



# *Bulletinen*

MEMLESTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN

**3 - 2021**



Sid 3	Styrelsen har ordet, P-O Nigrell	Sid 36-39	MGB GTS - dags för provkörning, Robert Petersson
Sid 4-6	Min MG Twin Cam, Hagen Schreiber & H Borgström	Sid 40-43	MG-livet i Sydafrika, Lennart Nordström
Sid 7	Presentation av ny medlem, Susanne Hägerman	Sid 44-46	Hur går det med Lisas renovering, del 6 Lisa Spathon
Sid 8-11	MG och reklamen, Per-Börje Elgh	Sid 47	Utflykt till MG-meekat i Getinge, Dan Svensson
Sid 12-17	Midget med extra allt, Sören Karlsson	Sid 48-50	MG på frimärken, Sten-Anders Smeds
Sid 18-20	Abstinensbesvär, Tomas Jaksch	Sid 51	Du har väl koll på säkerheten i din MG? Ewa Brander
Sid 21	PM för automobilförare	Sid 52	I garaget, Ulf Edström
Sid 22	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 53	Racing i England, Colin Murrell
Sid 23	Minnesord över Peter Browning, Gert Assermark	Sid 54	Annonser
Sid 24-27	Vi som varit med länge, Håkan Gunnarsson	Sid 55-56	Rapporter från centren
Sid 28-29	Att väcka en svart TC ur sin Törnrosasömn, Per de Faire	Sid 57-59	Inbjudan till träffar
Sid 30-31	Lord Nuffield - den filantropiske entreprenören, Kaianders Sempler	Sid 60-61	MG Market
Sid 32-33	Mittbild	Sid 62-63	Klubbsidor
Sid 34-35	MGB GTS på rullande landsväg, Johan H Larsson		

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

6797	Urban Johansson	Marie	Norrköping	MGF 1.8 VVC -98	BDH 334
6798	Hägerman	Susanne	Farsta		
6799	Svanborg	Roger	Trosa	MGF 1.8 -97	PNE 747
6800	Danielsson	Thomas	Umeå	MG TD -53	gammalt reg.nr AC 63679
6801	Becktor Thun	Måns	Staffanstorps		
6802	Jonson	Rolf	Södertälje		
6803	Nyberg	Love	Lund	MGF -99	SXH 397
6804	Persson	Patrik	Halmstad	MGB -73	PAR 016
6805	Liljedahl	Peter	Lessebo	MGB -74	PAU 356
6806	Modeé	Stefan	Värnamo	MGB Tourer -80	
6807	Bjerhem	David	Askim	MGB Tourer -66	EOY 543
6808	Lundgren	Anders	Nyköping	MGB GT V8 -75	XZL 993
6809	Brewer	Kevin	Öje	MGF-99	TWK 385
6810	Ivarsson	Michael	Nykvarn		
6811	Nilsson	Åke	Lönsboda	MGB Tourer -75	BUR 357
6812	Fredriksson	Stefan	Halmstad	MG Midget -61	FWC 518
6813	Persson	Jonas B	Visby	MGA Tourer Mk II -61	DMU 285
6814	Appelquist	Andreas	Krokom	MGB GT -69	BSO 191

### Utgivningsplan för MG Bulletin 2021

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
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**



Trycksak  
3041 0417

Tryck:



**exaktcreative**

EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ

**Omslag: MG TA Midget Tickford Drophead Coupé 1939**

**Foto: Håkan Gunnarsson**





## From the chairman's desk

### Styrelsen har ordet



När detta skrivs har det precis meddelats att lättnaderna i restriktionerna flyttas fram till den 1 juni. Vi hoppas i styrelsen att vi ska kunna träffas med våra bilar snart, och vi arbetar för att tillsammans med Centrerepresentanterna kunna arrangera säkra träffar så snart som möjligt. Fördelen med att köra bil är ju annars att vi är separerade i våra bilar, så om inte annat så se till att följa MHRF:s uppmaning att fira den Motorhistoriska Dagen den 6 juni genom att visa upp våra bilar enskilt och få ut så många historiska bilar som möjligt på vägarna den dagen.

Tyvärr har vi fått ställa in SMGM i Stenungsund på en corona, men vi ser fram emot nästa år när vi skall fira klubbens 70-årsjubileum istället, och där Sunny Coast & Islands Center åtagit sig att hålla i arrangementet.

Sedan förra numret av Bulletinen har MG introducerats i Sverige igen, och även om vi alla vill se en tvåsitsig sportbil så skall det bli intressant att se vilken utveckling det blir. I våra nordiska grannländer har MG varit framgångsrika i alla fall.

Styrelsen nåddes av ett tråkigt besked att Ola Ramström, som var grundare av Jemt Centre och mångårig Centrerepresentant, har gått bort. Ola och SMGM var nära sammanlänkade. 1996 arrangerade han SMGM i Åre som var väldigt uppskattat, och han skänkte också vandringspriset för Long Distance

Award som den får som har längst väg till SMGM, självklart i form av Storsjöodjuret. Ola har själv flest in-teckningar i detta vandringsspris och sista in-teckningen togs 2017. Så anta utmaningen att ha över 100 mil till nästa SMGM!

Med detta nummer av Bulletinen kommer också Matrikeln för 2021-22 vilket alltid är en bra kompanjon i handskfacket, särskilt vid utflykter över hela Sverige om det skulle hända något – det är alltid nära till en medlem i MGCC.

Även European Touring Guide, som innehåller information om alla MGCC-klubbar i Europa, kommer snart med en ny version. Tyvärr kanske inte aktuell i sommar, men värdefull när man skall ut och köra MG på kontinenten. Guiden finns i PDF-format under medlemsidorna på hemsidan.

Till sist vill jag önska alla medlemmar en skön MG-sommar med mycket MG-åkande.

8-kantiga hälsningar

/P-O



Long Distance Award som skänkts av Ola Ramström.

# Min

## MGA Twin Cam 1958

Text: Hansi Borgström Foto: Hansi Borgström & Hagen Schreiber



Det är väl alla MGA-ägares heta dröm att komma över en Twin Cam, men det är få förunnat. Med tanke på att den endast tillverkades i 2 111 exemplar 1958–60 är de inte lätta att få tag i, och då de är mycket efterfrågade blir priserna därefter. Totalt tillverkades det 101 081 MGA 1955–1962. I klubben har vi 14 bilar varav 7 är coupéer och 7 roadsters.

Vad är det då som är så speciellt med en Twin Cam?

Jo, givetvis är det den pigga, fina motorn med dubbla överliggande kamaxlar på 108 bhp, till skillnad från 1500-motorn som bara gav 72 bhp. Den har dessutom skivbromsar runt om och speciella plåtfälgar med centrummutter, främre krängningshämmare och en lite mer ombonad inredning med skönare stolar, vadderad mittkonsol mellan stolarna samt klädd instrumentbräda.

MGA:n hade sina rötter i rekordbilarna EX 175 som man satte hastighetsrekord med på Bonneville Salt Flats i USA. MGA fick arbetsnamnet EX 182, och man gjorde några exemplar till tävlingar på bl. a. Le

Mans. Man testade olika motorer, bl. a. en Twin Cam-motor, så det var här det hela började 1954.

Tyvärr var inte de motorer som sattes i de första Twin Cam-bilarna de bästa. Man ville ha hög effekt och hade höjt kompressionen samtidigt som en del barnsjukdo-

mar hos motorn med brända kolvar, hög oljeförbrukning felaktig tändförställning med mera vilket visade sig efter att modellen kommit i produktion. Detta gjorde att bilen fick oförtjänt dåligt rykte om att sakna driftsäkerhet. Det var ingen bra reklam, så man sänkte kompressionstalet







Bilder från renoveringsarbetet hos Anglo Cars i Getinge.





och modifierade tändsystemet vilket tyvärr sänkte effekten lite, men man fick en pålitligare motor. Efterföljaren blev 1 600-modellen med 79 bhp och en mer traditionell motor. Man gjorde en de Luxe-variant i ca 400 exemplar med Twin Cam:ens utrustning men med en 1 600-motor." Vissa menar att man på så vis tog tillvara de delar som fanns kvar efter att man lagt ner tillverkningen av Twin Cam:en som sålde allt sämre, men huruvida det är sant råder det delade meningar om.

Jag besökte vår vän Hagen Schreiber på Särö för att göra ett reportage om honom och om hans mycket fina Twin Cam. Vi träffades utomhus på Corona-säkert vis och vi tog en liten åktur ner till havet för att få en fin bakgrund till bilderna. Det är ett härligt ljud när man åker i den och den svarar mycket rappt på gaspådrag. En underbart vacker bil med härlig prestanda. Ja, man blir en smula avundsjuk, men jag fick ju köpa hans MGC för några år sedan och är mycket nöjd med den.

Hagen är en hängiven medlem i MG-klubben med medlemsnummer 85. Intresset för engelska bilar i allmänhet och MG i synnerhet väcktes då han studerade ett år i England. Han köpte sin första MG, en MG TF, under studentåren i Lund i slutet av 60-talet. Han blev inspirerad av Ulf Edström och Åke Gustavsson som hade var sin TF och som for fram i dem Göteborgstrakten. Det var också Ulf som värvade honom till MG-klubben. Med tiden blev det fler och fler MG-bilar, och favoriterna är TF- och MGA-modellerna. Det bar sig inte bättre än att han lyckades få tag i två TF med chassinummer 603 och 604. De hade alltså stått efter varandra, när de tillverkades på fabriken i Abingdon, 5 oktober 1953.

Han kom att äga ett flertal MG-modeller såsom TD, TC, MGB GT V8, MGC och några olika MGA-modeller, bl. a. en coupé. Den optimala MGA:n var naturligtvis en Twin Cam. Han kom över en röd, högerstyrd sådan men trivdes inte helt och fullt med ratten på fel sida.

1983 hittade han denna bil och den var i ett bedrägligt skick, isärplockad och utan motor. Han lyckades till slut få tag i en Twin Cam-motor, så nu blev det att skrida till verket. Kjell Johansson på Anglo Cars i Getinge har gjort renoveringen och resultatet är helt lysande. Det finns absolut inget att klaga på utan det är bara att beundra. Motor och växellåda renoverades i England 2007 av Peter Wood som är specialist på dessa motorer. Bilen är lackad hos Autolack i Halmstad 2010, och lagom till Hagens 70-årsdag 2013 var bilen äntligen färdig. Och resultatet är som sagt

helt lysande. Höjdpunkten blev 2014 när han deltog på det Europeiska MG-mötet i Odense i Danmark med den fina bilen.

Andra ljuva minnen är SMGM i Åre, Öland, Långholmen och Falkenberg för att nämna några. Dessutom var han med på det svenska Europamötet i Ronneby 2012, men det var innan denna bil var klar.



**Fakta ägaren:**  
Hagen Schreiber 77 år, bor på Särö, pensionär.  
**Bilen:**  
MGA Twin Cam 1958. Skivbromsar runt om och Centre Lock Disc Wheels. 4-cylindrig radmotor, dubbla överliggande kamaxlar, 1 588 cc, dubbla SU förgasare, 108 bhp. Toppfart 185 km/h.



# Välkommen till MGCC SE

Text & foto: #6798 Susanne Hägerman

Förra året ärvde jag min pappas MGB, han hade varit medlem i klubben i många år. Som sann motorentusiast samlade han på sig bilar och bilattrialjer, mest från MG och Mercedes. Hade han fått sin vilja igenom hade han fyllt vår lada på landet, nu blev det bara en MG som han köpte via en annons på 70-talet. Han transporterade ner den med lastbilen då den hade en del defekter som behövde åtgärdas. Livet flöt på och den blev ett med ladan.

En Ford Anglia -58 stod där sen tidigare, inköpt av en släkting. Den tog oss till bland annat Italien. Hur fort den gick? 70? Den hade även en obehaglig lukt invändigt kommer jag ihåg, tror det var från sätena, en stark plastlukt.

Bilarna byttes ofta, Fiat 1500 cabriolet följdes av Saab, Ford Taunus i olika former från herrgårdsvagn till sportigare varianter, Mercedes...

Som liten åkte jag med pappa nästan varje lov, han var yrkeschaufför och körde kranbil från ELEF som då låg i Bromma. Han levererade kabeltrummor, transformatorer med mera i en 20 mils radie från Stockholm. Jag har alltid gillat att ligga på vägarna. Som liten bilade vi runt i Europa ett par gånger om året, jag kände mig mer trygg i bilarna än hemma.

I slutet av 80-talet flyttade jag till en skogsfastighet i Ragunda kommun i Jämtland, min dåvarande man ägde den. Barnen kom ganska raskt, två pojkar och en flicka. Sen fylldes familjen på med hundar och katter...

Nyfiken på det mesta fick man hjälpa till att såga upp timmer i ett motordrivet sågverk som fanns i byn, ställa in tum, sköta bordet. Roligt med nya utmaningar. Mycket kretsade runt skogsmaskinerna, Timberjack och Volvo BM. Vi hade en flismaskin, ett

stort monster, kommer inte ihåg vilket märke, med dubbla motorer varav den ena för flisaggregatet. Jag tyckte de var bökiga att köra med sina spakar. Sedan också en traktor, Massey Ferguson, samt även lite åkermark för foder till hästarna. Den ena hästen, en nordsvensk brukshäst, användes även i skogen på lite mer svåråtkomliga ställen. Det var fint med naturliga hästkrafter och ett trevligt sällskap i skogen.

Genom åren har jag läst en del intressanta artiklar i MG-tidningarna som pappa sparade på, många fina mek-tips att hämta där. För vad ska man börja med när man tar tag i den gamla MG:n? Många år har passerat, packningar har torkat och rosten har satt in...



Pappas MGB som väntar på renovering.

# MG och reklamen

Text: Per-Börje Elg  
Broschyren ur författarens arkiv

## Mästerverk och hötorgare

Är reklam konst eller hötorgskonst? Mästerverk eller lurendrejeri?  
Äkta kitsch kanske? Eller bara brukskonst helt enkelt?



MG SA 1936 – konstnärligt mästerverk signerat F Gordon Crosby.

definitionen av bilder brukar man använda begreppet "verkshöjd". Ett konstverk anses ha detta värde och omfattas därför av upphovsrättsliga regler. En reklambild däremot anses sakna denna verkshöjd och definieras därför oftast som brukskonst. Lite synd kanske, för det enkla svaret på de inledande frågorna är förstås att reklambilder kan vara både mästerverk och hötorgskonst!

**Låt oss börja med några mästerverk!**

Titelbilden i broschyren för MG SA är signerad 1936 av den kände

reklamkonstnären F Gordon Crosby. Produktionen av MG SA kom igång på våren 1936, och i en annons skrev man: *"What was a dream has at last become a reality. This new two-litre M.G. will make motoring history."* Är det inte precis den känslan Gordon Crosby fångat i sin mästerliga målning!

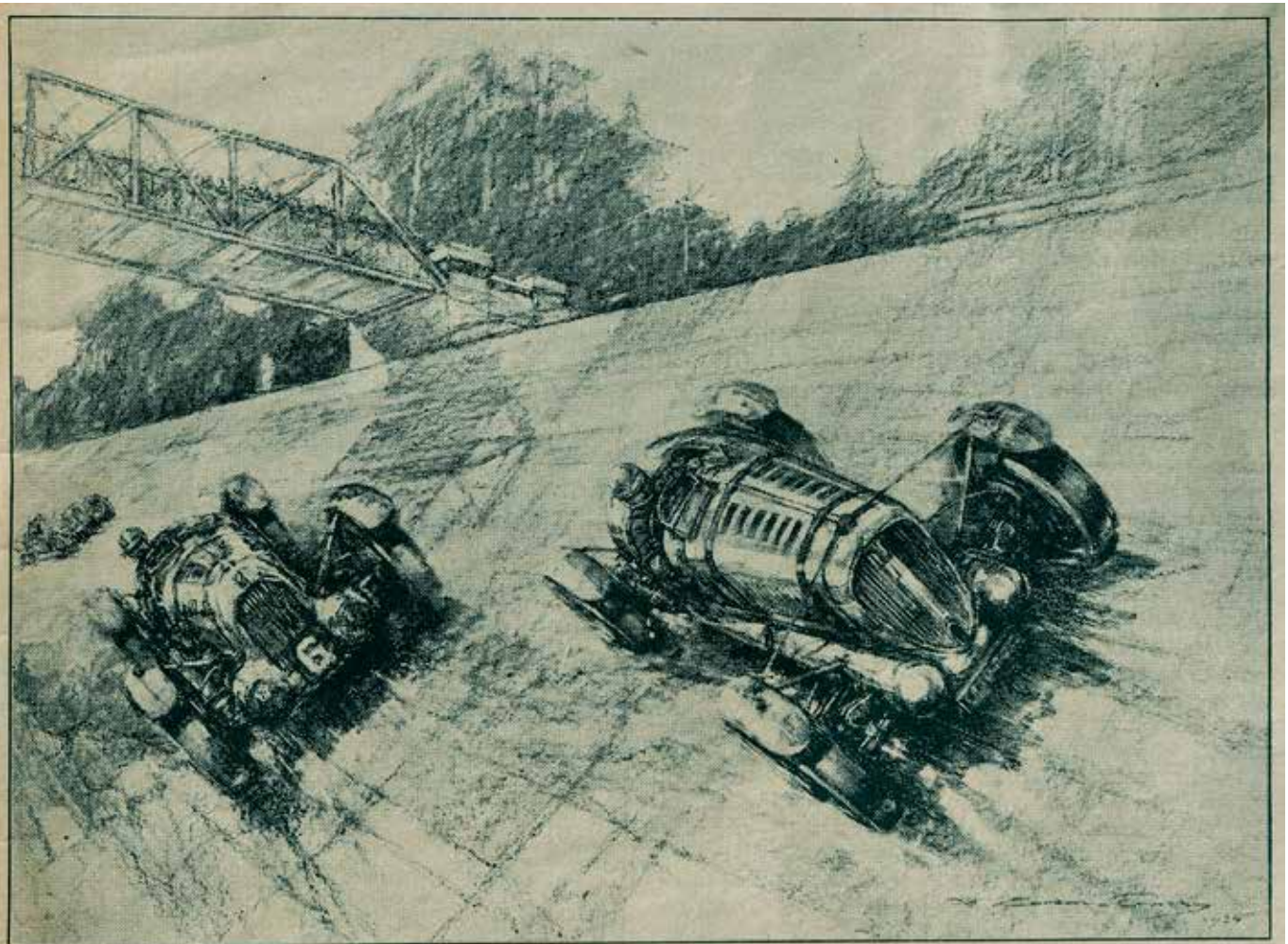
Frederick Gordon Crosby (1885-1943) hade börjat på ritkontoret hos brittiska Daimler 1908 men kom snart som illustratör till The Autocar, där han var kvar hela livet. Med teck-

ningar från biltävlingar likaväl som bilsalonger. Reklamuppdragen var säkerligen en kreativ bisyssla.

Intressant nog hade han en son, Peter Gordon Crosby, född 1914, som gjorde illustrationer i samma stil som sin far, bland annat annonser för Railton 1934-35. Peter, som under kriget var pilot i RAF, omkom tragiskt i en flygolycka 1943.

Frederick Gordon Crosby och hans livsverk uppmärksammades 1978 i en bok av Peter Garnier: *The Art of Gordon Crosby*.





This F. Gordon-Crosby study forms the unique award presented by *The Autocar* to the winner of the Invitation "Fastest Road Car" Race run off at Brooklands on Whit Monday. It depicts Arthur Dobson's Delahaye winning from Ian Connell's Darracq. The event consisted of two races over the Campbell and the Mountain circuits.

Illustration av F Gordon Crosby i *The Autocar* den 9 juni 1939.

**MG** *Lansera*  
en helt ny modell

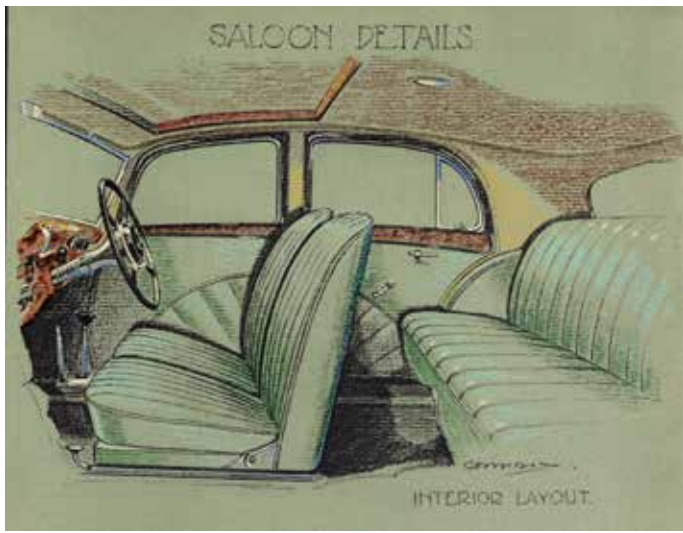
vagnen för  
**connaisseuren**

**FÖRENADE BIL AKTIEBOLAGET**

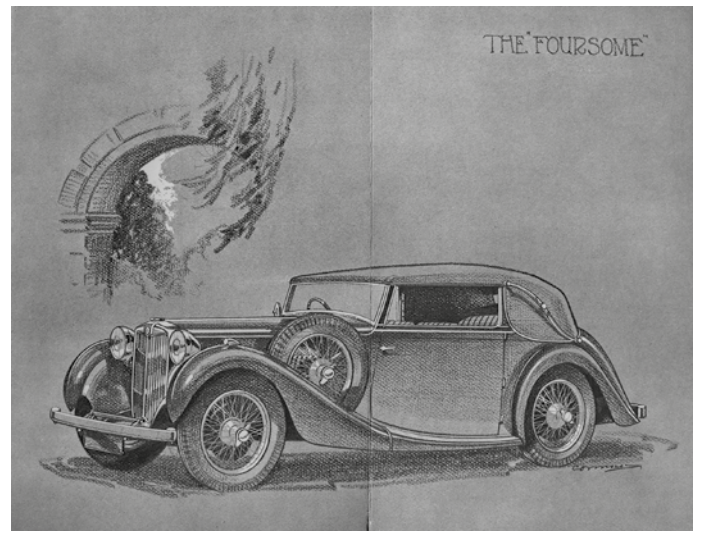
**GÖTEBORG:** Stora Badbusgatan 18. Tel. 20513    **MALMÖ:** Östra Tullgatan 6 Tel. 28043.

Svensk annons för MG SA, med Gordon Crosby-bilden.





Interiör i MG VA 1938, signerad Connolly.



"The Foursome", illustration i MG VA-broschyren 1938, signerad Connolly.

En annan, något mindre känd reklamkonstnär vid den här tiden var Harold Connolly (1893-1973) som bland annat svarade för alla illustrationerna i broschyren för MG VA eller Oneandahalf Litre som MG skrev namnet. Broschyren var tryckt i april 1938 med färggravyrer från Harrison & Sons Ltd, "Printers in Ordinary to His

Majesty". Såväl chassit som alla detaljer och interiörer, liksom de tre modellerna Saloon, Tourer och The 'Foursome' (cabriolet), är elegant och konstnärligt presenterade.

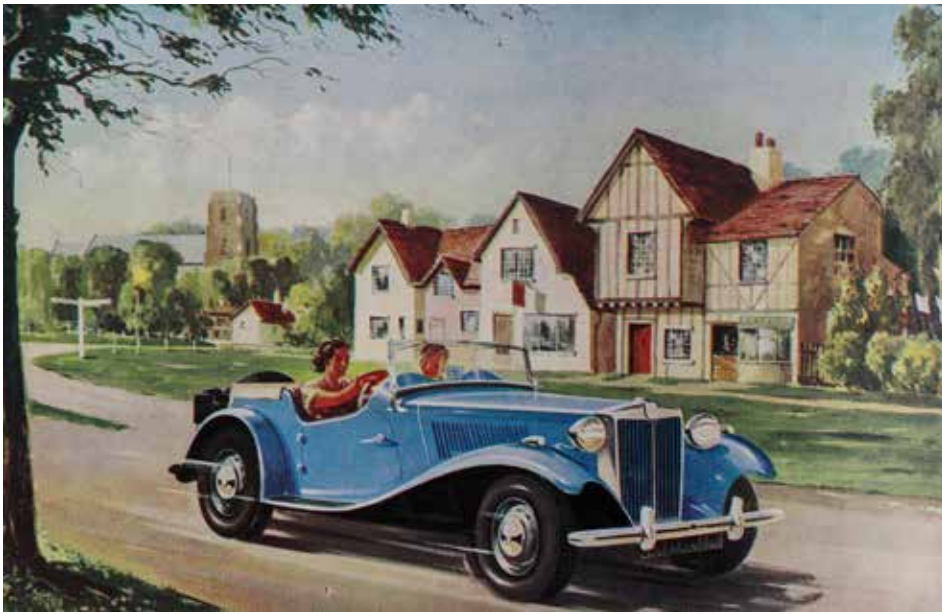
Lite ovanligt vid den här tiden, före 1960-talet ungefär, var fotograferade broschyrer. Undantag fanns, som MG VA-broschyren från april 1939. Ett

stillsamt vackert foto – i svartvitt förstås – pryder omslaget på denna broschyr. Ett litet mästerverk i all enkelhet.

En intressant detalj är att MG på 1930-talet, för modellerna SA och VA, använde en slogan: "for space... for grace... for pace" – som sen, efter kriget, hos Jaguar blev "Grace Space Pace".







MG TD – den har man längtat efter att köra!

### Lite hötorgskonst till sist.

Vad reklamtecknaren hette som gjorde illustrationerna i en MG TD-broschyr från tidigt 50-tal är okänt. Likt många andra reklambilder från den här tiden är bilderna osignerade. Brukskonst var det, inget att skryta med!

Men bilderna är fantastiska! Broschyren öppnar med en ljusblå TD, med en kvinna bakom ratten och den lockande rubriken *"The car you've always wanted to drive"*. Därefter förflyttas vi från England till Rivieran och rubriken *"Enjoy the sun... and the fun"* för att sen hamna i Amerika med rubriken *"Goes like a flash... grips the road like a limpet"*.

Hötorgskonst, javisst! Inte undra på att MG TD sålde som smör i solsken. Eller vad det nu hette!




Njut av solen i en TD!



Som klistrad på vägen!



# Midget med



För några år sedan berättade Sören Karlsson om sin MG PB four seater tourer här i Bulletinen. Redaktören noterade då att i Sörens garage i Enskede pågick ett spännande projekt. Sören höll som bäst på att förse en MG Midget med en 1,8 liters VVC-motor från en MG ZR. Många intressanta lösningar fanns i planeringen och Sören lovade att berätta om resultatet när allt var färdigt. Redaktören kontaktade Sören i början av april och fick tillfälle till en fotosejur och en provtur. På följande sidor berättar Sören om projektet.



# d extra allt



*Text: Sören Karlsson  
Foto: Sören Karlsson & Tommy Lyngborn*



Ursprunget till detta motorbyte var ett intresse hos mig att lära mig mer om insprutningssystem och motorstyrning och dess mappning. Som uppfödd med förgasarmotorer (läs Weber 45:or) var kunskapen om detta område ytterst begränsad.

Jag snubblade över en MG-sida på internet ([www.mg-cars.org.uk](http://www.mg-cars.org.uk)) där jag fann en grupp som handlar om installation av Rover K Series-motorer i MG Midget och MGB och som naturligtvis lovordade ett sådant motorbyte. I samband med att MGF introducerades läste jag ganska mycket om denna motors konstruktion. Fördelen med detta motorbyte är naturligtvis att man får en modern motor med ett större effektuttag och som samtidigt har låg vikt. K Series-motorn är helt i lättmetall och väger bara dryga 100 kg. Motorn finns som 1,4, 1,6 och 1,8 liters varianter.

K Series-motorn kom i produktion 1988, och den första noteringen jag hittar om motorbyte i ovanstående forum är från 1997, men det har troligen även skett tidigare. Det vanligaste konceptet innebär att man parar ihop K Series-motorn med en Ford Sierra type 9-växellåda via ett specialgjutet bellhouse.

Efter att bestämt mig för att pröva på ett sådant motorbyte hittade jag en 1800 VVC-motor från en 2003 MG ZR på en bilskrot. Komprovet visade bra värden, men när jag kontrollerade motorn så gick den inte gick att dra runt!? Priset för motorn blev därmed helt OK.

Tanken var att skaffa en MGB GT för detta projekt, men i det här läget hade jag således inte ännu någon bil att stoppa motorn i.

I väntan på lämplig bil startade jag renoveringen av motorn. Härvid fann jag fastrostade kolringar i cylinder 2 och 3. Det fanns inga spår av läckande topplockspackning men det stod vatten i dessa cylindrar. Stiften till cylinder 2 och 3 var även missfärgade av vatten, troligen till följd av att vatten stått kvar i tändstiftshålet efter någon tidigare tvätt av motorn. Vattnet rann nog ner i cylindrarna när kolringarna rostade då fast i cylinderfodren. Alla de lösa cylinderfodren byttes till nya i samband med renoveringen. Insugs- och avgasportarna i toppen bearbetades för bättre flöde.

Jag valde att ta bort VVC-enheten (Variable Valve Control) då den stack upp för högt och skulle kräva håltagning och någon typ av scoop på huven. Lösningen blev att ersätta de två "delade" insugskamaxlarna som ingår i VVC-designen med en traditionell kamaxel samtidigt som VVC-enheten och den



Så här såg tändstiften ut.



Hyllan för värmepaketet och batteriet fick kortas.



Provmontering av motorn.





Timing av kamaxlarna. Täcklocket där VVC-enheten satt syns vid pilen.

bakre kamdrivningen slopades och ersattes med täcklock.

Valet på kamaxlar föll på sådana med 286 graders duration, 10,6 mm lyft och ett överlap på 48 grader. Således lite vas-sare kammar, men som fortfarande fun-gerar med original insugsplenum.

Vid ett motorbyte kan man naturligt-vis behålla motorns originalstyrssystem, ECU, men då jag snöat in på möjligheten till programmering så inhandlades ett nytt programmerbart styrssystem. Det som även krävs är naturligtvis installation av en högtryckspump för insprutningssys-temet. Denna hamnade i mitt fall i бага-geutrymmet.

2015 hittade jag en bra Midget på Blocket. Jag har tidigare renoverat en MGB tourer, så att använda en Midget för motorbytet blev lite lockande. Bi-len är en 1975 års modell, importerad från USA till Sverige 1986. Den var ursprungligen citrongul men var vid im-

porten omlackad i en Ferrariröd nyans. Att jag fann en 1975:a var viktigt då det är senaste årsmodellen som omfattas av de tidiga och enklaste kraven på avgas-rening (CO max 4,5%) vid en registre-ringsbesiktning.

För att få plats med motorn krävdes att batteri- och värmepakethyllan i bakkant på motorrummet kortades. Jag ersatte värmepaketet med det mindre och fyr-kantiga från tidigare modeller och place-rade batteriet i bagageutrymmet.

Det andra stora ingreppet är att väx-ellädsbalken måste kapas bort och er-sättas med ett löst växellädsfäste (6 mm stålplatta). Detta bultas genom golv och tvärgående golvbalk, som i sin tur även har fått en 60 x 60 mm fyrkants förstärk-ningsprofil (godstjocklek 3,5 mm) instop-pad i sig för att klara belastningen.

Det engelska företaget Frontline De-velopments Ltd, som i dag är mest känt för att producera exklusiva MGB base-



Motorn från insugssidan. Positionen på spjällhuset har flyttats till att riktas framåt för bättre utrymme för insugsfilter. Till vänster expansionskärlet.



Från utblåssidan. Grenröret köpte Sören från England. Kylaren är av aluminium och har en elfläkt på framsidan.



Snyggt motorrum. Värmepaketet är utbytt till en tidigare och mindre variant.



Trackday på Gelleråsen.

Foto: Dusan Doroski



Växellädsfäste Frontline.





Sören ute på en tur i den tidiga aprilsolen.

rade på nyttillverkade karosser från BM Heritage Ltd kombinerade med Mazda MX5-drivlinor, var tidigt även involverade i konvertering av Midget med K Series-motorer. I samband med detta har de tagit fram diverse användbara delar, bland annat detta växellådsfäste.

Kan man registreringsbesiktiga en Midget med detta motorbyte? Svaret är ja – om man följer SFRO:s (Sveriges

Fordonsbyggares Riksorganisation) regler och riktlinjer. Denna typ av motorbyte hamnar under kategorin ”Ombyggt fordon”, där grundregeln är att man skall klara 15kW DIN/100 kg tjänstevikt. Utöver effektbegränsningen krävs för att klassas som ombyggt fordon ett byte av motor/växellåda, bakaxel och samtliga bromsar. Alla dessa tre ändringar måste utföras.

Mot bakgrund av ovanstående innefattade mitt bygge även ett byte av bakaxel till en kortad Ford Escort-axel, dels för kravet enligt SFRO om byte av bakaxel, dels för att Midget-axeln är känd för att knäcka drivaxlarna inne vid splinesändan vid högre effektuttag. Då original Escort-drivaxelns profil/längd vid splinesändan inte klarade av att kortas tillräck-

ligt tvingades jag även köpa kraftigare eftermarknadsdrivaxlar. Bakaxeln fick även en Quaife ATB diffbroms. Bakaxeln har också försetts med ett Panhard-stag och antitramp bars.

Främre hjulupphängningen fick förutom nya lägre fjädrar även ett ”front suspension kit”, designat av Frontline, som ersätter originalets Armstrong-dämpare med en stabilare design som även klarar



Frambroms och Frontline front suspension kit.



Panhard-stag, antitramp-stag och stötdämpare.



Bakbroms.



av moderna, justerbara gasstötdämpare. Även bak sitter det justerbara gasstötdämpare.

Vad gäller bromsar så blev lösningen att jag fram installerade ett kit som inkluderade 260 mm ventilerade skivor och 4-kolvsok och bak 220 mm solida skivor från en Ford Fiesta kombinerat med bromsok från en MG ZR (TF). SFRO:s bromsregler krävde även ombyggnation till ett 2-krets bromssystem. De större bromsskivorna fram gjorde att ett byte till 14 tums fälgar blev nödvändigt.

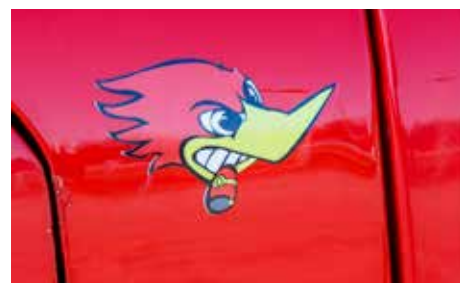
Karossmässigt blev den enda förändringen att jag avlägsnade de stora gummistötfångarna vilka väger 28 kg! Den i mitt tycke inte alltför vackra stoppade instrumentbrädan byttes mot den tidigare plåtversionen.

SFRO-godkännandet innefattar två besiktningar, en under byggets gång, där tänkta lösningar och svetskonstruktioner/förstärkningar inspekteras, och en slutbesiktning som innefattar provkörning, retardationsprov och bullermätning. Kravet vid bullermätningen är max 84dB(A) vid ett förbifartsprov. Jag klarade 82dB(A).

Jag har nu kört ca 150 mil, inklusive en trackday på Gelleråsen under hösten, och är väldigt nöjd med detta motorbyte. Jag har bromsat bilen till 147 hk/170 Nm



på drivhjulen, vilket naturligtvis gör den väldigt kvick med en vikt på bara 770 kg. Samtidigt känns bilen väldigt välbalanserad och lättkörd och förlåtande när man pressar den lite. Vid motorvägsfart 110 km/h är varvtalet ca 3 000 varv på 5:ans växel med en 3,78:1 slutväxel.



Det är lätt att frestas att ta en genväg i ett projekt som detta men Sören har följt den plan han la upp från början.



# Abstinensbesvär där det ena leder till det andra...

Text & foto: Tomas Jaksch

Det har varit tunt med bilprojekt i garaget och inte mycket åkturer med MG:n. Så när jag fick ett samtal av Elias i Norrköping i slutet av november om en MGA med krånglande koppling så åkte jag dit för att titta på den.

Elias hade köpt den i Västsverige, och vid hemfärden så började kopplingen slira i Jönköping. Kopplingen tog nästan ända högst upp i pedalläget. Hade den tagit långt ner hade man ju kunnat anta luft i systemet, dålig slavcylinder eller slitet uttrampningslager. Även täppt slang eller avsaknad av spel mellan kopplingspedal och huvudcylinder kan ju ge kopplingsproblem. Men här var vi ganska säkra på att det var en sliten koppling. Eftersom jag är en snäll pojke och, som scouterna säger, alltid redo att hjälpa till (sanningen att säga kliade det i mina fingrar) så bestämdes att jag skulle köra hem bilen till mig. Vi körde hem den strax före julhelgen på fortfarande snöfria vägar. Det gick bra att köra bilen men det var precis att kopplingen tog, antagligen skulle det blivit värre om den hade blivit ordentligt varmkörd.

Med bilen hemma och uppkörd på den hemmasnickrade smörjbryggan var det så dags för kopplingsbytet...



Patienten redo för ingrepp.

Detta var första gången jag tittade närmare på just en MGA. Även om det mesta liknar både MGB och Magnette så finns det ju skillnader, bl.a. är det ju ganska trångt i motorrummet. Så bort med allt onödigt, typ motorhuv, kylare, förgasare och startmotor. Sedan delade jag på motor och växellåda för att bara lyfta ur motorn. Trångt, men det gick.



Dags att lyfta ur motorn.

Sedan tänkte vi som så, att om vi ändå har lyft ur motorn så är det lika bra att lyfta ur växellådan också för inspektion. Vi öppnade upp växellådan för att kolla om det var något glapp i den och kolla hur synkringarna såg ut. Den såg väldigt fin ut inuti, inget slitage. Det enda på växellådan som inte var bra var uttrampningslagret och bussningen för kopplingsarmen.



Växellådan rengjord och inspekterad.



Kopplingsarmen med den nya bulten och bussningen redo för montering.





Kopplingen var rejält sliten (2 mm tunnare än den nya) nästan nersliten till nitarna.

Kuggkransen var rätt sliten, så den spräckte jag och tog bort. Sedan passade jag på när vi ändå grillade hamburgare att värma den nya kransen i grillen. Därefter var det bara att lägga den på plats på svänghjulet. Fungerar utmärkt utan att behöva stressa!



Värmning av kuggkrans på finaste träkol.

När motorn var urtagen och rengjord såg jag rester av guldfärg. Motornumret avslöjade att det var en utbytessmotor, en så kallad "Gold Seal". Så efter en del funderande tog vi beslutet att måla motorn i just guldfärg. Och, som pricken över i, hittade jag en replika av etiketten. Och vips! – så har vi skapat ett samtalsämne vid framtida bilträffar.

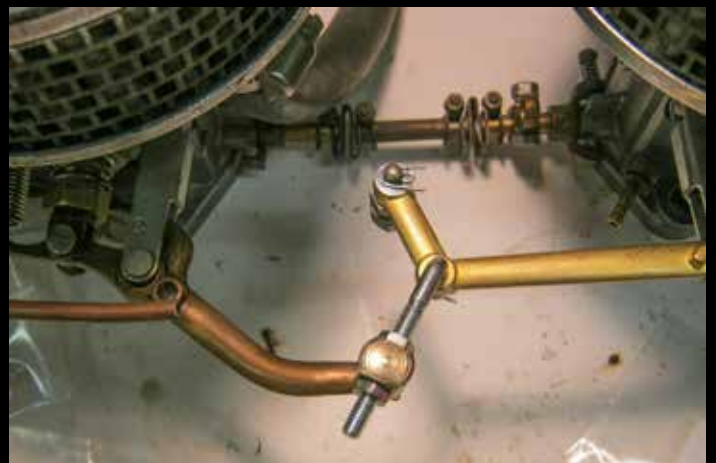


Gold Seal-motorn monterad igen.

Innan motor och växellåda återmonterades så bättringsmålades motorrummet, elen snyggades till lite, fördelaren togs isär och smörjdes upp (hittade en lös bricka i den, spännande om den hade kilat fast sig vid färd). Motorfästen, växellådsfäste och grenrör byttes till nya. Kopplingen fick ny slang och packningar. Förgasarna saknade några länkarmar för reglering av choke och snabbtomgång.



Slavcylinder med nya packningar och slang.



Här på bilden saknas fortfarande länkaget för snabbtomgång. Ringde ner till Gunnar på Förgasarteknik (på en söndag) och visst, det var bara att komma förbi och hämta. Det är service det!

Men, sedan hade Elias en önskan att byta ut inredningen från svart till röd. Han hade sett det jag hade sytt till MGB:n och Magnetten, så jag fick förtroendet att sy en klädsel till MGA:n.





Sitsen får sina remsor av skinn ditsydd.

Maskinen jag använder är en lite äldre PFAFF med både undermatning och övermatning. Utan övermatning är det väldigt svårt att mata flera lager skinn utan att de glider ifrån varandra eller att man får en ojämn stygnslängd. Maskinen är egentligen för liten men jag har nu lyckats sy tre inredningar på den. Om man ska leta efter en sådan maskin så ska man leta efter de äldre modellerna (de som tillverkas idag innehåller en massa plastdetaljer och håller inte).

Även om man har det gamla skinn som mall, så får man ändå improvisera lite. Det gamla skinn är uttöjt och stelt så jag gör ytterdelarna först lite för stora och jobbar inifrån och ut. Sedan kan jag trimma in ytterkanterna tills man får lagom spann.



Sitsen börjar ta form.



Och här är även vidavvisarna på plats.



Inredningen på plats.

Så levererades bilen i början på januari till Elias och den värsta mekarabstinensen har lagt sig (för stunden...). Kändes riktigt uppfriskande att köra den mitt i vintern.

Mer bilder finns att se på: <https://www.jaksch.se/>



Färdig för leverans, på snöiga vägar med vind i håret och en spinnande motor.



# P. M. för automobilförare

TEXT Janne Mellqvist BILD Dan Svensson

## P. M. för automobilförare.

Det åligger automobilförare:  
att, innan körningen börjar, förvissa sig om, att alla apparater, särskilt styr-, broms- och andra säkerhetsanordningar, äro i fullgodt skick och verka säkert, äfvensom att föreskrifna lyktor äro tända enligt gällande bestämmelser;  
att icke framföra bilen med större hastighet än i stad eller annat tät bebyggt samhälle: 15 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma samt annorstädes: 25 kilometer vid dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma, allt i timmen;  
att å broar och i vägforsningar samt å sådana ställen, där lifligare trafik råder, eller där körbanan ej kan överskådas minst 15 meter framför bilen, färdas så sakta att den kan stannas ögonblickligen;  
att noggrant iakttaga de körregler, som betingas af rådande vänstertrafik;  
att när sådant erfordras för att väcka vägfarandes eller gåendes uppmärksamhet, i tid gifva varningssignal;  
att ej onödigtvis köra å spårvägsspåren;  
att vid mötande eller förbifarande af åkdon, förspända dragdjur, som visa sig oroliga, och äfven i övrigt, då kreatur befinnas i omedelbar närhet af bilen, iakttaga den varsamhet, som är nödig till förekommande af olycksfall;  
att undvika backning af bilen;  
att om bilen framföres bakom ett annat åkdon, hålla på så stort afstånd och hafva bilen så i sin hand, att olyckshändelse ej uppstår, om det föregående fordonet stannas;  
att på tecken af polisman genast stanna och lämna upplysning som begäras;  
att vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke aflägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, hvartill händelsen skäligen må föranleda; samt  
att innan föraren lämnar bilen, stanna motorn och vidtaga sådan åtgärd, att bilen ej kan komma i gång af sig själf.  
Den, som ouppsligtigen genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse vållar annans död, gör sig förfallen till straff af högst två års straffarbete. På enahanda sätt vållad kroppsskada å annan person medför straff af högst sex månaders fängelse. Öfvermåttig framfart med bil, så att annan däraf skadas kan, är belagd med böter från 10 till 500 kronor.

I sina gömmor har Dan Svensson letat fram detta tidsdokument. Det är inte helt lättläst, så en utskrift bifogas nedan. Längst ner i hörnet, med minimal text, står det N. J. Gumpert, Göteborg, 1912. Bokhandel under detta namn bedrevs i Göteborg från 1843 och ändå in på 1990-talet, då verksamheten togs över av Akademibokhandeln.

Det talas också om spårvägsspår i dessa regler, det bör väl också tyda på att det är just automobilförare i Göteborg som hade att underkasta sig dessa Poliskammarens strikta föreskrifter i förra seklets början. Detta var inget man tog lätt på. Här utlovas bland annat "till straff af högst två års straffarbete" för den som ouppsligtigen vållar annans död i trafiken. ■

## P. M. för automobilförare

### Det åligger automobilförare:

- att, innan körningen börjar, förvissa sig om, att alla apparater, särskilt styr-, broms- och andra säkerhetsanordningar, äro i fullgodt skick och verka säkert, äfvensom att föreskrifna lyktor äro tända enligt gällande bestämmelser;
- att icke framföra bilen med större hastighet än i stad eller annat tät bebyggt samhälle: 15 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma samt annorstädes: 25 kilometer vid dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma, allt i timmen;
- att å broar och i vägforsningar samt å sådana ställen, där lifligare trafik råder, eller där körbanan ej kan överskådas minst 15 meter framför bilen, färdas så sakta att den kan stannas ögonblickligen;
- att noggrant iakttaga de körregler, som betingas af rådande vänstertrafik;
- att när sådant erfordras för att väcka vägfarandes eller gåendes uppmärksamhet, i tid gifva varningssignal;
- att ej onödigtvis köra å spårvägsspåren;
- att vid mötande eller förbifarande af åkdon, förspända dragdjur, som visa sig oroliga, och äfven i övrigt, då kreatur befinnas i omedelbar närhet af bilen, iakttaga den varsamhet, som är nödig till förekommande af olycksfall;
- att undvika backning af bilen;
- att om bilen framföres bakom ett annat åkdon, hålla på så stort afstånd och hafva bilen så i sin hand, att olyckshändelse ej uppstår, om det föregående fordonet stannas;
- att på tecken af polisman genast stanna och lämna upplysning som begäras;
- att vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke aflägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, hvartill händelsen skäligen må föranleda; samt
- att innan föraren lämnar bilen, stanna motorn och vidtaga sådan åtgärd, att bilen ej kan komma i gång af sig själf.

Den, som ouppsligtigen genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse vållar annans död, gör sig förfallen till straff af högst två års straffarbete. På enahanda sätt vållad kroppsskada å annan person medför straff af högst sex månaders fängelse. Öfvermåttig framfart med bil, så att annan däraf skadas kan, är belagd med böter från 10 till 500 kronor.

### Poliskammaren.



# Bokpresentation

Text: Per de Faire

# THE MG STORY

1923 – 1980

Av Malcolm Green

Dagens bok är, hör och häpna, alldeles nyutkommen, något som verkligen inte hör till vanligheterna bland denna tidnings bokpresentationer. Om författaren kan sägas att han föddes i London under WW II och att familjen 1951 flyttade till Sydrhodesia, där fadern arbetade inom tobaksindustrin. Ivrig läsning under hela uppväxttiden av tidningarna The Autocar och Motor Sport gav ett livslångt intresse för engelska bilar i största allmänhet och sportbilar i synnerhet. Han har varit skribent i tidningar som MG Enthusiast, Enjoying MG och The Automobile. Hittills har åtta böcker behandlat märket MG, av vilka flera presenterats i MG Bulletinen.

Boken är i coffee table-format och drygt 400 sidor tjock. Inledningsvis utreds vilken modell som kan anses vara den allra första MG-modellen. Åsikterna går här isär: Var det MF 8068 som 1924 deltog i tävlingen London to Edinburgh eller var det den two-seater med kaross från Raworth, som monterats på ett Cowley-chassi eller var det rent utav Old Number One? Den senare åsikten har flest sympatisörer.

Därefter följer varsin fyrsidig biografi över William Morris och Cecil Kimber. Efter denna närmast självskrivna inledning följer, i kronologisk ordning, kapitelvisa presentationer av samtliga modeller av MG som tillverkats fram till det att fabriken i Abingdon stängdes. Med en beskrivning av denna sorgliga händelse avslutas så boken.

Nåväl kära läsare, låt oss just nu lämna denna nattsvarta dag därhän och i stället återgå till bokens upplägg. Varje modellpresentation illustreras med både svart/vita fotografier från tiden och nytagna färgbilder från idag. Dessutom kompletteras detta med olika typer av reklammaterial, som annonser i olika utföranden, modellbilar, märken och annan memorabilia, vilket åtminstone jag uppskattar mycket.

Några kapitel som jag, i positiv mening, tycker sticker ut, behandlar The Pre-war MG

Police Cars, Abingdon at War och Special MG:s. I det senare visas bilder på modeller med specialdesignade karosser avsedda för marknaden i korta serier, men också försöksdesign som skulle kunnat gå i produktion men som sedan diskvalificerats.

Där de passar in i kronologin finns översiktliga biografier över aktade namn som John Thornley, Gerald Palmer och George Phillips. Likaså finns, insatta på korrekt tidsmässig plats, beskrivningar av The Factory Trials Teams, dessutom produktionstekniska beskrivningar av hur

bilarna sammansattes under sent 40-tal och en jämförelse med hur motsvarande moment utfördes under 70-talet.

Boken kan varmt rekommenderas och lämpar sig som födelsedagspresent!

UK Price är £50 och

ISBN 978-1-906133-97-9

Förlaget heter Herridge & Sons

Önska er den, och ni får en trevlig och mycket givande läsning!

Per F.





# Peter Browning

## 1936 – 2021

Peter Browning, som var BMC/British Leylands tävlingschef åren 1967-1970, avled den 14 mars 2021. Han blev 84 år och hade varit sjuk under en tid. Peter var känd för sin stora organisationsförmåga inom motorsporten.

Peters livslånga intresse för motorsport skapades av hans far Bill som körde MG och Amilcar på Brooklands mellan de två världskrigen. Fadern var en av grundarna av och vice ordförande för Veteran Car Club i Storbritannien.

1955 gick Peter med i Harrow Car Club, där han träffade många racingengagerade personer som blev hans vänner under hela hans karriär. Han blev klubbens tävlingssekreterare och jobbade med organisationskommittén för de årliga tävlingarna på Silverstone. 1956 blev han den yngsta person som kvalificerat sig som en internationell tidtagare i klass 1. Detta ledde till inbjudningar från ett antal brittiska Formel 1-lag att utföra tidtagningstjänster, som på den tiden utfördes med stoppur, och göra upp resultattabeller.

Peter blev inbjuden av BMC:s tävlingschef Stuart Turner och chefsingenjör Geoffrey Healey att arbeta med MG- och Healey-lagen vid ett antal långdistanslopp, inklusive Le Mans 24-timmars, Sebring 12-timmars och Targa Florio.

1961 ombads Peter av John Thornley, verkställande direktör för MG, att inrätta en Austin-Healey Club vid sidan av den MG Car Club som hade etablerats vid MG-fabriken i Abingdon. Han blev biträdande redaktör för tidningen Safety Fast. Då BMC:s arbetsgrupp för tävlingsinformation var verksam på samma plats började han ett samarbete med dem.

År 1966 fick Peter ett större inflytande i tävlingsteamet när en MGB, körd av Andrew Hedges och Julien Vernaev, vann



84-timmars Marathon de la Route vid Nürburgring. I slutet av det året berättade John Thornley för Peter att Stuart Turner skulle komma att lämna BMC och att han ville att Peter skulle ta över som BMC:s chef för tävlingsavdelningen.

1968 tog Leyland över BMC:s tävlingsavdelning och de tvingades minska sitt tävlingsprogram. Trots detta fick Peter delta i två stora internationella rallyn, London till Sydney Marathon 1968 och London till Mexiko VM-rally 1970. Andra platsen erhöles vid båda tävlingarna, i den första med en Austin 1800 Mk 2 som kördes av Paddy Hopkirk, Alec Poole och Tony Nash, och i den andra tävlingen med en Triumph 2.5 PI Mk 2 som kördes av Brian Culcheth och Johnstone Syer. Men det räckte inte för att imponera på Lord Stokes, verkställande direktör för British Leyland, som inte hade något intresse för

motorsport och som stängde British Leylands tävlingsavdelning i slutet av 1970.

Därefter arbetade Peter bakom kulisserna i ett antal rallyprojekt och skrev regelbundet för Autocars sportsidor. Han slutförde också den första serien av de ansedda böckerna "Healeys & Austin Healeys" och därefter "The Works Minis" 1971, "Works Big Healeys" 1995 och "Works MGs" 2000.

Rallytävlingar sattes åt sidan när han i slutet av 1971 utsågs till verkställande direktör för British Racing & Sports Car Club, BRSCC, som 1973 organiserade den första Tour of Britain. Ett år tidigare spelade Peter en viktig roll vid inrättandet av Formula Ford Festival på Snetterton, vilken 1976 flyttade till Brands Hatch där den fortfarande är kvar.

Peter spelade en stor roll i genomförandet av Formula Ford Festival. På 1980- och 90-talen arbetade han i sitt eget företag, som han drev med fru Sharon, och organiserade rallyevenemang över hela Europa. Han fortsatte att vara en hängiven anhängare av MG Car Club under hela sitt liv.

"Jag kommer mycket väl ihåg Peter Browning som en mycket kunnig och trevlig person under mina tjugotalet besök på BMC:s tävlingsavdelning under åren 1965 – 70, och särskilt 1968 när jag och min codriver Lars Person skrev fabrikskontrakt med Peter Browning", säger Lars-Ingvar Ytterbring.

/Gert Assermark



Lars-Invar Ytterbring i Skotska Rallyt 1969.



Vi som varit med länge

# Min MG TA Tickford

**Text & foto:  
Håkan Gunnarsson # 252**

Jag var på mitt arbete i Tranås, där jag arbetade som economichef på företaget som sett till att våra världsstjärnor i bordtennis hade Stigas klassiska rack och bord att spela på. Det var oktober 1985 och min bror Krister ringde. Jag kan inte påminna mig att han någon gång tidigare ringt mig på arbetstid, så det var uppenbart att hans ärende var angeläget. Han hade sett en annons om en TA Tickford Drophead Coupe i tyska tidningen Auto Motor und Sport. ”Du har ju alltid velat ha en Drophead Coupe, Håkan!”

Ja, det var där mitt långa förhållande med bilmodellen började. Ja kanske inte riktigt, det sägs ju att en bild säger mer än tusen ord. En bild som hade etsat sig fast hos mig långt tidigare var en bild i en bok av ett par

sittande på en filt med en picknickkorg i en grässlånt framför sin eleganta, mörka MG Tickford med ljus sufflett. Kanske hade de en vevgrammofon bredvid sig, jag minns inte längre, men det var en fin bild som gav mig känslan av både sommar och harmoni. Jag stöter på bilden fortfarande ibland, och det var kanske den som tände lusten hos mig att hitta en likadan bil.

T-type i Tickford-kostym är något så ovanligt som en Coupe de ville, eller Sedan de Ville om man så vill. En karosiform som främst brukar återfinnas på extra-vaganta lyxbilar från 20- och 30-talet.

Bilen annonserades ut av en dansk. Jag började ringa direkt det danska telefonnumret och senare på dagen nådde jag säljaren som berättade att bilen fanns utanför Nyköping på Lolland. Snabba beslut är inte alltid min melodi, men här var ingen tid att förlora då konkurrensen från kapitalstarka tyskar måste ses som ett hot. Alltså styrde jag min



Som vanligt snyggt detaljarbete på äldre MG-bilar.



Fiat X1/9 söderut redan dagen därpå.

Väl framme fick jag ta del av bra dokumentation av den renovering säljaren hade genomfört några år tidigare. Bilen gick bra vid provkörning och jag gillade bilen skarpt, trots att jag tyckte att färgsättningen inte var den som bäst framhävde bilens elegans. Kvällen blev sen, och efter att jag hade betalt medhavd handpenning så blev det kvällsmat och övernattnings på en soffa hemma hos säljaren.

Efter att ha gjort ”inköpsanmälan för rese-



# Drophead Coupe 1938



MG TA Drophead Coupé med suffletten helt uppfälld.

valuta” (det här var några år innan valutaregeringen avskaffades), infortrat dokument för utförelse ur Danmark m.m., så var det några veckor senare dags att åka och hämta bilen. Mina föräldrar, som nu inte är kvar i jordelivet, och jag åkte tillsammans ner till Helsingborg där jag tog färjan över till Helsingör och där pengar växladades mot en vid tillfället 47 år gammal grön sportbil. Efter att ha lastat TA:n på släpkärra for vi åter till Östergötland där bilen garagerades tillsammans med min TD (serienr 801) på landet utanför Motala.

Därpå vidtog övrigt nödvändigt byråkratiskt arbete med registreringsbesiktning och betalande av tull och diverse avgifter. Tänk så skönt att mycket av detta försvunnit, eller hade gjort det innan Brexit när det gäller affärer med Storbritannien. Allt blir inte bättre.

Så vad skiljer en MG T-series Drophead Coupe från en T-series roadster? Ja exteriört upp till midjelinjen inte mycket. MG gjorde först en standard roadster, med drivlina, chassi och så vidare, utan färdig

kaross. Det vill säga motor på 1292 cc och 4-växlad låda där 1:an och 2:an är osynkroniserade. Därefter skeppades bilen till firman Salmons & Sons i Newport Pagnell som såg till att bilen bland annat utrustades med deras patenterade sufflett. Slutresultatet, utan att jag vet exakt vem som gjorde vad, blev huvudsakligen följande. Bilen fick en mer tättslutande sufflett som ger tre möjliga lägen: stängd, bakrullad över förare och passagerare samt nedfäld. Med suffletten uppe pryds sidorna av stora





Instrumentbräda med väl patinerad ratt.

kromade landå-liknande beslag och manövreras enkelt upp och ner i stället för att vikas ihop och stuvvas undan. Dörrarna är

raka i överkant och försedda med upp- och nedvevbara rutor i stället för löstagbara sidstycken. Rutramen är till skillnad mot

roadstern integrerad med karossen och inte fällbar. För att värmen inte ska bli för pressande inne i kupén har konstruktörerna



Bilen med halvt nerfälld sufflett.



sett till att det går att öppna vindrutan i nederkant, så att den stackars engelsmannen som förmodades köpa bilen inte fick värmeslag. Inredningen pryds av separata stolar och inte med gemensamt ryggstöd, och instrumenteringen är försänkt och är tänkt att ge en mer luxuös och ombonad känsla än på roadstern. Allt har dock sitt pris, så möjligheten att lägga ut armbågen utöver dörrsidan mister man vilket jag ibland kan sakna.

Karossvarianten fanns också på de stora MG förkrigsmodellerna VA, SA och WA. Mycket få T-series drophead byggdes. Anledningen är att TA-modellen, som började produceras 1936, först från hösten 1938 erbjöds som drophead för att sommaren 1939, strax innan andra världskrigets utbrott, bytas ut mot den snarlika TB-modellen som var utrustad med den nya XPAG motorn vilken sedan kom att användas på efterkrigsmodellerna. Enligt Aston Martins (som tagit över Salmons & Sons) uppgifter byggdes totalt 309 eller 320 TA/TB med karossen. Enligt en sammanräkning 2004 finns 150 bilar kvar i allt, från icke kompletta objekt till exemplar i toppskick. Min bil har chassinummer TA 3012 och har matching numbers tillsammans med motor och sufflett. Bilen är tillverkad 1938, även om jag tror att den lämnade Salmons & Sons först i januari 1939.

Efter kriget fanns inte drophead längre att köpa. Anledningen till att tillverkningen upphörde känner jag inte till, men priset kan ha varit den avgörande faktorn i och med att modellen kostade väsentligt mer än roadstern. Jag såg en uppgift om att priset 1938 var £225 för en roadster medan drophead kostade £269 10s, ett 20-procentigt prispåslag.

Bilens övriga historia har jag inte forskat i, men jag vet att den såldes av firma S.H.Richardson & Sons 1964 till Danmark. Efter några ägarbyten renoverades bilen av Benny Ahlburg som jag köpte bilen av.

Bilen har fungerat bra i alla år, och jag har lyckats hålla bilen rullande i 35 år med undantag för några år då jag arbetade utomlands. Bilen är nu på sitt 83:e levnadsår, och det finns inga tecken på att den inte skulle hålla att köras långa sträckor i hyfsat hög fart. Dock är jag realist vad gäller hållbarhet och inte duktig på att skruva. Med hänsyn till bilens höga ålder kör jag den därför numera sällan mer än korta turer och då sällan fortare än 70-75 km/h. I en artikel från 1938 intygar dock den entusiastiske föraren att "maximum speed under good conditions is nearer 80 m.p.h. than 75".

Att ta bilen till Abingdon eller på en resa ut i Europa vore härligt. I en biltidning från tiden står att bilen är "comfortable and suitable for high-speed cruising at the continent". Den som lever får se, men sannolikt är det bättre att låta det vara en dröm. Det är ju inte fri fart på så många ställen ute i Europa längre, så "high-speed cruising" får jag nog göra på hemmaplan.



Med suffletten helt nerfälld. Notera de raka dörr-överkanterna!









- Packningssats för sotning, 12 shilling
- 2 stötstänger, 10 shilling
- 4 Champion tändstift, 1 pund
- 1 oljefilter 1 pund, 6 shilling
- Packningar till avgasröret, 8 pence
- Förgasardelar, 4 shilling, 5 pence
- Diverse, 3 shilling, 3 pence
- Oljebyte, 2 shilling, 6 pence
- 40-olja, 9 shilling, 6 pence

Den totala kostnaden blev alltså 13 pund, 15 shilling och 3 pence.

Frågan kvarstår varför det behövdes två nya stötstänger efter endast drygt 2 000 mil. Roten till det onda skulle kunna vara de tändstift som levererats av Kindwalls Bil AB före avresan. Ett annat litet mysterium är varför topplocket var rödlackerat efter servicen i London. När vagnen var ny var motor och motorrum grålackerade (Mid Atlantic grey från flottan påstås det). 1949 lackerades motorerna i mörkrött, så det gjorde man väl då.

Resan hem gick via Harwich till Esbjerg då bilen lyftes ombord. Den obligatoriska 80-milaservicen gjorde Tore under överresan från Helsingör till Helsingborg. Färjorna gick sakta på den tiden.

Sträckan Esbjerg – Norrköping var bortåt 70 mil.

Restiden Esbjerg– Norrköping var sedan dryga 15 timmar inklusive de nödvändiga färjeturerna.

En resa till Norge år 1948 är likaledes hämtad ur den kortfattade körjournalen:

Resan startade 10/8 och fortsatte dagen därpå till Oslo via Göteborg. Den var 98 mil lång. 30 liter bensin kostade 21 kronor och 500 ml Speedoil (tillsats av olja till bensinen) 23 kr.

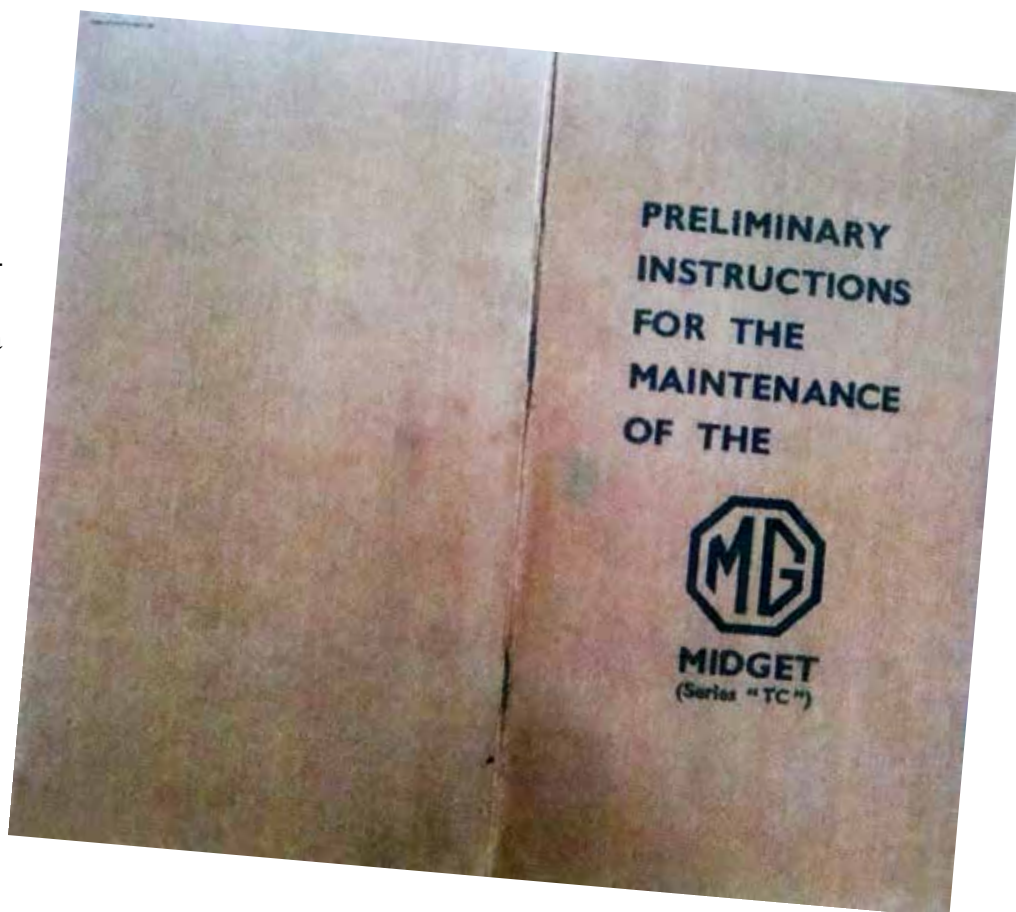
12/8 tankades 45 liter till en kostnad av 21,50 Nkr (57,75 Skr).

14/8 Lämnade man Oslo med riktning Maristuen – Grotli – Oslo (142 mil). Vi försöker gemensamt identifiera orterna för att se hur man färdades.

Resan avslutades med att mam-

ma Eva putsat hela bilen för att få bort all tjära från vägen till Lillehammer.

Konstateras avslutningsvis att svart TC varit med om mycket under de aktiva åren. Vi hoppas återkomma med en spännande fortsättning i Bulletinens augustinummer.



Varför målades topplocket rött i London?



# Lord Nuffield

## – den filantropiske entreprenören

Text: Kaianders Sempler

**När man rattar sin MG i pandemi-tider som dessa känns det fint att veta att mannen bakom Morris Garages var en god man.**

### Entreprenören

Han hette William Richard Morris, född 1877 i staden Worcester (känd för sin sås) fem mil sydväst om Birmingham i Storbritannien. Egentligen skulle han ha velat studera medicin, men hans far blev allvarligt sjuk och som femtonåring slutade han skolan och började reparera cyklar i föräldrarnas garage. Efter en tid hade han vuxit ur garaget och skaffade sig en egen verkstad i Oxford där han började bygga och sälja egna cyklar. Från 1901 byggde han också motorcyklar. 1908 sålde han cykelverkstaden och grundade i stället företaget Morris Garages för att reparera, hyra ut och sälja bilar i Cowley, en förstad till Oxford.

Bilarna vid den här tiden bestod i princip av vagnar av samma typ som användes vid hästtransporter men försedda med motor och en enkel styrmekanism. Kan väl inte vara så svårt att bygga ihop, tänkte den unge William. Bygga vagnar var inga problem, det var ju som att bygga cyklar med flak, och bensinmotorer kunde man köpa på marknaden. De billigaste motorerna kom från USA och förgasare såldes av firman Skinner Union i London. Så varför inte försöka sig på att bygga egna bilar? Gick det så gick det, om inte så kunde han fortsätta med reparationer och uthyrning.

Sagt och gjort. 1913 presenterade William Morris sin första bil för hugade spekulanter. Det var en tvåsitsig liten sak med sufflett med modellbeteckningen Morris Oxford, till vardags kallad Bullnose.

Den lilla bilen fick snart sällskap av en större fyrsitsig modell. Affärerna gick bättre och bättre, och snart var Morris en etablerad bilfabrikant. Sommaren 1914 hade produktionstakten kommit upp i 100 bilar per månad.

Men så kom första världskriget, och fabriken ställdes om till att tillverka ammunition för skyttegravarna och minor för minfälten i Nordsjön. Men när freden kom i november 1918 tog den ordinarie verksamheten snabbt fart igen, och 1919 var produktionen uppe i 400 bilar. Freden innebar emellertid inte bara lycka och välstånd, utan medförde de första åren efter krigsslutet också en ekonomisk recession. Efterfrågan sjönk, och många småföretag gick i konkurs. Bröderna Skinners förgasarfirma S.U. kom i finansiella svårigheter, men räddades genom att köpas upp av Morris. Det skulle visa sig vara en mycket lyckad investering med tanke på att det suttit SU-förgasare i praktiskt taget alla engelska bilar fram till 1900-talets slut då insprutningstekniken slog igenom.

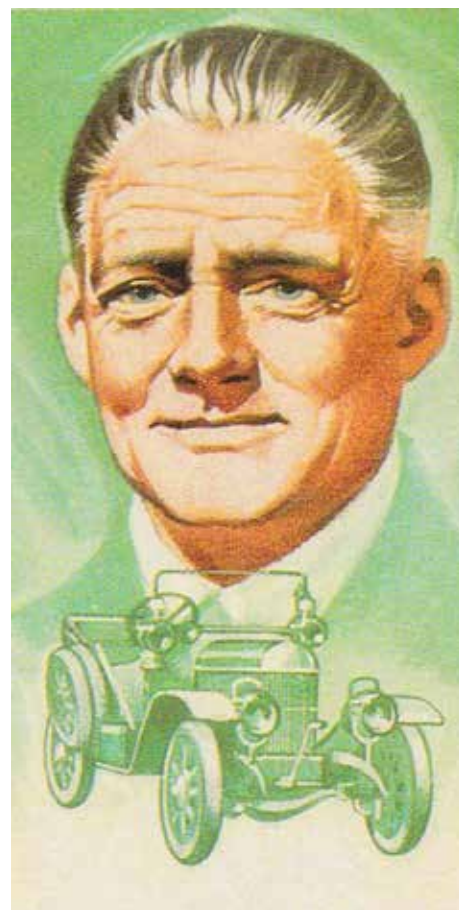
Men bilindustrin hade problem, kunderna blev färre. Folk hade helt enkelt inte råd med dyra bilar.

Nu gjorde Morris något som mycket väl kunnat sluta i katastrof. Han sänkte resolut priserna på sina bilar. En tvåsitsig Morris Cowley som i oktober 1920 kostat 465 pund såldes ett år senare för 299 pund. Och året därpå sänktes priset ytterligare, nu till 225 pund, hälften av priset två år tidigare. Detta kan man läsa om i "The Complete Encyclopedia of Motorcars" från 1982.

Vågstycket lyckades. Morris tog marknadsandelar av konkurrenterna och blev i ett slag Storbritanniens största biltillverkare. Nu gick affärerna lysande. Morris använde sig av Fords metoder med löpande band-produktion. Och liksom Henry Ford hävdade han att en bil skulle vara så billig att hans egna arbetare skulle kunna köpa den.

En anställd vid namn Cecil Kimber kom till Morris med ett förslag. Kunde man inte också börja offerera specialkarosser till Morrisbilar? Öppna sportbilar och snitsiga kupéer?

Bra idé, tyckte Morris, och 1924 väcktes det gamla namnet Morris Garages till nytt liv när en ny bilfabrik invigdes i Abingdon söder om Oxford. Med tiden skulle fabriken bli berömd för sina sportvagnar upp-



Morris och hans Bullnose från 1913.

byggda av Morris-delar under namnet MG.

Hur det gick sedan vet ni, så det behöver jag inte gå in på. Vad ni kanske inte vet är att William Morris, som vid det här laget hade blivit rejält förmögen, började ägna sig åt filantropisk verksamhet och stöd till sjukvården. Vår tid är inte den enda där en pandemi härjat.

### Filantropen

Under 1940- och 50-talen spreds virus-sjukdomen polio i Europa, en av de farso-ter som ingick i det så kallade "Columbi-anska utbytet". Bara några år efter att Nya världen "upptäckts" 1492 började skepp gå i skytteltrafik över Atlanten. Med sig som fripassagerare hade skeppen, sjukdomsvirus och bakterier.

Till Nya världen från Europa kom bland annat mässlingen, en extremt smittsam virus-sjukdom som på något decennium tog livet av praktiskt taget hela befolkningen i Karibien. Den partiella motståndskraft som Gamla världens befolkningar förvärvat genom millennier saknades helt hos Nya världens invånare. Hem till Europa från Nya världen kom i gengäld polio och syfilis.

Polio, även kallad barnförlamning eftersom sjukdomen främst drabbade barn, medförde att delar av kroppens muskler (oftast benen) blev temporärt eller permanent förlamade. Om bröstkorgen förlamades kunde den sjuke inte längre andas och avled.





Polio var betydligt mindre smittsamt än mässlingen och kunde med viss framgång behandlas. Men det tog sin tid och i många fall krävdes, precis som dagens covid 19, andningshjälp. Den amerikanska firman Drinker and Shaw hade på 1920-talet utvecklat "järnlungan", en respirator som räddade många liv. Men den var en dyr och klumpig pjäs som kostade över tusen pund och vägde över 300 kilo. Mycket få sjukhus hade råd att skaffa så dyrbara maskiner.

William Morris fick 1938 höra talas om att insamlingar pågick hos allmänheten för att köpa in järnlungor som kunde rädda poliodrabbade barns liv. Han satte sig in i maskinens verkningssätt och insåg snabbt att man skulle kunna bygga förbättrade och lättare respiratorer för mindre än en tiondel av vad en Drinker-respirator kostade. I sina egna fabriker startade Morris produktion av respiratorer konstruerade av en man vid namn Edward Both. I slutet av 1930-talet hade Morris byggt över 5000 Both-respiratorer som han donerade till sjukhus runt om i Storbritannien och kolonierna.

Polioepidemin kunde äntligen stoppas när ett effektivt vaccin utvecklats av den amerikanske virologen Jonas Salk 1955. De lite äldre bland läsarna minns säkert hur alla skolbarn vaccinerades mot polio i slutet av 1950-talet. Och inte bara en gång. För att få ett fullständigt skydd skulle man ha fått åtminstone tre sprutor med några års mellanrum. Jag tror att jag totalt fick fem!

### Adelsmannen

Om man i Storbritannien, som William Morris, lyckas extremt bra med sin verksamhet blir man adlad av kungen eller drottningen. Här hemma har vi slutat med sådant. Den siste som adlades i Sverige var Sven Hedin 1902. I dag får prominenta personer nöja sig med att bli utnämnda till hedersdoktorer vid något universitet eller högskola. Men i Storbritannien är det annorlunda. Det vet sådana ädlingar som exempelvis Sir Paul McCartney och Sir Elton John.

William Morris blev adlad två gånger. Den första gången 1934 då han dubbades till baronet. Den andra gången fyra år senare, efter affären med respiratorerna, då han utsågs till "first vicomte", en gammal titel som egentligen betyder vicehertig. En sådan skulle på medeltiden utföra hertigens arbetsuppgifter (varför kunde inte hertigen själv göra det?), huvudsakligen att driva in skatt och slå ner bonde-revolter. Adelskapet innebar att William Richard Morris nu fick kalla sig Lord Nuffield, efter byn Nuffield norr om Oxford där han köpt sig en ståtlig egendom, och ståta med en vapensköld. Han valde en sköld med en bild på en ox som går

över vatten. Detta efter sin hemtrakt Oxford. Stadens namn betyder ju "vadställe för oxar",

Efter adelskapet kallades Morris motorimperium Nuffieldkoncernen. Namnet Nuffield kom också väl till pass när den filantropiske Morris skapade flera stiftelser som än idag anslår medel för medicinsk forskning: The Nuffield Department of Surgical Science, Nuffield Health Charity, The Nuffield Trust och The Nuffield Foundation.

Morris grundade också ett nytt college i Oxford. Nuffield College vid

Oxfords Universitet specialiserar sig på statskunskap och ekonomi.

William Morris avled 1963. Han slapp vara med om att MG-fabriken i Abingdon slog igen 1980. Och han slapp se hur namnet MG numera är ett varumärke för små kinesiska bilar. Fast kanske skulle han blivit nyfiken på kinesernas nyaste MG-modell, den helektriska MG ZS EV. Enligt marknadsföringen har den en räckvidd på 263 km, kan snabbbladdas på 40 minuter och kostar i dagsläget 339 900 kronor. Fast den enda likhet den har med MG-bilarna från William Morris tid är den åttkantiga MG-logotypen på grillen.



Morris och Edward Boths respirator, en järnlunga i plywood.



Morris Ital var den sista tillverkade Morrismodellen. Det var egentligen en uppgraderad Morris Marina. Den slutade tillverkas 1984.









## **MG 1300 MK II 1969**

Ägare: Bertil Olofsson, Frösön

Foto: Bertil Olofsson



# MGB GTS

– som MG i Abingdon borde ha tillverkat själva, DEL 2

Text : Johan H Larson  
Foto: Tommy Lyngborn



Johans GTS riggad på rullande landsvägen.

Så blev det dags, efter ca 70 mils inkörning med den nyrenoverade motorn, att slutjustera inställningar och samtidigt mäta vilka prestanda som uppnåts. Bästa metoden är att göra det på en "rullande landsväg", där man kan simulera realistiska körförhållanden och samtidigt mäta och justera motorinställningar till optimala värden. Trendab i Nykvarn har en ny och avancerad anläggning som även används för biltester av bl a Teknikens värld. Metodiken ger fina möjligheter att skapa realistiska förhållanden och samtidigt mäta och ställa in saker som i praktiken är mycket svårt att genomföra under körning på riktig väg. Man står i princip bredvid en "körande" bil och kan mäta och justera in viktiga inställningar vid olika varvtal och belastningar eller olika situationer och si-

mulerade körförhållanden! Man kan faktiskt påstå att detta är det billigaste sättet att trimma en klassisk bil, nämligen genom att se till att alla inställningar till en motor är rätt injusterade och samverkar på bästa sätt!

Jag måste först dementera uppgiften om effekten i del 1, då jag felaktigt lyckades referera till bänktesterna från min MGA Twin Cam-motor och inte till denna MGB-motor. Nu har vi i alla fall uppmätta och riktiga data från MGB GT:n från den rullande landsvägen och efter slutjustering när motorn också körts in efter renoveringen. Det behövs ca 70-80 mils inkörning av en nyrenoverad, klassisk motor för att de nya och lite "råa" ytorna efter bearbetningar skall "slitas in". Allt går efter en tid lättare och med mindre friktion och värme, man brukar säga att motorn "släpper".

En kort återkoppling till målet med projekt MGB GTS: Jag ville utveckla min MGB till en betydligt mer körbar och körglad sportbil men ändå trogen originalkonceptet. En bil som inbjuder till att användas och är både kul att köra och känns som den pigga sportbil den var tänkt att vara på sin tid. Det har ju nu gått ca 50 år sedan MGB var en uppskattad sportbil i sin samtid, så det krävs idag att den både är i bra grundskick och att den också, enligt min uppfattning, uppdateras på en del punkter för att motsvara dagens krav. En paradox är att den faktiskt mår bäst av att användas, och om inte så sker har vi nog alla upplevt att hobbybilen helt enkelt "står och går sönder". Det leder till mindre användning och ökad osäkerhet, så det blir snabbt en negativ spiral och till slut kanske försäljning "på lite användning" som det brukar stå i annonser. Den här artikeln handlar om att försöka vända på hela situationen; kul och säker att köra, den körs mer och MGB:n mår bättre!

Vår MGB GT var i bra skick men allmänt "trött", så chassi med allt som därtill hör blev uppdaterat och hela bilen är nu fast och stabil samt rätt inställd avseende chassit. Motorn blev till slut helt renoverad då underdel och topp visade sig vara i dåligt skick m m. En förutsättning för att utveckla MGB:ns motor till en ny nivå är naturligtvis att blocket är mekaniskt i bra skick. Om inte så får man starta från början som vi blev tvungna att göra. Många MGB har under årens lopp haft ett flertal ägare och dessvärre under tiden utsatts för mindre professionella budgetrenoveringar, vilket till slut gör



Markus Theorin skötte provningen inifrån bilen med fjärrkontroller.



Effekten mäts på rullar likt de som provar bromsarna på bilprovningen.



En kraftig fläkt simulerar fartvinden.



att det blir en hel del saker att rätta till för att få ordning på helheten och körglädjen.

Vi valde större 1 ¼ tums SU-förgasare och en "snäll" kam med fokus på vridmoment. Det blev Kent Cams "High Torque Road Touring" med 252 grader, kompression 10:1, med cylindervolym 1868 cc efter borring +060 samt elektronisk tändning med möjligheter till individuell tändkurva.

Första steget på "rullande landsvägen" var att värma upp både motor, växellåda och bakaxel genom att köra igenom några olika sekvenser och därmed sänka friktion mellan motor och drivhjulen på rullarna där effekterna mäts. Därefter startade en serie av körningar för att simulera olika situationer och prova sig fram med olika inställningar för att hitta de optimala inställningarna. Man ställer in förgasare och mäter lambda-halter och laborerar med tändningen. Med den nya elektroniska tändningen kan tändkurvan ställas in helt individuellt med hänsyn till den aktuella motorns egenskaper, och man söker således efter den totalt bästa inställningen. Med den valda kamaxeln var målet att få en "konservativ" maskin, d v s som har bra "bottendrag" genom högt vridmoment och som inte måste användas med höga varvtal för att det är där hästkrafterna finns, utan tvärtom en pigg motor redan från låga varv genom högt vridmoment. Det ger bra körbarhet och är mer som vi idag är vana att köra våra motorer. Får man sedan ordning på bränslieffektiviteten vid alla varvtal som man i praktiken använder, så blir motorn också betydligt mer bränslesnål och vi kan köra med mindre miljöpåverkan. Slutresultatet har blivit en motor som närmast sig effektiviteten hos en modern motor med moderna styrsystem. Ser man sedan till att MGB GT är en ganska liten och lätt bil med sina 1100 kg så gör en måttligt starkare motor ganska stor skillnad på prestandan och hur den upplevs.

Lite efterforskning på området visar att en vanligt uppmätt effekt på bakhjulen för en standard-MGB är ca 55 kW och omräknat till hk ca 75. Energiförlusterna mellan motor och bakhjul varierar en hel del, men med en kvalificerad uppskattning är de för dessa bilar runt 20 %. Då blir effekten mätt på motorn drygt 90 hk, och förmodligen något lägre än fabriken värden som varierat mellan 92 och 95 hk vid 5 500 varv beroende på modell.

Vi kunde efter en hel del provande med inställningarna nå upp till ca 72 kW på bakhjulen, men det startade med ca 60 kW efter att ha gjort alla grundinställningar enligt de normala rekommendationerna. Omräknat till hk på motorn, och med samma bedömda effektförlust mellan motor och bakhjul, torde det bli en topp effekt på ca 117 hk vid 5 000 varv. Men detta bara som jämförelse, det är ju bakhjuleffekten som är intressant och där har vi ökat effekten mätt i hk med 30 %. Vridmomentet har förbättrats från standard 142-150 Nm vid 2 500-3 000 varv räknat på motorn till ca 180 Nm men från ca 2 100 varv, d v s ökning med ca 25 %.

En analys säger att den på pappret snälla

kammen och med en ganska annorlunda tändkurva med mycket förtändning gav en motor som vaknar direkt och redan vid 2 000 varv när nästan full vridkraft, som sedan består upp i höga varvtal och först vid 5 000 minskar (se diagrammet). Detta har medfört väldigt fina egenskaper i de varvregister man gärna håller sig inom, och man känner att det är kul att dra på i kurvorna. Hade en fast-road eller race-kam använts hade säkert 15-20 fler hk mätts upp, men först efter 5 500 varv, medan vi hade tappat mycket i de lägre varvtalen. Just detta är en intressant avvägning som man måste göra, för man får ju inte båda delarna samtidigt med denna typ av sugmotor. Beslutet måste bygga på hur man gillar att köra och använda sin MGB, och det är ju onekligen lätt att falla för racinginriktning men får då betydligt mer svårkörd egenskaper. En trevlig effekt är också att ha fått en effektiv motor som blivit betydligt renare.

En av slutsatserna är att ny teknik med elektronisk tändning, som kan ställas in helt efter motorns förutsättningar genom blåtand och en app i mobilen, gör att man kan utveckla och optimera den motor som faktiskt sitter i bilen på ett helt nytt sätt. Men, det förutsätter så klart att blocket är tätt och i gott skick liksom det övriga runt motorn. Tändningen byggs in i fördelaren och ersätter de gamla vikterna m m med elektronik, och det skapar helt nya möjligheter att få fram en stark och bränslieffektiv motor även med förgasare.

Med de resultat som vi uppnått, utan att det egentligen syns utanpå när man blickar ner i motorrummet, så funderas det naturligtvis på om man kan göra lite mer? Ja aptiten växer gärna medan man äter... Bara lite till!

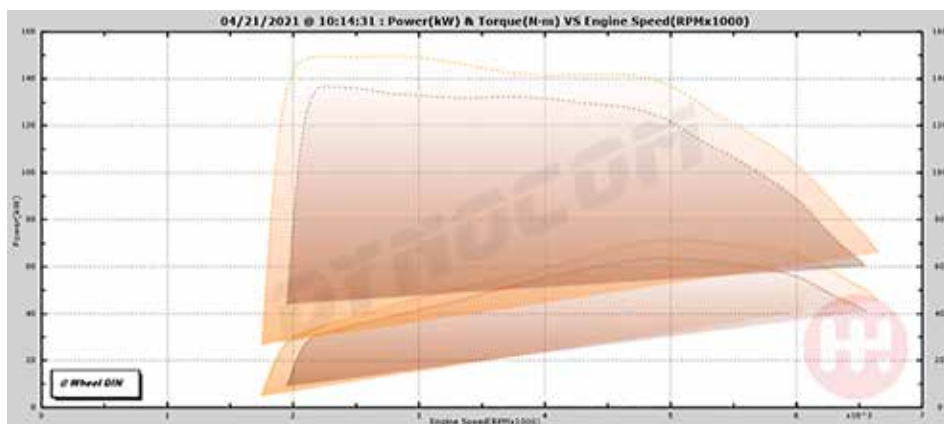
Vi bedömde tidigare att ett extraktorgrenrör inte behövdes utan originalgrenröret var tillräckligt rymligt efter att toppen portats. Nu är vi nog övertygade om att cylinder två och tre på MGB-motorn skulle ge lite mer kraft med ett väl designat sådant. Vidare så finns skäl att montera en elektrisk fläkt till kylaren för att kunna klara eventuella bilköer sommartid. Det innebär att fläktbladen kan tas bort, och summan av detta och extraktorgrenröret skulle nog kunna bli 10 extra hk, och det är lite frestande när vi nu kommit igång... Men vi får se, Robban Petersson har säkert något att komma med också.



Snillen spekulerar.



All data presenteras på en dataskärm och på papper.





# MGB "GTS" – Dags

Hur ska man förhålla sig till förädlade klassiker? Eller "Restomods" som restaurerade och förbättrade bilar ofta kallas idag? Somliga är mot ingrepp av alla slag, men personligen har jag ett ganska okomplicerat förhållande till uppdaterade bilar, så länge det inte handlar om unika exemplar.

Johan Larson har redan tidigare berättat om projektet att göra en MGB "GTS" av familjens gamla trotjänare, och när han ringde och bad mig vara med och utvärdera resultatet var jag inte sen att nappa. Egentligen borde man kanske ha kört den både före och efter modifieringarna, men MGB är knappast någon okänd storhet så den färdiga bilen borde räcka för att ge en uppfattning om resultatet.

Här måste jag erkänna att mina erfarenheter av GT-versionen är ganska begränsade, jag har mest kört öppna MGB och då främst den projektbil vi hade på tidningen Automobil i början av 90-talet. Den var då verkligen i behov av en "Johan Larson-ombyggnad". Kosmetiskt var den i stort sett perfekt, men den tidigare ägaren hade monterat en utbyt看smotor av originaltyp. Inget ont om den, det som störde var istället att maskinens kringprylar, saker som startmotor, generator, fördelare, förgasare, och så vidare bara flyttats över utan att gås igenom. Det gjorde att vi blev tvungna att renovera dessa efter hand samt byta de utslitna hubbarna.

Allt detta är exempel på att man bör tänka på helheten när man ger sig på en klassiker. Och Johan har verkligen gjort det genom att vända sig till Trendab för att få ordning på maskinen och även få hjälp med lite annat smått och gott.





# s för provkörning!

Text: Robert Petersson  
Foto: Peter Gunnars







Många gör misstaget att bara ”trimma” motorn i tro att det skulle göra bilen bättre. I själva verket blir resultatet ibland det motsatta. Men som redan berättats var inte syftet att ta ut så mycket mer effekt

utan att jobba på körbarheten, det vill säga vridmomentet och registret. Idag behövs det som sagt expertis för att få till ett bra resultat. Det finns så många parametrar att ta hänsyn till, bara en sådan sak som dagens bensin gör det

i princip omöjligt att ”postordertrimma” som förr i tiden.

Det börjar bra. Jag trycker på den lilla startknappen och maskinen går igång direkt och lägger sig på en jämn och fin, om än något högre, tomgång än jag är van vid från andra MGB. Utan att ha någon direkt referens tycker jag mig också märka att den har ett aningen ”hårdare” ljud än de ganska softa standardmaskinerna. Kanske ett resultat av den höjda kompressionen.

Den drar också perfekt redan från tomgångsvarv, och enligt gänget på Trendab är det till stor del ett resultat av den elektroniska tändningen, en ovärderlig sak när det gäller att få till en bra körbarhet.

Tidigare erfarenheter av MGB-bilar skvallrar om att maskinen redan i standardutförande är ganska snäll och stark på låga varv, men den egenskapen har nu tagits till en helt ny nivå. Jag kommer nästan omedelbart på mig själv med att sitta och längta efter en högre slutväxel för att verkligen kunna utnyttja de fina lågvarvsegenskaperna. Jag behöver inte ens växla ner





för att köra om aningen långsammare ekipage.

De underbart kurviga vägarna i Sörmland inbjuder dock till ett högre tempo, och motorn har en respons som är långt ifrån originalets. Till kriterierna för en välbyggd och fint inställd motor hör att minsta smekning av gaspedalen ska resultera i en omedelbar tempohöjning. Och att denna ska vara linjär med pedalrörelsen. Och det är den verkligen här, man får nästan en känsla av en motor med ett förgasarspjäll per cylinder. Oavsett var i varvregistret man befinner sig känns den urstark, och det är ett rent nöje att sitta och jobba mellan 3 000 och 4 000 varv på tvåan och trean runt böjarna. Högre varvtal upplevs som onödigt.

Här får man också nytta av den styvare kränghämmaren fram och den precision de hårdare bussningarna ger. Bidrar till greppet och stabiliteten gör också 15-tumsfälgarna och de moderna däcken. Förtroendet för bilen växer för varje

kilometer och det är lätt att det går lite väl fort.

För att våga släppa hämningarna helt skulle jag dock önska att bromsarna hade lite bättre bett. Som de är känns de aningen långsamma i responsen samtidigt som de är väldigt hårdtrampade. Johan håller med och berättar att han funderar på olika lösningar.

Så länge vägen är ganska slät funkar chassit riktigt skapligt. Att styva upp stötdämparna av originaltyp som gjorts här kan fungera riktigt bra under vissa omständigheter. Om inte annat så pekar mina erfarenheter av historisk racing med olika Austin-Healeybilar på att så är fallet.

Kruxet är ojämnheter, och när vi kommer ut på ett parti med sämre underlag blir det plötsligt inte lika lätt att utnyttja den fina prestandan. Framförallt får bilen svårt att hålla ner bakaxeln i backen. När man då sitter så nära den som man gör i bilar av den här typen stör det kanske känslan mer än själva greppet. Men traditionellt –

och då pratar vi om körkänsla i en bil med bakhjulsdrift och stel bakaxel, inte ultimata prestanda – jobbar man ofta med en stenhård framvagn och en klart mjukare och mer följsam bakvagn.

Möjligen bidrar de hårdare dämparna bak till att styva upp bakvagnen lite i mesta laget, man skulle önska sig en mjukare kompressionsdämpning och hårdare retur för att slippa att axeln studsar. Vore bilen min skulle jag nog satsa på en ombyggnad till teleskopdämpare för att öppna nya möjligheter.

Men nu snackar vi detaljer. På det stora hela har Johan Larson och Trendab skapat en MGB GT långt utöver det man trodde möjligt med så relativt enkla medel. En körmaskin som verkligen ger mersmak.

Och när det gäller bromsarna och stötdämparna ska ju Johan ha något att fundera över i framtiden också...







# MG-livet

Text: Lennart Nordström  
Bilder: MGCC Cape Town Centre/  
Lennart Nordström

i

# Sydafrika

**D**en här serien om MG-livet i olika länder inleds med en titt på Sydafrika.

Numera är Sydafrika en vanlig destination för semestersvenskar, men fram till mitten av nittiotalet var det inte alls ett turistland i vanlig mening. De flesta svenska kopplingar under nittonhundratalet har handlat om näringsliv och industri eller om den ganska omfattande missionen. Annat var det på det tidiga artonhundratalet, då var skandinaver den femte största invandrargruppen i Kapprovinsen. Några av de mest kända svenskarna var östgöten Jacob Lallerstedt som startade ett bryggeri i Kapstaden, senare övertaget och expanderat av svensken Anders

Ohlsson som drev det fram till 1930. Ohlsson Lager finns på marknaden fram till för några år sedan. En annan kändis var ”voortrekker”-ledaren (bondeledaren) Louis Johannes Trichardt (Trädgård) som var bördig från Kalmar. Staden Trichardt i Mpumalanga-provinsen, nära gränsen till Moçambique, bär hans namn.

Under senare delen av apartheid-eran gällde istället internationell isolering och ekonomisk bojkott. Som svensk statstjänsteman fick jag till exempel inte sätta min fot i Sydafrika, det var den svenska hållningen, och mina arbetsresor till Lesotho (”land-locked” av Sydafrika) skulle ha varit omöjliga, enligt lesothiska regler, med en sydafrikansk stämpel i passet.

Det blev ibland lite komplicerat eftersom flygresorna alltid måste gå via Johannesburg. Senare, från Mandelas frigivning och avskaffandet av apartheid, vände situationen. Turismen började blomstra och Sydafrika tog sin plats på den internationella arenan. Men Sydafrikas ekonomi och valuta står fortfarande inte stark, och de allra flesta i landet har fullt upp med att få mat på bordet. Corona-pandemin slår just nu (april 2021) oerhört hårt mot den sydafrikanska ekonomin, inte minst mot turismen. Titta på siffrorna i faktarutan här nedan för 2018 och 2019. Tyvärr hamnar ekonomin i ett ännu sämre läge därefter på grund av pandemin.



## Klubblivet på nationell nivå

Nationen Sydafrika är i och för sig van vid svåra tider. Åren under bojkott var naturligtvis tuffa också för MG-ägare (relativt speaking, of course), som på intet sätt tillhör kategorin ”mest utsatta”, men ändå. Att handla reservdelar från UK var inte lätt och – om det lyckades – dyrt. En vanlig saloon hade ett mer praktiskt värde än en tvåsitsig öppen sportbil, och efter blockadens slut var Randen en så lågt värderad valuta att mängder med exklusiva bilar försvann till andra länder.

Trots allt finns det fortfarande ett i högsta grad livaktigt ”MG community” i Sydafrika, där en del är rätt likt hur det är i vår egen klubb medan annat fungerar annorlunda. Den nationella MG-klubben har Norman Ewing som ordförande, en legendarisk personlighet i den internationella MG-världen. Under det nationella paraplyet finns sju regionala Centre med tillsammans cirka 1200 medlemmar och ungefär 2500 MG-bilar, från tidigt trettiotal fram till de modernaste modellerna. Två Centre ligger i Gauteng-provinsen, North Centre med sin bas i huvudstaden Pretoria (numera omdöpt till Tswane) och Johannesburg Centre. Dessutom finns Centres i Cape Town, i KwaZulu Natal, i East London, i South Cape samt i Port Elizabeth, som numera, utan någon som helst hänsyn till dem som inte kan uttala Xhosa-språkets klickljud, är omdöpt till Gqeberha. Det pågår en animerad diskussion i Sydafrika hur detta namn ska uttalas, många klarar överhuvudtaget inte av det och kommer att använda det politiskt inkorrekta ”P-E” även i fortsättningen.

MGCC South Africas organisation är lite mer decentraliserad och har lite fastare centrestruktur än här hemma. Varje Centre väljer sin egen styrelse och har ett månatligt nyhetsbrev på 10-15 sidor som sätts samman av redaktörer som ofta sköter uppdraget under en lång serie av år. Varje Centre har en egen hemsida. Vartannat år har MGCC South Africa en National Indaba som anordnas i tur och ordning av klubbens Centre. Nästa Indaba arrangeras av Port Elizabeth Centre i maj 2022. En Indaba varar från torsdag till söndag och innehåller alltid en eller flera braai (utomhus grillparty – ett måste i Sydafrika), utflykter, kanske en skattjakt,



ett rådslag med centrens representanter, en Dinner & Dance och utdelning av priser av olika slag. Plus ett rocker cover race (se bild). Nästan en karbonkopia av ett SMGM i Sverige, dock med en extra dag på grund av de långa avstånden. Och ett race med modifierade ventilkåpor på hjul förekommer sällan eller aldrig på ett SMGM. Kanske dags? Regelverket går att hitta på nätet.

## Cape Town Centre

MGCC Cape Town är det Centre jag känner bäst. Att Sydafrika har sommar när vi har vinter är kanske ingen nyhet för någon, inte heller att öppetåkar-säsongen är tolv månader om året. Sydafrikanska vänner noterar ibland med viss förvåning att vi i vår del av världen garagerar våra bilar under den kalla delen av året, medan vinterkörning (maj-september) i Sydafrika kan vara den bästa eftersom man inte behöver använda så mycket solskyddsmedel. Livet är förvisso inte rättvist, säger den vinter- och covidbleke skrivaren av dessa rader. Men Cape-halvön är känd för att kunna ha fyra årstider på en och samma dag, så ingen går säker och vinden är inte att leka med.



Tomten åker MG och det är högsommar.

Det organiserade MG-livet började<sup>1</sup> i mitten av trettiotalet, när unga MG-entusiaster träffades helt informellt med sina J- eller P-type (eller, om man var privilegierad, med sin N-type eller Q-type) och senare med TA eller TB. Tidigast ute var Kwazulu Natal Club som bildades 1939 och som påstås vara äldsta MG Car Club utanför Storbritannien. Den i Sydafrika legendariske Les Miller valdes till president; han blev sedermera president i MGCC South Africa och landets motorsport-farfar.

Kriget satte förstås alla MG-aktiviteter på sparlåga, men efter kriget blev the Rendezvous Garage i Parow den naturliga samlingspunkten. Garageägaren och hans tre söner tävlade flitigt med J2:or i back- och landsvägstävlingar. Sonen Ralph Clarke restaurerade en av de tre

<sup>1</sup> Källa: In the beginning there were the T-Types, Dieter Reck, från ”The Breed”

R-types som finns kvar. Under 1948, när TC- importen ökade och MG-ägarna blev allt fler, bildade man the MG Car Club of South Africa som så småningom anslöts till the MG Car Club Ltd. in Abingdon med Lord Nuffield som klubbens förste hederspresident. Man kan nog anta att MG-intresset ökade när monteringen av CKD (Completely Knocked Down) TD kom igång vid företaget MAD, Motor Assemblies Durban. Benämningen ”MAD TD” var med ens ganska given och har levt kvar under åren.

Medlemmar kom också från ett annat håll. För cirka 50 år sedan bestämde några MG-entusiaster där att bilda en klubb med mottot T-Owners Unite men insåg snart att även ägare till andra MG, som MMMs och ultramoderna MGA och MG 1100, borde få vara med, och så bildades the MG Sports Car Register (Southern Africa). I mars 1973 omvandlades klubben till the Cape Town Centre under MGCC.

Sextioalet innebar bensinransonering och hårdare tider, färre medlemmar och en märkbart lägre entusiasm inom klubben. Det var inga bra MG-tider i Sydafrika, men entusiasmen och medlemmarna kom tillbaka. Idag ser situationen

betydligt bättre ut. Det finns fortfarande bilar på marknaden och priserna förefaller nominellt rätt lika de svenska, men Randens låga kurs innebär att en MG:s pris ofta är avsevärt lägre i Sydafrika än här hemma.

Utflykter och träffar är förstås en ryggrad i verksamheten och det finns massor att se och göra. Träffar kan till exempel vara RAF Runs (RAF= Retired And Free) för de seniora MG-ägarna eller Amazing Race (en ord-

lek med melodin Amazing Grace förstås), men också helt namnlösa utflykter med vänner. I september 2020 skulle centret ha arrangerat Indaba i Oudsthoorn, men viruset kom emellan.

Det finns oerhört fina mindre vägar i denna enormt vackra provins och mängder av ställen som passar för MG-utflykter,



Chapman's Drive med makalös utsikt.





L'Ormarins och Franschoek Motor Museum.



MG-träff i Hermanus.

faktiskt några av världens alla vackraste ställen. Berget Chapman's Peak, på västra sidan av Kaphalvön mellan Hout Bay och Noordhoek, har makalöst sceniska vägar som ringlar längs bergssidorna med stup på ett par hundra meter ner mot Atlantens blågröna men kalla vatten.

Lika scenisk är Clarence Drive från Gordons Bay runt False Bay-berget på östra sidan av halvön. På Kaphalvöns

östra sida ligger också orterna Fish Hoek och Simon's Town, med utsökta fisk- och skaldjursrestauranger, och Boulders Beach med sina pingvinkolonier. Något längre österut ligger de bästa vindistrikten, och namnen på gårdarna känns oerhört välbekanta från hyllorna på Systembolaget.

Staden Franschoek räknas som gastronomisk centralort i Sydafrika, och i



Pingviner på Boulders Beach.

vingården l'Ormarins ligger det utsökta Franschoek Motor Museum.

Hermanus, lite längre söderut, bjuder på valsafari under våarna och det är inte långt till Cape Agulhas, den allra sydligaste punkten på den afrikanska kontinenten. Längs sydkustens Garden Route finns semesterorterna Knysna och Plettenberg,





Nice setting: Constantia Nek.



Mike och Fran Johnson med sin TD.



South African Historic Grand Prix Festival 2018.

och snart är man inne i Eastern Cape, ett annat MG-centres område. Ingen kan klaga på utflyktsalternativen.

Men man får vara försiktig. De större vägarna i Sydafrika är i allmänhet alldeles utmärkta, men det är inte på motorvägar och motortrafikleder som en sydafrikansk MG trivs bäst. Trafiken är mycket hetsig och olyckorna är legio, inte minst under helg- och semesterperioden i december. Mellan den 1 och 20 december 2020 tog den sydafrikanska trafiken 690 människoliv, medan samma decembermånad "bara" kostade 13 personer livet i Sverige. Det är ofta så och så med nykterheten.

Förutom utflykter och rallyn anordnas utställningar och concours-tävlingar. Naturligtvis i någon medlems hem, i klubbhuset eller på lokal. Det tävlas med MG på banorna Killarney och på Kyalami strax utanför Johannesburg.

Mina bekanta Fran och Mike Johnson har länge varit aktiva i centret och har tillbringat 57 år tillsammans i en och samma TD. Föredömligt! Mike har suttit i styrelsen på olika poster och Fran är engagerad, mångårig redaktör för månatliga nyhetsbladet the Breed som började ges ut år 1969. En veritabel MG-familj! MG-centret samarbetar med lokala the Crankhandle Club (en märkesobunden klubb för veteran- och vintagefordon) och får nyttja deras klubbhus.

Om du som läser detta skulle besöka Cape-området, tycker jag att du ska kolla upp vilka aktiviteter som är på gång. Googla på the Breed, medlemsbladet som kan läsas och laddas ned utan att man är medlem. the Crankhandle Club välkomnar också besökare till sitt klubbhus. Räkna med ett generöst och varmt välkomnande från sydafrikanska MG-vänner. Gästvänlighet är bara förnamnet, och det gemensamma intresset öppnar alla dörrar.

#### **Lite fakta om Sydafrika och MG-innehavet där**

Inwånare Sydafrika (2020): c:a 60 milj

Inwånare Sverige (2020): c:a 10 milj

Yta Sydafrika: 1 220 000 km<sup>2</sup>

Yta Sverige: 450 295 km<sup>2</sup>

BNP Sydafrika (2018): 368 miljarder USD

BNP Sverige (2018): 556 miljarder USD

BNP per capita Sverige (2019): 50 569 USD

BNP per capita Sydafrika (2019): 6 001 USD

MGCC Sydafrika: ca 1200 medlemmar/  
2500 MG

MGCC Cape Town: ca 180 medlemmar/  
260 MG

MGCC Sverige: ca 2200 medlemmar/  
3650 MG (april 2021)

1 krona = 1.67 Rand (april 2021)





## Hur har det gått med Lisas renovering sedan sist? DEL 6

Text & foto:  
Lisa Spathon

Hej och hå i det blå, nu är våren äntligen här och vad härligt det är med all grönska och fågelkvitter i maj månad. Senast jag skrev i Bulletinen berättade jag om att jag hade fått brev från en före detta ägare av vår MGA. Vi, Pär Nylander och jag, har nu varit i kontakt med varandra där han har berättat en del om bilens historia. Tack vare detta samtal har jag börjat få en bild av vilka som tidigare ägt vår MGA. Här kommer min lilla sammanställning (och om det finns någon där ute i etern som kan gå ännu längre bakåt i tiden, eller som vet ännu mer om bilens före detta ägare, är ni välkomna att ta kontakt med mig):

- Lisa Spathon, Trelleborg, ny ägare 2019
- Ola Pärson, Malmö, ny ägare 1969
- Jens ?, Trelleborg, ny ägare ?
- Ulf, Trelleborg, ny ägare ?
- Pär Nylander, Jönköping, ny ägare 1963
- Ung studentkille (kanske inte numera, men då var han det), Vetlanda, ny ägare ?

Det längsta jag har kommit bakåt i tiden är att MGA:n tillhörde en studentkille i Vetlanda som fick bilen i studentpresent av sin pappa. När bilen inte användes så flitigt bytte studenten in den hos bilfirman Bellerströms Motor AB i Eksjö. Pär Nylander var på väg ner till Kalmar och åkte inom Bellerströms för att kolla på en Renault, men det slutade istället med att han kom ut som ny ägare av studentens MGA. Pär renoverade bilen så att den till slut var i mycket fint skick. Bilen var i turkos babyfärg när han köpte den, men då han inte var förtjust i färgen lackade han om den till Austin-Healey British racing green. Stötfångare togs bort och istället tillverkades en front valance med luftintagshål till bromsarna.

Via en kontakt fick Pär nys om att en person i Trelleborg, vid namn Ulf (jag har fått reda på hans efternamn men vet inte om han skulle gilla att jag skriver ut hans fullständiga namn här i Bulletinen), hade importerat in en MG TC till Trelleborg. Pär var mycket mer förtjust i MG TC:ns linjer, så det slutade med att de bytte bil med varandra. Ulf blev ny ägare av

MGA:n, och eventuellt kan det ha varit han som lackerade om bilen till senapsgul färg. Jag har fått berättat för mig att denna färg ska ha varit populär på 70-talet.

Det hade varit kul att höra mer om Ulfs MGA-historia, framför allt om det var han som valde den gula färgen på bilen, så jag gick in på hitta.se för att se om det fanns någon Ulf XXX i Trelleborgstrakten. Jag hittade en person i grannkommunen, men dessvärre visade det sig att denna Ulf aldrig hade ägt en MGA. Nåja, det finns visst många med exakt samma namn i detta avlånga land, så jag får väl lägga ner mitt lilla projekt med att hitta just denna Ulf. Oavsett tycker jag att det är lite kul att bilen till slut hamnade i Trelleborg igen. Jag har förstått att det förr var gott om MG-aktiviteter i min hemstad Trelleborg, exempelvis klubbträningar. Vad hände med det egentligen?

Min pappa, Ola Pärson, bodde 1969 i Malmö och hade på den tiden en killkompis som hade en grön MGB vilket gjorde att han fick upp ögonen för MGB och MGA. Han såg att det var en MGA till salu i Trelleborg och åkte ner dit för



att provköra bilen. Vad pappa minns så köpte han MGA:n av en kille som hette Jens, så eventuellt kan han ha varit ägare av bilen mellan Ulf och min pappa Ola. Vid köpet berättade ägaren att han hade renoverat tröskellådorna. I början var allt frid och fröjd med bilen, tills en dag när pappa skulle kolla oljan och det visade sig att mätstickan var vit. Vattenpumpen var sönder vilket gjort att vatten kommit in i oljan, så pappa fick plocka isär hela motorn.

Den sista ordentliga åkturen som min pappa gjorde med bilen var 1975 till Kalmar och Göteborg tillsammans med min mamma. Bilens fina skick försämrades därefter då den förvarades på ett lager på min pappas jobb där det inte fanns någon värme. Dessutom ställdes det gods framför bilen vilket gjorde det svårt för honom att få ut den därifrån. Under denna förvaring försämrades tröskellådornas skick. När mina föräldrar 1977 hade byggt klart sitt hus ställdes bilen istället in i deras kallgarage, vilket inte gjorde saken bättre för denna stackars bil. Hur tror ni att jag vill förvara vår MGA när den är färdigrenoverad?

Nog om historia och tillbaka till nuet. Hur går det då för oss? Ja det kan man undra, för det har även jag gjort då jag i pandemitider dessvärre inte befunnit mig i garaget i samma utsträckning. Det har

även gått ”litta” (skåniskt ord för lite) trögt då det tog månader innan samtliga leveranser med plåtdelar från England landade i våra händer. Vi var beroende av dessa plåtdelar för att kunna ”linea” in karossen. Dessutom är det som så att vi är beroende av vår väns tid för att komma framåt i projektet. Jag hoppas att vår bil kommer att bli prioriterad framöver.

Jag får för mig att vi har ett stort arbete framför oss vad gäller att få in rätt linjer och att modifiera plåtdelar så att de passar med övriga delar. Som befarat så diffar de nytillverkade plåtdelarna mellan 1-5 centimeter. De nya bakskärmarnas form är dessutom vriden, så dessa måste också modifieras så att de passar in med övriga linjer. Det som görs nu är att vi mäter, justerar, mäter, justerar, mäter och justerar. Vi kollar var fästen och brickor måste passa in med varandra, mäter mellan olika punkter ner till ramen och mäter diagonalt. Utifrån dessa mätningar försöker vi se vilken del som behöver justeras. Jag kom på att det är tur att vi inte har sålt av våra gamla skärmar, för dessa kan kanske fungera som mall för att hitta de rätta linjerna med de nya skärmarna.

Vid framkarossens nedre del har gammal plåt skurits bort och en ny plåt del har svetsats fast kant i kant. Fästet bakom den nya plåt delen var avrostad så ett nytt har tillverkats. För att den svetsade kan-

ten mellan gammal och ny plåt inte ska synas kommer vi längre fram att spackla och måla på denna yta. På en annan gammal avskuren plåtbit, där två plåt delar överlappar varandra, ser man att rost har trängt sig igenom och vecklat upp plåtöverlappningen. Rost måste vara en bilägares stora skräck, i varje fall om man inte själv är händig, för när den väl har hittat ett ställe att växa på så sprids den som en infektion i ett sår. Där det har kommit in rost kommer vi att skära bort gammal plåt, göra rent och lägga in ny plåt. För att även i framtiden minimera risken för att få in rost mellan överlappande plåt delar kommer vi att grunda med ”Weld Thru II svetsprimer” som gör att plåt skyddas från korrosion efter svetsning.

För att komma vidare med karossen ska vår vän ta kontakt med Hans-Åke Nilsson i MG-klubben, och förhoppningsvis kan vi där få lite tips på hur de har gjort när de renoverade sin MGA. Kompetens, tålmod och uthållighet måste vara tre viktiga ord för att få ihop detta ”lapptäcke” av nya och gamla plåt delar.

Allt det bästa till er alla!

Vänligen,  
Lisa



Mäta, justera, mäta och justera för att få allt i en snygg linje.





Verktyg som används för att kunna svetsa kant-i-kant.



Här går plåten över kanten med en centimeter...



...men inte på andra sidan.

Nya delar riktas in med den gamla skärmen som mall.



Tröskellådor och plåt från leverans nummer två från England på plats. Nytt fäste bakom ny plåt.

Ny plåt på plats.





# Utflykt till MG-meckat i Getinge

Text & foto: Dan Svensson



Gårdsplanen utanför verkstaden är fylld av (nästan bara) engelska bilar.



Med perfekt ordning på lagret hittar Kjell blixtnabbt det vi beställde.



Undertecknad avslutar besöket hos Anglo Cars med en fika i engelsk miljö.

Tillsammans med Roy Sjöberg, MG CC medlem 6424, för vi till Getinge i södra Halland för att få hjälp med delar till våra MG bilar, Roy till sin MG TF från -53 och jag till MG TA-39 och TF-02.

Redan på gården utanför MG Sport & Racing möts man av engelsk flärd och form. Bland alla nyare MG F- & TF-bilar en MG RV8, kungen bland MG bilar, som man sällan ser samt en nyservad MGA som var till salu.

Som alltid i MG-kretsar blev vi mycket väl omhändertagna. Kjell Johansson visade oss runt bland många fina klenoder bl a två MGA Twin Cam, en helt färdigrenoverad och en under uppbyggnad. Att se ett färdigt chassi med Twin Cam-motorn, juvelen till motor, är som att betrakta ett otroligt konstverk. Varje del noggrant konstruerad, testad samt utprovad blir tillsammans en fantastisk bil. MG var med den modellen tidiga med skivbromsar.

Flera andra fina bilar var under renovering så som en stor MG SA och en unik Maserati.

Kjell har ett stort lager av såväl nya som begagnade delar till de flesta MG-bilar. Vid förfrågan av eftersökta delar tog det inte många sekunder innan Kjell tog fram delarna från sitt stora lager. Han har järnkoll på var han har de rätta delarna.

Kjell har planer på att trappa ner sin verksamhet vilket oroar oss alla. Hans stora kunskaper är hjärtat i vår verksamhet.

Att få avsluta besöket med en trevlig kaffestund på ett kontor fullt av engelsk nostalgi när det är som bäst är ett minne för livet. Resan gick vidare till ett annat besök att minnas, till Jan Stenvall med fru i Varberg där vi fann guldkorn till våra klenoder kan bli en kommande historia.



# MG på frimärken

Text: Sten-Anders Smeds

Om man vill visa brittiska sportbilar på frimärken kan vi börja här hemma i Sverige. År 1997 glädde Postverket de bilintresserade med ett frimärkshäfte med sex frimärken, däribland en Jaguar E-type. I övrigt var det Volvo och SAAB samt amerikanska Chevrolet, franska Citroën och tyska Porsche som fick sin hyllning. Det verkar

en Brabham racerbil några år kring 1970, ett bilmuseum i Båstad stämplade med en Morgan Plus4 åren 1986–88, samt från Svenska Jaguarklubbens träff i Saltsjöbaden 1990 med en Jaguar XK.

Trevliga frimärken, trevliga stämplare med bilar som motiv, men denna artikel ska handla om MG, så var det sagt. MG för Morris Garages, även om ett mg enligt

råde av själva motivet på frimärket, vad det visar. Varför då inte MG-bilar? Här kan man välja att stoppa in sina märken i en insticksbok, och vara nöjd med det? Eller montera märkena på pappersark med korta, förklarande texter och en någorlunda röd tråd, t.ex. MG-bilarnas historia. Och ha något att visa upp för andra. Gäller det en frimärksutställning kan det finnas regler om det gäller en bedömning; man vill ha någon medalj för sina insatser. Känns detta igen? En MG-bilsamlare ordnar gärna sina bilar i åldersföljd, eller hur? Och presenterar dem på lämpligaste sätt så jury, om det finns sådan, ska vara nöjd, inte sant?

En frimärkssamlare med intresset huvudsakligen för motivet, således en motivsamlare, kan främst syssla enbart med frimärken och annat postal/filateliskt material. Många låter dock ekorrhänsorna härska fritt och då samlar även allt möjligt som har med saken att göra: vykort, samlarbilder, etiketter, pins, för bilar även, kanske, kylarmärken, växelspaksknoppar m.m., o.s.v. I denna framställning kommer dock endast frimärken och annat filateliskt material att behandlas, och redan här har vi anledning att tänka efter lite på vad som kan tänkas vara "samlarvärt". I det enorma utbudet av frimärksutgåvor gäller det att välja. En strikt, "seriös", varför inte "rättrogen", "dogmatisk" frimärkssamlare vill gärna att motivet ska ha något med utgivarlandet att göra, men i likhet med politikerna gäller det ändå att inse fakta. Tänk på de fyra utrikiska bilarna på den redan visade frimärksserien från Sverige. Vad har de där att göra? Är serien då riktigt seriös? Gränserna för vad som är "intressant", måste då vara samlarens ensak.

Frimärksmaterialet som visas i denna kria är samvetslöst kopierat från utbudet på tre av de vanligaste nätauktionssajterna, *Ebay*, *Delcampe* och *Hipstamps*, i huvudsak i början av april, samt en uppföljande sökning i slutet av samma månad. Det är grupperat efter en tänkt fallande skala av saktighet, naturligtvis med märken från tillverkningslandet först, samt märken som firar någon lokal tilldragelse där MG bevisligen varit representerat. Samt då rena svindelmärken mot slutet. Problemet är att om man vill ha så många olika MG-modeller som möjligt representerade i sin lilla frimärks-samling, blir det nog till att botanisera även där.

Således, allt som har med själva frimärket är intressant. Vi kan börja spaningen efter brittiska MG på ort och ställe. Det



Bilar på svenska frimärken 1997.

troligt att man här sneglade på den internationella marknaden, med frimärksintresserade utlänningar. Frimärkens främsta uppgift är att visa att en viss summa betalats för brevporto. En förskottsbetaling för en tjänst som Postverket senare, vid behov, gör nytta för. Frimärken som säljs till samlare i utlandet kommer knappast till användning som porto, således ren vinst för Posten! Detta med internationell marknad har vi all anledning att återkomma till.

Anglofilerna kan hitta några av sina snabba bilar även på minnespoststämplor, stämplor som evenemangsarrangörer köpt från Posten för att dels sprida sina budskap, dels tjäna en slant på sålda frimärkta kort. Här har vi en motormässa i Malmö med



min finlandssvenska militära utbildning innebär maskingevär, en kulspruta här i Sverige.

De första frimärkena gavs ut 1840 i Storbritannien, och då för att förenkla för allmänheten att visa att portot för ett brev var betalt i förväg. Snart började man betrakta dessa frimärken som samlarobjekt. Frimärkssamlandet, filatelin, har utvecklats till världens största samlarhobby. Och det finns många sätt att samla frimärken. Vid närmare eftertanke är det nog inte så stor skillnad mellan frimärken och veteransportbilar när det gäller samlande och intresse; det är väl då främst en fråga om utrymme. En annan sak kan vara att fler frimärkssamlare är nöjda med att sitta på kammaren med sina skatter än de som vill visa upp dem på klubbmöten och utställningar med social samvaro. Har man däremot en MG-sportbil vill man väl gärna visa upp den, i glada och avundsjuka vänners lag? Ju avundsjukare vänner, ju gladare ägare!

Så när det gäller frimärks-samlare har vi t.ex. de som fyller album med märken, gärna så kompletta samlingar som möjligt. Andra samlare är intresserad av post-historia, gamla brev från, säg Blomstermåla eller Samoa. Andra är intresse-



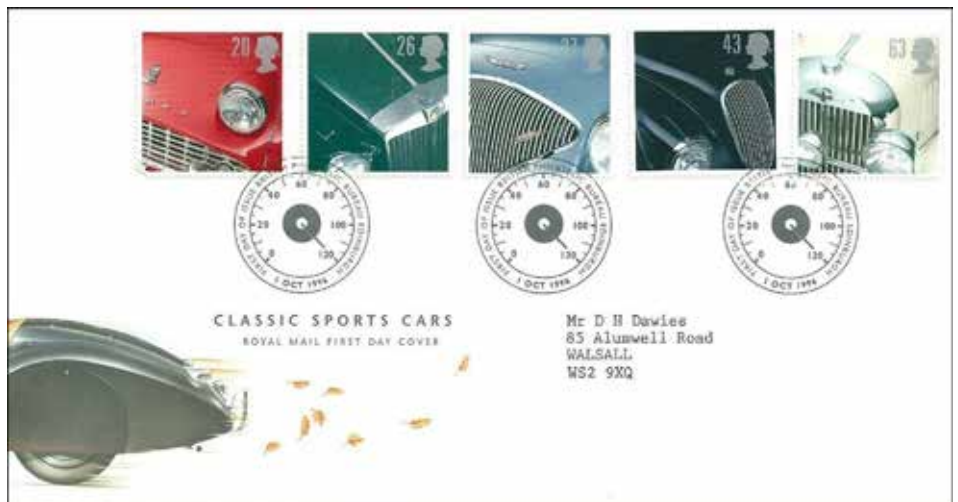
kungliga brittiska postverket, *Royal Mail*, glädde sportbilsentusiasterna med sex frimärken 1996, varav 26p-valören visar fronten av en MG. Här visas serien som en *presentation pack*, frimärken i förpackning, ofta med en liten presentation av frimärksmotiven.

Till en frimärksutgåva ger posten ut förstadsstämplade brevkuvvert, FDC, med en motivriktig stämpel, i detta fall en hastighetsmätare, tydligen graderad i km/h. På kuvertet finns oftast en läcker sidobild som fundamentalistiska motivsamlare då inte är intresserade av, det är frimärkena och stämpeln som är intressanta.

Även andra organisationer kan skaffa en stämpel och stämpla sina egna FDC, för att sälja och tjäna en slant. Så gjorde MG-klubben i Swavesey, med en stämpel med MG-märket. Upp till höger på ett annat FDC-kuvert, finns ett avtryck av klubbens frankeringsmaskin, här med valörtrycket 00. Klubben hade/har så mycket korrespondens att en sådan frankeringsmaskin var/är aktuell, oftast med en viss rabatt på avgifterna. Det röda stämpelavtrycket är en kombination av "frimärke" med angiven portosats, en "stämpel" som visar ort och datum, samt en privat reklamkliché som visar avsändare eller annan reklam. Alltsammans stämplas på försändelsen och ett räkneverk inne i apparaten drar en avgift från en förbetald summa till Postverket. Den som funderar på en MG-frimärks-samling har all anledning att skaffa ett sådant MG-avtryck, då med en portosats vid aktuellt datum. Sannolikheten finns att man även vid MG-bilfabriken använde sådan frankeringsmaskin för sin utgående post, samma kan gälla för MG-återförsäljare runt om i världen. Något för fanatiska MG-filatelister att grunna på. En och annan läsare kanske hajar till nu, men tyvärr, papperskorgen i fråga tömdes för många år sedan.

En annan frimärksförpackning som är populär bland britterna är deras *prestige booklets*, frimärkshäften som är mer omfattande än svenska postverkets enkla frimärkshäften. Här är ett exempel från 1994 från kanalön Guernsey, som har egen frimärksutgivning, och då gav ut en serie med olika kända bilmodeller, inte enbart brittiska. Även här var man sugen på att lyckliggöra utländska betalande bilfrimärkssamlare. Här visas 60p frimärket med MG:n, häftesomslaget som oförskämt nog visar Bentley'n från det ingående frimärket, samt ett par sidor ur detta häfte med presentationen av MG. Bilder på nästa sida.

År 1999 samlades MG-sällskapet i Abingdon varifrån det finns en minnespoststämpel. Var du där? Och 2013 var det dags för några frimärken från Royal Mail med brittiska billegen-



Förstadsstämplat brev från brittiska postverket 1996.



Förstadsbrev från MG Owners Club 1996.



Förstadsbrev från MG Owners Club 1996 stämplat i frankeringsmaskin.





Prestige booklet från kanalön Guernsey från 1994. På omslaget en Bentley.



MG TC.

der, både arbetshästar och sportvagnar, däribland en MGB av år 1962. Förstadagsstämpeln visar en hastighetsmätare, nu i miles/h.

Från Storbritannien finns ännu en stämpel från MG-klubben i Swavesey. Orten ligger tydligen exakt på Greenwich nollmeridian. Denna fastställdes officiellt 26 juni 1884, så till hundraårsjubileet 1984 gav Royal Mail ut fyra frimärken för att fira händelsen. MG-klubben gjorde således en fyndig ordlek med MG och GM, Greenwich Meridian. Så tydligen kan även sportbilsentusiaster drabbas av anfall av humor. Gäller detta enbart brittiska?

Till en motorfestival gav Jersey, en annan av kanalöarna, ut en frimärksserie år 2005 med klassiska bilar, däribland en MGB. På samma ö firade Jersey Old Motor Club sitt halvsekeljubileum 2016 med en frimärksserie med åtta märken, däribland en MG samt ett frimärksblock med en bilparad 1969. Ett frimärksblock är frimärken som hänger ihop, t ex sexblock av samma eller olika märken, se det tidigare visade blocket från Sverige, men även när ett enstaka frimärke kan ha marginaler med bildtryck. Blocket ifråga kan tänkas visa en intressant MG i marginalen, så en närmare granskning är rekommendabel, med eller utan förstoringsglas.

Mer om MG-frimärken kommer i nästa nummer av Bulletinen.



Häftet från Guernsey innehöll även en presentation av MG.



Var du på Abingdon Works Centres träff i Abingdon 1999?



Förstadagsstämpel med MGB och en hastighetsmätare i mph.



Tre märken från två olika festivaler på Jersey, 2005...



...respektive 2016



Här har man lekt med förkortningarna. MG givetvis med större bokstäver.





# Du har väl koll på säkerheten i din MG?

Sedan ett antal år tillbaka har vi nya besiktningssregler som innebär att bilar äldre än 50 år blivit besiktningssbefriade. Skönt, tänkte väl många av oss när det trädde i kraft, men är det bara av godo?

Eftersom jag själv tillhör den gruppen som kanske inte har koll på riktigt allt med bilen så tycker jag att det är alldeles utmärkt att få lite hjälp med säkerhetskontrollen. Numera har flertalet besiktningss-företag erbjudande om "veteranbilskoll". Det är i princip som en vanlig besiktning, en trafiksäkerhetskontroll, och fungerar som stöd & råd till mig som bilägare. Kontrollen innebär att de ser över de viktigaste momenten med framvagn, bakvagn, belysning och bromsar. Hittar de några punkter att anmärka på som inte är bra, eller kanske rent av farliga, så får

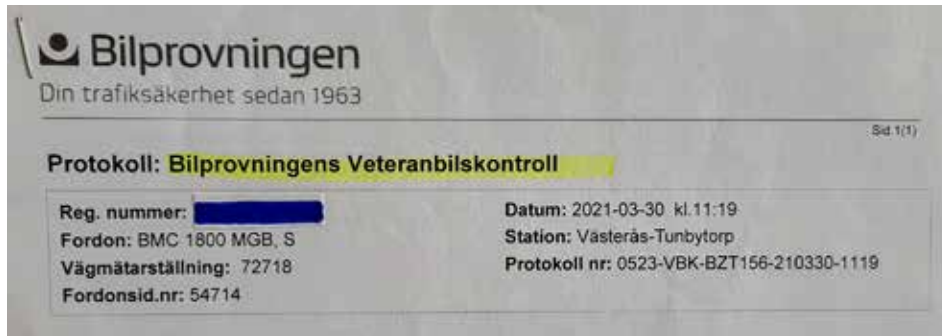
man det på ett vanligt protokoll. Den stora skillnaden mot en vanlig besiktning är att det inte går någon rapport vidare och medför inte heller krav på ombesiktning om fel konstaterats. Protokollerna är endast information till mig och naturligtvis väldigt värdefull sådan. Självklart ser jag förstås till att snarast åtgärda det som behövs för att inte äventyra säkerheten, varken för mig själv eller mina medtrafikanter.

I slutet av mars lät jag Bilprovningen göra sin Veteranbilskontroll på min MGB -65, och den klarade detta med glans – utan anmärkning! Inte illa tycker jag för en gammal MG med 56 år på nacken. Vem snackade något om engelska bilar och dålig kvalitet?

Jag rekommenderar starkt att du också låter någon bilbesiktningssfirma titta på din bil så får du lite extra hjälp med översyn

och håller klenoden i säkert skick även framöver.

MG Forever!  
Vid pennan & ratten,  
Ewa Brander



													LIGGER OVANFÖR BODEN INOMRE GRAD	T	SNÖTT HOJ GEN BANK	A	UTFALL	ÅR TRAFIKFÄRDIG KÖR	A	DE VISAR VÄGEN MÄRKND PÅ VÄR KONTRENY		
													TILLVERKAD MIG SOM SOMMA OCH 20 PÅ 50-ÅRE	M	A	G	N	E	T	T	E	
													HAR KÖLT PÅ LYNGMIG	E	K	E	R	F	Ä	L	G	A
													ROSA STÖP KONKRETT SPORTEL ÅR 56	Ä	R	H	Ä	F	T	A	E	R
													SÄKER VID MISSET ÄR EN LIT MÄRKT LED	M	Ö	T	E	L	S	E	R	
													ÄR KRAS MAGAD	B	O	R	T	K	L	E	M	A
													SÄDANA FÄLLEN PÅ BIL	N	A	R	R	A	T	R	D	
SÄDANA FINNS SOM MODELL SIF 1	ÄR BIL BIL BIL BIL	F	E	P	E	M	R	A	R	A	T	R	D									
HAJEN SOM SPEAK FÖR FÖREN	H	U	V	U	D	R	O	L	L	A	N	S	E	R								
SYRE	O	Ä	N	S	J	E	A	N	S	P	A	R	T	I								
T	J	U	R	S	K	R	U	T	T	E	T	A	G	A								
STICKS SPINEN	N	Ä	G	R	A	V	E	T	E	R	A	N	E	R								
LÄMMAR MÅN EFTER SÖ	Ä	N	K	A	L	Ä	R	A	K	X	T	A	G	E								
INOMRE LYSING FRÅGAN FRÅGAN	G	A	T	L	Y	K	T	A	C	A	R	I	N	G								
V	A	R	L	E	T	U	R	K	U	Y	T	A	N	G								
I STRÅNG PÅ STRÅNG	R	F	U	N	D	E	R	A	S	I	N	A	T	E								
S	E	N	A	P	Ö	N	T	R	Ä	N	A	R	A	R								
FRÖJAG MIG MED HÄNDER PÅ ISO DALET	A	R	E	O	R	S	T	Ö	T	E	S	T	E	N								
MED BAND DE THE ÖMA	Ä	K	E	N	A	R	V	A	V	E	R	S	E	N								
NYTIGT ÄR METEN	N	S	V	E	A	K	U	R	I	R	A	Ö	R	E								
B	E	S	T	Y	R	K	T	L	E	O	R	T	A	N								

## Under klubban



Denna MG PA 1934 såldes nyligen på auktionssiten Klaravik för 170 000 kronor. Intagen till Sverige 1969 och förvarad i garage sedan dess. Ser ganska komplett ut på bilderna på hemsidan. Bra affär för säljaren eller köparen??

Lösningen till korsordet i förra numret av Bulletinen.



# I GARAGET



Av: Ulf Edström

Välkomna tillbaka till Garaget! Under detta pandemiår har vi haft mycket egen tid som många av oss lagt i garaget. Självt har jag renoverat garagegolvet. Fin bil ska ha fint golv (bild 1). Varför gult? Gult är fult. Svar: Jag har inga gula delar på bilen så det är lätt att hitta tappade delar på det gula golvet.

## Oljekyl.

Varför har MGB:n oljekylare? De första bilarna som lämnade fabriken i Abingdon hade ingen oljekylare! Det tillkom senare. För syns skull?! Olja som är kall (under 75 grader) är lika farlig som för varm olja. Den blir tjock och förorsakar svåra kraftförluster samtidigt som den skadar motorn då den inte smörjer ordentligt. Dessutom absorberar kall olja smutsigt vatten och bensen, vilket tillsammans med andra föroreningar snabbt bildar en sörja (bild 2).

Det finns två sätt att ställa allt till rätta: Man kan täcka oljekylaren med silvertejp eller montera en termostat som öppnar vid 75 grader (bild 3). I början på 60-talet då P1800 presenterades hade den ingen oljekylare. Däremot fanns där en vattenmantel kring oljefiltret! En mycket intelligent lösning!

I bulletin nr 2 skrev Mats Månsson om bensinens utveckling och om hur det kommer att påverka våra äldre bilar. Nu har man tagit fram nya flottörer, gjorda av nitrophyl (bild 4), som skall tåla den nya bensinen. Man bör även se upp med bensinslangarna. Bl. a. Biltema sålde metallomspunna slangar som inte tål dagens bensen. Snyggt men inte så funktionellt!

När man skall demontera sina ekerhjul är det viktigt att ha rätt verktyg som inte förstör kromet på centrummuttern. Jag rekommenderar en teflonklubba (bild 5) som väger ett kilo. De kostar ca 1000 kr ute i handeln, men jag har två extra som

jag kan sälja för 700 kr/styck.

Att balansera ekerhjul är inte det lättaste, och det är inte så många firmor som behärskar tekniken. Ni som bor i Stockholm har Ekerhjulservice, som annonserar i Bulletinen, att tillgå och här i Göteborg har vi TH Pettersson på Mölndalsvägen. Undertecknad har donerat dem ett verktyg för bästa resultat.

På MGB GT har man en inre lucka som täcker reservhjulet. I det utrymmet kan man med fördel montera ett 12-voltsbatteri istället för de två 6-volts som fanns från början. Nu finns det även ett mindre 12-volts som får plats där ett 6-volts satt. För att hålla luckan öppen kan jag tipsa om en spiralfjäder (bild 6) som håller luckan i öppet läge och sedan slår igen när man knuffar till den. Jag har även ett par sådana extra till salu.

Jag brukar flytta ner nummerskylten fram. Den skall inte besudla designen. Man får inte vinkla ner den för mycket utan den skall vara väl läsbar enligt regler från Polisen.

Vid pennan och pedalen  
Ulf Edström



1



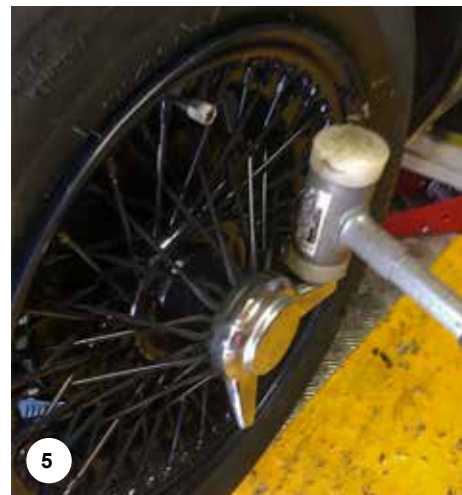
2



3



4



5



6





PA Cream Crackers. Richard Frankel före Andy King.



Q-type 1934, Mark Daniell.

Racingsäsongen i England är igång och några tävlingar har redan körts. Colin Murrell bevakar alla tävlingar med sin kamera och förser oss med fina bilder. Här är några MMM-bilder från Silverstone 17 april samt några modernare varianter från Brands Hatch 24-25 april.



N-type 1933, Andrew Long.



MG PA familjeracing. Harry Painter före Mike Painter.



MG Midget.



MGB-tåg.

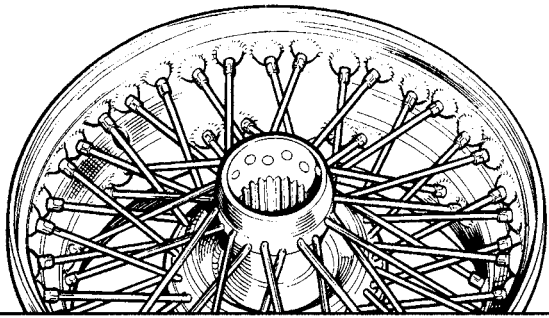


MG Metro turbo och MG F.



MG ZR.





# 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](http://www.ekerhjulservice.nu)



## Bromma Bil & Båtinredningar

08-26 19 63

[www.brommabilobatinredning.se](http://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](http://www.evanscoolants.se)

Epost: [info@evanscoolants.se](mailto:info@evanscoolants.se) • Tel: +46 73 8974157





# Maintaining the breed

Rapporter och info

## West Coast Centre

### Tankar från West Coast Centre maj 2021

Äntligen lite vårväder, och premiärturen med MGC:n är nu gjord och det blev till att köpa glass som avnjöts hemma på uteplatsen.

Tyvärr fick vi även i år ställa in SMGM på Stenungsbaden under rådande omständigheter. Vi siktar på 2023 då man planerar för träffen på Gotland nästa år. Tredje gången gillt!

Många av oss har fått sin första vaccindos, men det är ett tag kvar innan det hela är helt klart, troligen inte förrän till hösten. Med tanke på den prognosen lär det inte bli några organiserade träffar i klubbens namn förrän tidigast i augusti/september.

Självklart är det både bra och roligt att köra sin MG, och man kan ju träffas i mindre grupper och åka till något trevligt ställe, då man för närvarande inte är fler än 8 personer. Att ha picknick utomhus går också bra, och då kan man vara fler om man sprider ut sig och har vädrets makter med sig.

Normalt så här års hade vi haft Vårupptakt på 1:a maj, Vårfika i Gottskär och laddat inför Tjölöholm Classic. Tjölöholm är som bekant flyttat till 5:e september och vi håller tumarna för att det ska gå i lås. Tisdagskörningarna med UBCC hade varit igång nu så det hela känns en smula avslaget, men vi får ha tålamod och se framåt. Plötsligt händer det! Ta hand om dig och din MG så hoppas jag att vi snart ses igen ute på vägarna igen!

*Hansi Borgström*



## South East Centre

### Hur gör vi?

Säsongen är påbörjad, men vi får även fortsatt avvakta läget. Kanske kan vi köra några programpunkter i juli, sådana där vi vet att vi inte behöver vara för tätt in på varandra.

På himmelfärdsdagen, som vi i många år firat i handelsträdgården i Järstad, råkade vi faktiskt vara fem MG-bilar där samtidigt, men där är det gott om plats så det var inga problem, trevligt blev det.

Det var en Triumph och en Miata där också, det var ju kanonväder.

När detta skrivs, mitten av maj, är vi fortfarande ganska ovetande om vad sommaren bjuder. Tillsvidare uppmanar vi till de små sammankomsterna, där var och en tar initiativ till en liten "kaffeutflykt" med några klubbkamrater. Om man vet någon bra plats att öppna kaffekorgen på och ser att om två dagar är vädret perfekt, då ring-

er man några vänner och kör en sväng. De flesta av oss är ju i situationen att vi kan åka med kort varsel.

Sen får vi hoppas att vädret står oss bi långt in på hösten, så kan vi kanske ta igen lite då.

Detta är nuläget och det blir bara bättre hela tiden, så vi håller modet uppe!

Vi hörs och ses!

*/Håkan och Gerry*



# Middle North Centre

## Let's look...

... on the bright side

När vi förra våren tvingades att ställa in all klubbverksamhet på grund av pandemin kunde vi knappast tro att detta fortfarande skulle gälla nu, ett helt år senare.

Dock kan vi äntligen se fram emot en ljusning då fler och fler blir vaccinerade. Myndigheterna har ju också avisat kommande lättnader i restriktionerna. Så det finns trots allt skäl att vara optimistisk inför sommaren! Jag hoppas därför – och räknar med – att vi snart ska kunna arrangera någon gemensam träff! (Detta kommer då att kommuniceras via e-postlistan).

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

Du har kanske redan något favoritmål? Tipsa i så fall gärna klubbkamraterna eller meddela mig (e-post: [middle-north-centre@mgcc.se](mailto:middle-north-centre@mgcc.se)) så ska jag se till att lägga ut det på maillistan. Vem vet – vi kanske råkar ses där!

Vi har lagt upp gamla nummer av MG Bulletinen på hemsidan, det finns mycket intressant att läsa i dem! Logga in på hemsidan ([www.mgcc.se](http://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 e-postlista. Om du inte brukar få

information från mig via e-post ber jag dig att kontakta mig på [middle-north-centre@mgcc.se](mailto:middle-north-centre@mgcc.se) så lägger jag till dig. Nyttillkomna evenemang och ändringar i gällande program meddelas förutom på hemsidan även via e-postlistan. Om du har bytt e-postadress, meddela mig då din nya adress. Flera utskick 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!

Ta hand om dig så länge så hoppas jag att vi ses snart och KEEP DRIVING MG!

*/Christer Farneman*

# South Centre

## Coronasäker vårupptakt i södern

Ole och jag hade lovat att finnas vid Erikslunds parkering mellan 10.00 och 11.00 söndagen den 9 maj. Där fick alla deltagare varsin färdbeskrivning över turen vi planerat. Vädret såg inte så lovande ut när vi kom, regnet hängde i trädtopparna. Under timmen fram till 11 skingrades molnen och solen kom fram.

Alla parkerade på coronasäkert avstånd från varandra. Trots att vi delat ut färdbeskrivning åkte ingen i väg. Först när Ole och jag vid 11-tiden sa: ”nu tänker vi åka” hoppade alla in i sina bilar och det blev en spontan kollonkörning!

Färden gick längs kustvägen intill Skäl-dervikens södra strand. Nära Brunnby kyrka, vars äldsta delar är från 1100-talet, finns en vacker ekbacke lämplig för ett mat-stopp, där stannade alla. Platsen är så stor att det var inga problem att hålla avstånd. När alla var mätta och belåtna åkte vi vidare mot Mölle och Kullens Fyr.

Från Kullens fyr är det en underbar utsikt åt alla vädersträck; i norr syns Hallands Väderö och Bjärelandet. I söder Öresund med Själland i sydväst. Vid klart väder ser man Kronborg. Rakt i söder Ven. I sydost ser man Helsingborg och det skånska landskapet där de gula rapsfälten börjat blomma.

Efter Kullens fyr åkte vi till Höganäs

Outlet-område, där deltagarna kunde välja mellan att besöka Höganäs Keramiska Center eller åka till Oles firmalokal där Hans-Åke gjorde 10-årsbesiktning på en för undertecknad välbekant MGB GT.

Innan vi skildes åt fick alla möjlighet att

ta en fika. Denna lite annorlunda vårupptakt samlade tio bilar. Hoppas att nästa år blir mer likt tidigare vårupptakter med fler deltagare.

Text: Olof Suneson

Foto: Ole Björklund



Coronavänlig fikarast.





**PÅ GÅNG**

## Inbjudan till träffar

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

**I rådande läge med Covid 19 pandemin så är det klokt att du kollar på klubbens hemsida eller med din Centrerepresentant 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

#### 17/7 **Thulinträffen, Landskrona**

På Citadellet i Landskrona.  
Mer info kommer.  
Ansvärliga:  
Tommy Hadrys 0769-473 360  
Hans-Åke Nilsson 0705-868 481  
Max Jacobson 0708-938 401

#### 7/8 **Norra Vram-rundan**

Mer info kommer.  
Ansvärliga:  
Ole Björklund 0703-342 687  
Olof Sunesson 0734-254 246

#### 28/8 **Svedala Motordag**

Mer info kommer  
Ansvärlig: Tommy Hadrys 0769-473 360

#### 28/8 **Norra Trädgårdsrundan**

Mer info kommer.  
Ansvärliga:  
Steffan & Mina Silvergren 0768-262 500

#### 12/9 **UBCC Klubbkampen**

Mer info kommer.  
Ansvärliga:  
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](mailto:south-centre@mgcc.se)

#### 28/11 **Julavslutning**

Grand Prix Museet i Kristianstad.  
Mer info kommer.  
[south-centre@mgcc.se](mailto:south-centre@mgcc.se)

### Rekommenderade träffar

#### 13/6 **Gavnø Slott**

bilutställning i slottsmiljö, södra Själland utanför Næstved i Danmark.  
[south-centre@mgcc.se](mailto:south-centre@mgcc.se)

#### 21/8 **Sportbilsklassiker**

Bilträff i Stockamöllan med sportbilar 1920 – 1970 talet, samt blivande klassiker 80 – 90-talet. Mer info [www.sportbilsklassiker.se](http://www.sportbilsklassiker.se) och Facebook.

#### 11/9 **Jakriberg Prix**

Jakriberg Hjärup, tre heat på tid.  
Kl 10.00 – 16.00.  
[south-centre@mgcc.se](mailto:south-centre@mgcc.se)

### Återkommande träffar under sommaren

**FÖR TILFÄLLET INSTÄLLT  
TILLS MYNDIGHETERNA GOD-  
KÄNNER TRÄFFAR IGEN!**

**Bil-Café** vid Tydingesjöns Camping & Festplats varje tisdag maj-augusti kl 17 – 21 [www.tydingesjon.com](http://www.tydingesjon.com)

**MHK sommarträffar** i Smygehuk och Johannamuseet med bakluckeloppis.  
För tider: [www.mhkskane.nu](http://www.mhkskane.nu)

**Magnarps Hamnträffar**,  
[www.motortraffar.s](http://www.motortraffar.s)

**Norra Skånes Fordonsveteraner** i Kristianstad och Åhus. Man träffas på torget i Åhus varje onsdag med ett utflyktsmål.  
[www.nordskanesfordonsveteraner.se](http://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

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

**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 sportbilsträff. 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

**1/7 Västankviken**  
Ansvarig: Inger och Gösta Fahlgren

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

**31/7 Visingsö**  
Ansvarig: Ingvar Lif

**2/8 British Motor Meet, Hjo**  
Ansvarig: Tommy Petri

**7/8 Öjebrodagen, Öjebro**  
Ansvarig: Håkan Wass

**14/8 Damernas Tur**  
Ansvariga: Kerstin och Gary Gardelin

**2/8 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

**2/10 Flygvapenmuseum, Linköping**  
Ansvarig: Per de Faire

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

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

**Spontana träffar under sommaren 2021 i South East**

Måndagar: Västa Harg.

Varannan tisdag: Kornettgården.

Onsdagar: Vadstena.

Huskvaran Folkets Park.

Torsdagar: Flygmuséet i Malmslätt.



Välkomna till Flygvapenmuseum i oktober!



**WEST COAST CENTRE**  
Hansi Borgström, tel 0705-485 203

**5/9 Tjolöholm Classic**  
Hansi Borgström 0705-485 203





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



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



**MIDDLE NORTH CENTRE**  
Christer Farneman, tel 0705-938 713



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



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



**DALECARLIA CENTRE**  
Mats Rylander, tel 072-209 05 78

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

## 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
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
Bengt Sedell	Huddinge	070-640 27 11
Knut Tersmeden	Järfälla	070-616 95 96







**Till salu:**

Avgasgrenrör 41 cm brett.  
2 st SU-förgasare i brons.

**Sökes:**

Delar till MG TA, TB & TC bl a bakdelen till insugningsröret. Även avgasgrenrör till XPAG-motor 36,5 cm brett.

Dan Svensson, Viskafors  
Tfn: 033-291 235 eller 0705-168 827  
E-post: danhsvensson@hotmail.com



**Till Salu:** MG TD MkII 1951

Bilen har ägts av mig och min hustru sedan den importerades från USA i början av 1990-talet .

Den har sedan under hand totalrenoverats av mig med hjälp bl.a. av proffsiga svetsare och lackerare.

MG TD MkII tillverkades i Abingdon, England på specialbeställning åren 1951-1953 bl.a. för tävling. Av totalt antal tillverkade MG TD, 29 664 st var 1 710 st MK II. Av de 1 710 MKII exporterades 1 593 till USA och endast 51 stannade i England. År 1951 tillverkades 471 st MG TD MKII varav 450 gick till USA och inget ex stannade i England.

Avsteg från Standard MG TD-specifikation:

**Motor:** Större ventiler med hårdare ventiltfjädrar, Kompression 8:1 vid 5.500 rpm som standard, dubbla SU-bensinpumpar.

**Transmission:** Bakaxelutväxling 4,8:1 (mot 5,1:1 som standard).

**Extra:** Andrex Friktionsstördämpare Fram, Brooklandrutor, amerikanskt bagageräcke som är lågt placerat för sikten bakåt, Thoroughbred Cover överdrag. Bilen är MHRF-försäkrad.

Sven Ljungtegen, Hindås  
E-post: sljungtegen@gmail.com

**Till salu:**

MGA 1600 delar (årsmodell 1960)  
5 st stålfälgar med däck, fyra navkapslar, bagageräcke, bakre stötfångare (något defekt) samt tre lådor med utbytesdelar.

Pris: 4 000 kronor

Bertil Gustafsson, Södra Sandby  
Tfn: 070- 625 80 75

E-post: bertil.gustafsson75@gmail.com



**Till salu:** Ny sufflett till MGB pga felköp.

Hood, De-Luxe, svart vinyl AKE5372Z, sats 8082/13, passar till MGB 1962-70.

Den ursprungliga sufflettställningen hade bytts ut av en tidigare ägare vilket gjorde att suffletten inte passade.

Suffletten är köpt från Moss European Motor via British Motor i Huddinge, 2018, den har endast tagits ur lådan för monteringsförsök. PDF-kopia av ursprungligt kvitto finns.

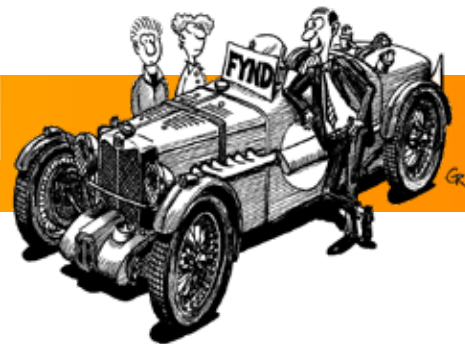
Pris 3 700 kr

Heather Öberg, Saltsjöbaden  
Tfn: 070-149 02 23

E-post: vmhome.oberg@gmail.com



# MG MARKET



## Till Salu: MG TF 160 2005

XPower grey. Det finns en artikel om XLK 056 i MG Bulletinen nr 1/2007 med detaljer om utrustning och prestanda. Min man Bengt förvärvade bilen 2006. Välvärdad, ett unikt exemplar. 2011 övertog jag bilen, som därefter använts sparsamt.

Service är gjord kontinuerligt, de senaste tre gångerna hos Anglocars i Getinge. Däckbyte och hjulbalansering har utförts. Bytte för säkerhets skull kamremmar i augusti 2020. Inga anmärkningar finns vid besiktningar, den senaste 2020-09-30.

Mätarställning idag 4 050 mil. Bilen har stått i garaget med Ctec-laddare vintertid. Denna bil är pigg och rolig att köra och väl värd att bli använd av en ägare som har glädje av att köra den.

Prisidé: 89 000 kr eller högstbjudande.

Marianne Eriksson, Göteborg

Tfn: 070-212 78 96

E-post: meriksson668@gmail.com

## Köpes: MG TF

Jag och min fru letar efter en MG TF (alltså 2002-2005) i fint skick. Gärna grön men alla färger kan vara intressanta.

Patrik Wandin, Jönköping

Tfn: 070-2334580

E-post: patrik@wandin.com



## Till Salu: MGA delar

Grill, MGA 1600 MkII.Fabriksny.

Pris 2.000 SEK

Ett par sidorutor, aluminiumram med skjutbara plexirutor.

Renoveringsskick.

Pris 500 SEK

Carl-Eric Gullberg, Storvreta

Tfn :0705-366 614

## Säljes: MG TF 135 2004

Cool Blue Edition. Mycket välskött vänsterstyrd MG TF. Motor 136 hk manuell 5växlad. Färg Trophy Blue med mörkblå sufflett. Klädsel skinn/blå Alcantara. Bilen har vi ägt sedan 2005, den har endast gått 2 860 mil.

Välutrustad med AC, airbag förar- och passagerarsida, Blaupunkt radio/CD, elhissar, chrome paket luftgaller, windstop och halvtoneau, dimljus fram och baklysen Lexus Chrome (originalbaklysen medföljer). Original 16" LM fälgar. Reservhjul med ny alufälg samt saxdomkraft (medföljer original punkteringsspraysats). Brandsläckare, nytt batteri Energize Plus 60 Ah och MG gummimattor.

Bilen är rostskyddsbehandlad med Tuf-Cote-Dinol+ 2009, trots att den bara använts sommartid.

Kamrem, spännrulle och generatorrem, luft och oljefilter bytt sept 2020. Besiktad till 2021-11-30.

Priside 98 000:-/bud.

Ulf Moback, Eskilstuna

Tfn: 070-6172153

E-post: moback@kth.se





# Klubbinformation



**MG CAR CLUB SWEDEN**  
Box 6  
195 21 Märsta  
E-post: [info@mgcc.se](mailto:info@mgcc.se)  
Klubbens hemsida: [www.mgcc.se](http://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](mailto:per-ove.nigrell@mgcc.se)



#### Vice ordförande

Per de Faire  
tel 0706-238 148  
[per.de.faire@mgcc.se](mailto:per.de.faire@mgcc.se)



#### Sekreterare

Max Jacobson  
tel 0708-938 401  
[max.jacobson@mgcc.se](mailto:max.jacobson@mgcc.se)



#### Kassör

Anders Ericsson  
tel 0705-764 914  
[anders.ericsson@mgcc.se](mailto:anders.ericsson@mgcc.se)



#### Ledamot

Hansi Borgström  
tel 0705-485 203  
[hansi.borgstrom@mgcc.se](mailto:hansi.borgstrom@mgcc.se)



#### Ledamot

Christer Farneman  
tel 0705-938 713  
[christer.farneman@mgcc.se](mailto:christer.farneman@mgcc.se)



#### Ledamot

Harald Sonesson  
tel 070-625 10 71  
[harald.sonesson@mgcc.se](mailto:harald.sonesson@mgcc.se)



#### Ledamot

Anette Årstedt  
tel 0705-785 692  
[anette.arstedt@mgcc.se](mailto:anette.arstedt@mgcc.se)



### VALBEREDNING

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

### REVISORER

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

### MG BULLETINEN

#### Redaktör

Tommy Lyngborn  
[tommy.lyngborn@mgcc.se](mailto:tommy.lyngborn@mgcc.se)

### HEMSIDAN

#### Ansvarig

P-O Nigrell  
[per-ove.nigrell@mgcc.se](mailto:per-ove.nigrell@mgcc.se)

#### Redaktör

Oscar Efverlund  
[oscar.efverlund@mgcc.se](mailto:oscar.efverlund@mgcc.se)  
Webmaster  
Carola Pettersson  
[webmaster@mgcc.se](mailto:webmaster@mgcc.se)

### FACEBOOK

#### Redaktör

Oscar Efverlund  
[oscar.efverlund@mgcc.se](mailto:oscar.efverlund@mgcc.se)

### MEDLEMSREGISTER

Christer Farneman  
[christer.farneman@mgcc.se](mailto:christer.farneman@mgcc.se)

### FÖRETAGSANNONSER

Hansi Borgström  
[hansi.borgstrom@mgcc.se](mailto:hansi.borgstrom@mgcc.se)

### REGALIA

Anders Ericsson  
[anders.ericsson@mgcc.se](mailto:anders.ericsson@mgcc.se)

### FÖRSÄKRINGAR

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

### HISTORISKA KOMMITTÉN

Anders Bäcklund  
[anders.backlund@mgcc.se](mailto:anders.backlund@mgcc.se)

### MILJÖKOMMITTÉN

Mats Månsson  
[mats.mansson@mgcc.se](mailto:mats.mansson@mgcc.se)

### EUROPASAMORDNARE

Ewa Brander  
tel 0702-226 220  
[ewa.brander@mgcc.se](mailto:ewa.brander@mgcc.se)

### MGCC RENOVERINGSSTIPENDIUM

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

### BULLETINENS REDAKTIONSGRUPP

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

### ADRESSÄNDRING

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



För information om evenemang, kontakta  
din Centreprésentant

Centre koordinatör: Per de Farie

#### South Centre

Max Jacobson, Svedala  
tel 0708-938 401  
Hans-Åke Nilsson, Limhamn  
tel 0705-868 481  
[south-centre@mgcc.se](mailto: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](mailto:sunny-coast-islands-centre@mgcc.se)

#### West Coast Centre

Hansi Borgström, Onsala  
tel 0705-485 203  
[west-coast-centre@mgcc.se](mailto:west-coast-centre@mgcc.se)

#### Big Lakes Centre

K G Lindblom  
tel 0705-466 131  
[big-lakes-centre@mgcc.se](mailto:big-lakes-centre@mgcc.se)

#### Octagon Centre

Bengt Eliasson, Filipstad  
tel 0702-573 746  
[octagon-centre@mgcc.se](mailto: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](mailto: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](mailto:middle-west-centre@mgcc.se)

#### Middle South Centre

Johan H Larson  
tel 070-512 38 22  
[middle-south-centre@mgcc.se](mailto:middle-south-centre@mgcc.se)

#### Middle North Centre

Christer Farneman, Täby  
tel 0705-938 713  
[middle-north-centre@mgcc.se](mailto:middle-north-centre@mgcc.se)

#### Dalecarlia Centre

Mats Rylander, Mora  
tel 072-209 05 78  
[dalecarlia-centre@mgcc.se](mailto:dalecarlia-centre@mgcc.se)

#### North Centre

För tillfället vakant.  
Vid frågor; [anders.ericsson@mgcc.se](mailto:anders.ericsson@mgcc.se)

#### Vintagemodeller

Lars Rivert  
tel 08-648 02 19  
[vintage@mgcc.se](mailto:vintage@mgcc.se)

#### MMM

Sven Ordell  
tel 0141-217 175  
[triple-m@mgcc.se](mailto:triple-m@mgcc.se)

#### S, V, W

Mats Månsson  
tel 08-768 39 65  
[va@mgcc.se](mailto:va@mgcc.se)

#### Y-typer

Jack Valentin  
tel 0708-589 450  
[ya@mgcc.se](mailto:ya@mgcc.se)

#### T-typer

Jan Levenstam  
tel 08-361 832  
[midget@mgcc.se](mailto:midget@mgcc.se)

#### Magnette ZA & ZB

Göran Jonsson  
tel 031-823 878  
[za-zb@mgcc.se](mailto:za-zb@mgcc.se)

#### 1100, 1300

Jan Stenwall  
tel 070-658 55 65  
[1100-1300@mgcc.se](mailto:1100-1300@mgcc.se)

#### MGA

K-G Lindblom  
tel 0705-466 131  
[mga@mgcc.se](mailto:mga@mgcc.se)

#### Midget

Jan Levenstam  
tel 08-361 832  
[midget@mgcc.se](mailto:midget@mgcc.se)

#### MGB

Ulf Edström  
0707-946 634  
[mgb@mgcc.se](mailto:mgb@mgcc.se)

#### MGC

Mats Thellmod  
tel 070-530 30 18  
[mgc@mgcc.se](mailto:mgc@mgcc.se)

#### MGB V8

Mats Månsson  
tel 08-768 39 65  
[v8@mgcc.se](mailto:v8@mgcc.se)

#### RV8

Steven Muskanter  
031-282 676  
[rv8@mgcc.se](mailto:rv8@mgcc.se)

#### MGF och senare modeller

Kjell Johansson  
sms till: 070-346 68 09 eller  
[modern@mgcc.se](mailto:modern@mgcc.se)



Är medlemstidskrift för MG Car Club  
Sweden och utkommer med 6 nummer per år.  
**Redaktör och layout:** Tommy Lyngborn  
**Korrekturläsning:** Bo Adolfsen  
**Ansvarig utgivare:** Hansi Borgström  
**Tryck:** Exaktacreative, Hässleholm  
**ISSN** 1652-4055

#### MATERIAL TILL MG BULLETINEN

Alla bidrag till MG-Bulletinen är välkomna.  
Bilder och text tas helst emot digitalt. Digitala  
bör helst ha en storlek på 500 kB eller mer för  
att bli bra i tryck. Pappersbilder och dia går  
också bra. Om du vill ha tillbaka ditt inskicka-  
de material, bifoga svarsporto!  
Skriv text till bilderna, det underlättar!  
Textmaterial vill vi helst ha i Wordformat. Text  
på papper endast i yttersta undantagsfall.  
E-postadressen är: [mgbulletinen@mgcc.se](mailto: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](http://www.mgcc.se).  
Du bör helst sätta in din annons själv på  
klubbens hemsida. I andra hand skickar du  
annonsen till: [webannonser@mgcc.se](mailto: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**

Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen 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**

Verktygsvagn med totalt sju lådor varav sex av dessa är fyllda med verktyg som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen 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**

Komplett 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 hydrauliska stötar 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 verktygsvagn 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 karosseriplåt 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 bilhjulet 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  
**TVÄPELARLYFT, 4-TON**

Hydraulisk tvåpelarlyft med självväsende lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

**16.900 KR**