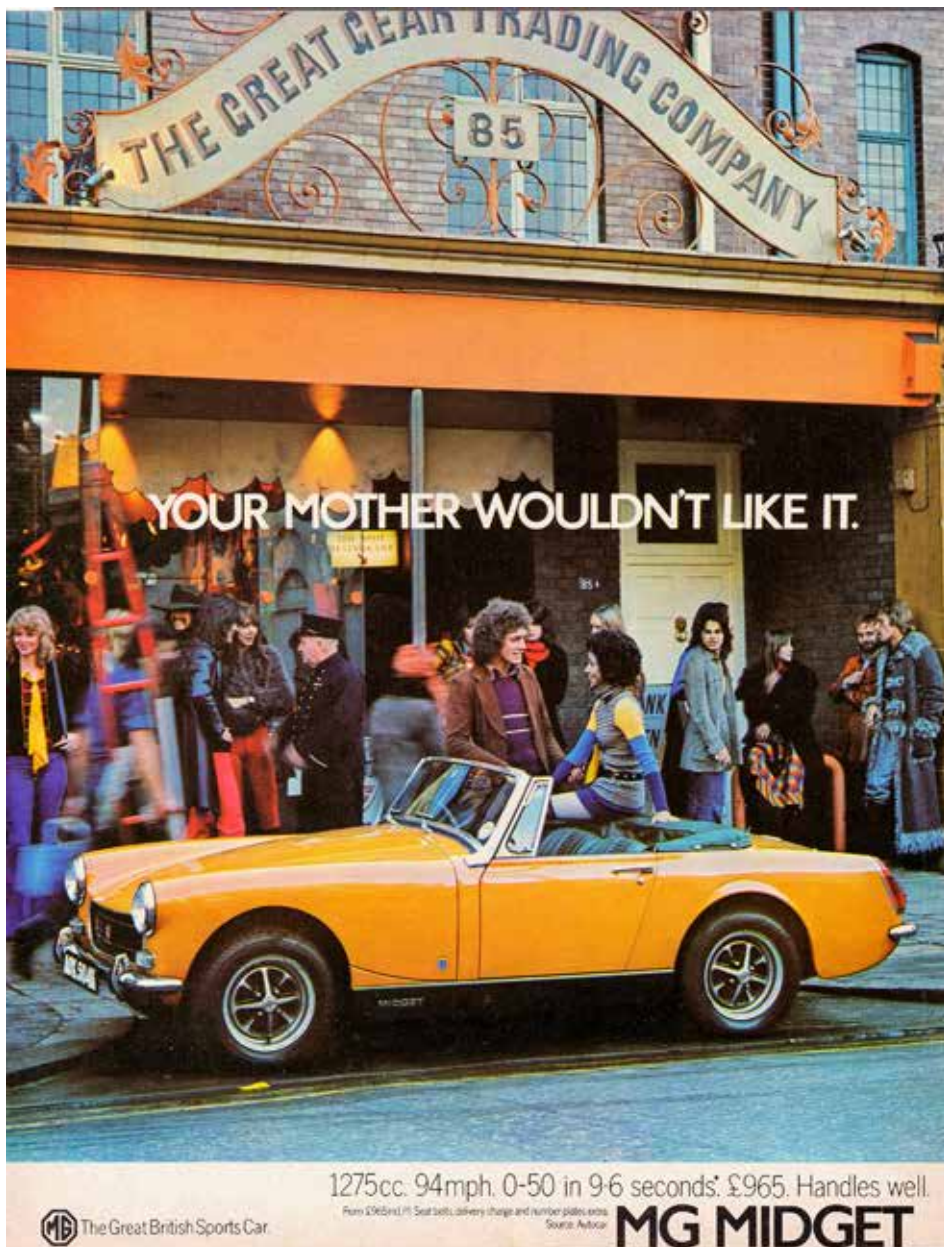
AUSTIN LOOKS YEARS AHEAD

less haste, less hurry. Where the traffic trundles along on leaden wheels, the Sprite just cuts through. On the open road it overtakes with the easiest snap of acceleration. Sharp corners and steep hills don't disturb its comfortable stride. For the Sprite is an athletic car; a young man's car at a young man's price. It is an Austin — and it is years (or should it be miles?) ahead.

As Representatives for the Austin Motor Car Manufacturers, The Austin Motor Company Limited, Birmingham

Approved by the Motor Vehicle Inspection Board, London





Reklambild för "round arch" Midget, d v s Midget med runda bakre hjulhus.
Tillverkades 1972 - 1974.

1964 kom Austin-Healey Sprite Mk III som hade fått fönsterhissar, lås på dörarna och halvliptiska fjädrar bak. 1966 kom Mk IV och då fick bilen 1275 cc motor. Bilen var förutom några kromdetaljer identisk med MG Midget Mk II. Märkligt nog var MG-versionerna något dyrare. BMC hade nämligen beslutat att MG var varumärket man skulle satsa på.

1970 var Austin-Healeys saga all. Spriten såldes hädanefter endast under märket MG men tillverkades i nya, lätt uppgraderade versioner fram till 1979. Den sista versionen, MG Midget 1500, hade en motor från konkurrenten Triumph, men förutom detta och nya klunsiga gummistötfångare (ett krav från den amerikanska marknaden) dolde sig fortfarande Donald Healeys konstruktion under skalet. British Leyland, som BMC nu omorganiserats till, beslutade att lägga



MG Midget Mk II.

ner tillverkningen eftersom Midgetens prestanda nu låg oroväckande nära den betydligt dyrare och mer prestigefulla MGB:ns.

Så Midgeten fick gå i graven, och därmed också arvet från Donald Healey. Men en olycka kommer sällan ensam. Året därpå lades för övrigt hela MG-fabriken i Abingdon ner.

Hur har då Spridgetarna (samlingsnamnet för Sprite och Midget) stått sig med åren? Tja, om man googlar en smula så finner man att en Sprite Mk I numera säljs i England för runt 25 000 pund, en dryg kvarts miljon i svenska kronor. En Sprite Mk II eller en MG Midget kan man däremot få för mindre än en tredjedel av priset. Sett i backspeglarna kan man tycka att det var obetänkt av BMC att ändra formgivningen så radikalt 1961. Tänk om alla MG Midget (inklusive min egen) skulle ha haft grodögon? Skulle de varit mer åtråvärda då? Eller är den ursprungliga Spriten så dyr bara för att det finns så få av dem?

Hur som helst så grundade Donalds son Geoffrey Healey och en herre vid namn Keith Brading 1985 en firma vid namn The Frogeye Car Company på Isle of Wight vid Englands sydkust. Firman ägnade sig åt att renovera tillbaka Spridgetar till originalspriteutseende med grodögon och utan baklucka. Man kunde antingen köpa en ombyggnadssats och göra det hela själv eller lämna in sin bil för ombyggnad. Ungefär 150 bilar sägs ha byggts om av Brading innan verksamheten lades ner år 2000. Trots deras något imbecilla uppsyn går dessa nya Frogeyes i dag för samma höga priser som originalsprajterna.

MGB GTS

– som MG i Abingdon borde ha tillverkat själva

Text : Johan H Larson

Foto : J H Larson & T Lyngborn



Det var ingen slump att jag tidigt skaffade en MG. Pappa körde MG TC när jag var i tonåren, och när min körkortsålder äntligen uppnåddes så fick det 1970 bli en egen TC och medlemskap i MG-klubben. TC:n som första bil var naturligtvis inte i toppskick, så rätt snart kom den in i en långsam helrenovering tillsammans med andra entusiaster i Västmannagaraget i Stockholm under ledning av Calle Asp.

Ett inköp 1981 av en MGB GT av årsmodell 1969 blev en bra lösning som också passade bättre när familjen skulle växa. Den kom att fungera bra till ett begränsat behov av körning i Stock-

holmsområdet och utflykter för den lilla familjen, men den gick senare vidare till min bror. Han lät renovera karossen och lacka den i originalfärgen ”Mineral Blue”. Det tog också sin tid, och när den var klar kom nästa bror till undsättning som ”förvaltare”. Jag själv fick snart tillbaka ett visst ansvar för service mm. och efter en tid även sörja för garage samt att den även kördes emellanåt. Till slut blev det enklare att helt ta över MG:n på nytt. Idag kan jag konstatera att familjen Larson, på 40 år, har lyckats köra MG:n ca tusen mil och i snitt ungefär 25 mil per år!

Ett av skälen till dessa låga mil handlar faktiskt om att GT:n varit betydligt intres-

santare att titta på med dess ikoniska design (MG fick ju hjälp av Pininfarina) och TC-liknande takprofil (se bild nästa sida) än att köra på gata rätt trista köregenskaper. Här i Sörmland finns fina vägar för en MG, men det har ändå inte räckt till för att tycka det är riktigt kul att ta en sväng. Det här är naturligtvis tråkigt att framföra i MG-klubbens Bulletin, men samtidigt en utmaning att ta sig an och försöka göra något åt, helt enkelt skapa den MG man vill ha och tycka det är kul att köra!

Sagt och gjort, tankarna om hur MG själva hade kunnat göra en ”S-version” av sin B GT började ta form. Det mesta är ju ”rätt” på MGB som koncept, och det har

funnits många alternativ till uppgraderingar att tillgå under modellens livstid. Jag har för egen del inte varit så trakterad av modellerna MGC eller V8, som till karaktären blev helt annorlunda, men skall inte ge mig in i den diskussionen med risk att sära någon. Idag erbjuds också många alternativ till ganska radikala och modernare uppgraderingar, men då kan man ju istället från början skaffa sig en bättre bil och låta MG:n få vara ifred. Men, gillar man originalkonceptet och vill respektera det kan man ju pröva det klassiska knepet, typ Amazon Sport eller Austin Healey Le Mans "M", som hade vassare versioner av sina grundmodeller. Det innebar i stora drag större förgasare, vassare kam, lite högre komp, sportavgassystem, lite hårdare dämpare, kanske bredare fälgar med bättre däck o s v. Ja ni känner igen paketet och många har provat! Frågan blev då för mig hur bra det blir och hur mycket körglädje man de facto kan få ut av en MGB GT om detta görs och allt övrigt faktiskt fungerar som det skulle göra när det var fabriksnytt? Det var alltså inte frågan om att göra en race-inspirerad version. Här tog vi beslutet att försöka hålla bilen "original" såsom den var konstruerad på 60-talet, men med ambitionen att få ut det där lilla extra som gör att bilen blir riktigt rolig att köra på slingriga landsvägar och även fungerar fint för att bara åka genom stan och handla glass!



Sonen Joakim i bilen på 80-talet.



Linjerna i GT:n påminner om de i min gamla TC.

Projektet kom vi att kalla "GTS"! Det mesta ser ut som vanligt och som original men lite sportigare till sin attityd, och nästan allt fanns också att tillgå som tillbehör eller eftermarknadsdelar när bilen var ny. Dessutom har jag funderat många gånger över varför MG själva inte tillverkade en S-version? Men man hade väl "bränt" sig på MGA Twin Cam – som jag för övrigt också har en!

Vad kan man då få ut av en MGB GT på detta sätt och blir det till slut en kul bil som kommer att brukas med ett stort "smile" på de Sörmländska vägarna? Eller "kastar man bara nya pengar efter dåliga" som det brukar heta i affärsvärlden?

Jag kom igång våren 2020 med att lyssna efter andras erfarenheter och försöka bilda mig en egen uppfattning om hur långt man behöver driva frågan och vad som mer i detalj behövde göras. Det sattes på pränt i en PM och ledde i alla fall till uppfattningen att det skulle kunna bli en kul bil. Kontakt togs med Trendab i Nykvarn, som jag hade goda erfarenheter av från tidigare motorarbeten, och som har trimmat och utvecklat motorer under 50 år. Det började med att göra en renovering och uppdatering av motorn, och vi trodde ett tag att bearbetning av topp och kam skulle räcka en bit. Men det visade sig efter demontering att motorn var minst sagt "sliten och trött". Ja just det som blivit resultat av för lite användning,

så det var verkligen dags att ta ett större helhetsgrepp. Det utvecklades sedan efter lite "dealing" till att Trendab kom att göra hela projektet med både motor- och chassiarbeten.

Kort redogörelse för vad som gjordes.

Jag ville ha en högst körbar maskin med mycket "bottendrag", så det fick bestämma inriktning av trimningen och val av kam och annat.

Gjutjärnstoppnen behölls men portades och försågs med nya ventiler med hårdare fjädrar och säten för blyfri bensin. Blocket och toppen planades så kompressionsförhållandet blev 10:1, borrar +0,060 tum till diameter 81,8 mm, slaglängden oförändrad 88,9 mm. Det gav en cylindervolym på 1868 cc. Allt balanserades, kolvar vägdes och svänghjulet lättades för att få en "rappare" motor.

Nya och större förgasare, SU 1 3/4 tum, monterades med större insug och mot detta matchande portning och flödesoptimering av toppen.

Original grenrör behölls men fick en värme-coating för att avleda mer värme, och dessutom monterades ett 2-tums sportavgassystem. Vi väntade länge på ett sådant från England men fick till slut ge upp och göra ett eget med bra resultat.

Elektronisk tändning fick det bli och vi valde system 123 med blåtand-ingång för att kunna göra en egen, specialanpassad tändkurva.

Motorn monterades ihop och när den var uppsatt i Trendabs testbänk kunde den sedan startas upp, provköras och injusteras. Drygt 130 hk och för en MGB-motor bra vridmomentkurva kunde mätas upp i bänken när allt var klart.

Chassit skulle också uppdateras för att matcha en starkare motor och få de dynamiska egenskaper vi sökte. Fram byttes alla styrleder, hjullager och hubbar till nya och en kraftigare krängningshämmare monterades. Fram och bak byttes alla gummibussningar till hårdare varianter av polyuretan och nya stötdämpare med 25% hårdare ventiler sattes dit. Bak monterades också nya bakfjädrar medan framfjädrarna var okey. Slutligen gjordes en genomgång, kontroll och service av bromsar och bakaxel.

Det fick också bli nya ekerfälgar, 15x 5 tum med 72 ekrar, som man ju förresten också 1969 kunde beställa som tillbehör till MGB GT. Nya däck, 185/70 15 från Pirelli, monterades. I original satt det Pirelli Cinturato på, så där övervägde en viss nostalgi. Kurt Lindgren på Ekerhjuls-service tog hem fälgarna och kollade ekrarnas spänning samt att rund- och skevhet blev perfekt. Fälgarna är dessutom slanglösa så lite enklare att få till bra balansering med så lätta vikter som möjligt och dessa kunde placeras på insidan.

Vilka överväganden gjordes?

Vår GT var i grunden en bra MGB GT



Trendab har gjort ett fint jobb med motorn.

som såg snygg och trevlig ut trots sin ålder, och den hade ännu inte passerat tiotusen mil. Det var ju inte frågan om en omfattande renovering, utan just en uppdatering som helt inriktades på motor och chassi för att skapa en ”sportigare” version, dock inom MGB:s koncept med så tidstypiska förändringar som möjligt.

Körglädje och körbarhet var målet, så därmed var det inte frågan om att lägga ribban på en svårkörd race-bil utan just en trevlig och sportigare version och samtidigt bättre anpassad till dagens trafikförutsättning.

Vad som är en originalbil kan ju alltid diskuteras, men om den avviker från hur den lämnade fabriken som ny så har man ju frångått vad som är att betrakta som helt original. Men, så kommer nya krav för att kunna bruka fordonet på ett bra sätt, och då kan man börja acceptera en del uppdateringar som förenklar men inte syns eller som kan reverseras. Detta kan exemplifieras med elektronisk tändning m m. Man brukar sedan också kunna acceptera ändringar som på olika sätt fanns att tillgå när bilen var ny, både fabriksstillbehör och det som eftermarknaden erbjöd. Det var dessa principiella begränsningar som vi satte upp när vi planerade för uppgraderingen till GTS och att få en MGB GT som jag ville ha och köra. Jag konstaterar dessutom att med lite mer körning än vad vi hittills lyckats med så är det också bättre för MGN!

Hur blev då resultatet?

Vi kom igång med arbetet sent på våren 2020 men efter pandemins begränsningar, så det blev en hel del väntan på delar och hela projektet drog ut på tiden. Provkörning kunde ske först under oktober, och det var mycket spännande att få känna på om projektet kunde nå förväntad nivå. Vi var också väl medvetna om att utveckling handlar om många små steg mot målet. Nu har vi fått det mesta att fungera som planerat

och en nyfunnen körglädje håller på att utvecklas!

Nästa steg i projektet är att på ”rullande landsväg” slutjustera motorinställningar samt också mäta upp vad det hela faktiskt gav i form av riktiga hästkrafter, vridmoment mm. Men det blir en egen artikel i ett kommande nummer, och därefter ska vi också rapportera från en riktig provkörning på slingrande Sörmlandsvägar när den säsongen infunnit sig. Jag hoppas vi då kan summera med ”keep smiling”!



Varför skaffar man en ZB Magnette?

Av: Christer Svensson

mitt fall var det nog barndomsminnen som avgjorde. Min far hade som bruksbil två Magnette efter varandra i mitten på 50-talet. Den första var en mörkgrå (Twilight Grey) ZA -55, inregistrerad den 6 april 1955. Jag minns att föräldrarna och försäljaren på Förenade Bil i Norrköping kallade färgen för "blyertsgrå".

Jag har som vuxen funderat på varför far valde en sådan bil. Det fanns ingen före honom som hade en Magnette i vårt lilla samhälle, och jag tror inte han kände

följande. Far, som var lantbrukare, hade stort intresse för maskiner, mer än för kor och grisar. Med det följde också ett intresse för bilar.

Hans första bil sedan han gift sig 1945 var en Adler, jag vet tyvärr inget närmare om modell o s v. Därefter blev det två Citroen B 11 med vilka han tävlade i dåtidens OT-tävlingar. Jag minns att han för oss barn och andra framhöll vilken fantastisk väghållning bilen hade, helt överlägsen de flesta familjebilar vid den tiden. Han utnyttjade detta och blev en ganska notorisk fortkörare var han än åkte. Han tävlade bl a med sig själv om att slå sitt eget rekord mellan Valdemarsvik och Norrköping. Beteendet fick dock sitt pris. Han



Citroen B11:an som byttes mot en...

någon på annat håll som ägde en. Inte heller var slakten några uttalade anglofiler. Min i efterhand konstruerade teori är



Opel Kapitän som byttes mot en ...

krockade med en lastbil, klarade sig dock hyggligt bra men fick en viss tids sjukhusvistelse. Under tiden behövde mor en bil istället för Citroenen som var allvarligt skadad. Hon fick sköta inköpet själv och jag tvivlar på att far var rådgivaren. När han kom hem så stod där en Opel Kapitän. Enligt far var den omöjlig att köra, han jämförde naturligtvis med Citroen: "Som att åka hölass". Den blev 3 månader gammal i familjen!

Jag tror att sportigheten och den i media redan omtalade väghållningen gjorde att han slog till på en Magnette. Jag tror att han blev helnöjd, och när byte blev aktuellt så blev det en Magnette igen, en ljusblå (Steel Blue) ZB -56, inregistrerad den 11 juli 1957.

Enligt Anders Bäcklunds (Centrerepresentant, Sunny Coast & Lake) eminenta registerarbete avfördes den blyertsgrå den 21 maj 1965, drygt 10 år gammal. Den ljusblå gick ur tiden den 19 juli samma år, endast åtta år gammal.

Fortkörandet fortsatte också med MG. Rekordslakten till Norrköping gick vidare. Om jag minns rätt så blev det sista noterade rekordet 37 minuter, ganska otroligt för 56 km på den tidens Riksväg 4!

Han vårdade dock sina motorer. Inför de flesta lite längre utfärder så bytte han motorolja. Men han var inte alltid så snäll mot motorn under själva färden. En gång när vi var på väg till Jönköping, eller om det var Västergötland, för att besöka en lantbruksutställning blev vi omkörda av en Porsche 356 på Riksettan strax utanför Linköping. Det var ju en av de häftigare bilarna vid den tiden, men far visste väl att det låga



MG Magnette ZA.

luftmotståndet inte helt kompenserade för en ganska beskedlig motor. Far tyckte att en bit skulle väl tysken få veta vad en vacker engelska förmår så han hängde på. Farten ökade, och efter någon timme i mestadels full fart så var vi fortfarande intill motorluckan på Porschen. Då avgjorde visaren i det lilla oktagonfönstret nere till vänster på Magnetens instrumentbräda kampen: Mycket lågt oljetryck! Dags att låta Porschen fara. Far var nöjd ändå, tysken skämdes nog mera.

När det blev dags att byta den ljusblå så var han inte beredd att fortsätta med Magnette. Den nya Farinaritade modellen föll honom inte i smaken.

Minnena av Magneterna levde omedvetet vidare hos mig till 90-talet. Sommaren 1998 stötte jag på Anders Bäcklund vid en bilträff på Öland. Jag berättade för honom om mina minnen av och intresse för Magnette. Han såg chansen att värva en ny medlem och tipsade direkt om ett

**Njut av att köra en
världsberömd sportvagn
även med hela familjen!**



MG MAGNETTE

Säkert har Ni många gånger önskat Er en sportvagn men avdramatiskt att köpa den, därför att den inte vanligtvis känns tillgänglig för familjen behov. För Er är MG Magnette idévagnen, bilen som både är sport- och familjevagn. Synsättet den 4-cyl. topptäckt motorn på 60 hk är strög och aerodynamiskt. Styrsing, väg- och bromsregler är det bästa fullbildet. Rysningsljetten är den stora familjevagnens — fem personer får behagligt plats.

FÖRENADE BIL

förenar bra bilköp med god service
Ö Tullgatan 6 — Malmö — Tel 725 90
Fyller, återförsäljare och service över hela landet



**MG TF-
rekordhållaren**
är snabbare, vackrare och bekvämare, än någonsin. Motorn har fått ännu högre effekt och kassan en mer aerodynamisk utformning.

Kanske var det denna annons som lockade min far att bli Magnette-ägare?



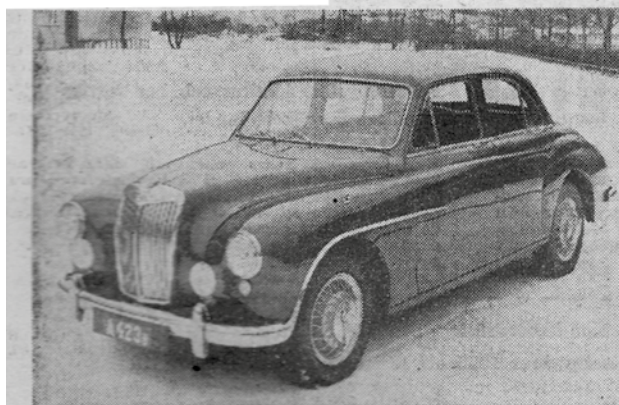
Klass I: 1) Margaretha von Essen SMK Stockholm Volkswagen och Saga Björklund Djursholms MK Volkswagen 10, 3) Cecilia Koskull SMK Stockholm VW 12, 4) Gunnel Ericsson SMK Nyköping MG Magnette och Evy Rosqvist KAK Malmö Fiat 13, 6) Ylva Bonde KAK VW och Margareta Melin Djursholms MK VW 14, 8) Märta Torrell KAK VW 15, 9) Inez Thunström Djursholms MK VW 18.

Klass II: 1) Ulla Hammarlund KAK VW och Vera Akerhielm SMK Stockholm MG Magnette 11, 3) Anne Cathrine von Koch SMK Stockholm VW 12, 4) Margot Brådhe AMCK Peugeot, Margaretha Schröder Botkyrka MK VW och Inger Grute KAK VW 16, 7) Barbro Grönberger Djursholms MK VW 17, 8) Gerd Carlsson Djursholms MK VW, Ulla-Britt Gullander AMCK Fiat och Margareta Goetze SMK Stockholm Simca 18, 11) Gudrun Est KAK Värmland Ford Anglia och Asta Pettersson MSK Hammaren VW 19, 13) Inga Lis Meier MS Austin 20, 14) Ingrid Friedman Djursholms MK Fiat 21, 15) Lilly Kordelius SMK Stockholm Opel 24.

Magnetten användes också i biltävlingar. Här är resultat från Dampokalen 1955. (Racing nr 20-1955).

mycket fint exemplar som var till salu. En enfärgad ljusgrå (Birch Grey) ZB Varitone -58, pedantskött, ej svetsad och med endast 7 600 ärliga mil på mätaren. Plus det bästa av allt; dokumentation och endast två ägare i samma familj. Gick inte att motstå, så det blev affär redan i början av september.

Bilen flyttade därmed från Stockholmsområdet till Småland där den blivit kvar. Den har i min ägo nu rullat cirka 2 300 mil, varje år mellan 80 och 170 mil. Längsta utflykterna har gått till Dalarna (SMGM) och Skåne (SMGM), annars



★ MAGNETTE i årets version är inte riktigt detsamma som den gamla Magnette, men onekligen är det en tjugig vagn som kommer att falla i smaken på dem som vill åka bekvämt och fort i en linjeren vagn.

Från tidningen Racing nr 4-1955.

M.G. med mersmak

VARENDA SVENSK som har det allra minsta lilla bilsinne går väl och drömmer om att en dag vinna på lotteri så att han skall ha råd att skaffa sig en av de där dyrbara och fina italienska vagnarna, som man inte bara åker i då man är ute och kör bil utan som man också stortrivs i.

Men det där med lottvinsten är litet att kika i det blå. Det är så få som får ingå äktenskap med fru Fortuna. Men då det gäller att köpa en vanlig liten billig vagn så kan snart sagt vem som helst vara med — t.o.m. en del journalister har lyckats gnida ihop till egen bil...

★ En ljuv dröm...

Och så får man hux flux ställas framför något som man tror kommer från Alfas fabriker i Italien vad utseendet beträffar, från den främsta amerikanska experimentfabrik vad motorn beträffar och från Englands toppklassigaste skinnvarufabrikant vad det inre beträffar.

Det är alltså ägget efter den gula hönan. Det ägg som man skulle vilja drömma om, men som man naturligtvis inte har någon möjlighet att ens låta ögonens iris slitas på. Så dyr som den vagnen naturligtvis måste vara!

Man dristar sig till att höra på priset. Går därpå genast till öronläkaren och förklarar att man fått fel på hörseln men får besked om att det inte fattas en enda liten hammare ens, ber att få skriftligt på priset nästa gång och kan inte fatta någonting.

★ ... som var verklig

10.685:— svenska kronor? Det låter bra det där och är mer än bra. För en vagn, som är toppklassig i kvaliteten, utförandet och stilen. Och som dessutom är billig i drift, skatt och underhåll. Som har en halvannan liters fyrpipig toppventilmotor om 60 hkr och som kan göra betydligt mer än 140 goda kilometer i timmen.

En vagn som till det nämnda priset och utseendet som standard har allt det som man i vanliga fall måste slänga ut minst en extra tusenlapp på för att få — dubbla solskydd, dubbla dimljus, vindrutespolare, elklocka, värmeledning med defroster och luftkonditionering — torde snart nog bli mer än populär bland svenska bilägarna.

Det är den nya M.G. Magnette, som i dagarna presenterats av Förenade Bils nya återförsäljare i Stockholm Oker-Bloms Bil AB som har alla dessa fördelar. Och dan i förstugan (både bildligt och som vi verkligen föll för s. a. s. rebokstavligt då vi halkade på det nypolerade utställningshallsgolvet). — EHA



Jag och min fru Ann-Britt samt hunden Bruno med vår Magnette år 2000. Från Motohistoriskt Magasin nr 1-2001. Foto Per-Börje Elgh.

mest egna dagsturer och till rallyn och träffar i Småland, Öland och Blekinge. Underhållsbehovet har varit måttligt och inskränker sig till ett par bromscylindrar, bromsslanger, ett avgassystem, illaluktande men effektivt medel till läderklädseln plus några småsaker. Diagonaldäcken går några somrar till.

Även om jag inte far fram på vägarna som far gjorde så har jag av honom ärvt intresset för maskiner, bilar och motorsport. Mekandet har dock inte varit huvudintresset utan har inskränkt sig till några enklare motorrenoveringar, kopp-



Magnetten användes även för reklam, här för en bensinmack på Norra Bantorget i Stockholm (Racing nr 24 1955).

Vagnen och hur den är byggd

Fabrikat MG, typ Magnette.
 Tillverkningsort Abingdon-on-Thames, Berkshire, England.
 Generallagent AB Hans Osterman, Stockholm.
 Förenade Bil AB i Malmö, Malmö.
 Disposition Motorn framtill, vagnen bakhjuldriven. Bensintank i bakvagnen.
 Platstotal 5 enligt Statens Bilinspektion.
 Vagnsform Självbärande karoseri av pressad stålplåt. Fyra dörrar, hängda i framkanten. Separata stolar fram, hel soffa bak. Bagagerum i bakvagnen, åtkomligt utifrån.
 Hjulstäl Fram: Separat hjulupphängning med tvärlänkar, reaktionstag, skruvfjädrar och tubulöldämpare. Bak: Stiel axelkåpa med längsgående bladfjädrar samt tubulöldämpare.
 Rieglensmått 5,50x15 utan slang.
 Styrhjul Styrväxel av kuggslagstyp. Radial 43 cm. Antal rativäxlar mellan fulla framhjulslutslag 2,3/4. Vändcirkels diam 8 t 11,7 m, 8 t v 11,4 m.
 Bromsar Hydraulisk fotbroms, fabrikat Lockheed. Fram: Två motvillda bromsbackar. Bak: En med- och en motställd bromsback. Sammanlagd friktionsarea 867 cm². Handbromsen påverkar bakhjulen mekaniskt.
 Motor Fyrcyl fyrtakts vänskylid radmotor m toppventiler. Cylindrar 71,02 mm, slag 88,9 mm, slagvol 1 489 cm³. Kompressiök K3. Effekt 69 hk SAE vid 5 400 r/m. Vridmoment 11,4 kgm vid 3 000 r/m.
 Kraftöverföring Enkel tordlamellkoppling. Fyra växlar framåt, de tre övre synkroniserade. Växelpåk i golvet. Slutväxel av hypoidtyp.
 Elsystem 12 V, generator effekt 228 W, batterikapacitet 51 Ah.
 Värmsystem, Ventilation Värmerande värmsystem med luftintag framför vindrutan, inspektor till denna och ventilationsfläkt för lågfart. Luftvärmaren placerad under instrumentpanelen. Ventilationsrutor i framsörrarna.
 Vikt Tjänstevikt, körklar med förare, 1 200 kg. Lastad vikt, med 5 pers och 5x15 kg bagage, 1 555 kg.
 Yttermått Längd 4,29 m, bredd 1,60 m, höjd 1,47 m. Axelavstånd 2,29 m, spårvidd fram 1,29 m, bak 1,29 m. Fri markhöjd 15 cm.

Vad vagnen presterar

Angivna hastigheter är korrigerade med hänsyn till formlättarens felvisning.

Bromsverkan

Pedalytryck	Bromskraft i % av vagnens vikt
10 kg	35 %
15 kg	50 %
20 kg	65 %
25 kg	70 %
30 kg	85 %

Acceleration

0-50 km/h = 5,6 sek	0-400 m = 21,5 sek	0-1000 m = 40,7 sek
0-80 km/h = 13,0 sek	102 km/h	125 km/h
"stående start"		

Växling: ettan (25 km/h) tredan (43 km/h) fyran (100 km/h) fyran.

Från test i tidningen Motor nr 32-1957.

lingsbyten m m genom åren, mest på ett antal bruksbilar varav Saab har dominerat helt. Senaste insatsen har dock gjorts på min MG 1300 som haft motorn vid sidan sedan sommaren 2019. Nu är den på plats igen, startförsök i april.

Motorsportintresset har varit mer framträdande, som aktiv mest för bilorientering. Debut 1962 som kartläsare åt far i Saab 92, därefter nästan utan avbrott till idag med sonen som kartläsare. I regel är vägarna mycket dåliga, så tåliga Saabar har passat bra, Magnetten har jag varit för rädd om. Tre nattorienteringar i MHS:s regi har det dock blivit. Som framgår av mina klipp i gamla motortidningar så var Magnetten inte ovanlig i OT-tävlingar kring 1955.

Slutsatsen av mitt val är som sagt mest nostalgi. Jag har dock lärt mig att älska vissa sidor som kanske inte betydde så mycket för far, men utgångspunkterna är ju olika. Bruksbil kontra nöjesfordon.

Jag minns inte att föräldrarna talade så mycket om bilarnas utseende, varken då de använde dem eller senare. För mig har ändå den aspekten på Magnetten blivit allt tydligare med åren. Bilen väcker mer uppmärksamhet bland allmänheten än bland "bilförståsigpåare". Det vanligaste omdömet är "vacker bil". Kanske är det så jag också ser den numera, sportigheten och våghållningen (med diagonaldäck) är inte så framträdande med dagens mått.

Tävlingssuget i MG har dock funnits kvar. Regularity-klassen i det återuppståndna Midnattssolsrallyt lockade. För att försäkra mig om en plats i 2012 års upplaga ville jag skaffa en udda bil som inte riskerade att bli bortgallrad som alltför vanlig i det historiska startfältet. Det blev en MG 1300 Mk II -69. Underbar att köra på krokiga grusvägar. Skulle ha passat far. Tre Midnattssolsrallyn har genomförts, 2012, 2016 och 2018. Mer om detta och bilen en annan gång.

Jag avslutar med lite statistik från Anders Bäcklunds register.

Antal registrerade ZA och ZB i länen (maj 1954 – april 1959):

A (Sthlm stad)	175	X	35	T	19
O	108	R	32	U	19
M	105	AC	29	C	15
B (Sthlm län)	71	W	28	G	13
E	57	K	25	Z	8
P	52	Y	24	N	6
D	40	BD	23	I	3
S	39	H	22		
F	35	L	19		

Kommentar: Inte direkt några anmärkningsvärda tal, ganska god spridning över landet. Möjligen kan noteras, relativt folkmängden, svag försäljning i framförallt C och N län och i någon mån i G, L och T län.

Antal ZA och ZB efter registrerad originalfärg:

C Mörkröd (Maroon, Autumn Red, Damask Red), sep -53 till slutet	128
A Svart (Black), sep -53 till slutet	119
J Mörkgrå (Twilight Grey), sep -53 till slutet	119
E Mellangrön (MG Green, Sage Green), sep -53 till maj -56?	110
L Ljusblå (Steel Blue), juli -55 till slutet	40
B Ljusgrå (Birch Grey), sep -55 till slutet	37
D Mörkblå (Mineral Blue), end Varitone, okt -56 till slutet	34
T Ljusgrön (Island Green), aug -55 till slutet	22
G Brun (Royal Tan), aug -55 till sep -55	1

Tvåfärgade ZB Varitone:

BJ (Birch Grey/Twilight Grey),	6
PC (Ivory/Autumn Red),	1
TA (Island Green/Black),	1

Kommentar: Sammanställningen är gjord efter bearbetning av Anders register och produktionsperiodsuppgifter från NTG Motor Services Ltd, Ipswich. De absoluta talen i sammanställningen är för låga eftersom en generalagent inte alltid rapporterade färgkoden till registermyndigheten. Relationen mellan färgerna är ändå relativt riktiga. De absolut flesta ZB Varitone som såldes i Sverige var enfärgade. Idag finns dock några som blivit tvåfärgade efter renovering.

SMGM

18-20 juni 2021

Några platser kvar
kontakta: hansi.borgstrom@mgcc.se
SISTA ANMÄLNINGSDAG 1 MAJ

Stenungsbaden ser fram emot att få träffa dig 18-20 juni.

KLUBBREGALIA



Klubbregalia av alla de slag köper du av klubbens samarbetspartner Jsonshop. De har tagit fram ett sortiment enbart för oss som du beställer direkt från deras hemsida. Här finns allt du kan behöva som en sann MG-förare, t ex varma kläder och paraplyer. Allt med klubbens logotype på.



Beställ på: www.jsonshop.se/mgcar

Ibland går det bra men inte jämt!

– renovering av en MGB-motor

Text & foto: Per Lind

Vi läser ofta i våra motortidningar om ladufynd som kommit fram efter en massa år och hur man lyckats med att starta motorerna, även med gammalt bränsle. Det har handlat om fastsittande motorer, bromsar som rostade fast etc, men genom att tillgripa olika knep har man lyckats återge komponenterna deras ursprungliga funktion. I både bild och text beskrivs vilka fantastiska resultat man har åstadkommit. Det är dock sällan, nästan aldrig, man får höra talas om de som misslyckats eller som slarvat med det elementära och vilka kostnader det har medfört. Vi har tidigare påtalat vikten av att vara noggrann när man startar upp efter vinteruppehållet, men det kanske vore på sin plats att även belysa hur man kan misslyckas när man startar upp en bil som stått avställd länge. Det finns ett antal exempel på missar som begåtts och som fortfarande begås. Några exempel på vad som kan inträffa beskrivs i följande fall som har inträffat i närtid.

Den här ägaren köpte sin bil 1973, den var begagnad och hade haft en tidigare ägare. Det handlar om en MGB -64. Efter att ha kört med den några år på 70-talet ändrades familjeförhållandena och bilen fick körförbud 1977 varpå den ställdes av under ca 27 år. Bilen plockades fram igen och besiktigades 2004 sedan rostskador och bromsar åtgärdats. När den började köras igen visade det sig att den rök blått och drog olja. Ägaren fick olika tips om

möjliga åtgärder, där bland annat tätningarna i ventilstyrningarna ansågs vara främsta orsaken till oljeförbrukningen. Eftersom bränslet hade förändrats under avställningstiden skulle det lämpligaste vara att ett fabriksnytt cylinderhuvud med stålsäten för ventilerna införskaffades och monterades 2007. Med denna åtgärd skulle man få dubbelt resultat, ingen tillsats i bränslet och oljeförbrukningen skulle försvinna. Åtgärden hade inte någon påverkan på oljeförbrukningen!!! Huvudproblemet kvarstod!

Bilen blev avställd igen 2010 medan ägaren funderade på vilken åtgärd som nu skulle krävas. Efter moget övervägande beslutades att motorn skulle demonteras och en grundlig undersökning skulle verkställas.

Efter att ha fått motorn till mig plockade jag ned den i sina beståndsdelar. Jag kunde då konstatera att samtliga kompressionsringar var brustna och övriga kolvr-

ingar satt fast. Kolvarna uppvisade nypningsskador, vev- och ramlager hade gått torra, kamaxel och ventillyftare var slitna och oljepumpen uppvisade korrosionsskador. Oljesilen var delvis igentäppt liksom oljekanalerna. Även vattenkanalerna i motorblocket var delvis igentäppta och behövde rengöras. Vattenpumpen uppvisade även den skador. Man kunde tydligt se att "Permatex" hade använts alltför flitigt.

Cylinderlockspackningen visade tendenser till genomsläpp mellan första och andra samt mellan tredje och fjärde cylindern. Motorblocket behövde planas så att ny packning får rätt förutsättning att täta. Efter en noggrann rengöring av samtliga motordelar och fullständig uppmätning av cylinderlopp och vevaxel gjorts konstaterades att varken cylinderlopp eller vevaxel skulle vara i behov av borring respektive omslipning, eftersom cylinderloppen som max var slitna 0,08 mm, vevlager och ramlager 0,06-0,08 mm. Endast en polering av slitytor och cylinderlopp behövs. Detta förutsätter givetvis att vi lyckas inhandla nya reservdelar.

Startkranen uppvisade skador men i övrigt hade allt annat fungerat.

Konsekvenserna av en dålig uppstart



Att startkranen var skadad syns tydligt.



När man ser ventillyftarnas yta så förundras man över att det fanns tillräckligt material kvar på kamnockar så omslipning kunde utföras!



Så här såg motorn ut när den kom till mig.



Oljepump och oljetråg var heller inte vackra.



Trasiga övre kolringar, fastsittande skrapringar och skadade oljeringar samt tydliga skador på kolvarna. Vev och ramlager med repor. Det fanns även repor och korrosionsskador i oljepumpen.



Eftersom cylinderhuvudet tidigare var utbytt var rengöring för att avlägsna PERMATEX det enda som behövdes.



Motorn under sammansättning.



Ibland får man överraskningar, t ex en rostskadad strömfördelare.

kan vara mycket omfattande vilket framgår av ovanstående beskrivning.

Reservdelstillgången till denna bilmodell är mycket god och delarna är lätt åtkomliga via MOSS Europe i England. Vi beställde nya kolvar med ringar, ram-, vev- och kamaxellager, axialbrickor, komplett packningssats, vattenpump, kamkedja med ny kedjesträckare, ventillyftare, cylinderlocksultar med muttrar, ny startkrans, bussningar och kol till startmotor, packningssats med munstycken och nålventiler till förgasarna, brytarspetsar, rotor och kondensator, främre motorfästen samt diverse låsbrickor mm.

Motorblocket planades och samtliga oljekanalerna borrades upp och rensades. Kanalöppningarna gängades till M 14 så nya tätningspluggar kunde monteras. Kamaxeln skickades på omslipning och bakre vevaxeltätningen modifierades.

Den bakre vevaxeltätningen består i originalutförande endast av en vänstergänga i tätningsytan efter ramlagret. Den har till uppgift att trycka tillbaka överskottsoljan från ramlagret till motorns oljetråg. I lagerbocken till bakre ramlagret finns invändiga evakueringshål där oljan kan passera när motorn är igång. Det finns även ett urfräst uttag i bakre motorplåten (som förbinder motor och växellåda) som är avsett att kunna evakuera eventuell överskottsolja när motorn står stilla. Någon annan tätning av vevaxelns bakre ände existerar inte på denna tidiga version av motorn. Eftersom området inte är utsatt för något oljetryck borde problemet kunna lösas med en filtätning. Med nedanstående lösning tätas även urfräsningen i motorplåten då den inpressade ringen täpper till denna. Med tanke på motorkonstruktionens ålder, med anor från 30-talet, det knappa utrymmet och hur andra motortillverkare löst liknande problem, är lösningen tillfredställande.

Vi får inte glömma att detta varit ett känt problem i alla tider då utrymmet i bakre delen av motorblocket skapat bekymmer för motorkonstruktörer. Efter vänstergängan kom förbättrade lösningar som grafittätningen (hundskiten), filtätningen och slutligen packboxen. I vårt fall är det svårt med en packbox eftersom tätningsytan mot motorblocket blir liten och vevaxelns ände skulle behöva förses med en extra ring. En sådan lösning kräver även att motorplåtens urfräsning fylls igen. Den svaga punkten, tätningsytan mot motorblocket, kommer att kvarstå.

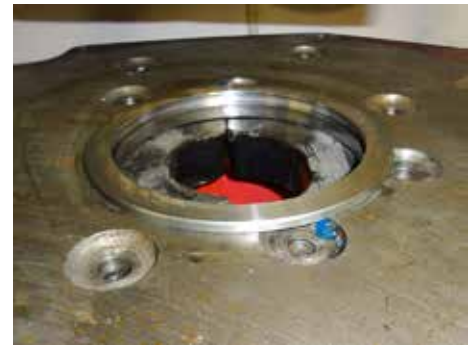
När alla motordelar rengjorts noggrant, vattenkanalerna i motorblocket rengjorts och de nya reservdelarna anlät startades sammansättningen av motorn. Denna förlöpte normalt, men den nya kamkedjespännaren var lite knepig. Som tur var hade jag fått låna en verkstadshandbok till motorn så där kunde jag finna lösningen.



Svarvad ring till filtätning.



Motorplåts-centrum ursvarvat för ring.



Ring inpressad i motorplåten.



Urfräsning för bulthål.



Det färdiga resultatet.

Det är alltid till stor nytta om man har tillgång till en verkstadshandbok där alla specifikationer finns att tillgå.

Oljepumpen uppvisade skador/repör, men efter finputsning av ytorna låg alla värden inom angivna toleranser så återmontering gjordes. Förgasarna rengjordes, nålventiler och munstycken byttes ut.

Att kunna köra en renoverad motor före återmontering i bilen är en fördel eftersom det då går lättare att rätta till eventuella fel. Efter att ägaren kommit med generator och oljefilter med slangar till oljekylare monterade jag motor och kylare i ett stativ. När generatormonteras gick den ovanligt tungt, enligt uppgift jag fått hade det inte varit något problem med laddningen. Verkligheten visade sig vara en annan. Vi kunde konstatera att generatormontering inte var möjlig att reparera så en ny måste införskaffas. Startmotorn hade jag gått igenom tidigare och bytt bussningar i. Något drev fanns inte att få tag på, så resultatet av renoveringen blev inte bra.

Vid uppstart visar det sig att motorn går ojämnt och har lite för lågt oljetryck. Den ojämnna gången beror i huvudsak på fördelaren eftersom den uppvisar kraftigt rostangrepp med fastsittande centrumnock och uttänjda fjädrar.

Gemensamt med ägaren kör vi motorn och beslutar oss för att beställa mera reservdelar till fördelare, oljepump, värmekran och startmotor. Även delar till växellådan, eftersom det var problem med oljeläckage, och solenoid till överväxeln.

Nödvändiga delar till fördelare som centrumnock, balansvikter och fjädrar går inte att köpa då reservdelar till denna fördelare har utgått. Vi köper en ny fördelare, vilket medför utbyte av samtliga tändkablar och tändhattar.

Att startmotorn behövde en genomgång var ganska självklart med tanke på hur startkranen såg ut. Eftersom det inte går att få tag på alla delar till startmotorn köper vi en modernare med utväxling. Detta innebär att den redan utbytta startkranen nu är felvänd eftersom startmotordrevets ingrepp kommer från andra hållet. För att kunna pressa bort den nya startkranen från svänghjulet, utan att den deformeras, måste jag tillverka ett pressverktyg. Med cirka 7 tons presskraft lyckas manövern. Efter uppvärmning av startkranen lyckas jag ånyo krympa fast den på svänghjulet, men denna gång har jag som extra säkerhet även limmat den.

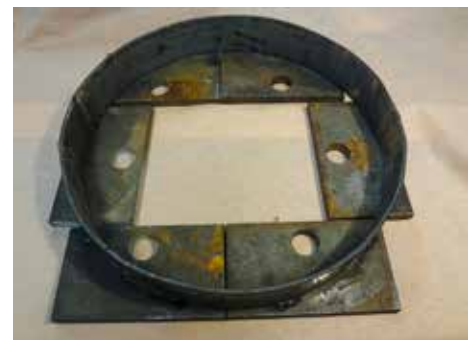
Oljetrycket var i lägsta laget trots att jag hade provat med extra brickor under tryckfjäders i överströmningsventilen, dock utan resultatförbättring. I samband med ny oljepump med sil hade jag även fått hem ny fjäder, kolv och brickor till överströmningsventilen. Jag testade med den nya fjädern och kunde justera oljetrycket med brickor till önskat resultat. Vid närmare granskning uppvisade den gamla fjädern en nötningskada. Den nya pumpen blev över!



Generators skadade och utslitna delar.



Tryckfjäders i överströmningsventilen.



Verktyg för urpressning av startkranen.

Slutsats

I det här fallet var man övertygad om att endast ett kolrings- och lagerbyte skulle utföras – verkligheten visade sig vara en annan. Praktiskt taget varje detalj krävde omfattande reovering.

Det är förhållandevis lätt att bygga ihop en ställning för provkörning. Ännu en gång har det visat sig vara praktiskt med provkörning innan återmontering av motorn i fordonet görs.

Ovanstående historia visar också hur viktigt det är att ta väl hand om och göra rätt när det är dags att starta upp en motor som stått stilla en längre tid. Historien

belyser även den verklighet man kan ställas inför om nödvändigt underhåll varit bristfälligt under avställningstiden.

Vad menar jag då med underhåll under avställningstiden? Räcker det att snurra runt motorn någon gång om året? Vad bör man tänka på? Några av dessa frågor kan besvaras som följer:

1. Före avställning bör man byta motorolja och filter. Tänk på att vissa moderna oljor med olika tillsatser har begränsad hållbarhetstid så dessa bör undvikas. Så länge det finns mineraloljor av typ 20W50 att köpa

bör dessa användas.

2. Se till att kylsystemet inte läcker och är välfyllt med glykol. Glykolen har en rostskyddande effekt.
3. Lossa tändstiften och slå i rikligt med olja i cylindrarna samt snurra runt motorn för hand.
4. Samma sak gäller även när man tillämpar metoden med att snurra runt motorn någon gång om året.

Det är också viktigt att sköta om motorn även under tiden fordonet är avställt, men glöm för den delen inte bort resten av fordonet, även resten behöver tillsyn!



Skillnad mellan den nya och gamla startkranen.



Den nya startmotorn monterad.



Motorn provkörd och klar för leverans.

Mer metanol i bensinen

Text: Mats Månsson

För två år sen skrev jag en artikel i Bulletinen om bensin och etanolblandning. Då handlade det om effekten av 5% etanol i bensin. Inblandningen påverkar våra bilar marginellt så då var det inget att oroa sig för. Nu tar man nästa steg i reduktionsplikten, d v s ökar inblandningen för att reducera utsläppen av koldioxid från fordonstrafiken.

Energimyndigheten har på sin hemsida ett dokument som beskriver ”Reduktionsplikten fram till 2030” enligt nedan:

”Enligt förslag ska lagförändringen träda ikraft 1 augusti 2021 vilket innebär att reduktionsnivån för 2020 gäller fram till och med 31 juli 2021 och 2021 års nivåer gäller från 1 augusti 2021 till 31 december 2021. I promemorian ändras skrivningen biodrivmedel till förnybara eller fossilfria bränslen vilket innebär att det på sikt kommer att vara möjligt att använda fossilfria elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten. Vidare presenteras att reduktionsnivåerna även fortsatt bör ses över med hjälp av regelbundna kontrollstationer för att säkerställa att nivåerna bidrar kostnads- och klimateffektivt till minskningen av koldioxidutsläppen från bensin och diesel. Kontrollstationer föreslås att genomföras vart tredje år vilket innebär att nästa kontrollstation kommer att ske 2022. Reduktionsnivåerna enligt förslagen fram till 2030 återfinns nedan.”

År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21,0
2021	6,0	26,0
2022	7,8	30,5
2023	10,1	35,0
2024	12,5	40,0
2025	15,5	45,0
2026	19,0	50,0
2027	22,0	54,0
2028	24,0	58,0
2029	26,0	62,0
2030	28,0	66,0

Siffrorna anger i procent hur mycket växthusgasutsläppen ska minskas i förhållande till det rent fossila bränslet. I praktiken är det samma storlek som inblandningsgrad av biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna. Inblandningen ökas inte årligen enligt tabell ovan utan reduktionen beräknas per leverantör för dess samlade försäljning av drivmedel.

Detta innebär att den nuvarande inblandningen av 5% etanol i 95-oktanig bensin kommer att ökas till 10% och benämns E10. Inom EU har det varit tillåtet sen 2011 att saluföra E10 och det skedde också tidigt i flera länder, t ex Tyskland, Frankrike, Belgien.

Bilar med elektronisk insprutning påverkas troligen inte. Bilens styrsystem ställer om automatiskt för att kompensera för lägre energiinnehåll. Äldre bilar kan troligen köras vidare utan ändringar men går kanske inte lika bra. Man kan dock justera förgasare och tändning för bättre prestanda.

För diesel säljs redan nu biodiesel av typ HVO och FAME som helt fossilfria.

Vad vi vet idag kommer 98-oktanig bensin finnas kvar oförändrad för de bilar som inte har godkänts av tillverkare för E10. Det finns för närvarande ingen bortre gräns för när 98-oktan ska fasas ut.

Det finns idag inget sagt om ytterligare inblandning av etanol. Reduktionsplikten indikerar att det kan komma E25 som nästa steg, bränslet finns redan i Asien men EU ligger lågt ännu så länge. De stora tyska biltillverkarna har säkert mycket att säga till om och just nu fokuserar de på elektrifiering.

E85 verkar vara på väg att fasas ut. Försäljningen har minskat drastiskt och idag säljs endast en bil i Sverige (Ford Kuga) som är tillverkad för att kunna gå på etanol.

Ett generellt problem är att mindre bensinstationer har ett begränsat antal tankar för drivmedel. Ska man introducera E10 så måste något annat tas bort. Så har exempelvis skett med HVO100 som ofta säljs i stället för E85. För bensin så konkurrerar 95, 98 och E10 med varandra om två tankar. Gissningsvis är det 95-oktanig bensin som försvinner. Merparten av dem som idag tankar 95 kan utan problem använda E10.

Det finns mer info rörande våra bilar på mhrf.se/e10.

Bulletinens hederspris till flitiga medarbetare

Ulf Edström instiftade för ett antal år sedan priset The Octagon Pen vilket vartannat år tilldelades en förtjänt medlem som medverkat som skribent i Bulletinen.

Priset förstördes vid en brand för ett par år sedan och Bulletinens Redaktionsgrupp har nu därför instiftat ett nytt pris, Bulletinens Hederspris, att delas ut varje år till en flitig medarbetare i Bulletinen.

Bulletinens Hederspris ser ut som på bilden bredvid och har skänkts till klubben av Jan Andersson i Vallentuna och redaktör Tommy Lyngborn. Priset kommer att delas ut för första gången vid SMGM i Stenungsund i juni i år. Vem vi skall utse som mottagare skall vi diskutera på kommande redaktionsmöten. Vi hoppas att detta skall sporra till ytterligare högkvalitativa bidrag från läsekretsen.

/BRG



Viktigt!

När detta nummer av Bulletinen kommer ut håller vi som bäst på att sammanställa 2021 års medlemsmatrikel. Givetvis vill vi alla att innehållet skall vara så korrekt som möjligt så därför ber vi dig att kontrollera dina uppgifter i den gamla och ändra om det behövs. Det kan gälla bilinnehav, adress, telefonnummer eller e-postadress. Ändra kan du göra genom att kontakta Christer Farneman, christer.farneman@mgcc.se. Matrikeln kommer att distribueras tillsammans med nästa Bulletin. Din eventuella ändring måste du göra senast den 15:e april.

MG tillbaka i Sverige

Likt Covid-19 har MG-märket nu hittat till Sverige från Kina. Från april kommer MG att säljas här.

Genom att Hedin Group AB blir distributör för MG kommer det att finnas ett rikstäckande nät av försäljningsställen och serviceverkstäder. Huvudkontoret för Sverige kommer att ligga i Göteborg. Man kommer bara att sälja elbilar och laddhybrider hos oss i Sverige, samtliga med sju års garanti. Förmånliga priser kommer att sättas på bilarna.

På bilden ser vi den nya MG5 Electric, en el-kombi med större lastutrymme än Volvo V90. Mer information finns på:

www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20210318/mg-satsar-pa-sverige-hedin-bil-blir-distributor/



Att handla från GB efter Brexit



Text: Lennart Nordström



Hur blev det efter Brexit? Blir det vansinnigt mycket dyrare och krångligare att handla MG-delar från England? Eller är allting precis som förut? Svaret är "nej" på båda frågorna. Men lite dyrare och framförallt lite krångligare blir det.

Från den 1 januari 2021 gäller nya tull- och skatteregler i EU:s handel med Storbritannien¹. Även om vi i dag vet vad avtalet mellan EU och UK säger, vet vi inte i detalj hur tillämpningen kommer att bli. Och tull- och skattefrågor är alltid en hel vetenskap.

Här kommer en sammanställning av vad vi vet (och inte vet) just nu. Observera att fokus ligger på situationen i mars 2021 och du som just hittat denna gamla Bulletin i din ostädade bokhylla år 2027 bör vara medveten om att mycket kan ha ändrats. Texten är skriven efter djupdykningar i myndigheternas hemsidor och flera samtal till Tullverkets upplysningstjänst. Men du ska alltid kolla själv på Tullverkets och Skatteverkets hemsidor vad som gäller. Hemsidorna för Transportstyrelsen, Kommerskollegium och Postnord kan också innehålla information som du har nytta av. En del aktuella länkar hittar du på klubbens hemsida.

Svensk moms istället för VAT

Tidigare lade exportören i UK på *Value Added Tax (VAT)* på varans värde och på transportkostnaderna till EU/Sverige. Från årsskiftet 2020/2021 är det istället varje EU-lands moms som gäller. Svensk istället för brittisk moms läggs nu på den sammanlagda kostnaden för varan, frakten och ev. avgifter. Den brittiska "standardmomsen" är 20%, medan litteratur och trycksaker är momsfria. Den svenska generella momsen är 25%, medan litteratur och trycksaker drabbas av 6% moms. Det svenska skatteuttaget torde alltså bli högre än det brittiska. Skatteverkets grundinställning är att allt som importeras har ett värde och skall beskattas.

Import av delar från ett företag i Storbritannien

EU (och därmed Sverige) behandlar numera UK som ett land utanför EU, men genom handels- och samarbetsavtalet mellan EU och UK från den 24 december 2020 gäller särskilda regler.

- Ingen tull tas ut på varor "av ringa värde", det vill säga då varuvärdet ligger under 1 600 svenska kronor. Detta är förutom specifikt för import från UK, utan gäller generellt². I beloppet 1 600 kronor räknas inte fraktkostnader in. Enligt Tullverkets upplysningstjänst råder moms- och tullfrihet fram till den 1 juli 2021, därefter gäller enbart tullfrihet och moms ska betalas;
- Om exportören i UK kan styrka att varan har sitt ursprung i UK, är importen tullfri. Begreppet "ursprung" har här att göra med varans tillverkning/förädlingsgrad i UK, det räcker alltså inte att varan skickas därifrån. *Ursprungsintyget* blir ett helt centralt dokument för tullfriheten; missa inte det! De brittiska MG-företag jag kollat med utfärdar numera ursprungsintyg. Moss UK säger att de gör det "when available" – en inte helt tydlig skrivning, kanske kan det tolkas som "när det är tillämpligt";
- Om varuvärdet överstiger 1 600 kronor och ursprunget *inte* kan verifieras, utgår tull på varans värde, på frakten och på en eventuell försäkring. Tulltaxan varierar beroende på vad det är för vara. Variationerna är fascinerande många bara för bildelar, men 4.5% gäller för många av "våra" varugrupper.³ Svensk moms utgår på hela konkarrongen;
- Det företag som transporterar dina varor gör de här beräkningarna och kommer att ta ut en avgift för sitt arbete. Postnord tar ut 75 kr eller 125 kr beroende på varornas värde;
- Även när du inte ska betala tull och moms, ska varorna anmälas till Tullverket. Normalt sett är det företaget som transporterar din vara, till exempel Postnord eller en speditör, som gör detta åt dig.

Handel mellan privatpersoner, tex via ebay eller andra auktionssajter

- Inom EU gäller förstås som tidigare fri rörlighet av varor, även vid handel mellan privatpersoner;
- varor köpta från en privatperson⁴ får föras in tull- och momsfritt om varuvärdet är högst 1 600 kronor och försändelsen inte består av alkohol, tobak eller parfym;
- Om varorna har sitt ursprung i Storbritannien, får de tas in tullfritt om värdet är högst 500 euro, så länge importen inte har något kommersiellt syfte. Man måste även i detta fall betala svensk moms. Normalt sett är det företaget som transporterar varan, till exempel Postnord eller annan speditör, som gör detta åt dig. Man måste alltså kunna visa att varan har sitt ursprung i UK för att den här regeln ska kunna tillämpas;
- Varorna ska alltid tulldeklaras. Även när du inte ska betala tull och moms, ska varorna anmälas till Tullverket. Det här gäller oavsett om varan är ny eller begagnad, om den är köpt i en nätbutik eller på en nätauktion. Normalt sett är det företaget

som transporterar din vara, till exempel Postnord eller en speditör, som gör detta åt dig. Det måste finnas ett underlag för tulldeklarationen i form av ett kvitto eller ett följebrev i (eller lämpligast utanpå) försändelsen.

Handla inom EU istället?

Är det numera billigare att köpa MG-delar från företag inom EU än från Storbritannien? Det beror på delarnas ursprung. Har varorna sitt ursprung (se ovan) inom EU, kan det vara en god affär. Har varorna sitt ursprung i UK, så har det europeiska företaget betalat sitt lands moms och ev. tullavgift och måste ta ut detta på priset på delarna. I jämförelse med din egen direktimport ökar förmodligen kostnaderna för transporter och företagets avanser, men det är ju ingen nyhet. Man bör förstås liksom tidigare väga in att det kanske finns svenska företag som kan tillhandahålla de delar vi behöver och som står till tjänst med goda råd och snabba leveranser. Men det finns färre och färre sådana företag.

Ta med delar när man reser?

Man får fortfarande ta med sig varor tull- och skattefritt till Sverige från ett land utanför EU när man flyger eller reser med färja i kommersiell trafik. Gränsen är 4 700 kronor. Om resan sker på annat sätt, till exempel med egen bil, får man ta med sig varor för 3 300 kronor utan att betala några avgifter, men det kräver att man transporterar varorna personligen. Om varornas ursprung är Storbritannien, behöver du inte betala tull om varorna är värda högst 1 200 euro. Däremot ska du betala moms och andra eventuella skatter för varorna.

Att köpa en MG i Storbritannien

Detta ligger utanför syftet för den här enkla sammanställningen, men vi MG-älskare tycker kanske att en gammal MG kunde få ett intyg om sitt engelska ursprung och därmed samma generösare regelverk som engelska reservdelar, men icke. Bilimport från UK kostar både tull och moms. Ett "samlarfordon" kan visserligen (under vissa villkor och med strikta begränsningar) tas in tullfritt, men här hänvisar jag till Tullverkets hemsida.

Många oklarheter

Man kan fundera över Nordirlands speciella status inom EU och UK. Det är väl inte osannolikt att det kommer att ge effekter på export- och importströmmarna med Storbritannien. Kanske inte alltid med det resultat som brexitörer hoppats på.

Man kan också undra hur ursprungsdeklarationer och momsuttag kommer att hanteras rent praktiskt. Min gissning är att reservdelsfirmorna i UK mer eller mindre reflexmässigt kommer att klassa sina varor med UK-ursprung, men vi ska vara medvetna om att ursprungsregler är en hel vetenskap där tulltjänstemän för det mesta är mer kompetenta än ett enskilt företag.

Se'n får vi se hur petnoga Tullverket, Skatteverket och speditörerna kommer att vara med de alltmer ökande varuflödena, inte minst på grund av privatpersoners handel på t.ex. ebay. Deras resurser är inte oändliga. Och regler och förhållanden kommer att ändras. Kommer en eventuell folkomröstning i Skottland att resultera i att man lämnar Storbritannien? Eller kommer britterna på bättre tankar och kliver tillbaka in i den Europeiska Unionen?

Stora frågor. Du som just hittat den här Bulletinen i din ostädade bokhylla år 2027 har kanske facit.

1. Lägg märke till att Nordirland fortfarande ses som en del av EUs tullunion. "Storbritannien" eller "UK" i texten exkluderar alltså Nordirland.
2. För tobak, alkohol och parfym gäller förstås särskilda regler.
3. I det här fallet är det UK som är vårt fokus, men tullsatserna varierar också beroende på land.
4. När det gäller köp från företag gäller förstås samma regler för köp på ebay som vid andra köp.

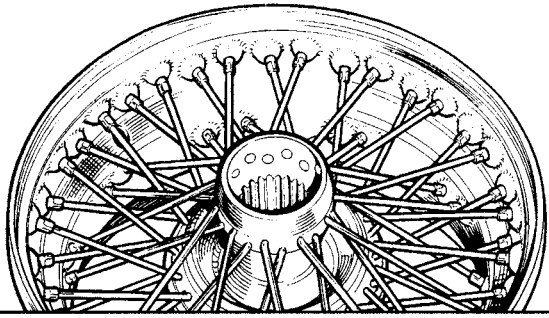
ÄR DU OCKSÅ RÄDD OM DIN MG?

Du kan som medlem i vår klubb teckna en mycket förmånlig försäkring för din entusiastbil
Kontakta någon av nedanstående om du vill ha din bil besiktigad inför ansökan om MHRF-försäkring!

Jan Andersson	Örebro	070-568 68 64
Hansi Borgström	Onsala	070-548 52 03
Anders Bäcklund	Oskarshamn	073-986 66 95
Anders Dahlberg	Mariestad	070-624 17 60
Ulf Edström	Göteborg	070-794 66 34
Carl-Eric Gullberg	Storvreta	070-536 66 14
Tommy Hadrys	Nybrostrand	076 947 33 60
Sören Hammer	Halmstad	070-305 06 35
Max Jacobson	Svedala	070-893 84 01
Kjell Johansson	Getinge	070-346 68 09
Per Johnson	Norrahammar	070-756 67 51
Bo GB Kallhagen	Karlstad	070-880 82 51

Jan Olof Levenstam	Spånga	070-526 06 42
Dag Lindahl	Västerås	072-534 58 77
Hans-Åke Nilsson	Limhamn	070-586 84 81
Sven Ordell	Motala	0141-21 71 75
Ola Ramstedt	Östersund	070-378 50 78
Bengt Sedell	Huddinge	070-640 27 11
Knut Tersmeden	Järfälla	070-616 95 96





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**

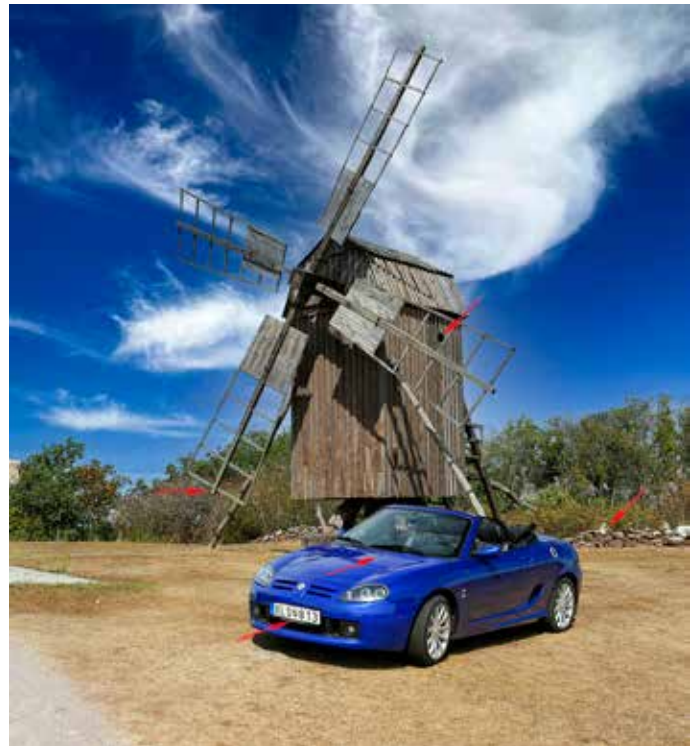


Svensk generalagent och distributör
www.evanscoolants.se

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



Denne TF-ägare har inte tagit sig vatten över huvudet men likväl skaffat sig problem med att ta sig in i sin bil torrskodd. Dykare lär behövas vid bärgningen. Tänk på hur du parkerar din bil inför vårfloden!
Lennart Nordström hittade bilden på nätet.



Rätt svar på "finn fem fel" i förra numret av Bulletinen. Pilarna visar de detaljer som är bortplockade. Under överinseende av klubbens president, Bengt Sedell, har vi dragit en vinnare. Den som får tavlan är: medlem # 2574 Gregor Stegen i Karup i Danmark. Grattis från BRG.

Ny medlem i styrelsen

Jag heter Harald Sonesson och valdes in i styrelsen på årsmötet. Vem är jag? Jag är född i Boden, och via Eksjö kom jag tidigt till Stockholm där jag är uppväxt. Sommaren 1993 gick flyttlasset till Skåne och nytt jobb på Ericsson i Lund. Sedan några år delar jag min tid mellan Stockholm och Skåne.

Jag blev med MG 1985 när jag köpte den MGB Tourer från 1968 som jag fortfarande njuter av. Sedan några år ingår även en ZA Magnette från 1956 i stallet. Mellan åren 1987 och 1994 satt jag i styrelsen för klubben. Under de åren omformades klubben från att närmast ha varit en stockholmsklubb, med runt 550 medlemmar, till en rikstäckande klubb med lokala Centres och över 1200 medlemmar 1994. En spännande och trevlig resa som jag är glad att jag fick vara med om och



även bidra till. Men nu är det åter dags att engagera sig lite mer aktivt i klubben och inte bara avnjuta frukterna av andra medlemmars arbete.

Hoppas vi ses på klubbens arrangemang framöver!

/Harald Sonesson



Maintaining the breed

Rapporter och info

Dalecarlia Centre

Den 10:e februari träffades vi några stycken i ett Team-möte för att diskutera möjliga aktiviteter i Dalarna. Deltagare på mötet var Sven Erik Blomgren, Älvdalen, Anders Fahlvik, Mora, Peter Östlund, Mora, och jag. För mig som ny var det en möjlighet att få prata med nya bekanskap och höra historiska berättelser om vad som skett i vårt område. Härligt att få höra vilken erfarenhet som finns i bygden vad gäller MG. Jag som ny i MG-världen lyssnade ödmjukt

och är imponerad vilket bilintresse det finns i Dalarna. I mina trakter är stora amerikanska bilar med mullrande V8:or de absolut vanligaste förekommande entusiastfordonen varför sportbilar som MG verkligen har sin plats för att 'balansera' lite. Vi pratade om ett antal möjliga aktiviteter som självklart måste anpassas efter rådande situation med pandemin. Vårt första förslag till träff blir i Älvdalen den 29 maj då Sven Erik med sina kontakter ordnat med besök på porfyrmuseum och

mat samt avslutning med lite garagesnack hemma hos Sven Erik. Tyvärr är antalet personer begränsat till 8 personer vilket gjort att träffen snabbt blev fullbokad. Vi får återkomma med fler förslag under vår och sommar där vi hoppas att göra t ex en träff på Zornmuseet i Mora om pandemin tillåter. Jag hoppas att det kan bli spontanmöten i Dalarna där gärna andra medlemmar kan skapa tillfällen där vi får träffas inom Dalecarlia Centre.
/ Mats Rylander

West Coast Centre

Tankar från West Coast Centre Mars 2021

Äntligen lite sol och ljusare tider, något vi har längtat länge efter. Hoppas att vi snart ska kunna ses ute på vägarna igen.

Jag har inte lagt ut så många aktiviteter i programmet ännu, för det är ju så tråkigt att behöva ställa in dem.

Nu har vi i alla fall genomfört klubbens årsmöte. Det blev inte på plats i Göteborg som vi hoppades och planerade i höstas, men det gick bra att genomföra det digitalt tack vare att vi i en arbetsgrupp förberedde det hela och gjorde så det skulle bli så enkelt som möjligt. Bra jobbat alla inblandade! Vi blev 41 stycken som deltog, och det är ju ungefär vad vi brukar vara då vi ses i Stockholm, Malmö eller Göteborg.

SMGM hoppas vi kunna genomföra 18-20 juni på Stenungsbaden, men man kan inte ta någonting för givet i dessa tider. I skrivande stund har vi ca 40 anmälda

ekipage, så det är roligt att intresset är så stort.

Tjolöholm Classic, som brukar gå av stapeln i slutet av maj, är i år framflyttat till 5:e september, och det verkar ju mer sannolikt att det ska kunna gå att genomföra då.

Jag kommer att lägga ut på hemsidan

och skicka runt på maillistan när det blir klart att det går att genomföra de tänkta aktiviteterna, så håll dig uppdaterad där.

Ta hand om dig och din MG, och se till att den är startklar när det blir dags att ge sig ut och åka igen!

/Hansi Borgström



Hoppas vi ses på Tjolöholm 5 september.

South East Centre

Vi tror, vi tror på sommaren...

Som sanna optimister – vi kör ju engelskt! – ser vi fram mot sommar och sol och, förhoppningsvis, en vaccinerad befolkning, i alla fall den åldersgrupp som de flesta i vår klubb tillhör.

Vi var kanske väl optimistiska när vi i förra numret av vår fina klubbtidning aktiverade en uppdaterad version av förra årets träffar. Kanske det är för tidigt att träffas i maj, men vi får se när vi kommer dit, och vi kommer att sända ut aktuell info via mail inför varje planerad träff. Vi centrerepresentanter finns alltid att kontakta och fråga.

Vi tror ändå att vi på något vis skall kunna komma igång med aktiviteter under sommaren, även om bakslag dyker upp då och då. Vi får ta det dag för dag och

hoppas på det bästa. Kanske får vi påbörja säsongen på samma sätt som när vi träffades då och då i somras, med ”småträffar” här och där genom mer privata initiativ.

Huvudsaken är att vi håller humöret uppe och gasen nere, så att vi och våra bilar kommer ut i solen när vi nu går mot rätt årstid för vårt MG-intresse. Både vi och vagnarna mår bra av att motioneras.

I skrivande stund, mitten av mars, är det fortfarande lite kyligt, åtminstone att åka öppet. Men snart så är det dags!

Vi ses och hörs!

/Centrerepresentanterna i South East Centre



Från en av de sista träffarna innan Corona-ländet stoppade oss, Slottstur 2019.

Middle North Centre

Spring is coming...

... no matter what circumstances dictate!

Den alltjämt härskande pandemin gör att vi i nuläget tyvärr inte kan planera för några gemensamma träffar. Men vi hoppas naturligtvis att situationen kommer att förbättras framöver när vi alla så småningom erbjudits vaccinering och vädret blir varmare och torrare.

Om och när det blir möjligt kommer vi naturligtvis att arrangera såväl Vårutflykten som Upplandsrundan och Höstutflykten. Även pubträffarna kommer då att återupptas. Vi planerar även för att återuppliva Uppsala högar i augusti! All planering kommer att läggas upp på hemsidan samt kommuniceras via maillistan.

Om rådande restriktioner tillåter kommer onsdagsträffarna på the Nut House i Upplands Väsby och torsdagsträffarna

på Nifsta gård att genomföras även i år. Dessa äger ju rum utomhus och borde därför vara riskfria...

Men – inget hindrar ju att vi använder våra bilar och gör egna utflykter i vår och sommar! Det finns många trevliga utflyktsmål att besöka – se gärna Länsstyrelsen <https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/besoksmal/naturreservat.html> för tips. Du har kanske redan något favoritmål? Tipsa i så fall gärna klubbkamraterna eller meddela mig via e-post middle-north-centre@mgcc.se så ska jag se till att lägga ut det på maillistan. Vi kanske till och med råkar ses där!

Gamla nummer av MG Bulletinen finns på hemsidan – det finns mycket intressant att läsa i dem! Logga in på hemsidan (www.mgcc.se), gå till Medlemsmenyn och ”MG Bulletinen från 2001”.

Avsikten är att alla medlemmar i Middle North Centre ska vara med på centrets

maillista. Om du inte brukar få information från mig via mail ber jag dig att kontakta mig på middle-north-centre@mgcc.se så lägger jag till dig. Nyttillkomna evenemang och ändringar i gällande program meddelas förutom på hemsidan även via maillistan. Om du har bytt e-postadress, meddela mig då din nya adress. Flera mail kommer i retur p.g.a. okänd adress.

Som ansvarig för klubbens medlemsregister vill jag påminna om vikten av att alltid meddela klubben om du byter adress, telefonnummer eller e-postadress – detta för att du inte ska gå miste om Bulletinen och andra utskick som görs av klubben!

Med förhoppning om att vi snart kan ses igen!

Ta hand om er under tiden och KEEP DRIVING MG!

/Christer Farneman

Om det är så att du känner för att medverka i Bulletinen med en artikel är du hjärtligt välkommen. I en tidning som vår finns det möjlighet för alla medlemmar att skriva text om en specifik MG-upplevelse, en renovering eller din historia om varför du blev MG-ägare. Textmaterial vill vi helst ha i Wordformat och bilder vill vi ha så högupplösta som möjligt. Numera fungerar även bilder från mobiltelefoner för det mesta ok. Redigerar och korrigerar språket gör redaktionen om det behövs så var inte blyg att medverka. Välkommen med ditt bidrag till: [mgbulletinen@mgcc.se!](mailto:mgbulletinen@mgcc.se) */Bulletinens Redaktions Grupp*

Rättelse:

I förra numret av Bulletinen, på sidan 51, står det att boken "MGC Abingdons Grand Tourer" utkom 1966. Det blev tyvärr fel, rätt skall vara 1996. Författaren ber om överseende.



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 nyttkomna 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

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

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

3/7 Nostalgifestival, Ronneby Brunn
www.nostalgifestival.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.

11/9 Jakriborg Prix
Jakriborg Hjärup, tre heat på tid.
Kl 10.00 – 16.00.
south-centre@mgcc.se

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

6/5 Verkstadsträff

Verkstadsträff 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

Sesidan 45!

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, Aperin.



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" upprepats 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.



WEST COAST CENTRE

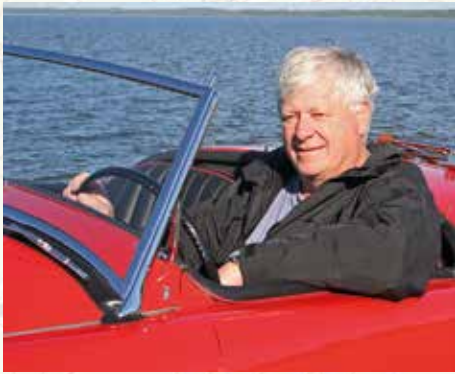
Hansi Borgström, tel 0705-485 203

18-20/6 SMGM Stenungsbaden

Se sidan 45!

5/9 Tjolöholm Classic

Hansi Borgström 0705-485 203



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



MIDDLE SOUTH CENTRE
Johan H Larson, tel 070-512 38 22



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

Har din MGF blivit en Lowrider?

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.

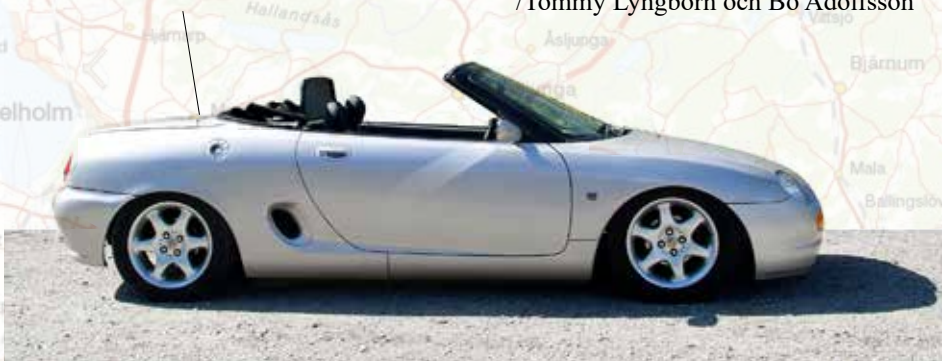
MGF-bilar har ju en viss förmåga att bli lägre med tiden. Rätt metod att lösa detta finns beskrivet i artikeln på sidorna 14-18 i denna tidning. Om du inte kan utföra denna operation själv och bor i Stockholmstrakten kan vi hjälpa dig med en tillfällig "quick-fix" för att höja bilen ge-

nom 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.

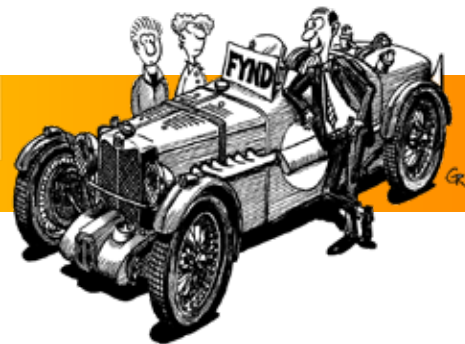
Vi hoppas på bra väder och öppnar vårt garage i Länna lördagen den 10:e april klockan 10.00. Givetvis coronasäkert.

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



Till Salu: MG PB 0635, 1935

Köpt från Barry Bone och importerad till och registrerad i Sverige 1992. Restaureringen färdig i augusti 2013 och körd 2 881 miles sen dess. MGCC Sweden Restauration Award 2014. MHRF-försäkrad och besiktigad för alltid. Motor: APB 828 med Phoenix vevaxel, Carillo vevstakar och moderna kolvar. Således en solid, trelagrad motor, förberedd för Volumex kompressor, men bilen gick så bra att jag tyckte mig inte ha behov av mer motorstyrka vid min ålder – jag fyller 80 i år och det är orsaken till att jag säljer den. Övrigt: Vattenpump monterad (var ej standard för modellen), laddrelä, bensinpump med dioder istället för brytare, lättat svänghjul för smidigare växling, modernt oljefilter placerat i originalbehållaren.

Färg: Grön/grön med silverfärgade hjul såsom såld i januari 1936. Ny träkaross klädd i aluminium, Collingburn Bucket seats + mattor, svart tonneau cover och svart sufflett med sidostycken, Brooklandsrutor samt originalratt. Bilder och uppgifter om bilen kan ses på MMM-registers hemsida. Bilen kan ses och demonstreras i Skåne. Förväntat pris: 450.000:-
Jan Widung, Adelgatan 3, Lund
Mobil: 0768773349
E-post: jan@widung.com



Till Salu: Två stolar till MGA

Svarta med röd "piping". De har patina men de är hela. Kompletta med underrede och skenor.
Pris 1 000 kronor + ev. frakt.
Hasse Sjögren, Farsta
Mobil: 070-612 25 24



Till salu: MGF 1997 120 hk

Vår välskötta MG trivs inte i garaget utan söker ny matte/husse. Den har varit vår pärla under 10 år och sammanlagt rullat 11 900 mil. Kamrem, generatorrem och vattenpump byttes vid 11 380 mil. Bl.a. är också lambdasond och tändspole utbytta. Vi har monterat störtbågar och har hardtop till den. Standard i bilen är larm, krockkuddar, radio, elektriska fönsterhissar m.m. Under förra året levde den, liksom ägarna, i tröstlös pandemiisolerings. Den älskar de skånska småvägarna med doftande rapsfält, vitsippor och mäktiga bokskogar med dess skira grönska. Kontakta mig om också du vill njuta av att åka med suffletten nere nu när somrarna blir allt längre.
Pris 38 500:-
Jan Kvernby, Hjärup (utanför Lund)
Tfn: 070-546 03 80
E-post: kvernby@gmail.com



Klubbinformation



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

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

Medlemsavgifter i MG Car Club Sweden 2021

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



@MGCCSweden

KLUBBFUNKTIONÄRER

KLUBBENS STYRELSE

Ordförande

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



Vice ordförande

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

Harald Sonesson
tel 070-625 10 71
harald.sonesson@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 medlemssidorna 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 medlemssidorna/medlems- eller bilregistret och gör dina ändringar samt klicka på sänd.

För information om evenemang, kontakta
din Centreprérepresentant

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

Johan H Larson
tel 070-512 38 22
middle-south-centre@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 070-658 55 65
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
0707-946 634
mgb@mgcc.se

MGC

Mats Thellmod
tel 070-530 30 18
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

KAMPANJ

#51083
VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR
 Verktögsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktögen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgumminlägg med bestämd plats och uppmärkning för varje verktyg. Detta hjälper en att hålla ordning i vagnen vilket besparar tid, eftersom man hellre använder verktygen istället för att leta efter dem!

4.995 KR
~~8.005 KR~~

KAMPANJ

#51083
VERKTYGSVAGN MED MM VERKTYG, 277 DELAR
 Verktögsvagn med totalt sju lådor varav sex av dessa är fyllda med verktyg som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktögen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgumminlägg.

4.999 KR
~~7.450 KR~~

#498003
SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR
 Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen

19.750 KR

#513923
POLERSATS I VÄSKA, RÖTERANDE
 Komplet kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PEL A roterande poler maskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.

1.695 KR

#51754
SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG
 Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulikolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge.

37.757 KR

#497945
FYRPELARLYFT MED FRIHJULSLYFT
 Fyrpelarlyft med frihjulslift, mekanisk frigöring av säkerhetspärrar och justerbara körbanor, 3500kg.

39.900 KR

#519758
GARAGEINREDNING ORANGE
 En komplett garageinredning med verktögsvagn i rött- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget. Medföljande bänkskiva av rostfritt stål ger dig en både tålig, snygg och framförallt välkommnad arbetsyta.

14.449 KR

#513137
PUNKTSTVETSTÅNG
 Portabel punktstvetstång -100s. Utmärkt för karosseriarbeten i karosseriåp i max 1,5x1,5 mm. Med utbytbara spetsar.

2.795 KR

#512788
MEKANISKA HJULDOLLYS 4 ST
 Set med 4 st mekaniska hjuldollys som man sätter framför och bakom bilens hjul och pumpar - då lättar bilhulet från golvet och man kan enkelt flytta runt bilen. Aluminiumullar som behåller formen och roterar mot däck. Med mekanisk spärr. Max.

4.995 KR

#502889
DOMKRAFT HÖGLYFTANDE, 2000 KG
 Höglyftande verkstadsdomkraft med extra låg profil - lägsta höjd endast 80 mm, vilket gör den perfekt till sportbilar. Stabil konstruktion av stål. 2 st svängbara bakhjul. Domkraften är även utrustad med fotpedal.

2995 KR
~~3.380 KR~~

#507085
NIBBLINGSMASKIN, 1,8 MM, 380W
 Handhållen mycket lättarbetad plåtnibbler för stålplåt upp till 1,8 mm. Levereras i praktisk väska.

895 KR
~~1.160 KR~~

#512425
TVÅPELARLYFT, 4-TON
 Hydraulisk tvåpelarlyft med självväsende lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

16.900 KR

Vi reserverar oss för grafiska fel, auktorisering och biltryck.