



# *Bulletinen*

MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN

**6 - 2021**



## Innehåll nr 6-2021

Sid 3	Styrelsen har ordet, Per de Faire	Sid 36-38	Presentation av ny medlem, Mikael Frieberg
Sid 4-7	Douglas Baders MG TA, Lennart Nordström	Sid 39	Annons & Notis
Sid 8-10	MG och Reklamen, Per-Börje Elg	Sid 40-41	Tjejer kör bättre än killar, T Lyngborn/H Borgström
Sid 11	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 42	Grattis MGCC Portugal 40 år, Sverker Bergström
Sid 12-14	MG-entusiasten som inte ger upp, Lars Holm	Sid 43	Notiser
Sid 15	Intressant besök hos Verktygsboden, Dan Svensson	Sid 44	Inbjudan till föredrag, MNC
Sid 16-17	Reseberättelse från min Gotlandssemester, Christer Östmark	Sid 45	Resultatet av årets fototävling presenteras
Sid 18-19	Jannes MG TC, Hansi Borgström	Sid 46	Byte av bromsar bak MG TF, B Adolfsson/T Lyngborn
Sid 20-21	MG förare som körde historisk racing 2021, Gert Assermark	Sid 47	I garaget, Ulf Edström
Sid 22-25	Montering av skivbromsar på min MG TD, Bob Ward, Mark Simpson, Lennart Nordström	Sid 48	Rapport från funktionärsmötet, Christer Farneman
Sid 26-29	Min MGA, Lennart Ahlsén	Sid 49	K-motor-sallad, Tommy Lyngborn/Kjell Johansson
Sid 30-31	Mittbild	Sid 50	Annonser
Sid 32-35	Targa Florio 2021, Tommy Lyngborn	Sid 51-55	Rapporter från centren
		Sid 56	Inbjudan till träffar
		Sid 57	MG Market
		Sid 58-59	Klubbsidor

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

6870	Larsson	Göran	Eskilstuna	MGF -99, WJM 804	
6871	Larsson	Gunilla	Eskilstuna		
6872	Esbjörnsson	Johan	Vejbystrand	MGB Tourer -72	PCJ 249
6873	Gigård	Lars	Västervik	MG TF Midget -54	OJW 193
6874	Johansson	Ola	Lyrestad	MG Mquette -61	FWD 498
6875	Loreskär	Chris	Haverdal	MGB Tourer -67	FKF 578
6876	Hellqvist	Örjan	Bankeryd	MGB GT -66	EUH 364
6877	Frieberg	Mikael	Stjärnhov	MGB Tourer -66	XAJ 630
6878	Frieberg	Ann-Sofie	Stjärnhov		
6879	Forsgren	Hans	Västerås	MG ZY-T 190+ -03	TTN 871
6880	Sjöqvist	Fredrik	Ellös	MGF -99	CTZ 221
6881	Skog	Jan	Riddarhyttan		
6882	Gålnander	Sigbritt	Märsta	MGA Sport -58	FJY 378
6883	Schöön	Carl	Lomma		
6884	Dahlquist	Hans	Sundbyberg	MG TD Midget -52	CYX 874
6885	Herranen	Matti	Uppsala	MGB Tourer -63	GOB 165
6886	Lindström	Rickard O.	Täby	MG TF Midget -54	CML 903
6887	Goldberg	Victoria	Haverdal		
6888	Broman	Lorenz	Nyköping	MGB Tourer -65	GLF 896
6889	Siitam	Daniel	Sjuntorp	MGB Tourer -63	CNN 405

### Utgivningsplan för MG Bulletinen 2022

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
1	21/1	v 7	Februari
2	18/3	v 14	April
3	20/5	v 23	Juni
4	15/7	v 32	Augusti
5	16/9	v 41	Oktober
6	18/11	v 49	December,

Omslag: MGB GT 1969.  
Ägare Janne Andersson, Vallentuna  
Foto: Åke Samuelsson



Trycksak  
3041 0417



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

Tryck:



**exaktcreative**

EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



## Ett aningen bättre år

När året var nyfött låg den nattsvarta ridån fortfarande tung över klotet, men allteftersom tiden gick lättade de nationella restriktionerna så sakteliga. Årsmötet genomfördes dock via videokonferens med ordföranden i Göteborg och övriga deltagare på sina hemorter. Allt gick enligt planering på ett lysande sätt. Nästa årsmöte kommer att äga rum i Göteborg, och då förhoppningsvis fysiskt. Vid mitten av den bästa åksäsongen drogs plötsligt ridån upp, och några av de sedan länge emotsedda träffarna kunde äga rum.

Det bör noteras att både styrelse och, i synnerhet, centrerepresentanter, under högsäsong vinnlagt sig om att hålla samman klubben med hjälp av just videokonferenser, vilka kontinuerligt kommer att fortsätta även off season. Dock lämnar antalet intresserade CR något mer att önska. Apropå CR så har under året även Middle South Centre äntligen fått en sådan, då Johan Larsson i Strängnäs ställt upp för den goda sakens skull. Johan har presenterats i tidigare nummer.

Att North Centre fortfarande är en gigantisk snövit fläck på CR-kartan är ju i sig föga förvånande. Ett jättelikt centre med ofta många mil mellan klubbmedlemmarna gör naturligtvis representantskapet mindre attraktivt. Anledningen till CR-problematiken är förmodligen att våra medlemmar där, kanske sedan länge, tillhör någon regional eller lokal flermärkesklubb. För stunden har styrelsen lagt North Centre på is.

I Big Lakes Centre får K-G Lindblom en kollega i Sven Adamsson som vänligen ställt sig till förfogande. Sven skall känna

sig varmt välkommen i CR-gruppen! En liknande förstärkning är i skrivande stund på gång även i Octagon Centre.

Det normalt årliga funktionärs mötet avhölls från lunch till lunch den 9-10 oktober. Mötet innebär att styrelse, centrerepresentanter, redaktören och ytterligare ett antal funktionärer träffas och drar upp konkreta riktlinjer för klubbens utveckling, både i närtid och i ett längre perspektiv. Mötet är, tycker jag, klubbens viktigaste styrorgan, då ju hela landet är representerat. (Se artikel på annan plats i denna tidning.)

En personlig reflexion

Det kinesiska bolag som äger varumärket MG sägs ha lanserat en batteri-SUV med MG-märkning. Onekligen smart att i sin marknadsföring använda sig av det världskända bilmärket istället för något kinesiskt honnörsord typ "Ching Pling" eller liknande. Försäljningen tycks ha gått lavinartat bra, förmodligen tack vare ett närmast oanständigt, kommersiellt utnyttjande av ett klassiskt varumärke. Generalagenten Hedins Bil AB har hittills visat en viss kallsinnighet till ett samarbete med vår klubb.

Låt oss nu blicka framåt, ty om några månader kommer jordaxeln åter att ändra sin lutning och en ny, fräsch öppetåkar-säsong kan inledas med en mängd träffar över hela landet, och då med SMGM på Gotland som den absoluta höjdpunkten.

Avslutningsvis vill vi, en sista gång, tacka de jourhavande vädergudarna för en vacker säsong som gett många tillfällen till öppetåkande på de vackra, slingrande landsvägarna. Ty det är ju själva körglädjen som är den innersta kärnan i den stimulerande klubbverksamheten.

Och allra sist vill vi i styrelsen tacka er alla ute i centren, som oegennyttigt arrangerar olika typer av träffar för alla medlemmars bästa, och önska er och övriga medlemmar.

Som en liten extra julklapp från klubben bifogar vi med denna tidning två dekaler att pryda din MG med.

### En God Jul och Ett Gott Nytt År!

/Per de Faire



Gustaf Ruberg sänder sina varmaste julhälsningar till alla medlemmar. I år på ett aktuellt tema.



# Douglas Baders MG TA

Text: Lennart Nordström



Det engelska uttrycket "larger than life" passar säkerligen in på många flygare i Royal Air Force. Den tappre flygaren i sin MG, bredvid sin Hawker Hurricane, är sinnebilden av sportbilsentusiasten som i ett slag fått kliva in i striderna och som i en paus mellan uppdragen, gärna med en pipa i mungipan, sin trogne jockey på passagerarplats och med "stiff upper lip", kör en testsväng efter att ha finjusterat SU-förgasarna. Flygaren Douglas Bader hade allt det där - MG, pipa, hund och tuffhet - men det fanns klara odds som talade emot framgång. Trots oddsens åstadkom han mer än de flesta.

Innan vi går in på Baders relation till MG måste vi titta tillbaka på hans liv och vad som gjorde honom så speciell, för speciell var han. Livet i luften startade i juni 1930 när han tog sin flygarexamen vid RAF Cranwell, men redan ett år senare tog hans lättsamma inställning till regler och flygsäkerhet sin tribut när han prövade en roll med en Bristol Bulldog på för låg höjd. Vänster vinge tog i mar-

ken och Bader kraschade. "Bad show", kommenterade han. Båda benen måste amputeras, ett ovanför och ett nedanför knät. Tack vare kopiösa mängder morfin och intensiv träning lyckades han lära sig att gå på proteser, köra bil, dansa och spela golf och började så småningom flyga igen, men fick avsked från RAF. Efter åtskilliga försök och med hjälp av vänner inom kåren fick han ändå tillbaka sitt certifikat, bara några månader efter krigsutbrottet. Han deltog vid Dunkerque och i Slaget om Storbritannien, sköt ner ett stort antal fiendeplan, blev befördrad till "wing commander" och stred över kanalen och i franskt, ockuperat luftrum.

I en lite för nära kontakt med en Messerschmitt 109 klämdes en av benproteserna fast och när han insåg att han inte kunde komma loss knäppte han bort proteserna och hoppade ut, slogs medvetlös och togs till fånga av tysk trupp. Efter bara några dagar försökte han fira ner sig från Saint-Omersjukhusets fönster med hjälp av tvinnade lakan. Enbent och i brit-

tisk uniform var han snart fångad. Adolf Galland, tyskt flygare som Bader några veckor tidigare stridit emot, bjöd honom senare att besöka ett flygfält och provsitta hans Messerschmitt. Bader sägs ha fått ett artigt nej på sin fråga om han kunde få ta en tur. Men Galland, som sedermera blev Baders vän livet ut, tog med Hermann Görings tillstånd kontakt med de brittiska myndigheterna som erbjöds fri lejd för att flyga in en ny protes - vilket också skedde. Den fälldes osannolikt nog i fallskärm över en Luftwaffe-bas nära Saint-Omer och gjorde Bader tvåbent igen! Man kan knappast tro att det är sant, men det finns förvisso många exempel genom historien på förbrödning mellan fientliga nationers flygare. Göring var mindre glad över nyheten att britterna bombade mål på hemvägen.

Bader tillbringade återstoden av kriget i olika fångläger och gjorde flera misslyckade flyktförsök. Han hade lovat att vara ett "jävla problem för tyskarna", och den ambitionen levde han upp till. USA-styr-



Två brittiska ikoner.

kor befriade honom från fångenskapen i slottet Colditz 1945. Efter krigsslutet lämnade han RAF och arbetade för Shell i Europa och Nordamerika. Han flög för sista gången den 4 juni 1979 och klockade totalt 5 744 timmars flygtid. Han dog 72 år gammal den 5 september 1982 i en hjärtattack.

Böcker har skrivits och filmer har gjorts om krigshjälten Douglas Bader. Filmen Reach for the Sky (Han gav sig aldrig) från 1956 med britten Kenneth Moore

i rollen som Bader fick BAFTA-priset (British Academy Film Awards) som bästa brittiska film.

Bader var inte så mild som han framställs i filmen från 1956. Han var osedvanligt rapp i käften och drog sig inte för att säga sin mening i något sammanhang. När han efter kriget åtföljde sin tyske, före detta fiende Adolf Galland till en middag där gästerna till större delen var tidigare piloter från Luftwaffe utbrast han till exempel ”Herregud, jag hade ingen

aning om att vi lämnade så många av er jävlar vid liv”.

Ett annat exempel på hans frispråkighet – om det nu är sant – finns i klippet här nedan. Men som man säger, låt inte sanningen stå i vägen för en bra historia.

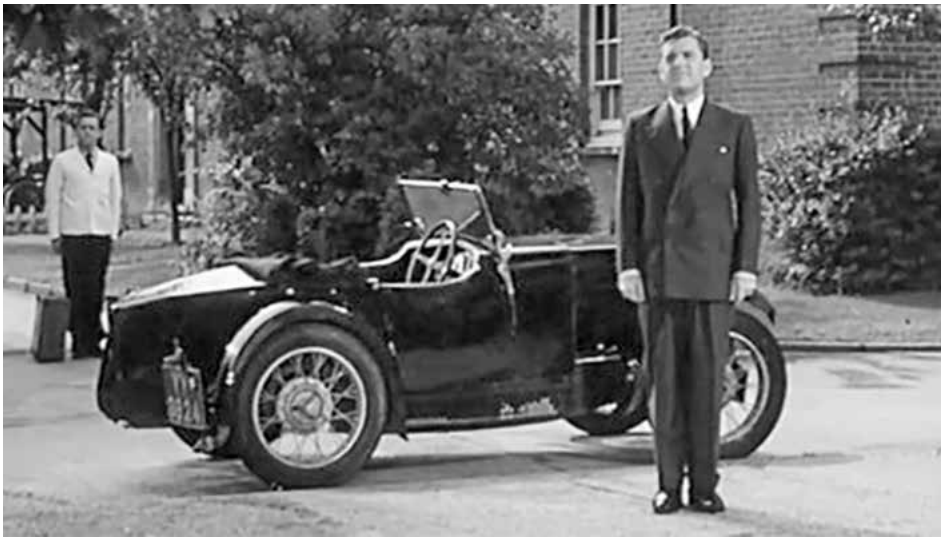
Efter kriget adlades han för sina insatser och blev alltså Sir Douglas Bader. Det finns också kritiska röster som menar att hans stridstaktik i luften var en katastrof



Bader blev ofrivilligt en spelbricka i den tyska propagandan.



Filmen kan ses på:  
<https://www.youtube.com/watch?v=6LgYtZ0yLCM>



Denna M-typ användes i filmen Reach for the Sky istället för en TA. MG som MG tyckte väl rekvisitören.



En av få bilder på GPC 671 från tiden.



Tidningsklipp från när Bader besökte en flickskola. Ordvalet kunde ha varit bättre...

som kostat många flygares liv i onödan. Trots bilden av en både plump och ganska stock-konservativ åsiktsmaskin som retade gallfeber på många sade han en gång

*“Don't listen to anyone who tells you that you can't do this or that. That's nonsense. Make up your mind, you'll never use crutches or a stick, then have a go at everything. Go to school, join in all the games you can. Go anywhere you want to. But never, never let them persuade you that things are too difficult or impossible.”*

I mycket hade han kanske fel, men här hade han väl i alla fall en poäng.

Därmed över till det som motiverar artikelns plats i denna eminenta Bulletin, nämligen Baders MG TA med chassinummer TA1753, byggd i Abingdon den 28 september 1937 och utrustad med en motor med numret MPJG 2010. Bilen såldes till herr Douglas Robert Stewart Bader, boende på 134 West Kensington Court, LONDON W14, och registrerades med nummer GPC 671 den 14 januari 1938.

Källan till denna information är det ursprungliga registreringsbeviset som

auktionerades ut på Cheffins Auctioneers i Cambridge den 26 januari 2006 med uppskattat värde av 200 – 300 brittiska pund. Det sålde för 850 pund!

Åtskilliga ägarbyten finns registrerade här, men de flesta är adressändringar när Bader bytte stationeringsort.

I ett BBC-program om livet i andra världskrigets England berättade en man att han 1945 haft i uppgift att serva både Baders bil och hans nya proteser. John James, som numera är redaktör för nätverket Totally T-type (och som också intervjuats i vår MGCC-Bulletin), kontaktades dessutom av en man som berättade att hans far, som arbetat med MG före kriget och var stationerad tillsammans med Bader på RAF Tangmere, arbetade med bilen och körde den vid ett antal tillfällen. Historien berättar att man bytt plats på kopplings- och bromspedalen så att Bader skulle kunna köra med korsade ben, vilket var nödvändigt på grund av hans konstgjorda ben av metall. En skröna? Uppgiften förekommer här och där i

historierna om Bader och hans TA, verkar inte osannolik och ingen verkar ifrågasätta den. Bader ägde TA:n fram till 1945, men därefter försvinner alla spår av GPC171 fram till 1966, när Cheffins auktionerade ut registreringsbeviset. Men skulle man kunna återfinna bilen? John James kunde inte släppa tanken och hade turen att på en MG-träff våren 2006 träffa en Richard Iles från Chippenham i Wiltshire som sa ”den bilen har jag ägt”. Tråkigt nog hade TA:n haft lite onödigt nära kontakt med en Ford Cortina. Karossen hade bokstavligen blivit skräp. Det här var tider när man såg lite annorlunda på en gammal MG än man gör idag, så man plockade helt enkelt isär hela bilen och ersatte den dåliga motorn med en annan TA-motor. Ramen var skev, dessutom gravt rotskadad och i stort sett sammanhållen med plåtremсор, så den skrotades. Idag skulle man väl ha renoverat ramen, men det här hände på sextiotalet och ingen visste då att detta var Baders TA. Men Richard Iles behöll i alla fall en del delar som kunde bli användbara. Inte mycket, men kanske tillräckligt ....?

Runt 2015, som genom ett under och med okänd ägare, återuppstår GPC 671, fint renoverad av en känd renoveringsfirma, nu med originalmotorn på plats



Åtskilliga ägarbyten finns registrerade här, men de flesta är adressändringar när Bader bytte stationeringsort.

**Bonhams**

Auctions Private Sales Results Departments Locations Services Sell

Search

---

< Previous Lot All lots Next Lot >



**1938 MG MIDGET TA ROADSTER**

Registration no. GPC 671  
Chassis no. TA 1753  
Engine no. MPJG 2010

£ 40,000 - 80,000  
SEK 700,000 - 950,000

AMENDED

**Goodwood Revival**  
12 Sep 2015, 13:30 BST  
Chichester, Goodwood

Customer Services (UK)  
Customer services  
Tel: +44 20 7447 7447  
[info@bonhams.com](mailto:info@bonhams.com)

OWNED FROM NEW BY SIR DOUGLAS BADER  
1938 MG MIDGET TA ROADSTER  
REGISTRATION NO. GPC 671  
CHASSIS NO. TA 1753  
ENGINE NO. MPJG 2010

Ett par bilder från annonseringen inför Bonhams-auktionen 2015.



och ett intyg på metallurgisk analys av det instämplade, korrekta ramnumret. Den auktioneras ut av Bonhams vid en auktion på Goodwood den 12 september 2015. Det förväntade resultatet är 60 000 – 80 000 GBP.

År detta mer eller mindre en renoveringsbragd eller är alltsammans för bra för att vara sant? Tja, ingen kan förstå hur man lyckats med denna helbräddagörelse, men innan auktionsdagen lägger Bonhams till följande ”disclaimer”:

*“Please note that we have been informed of another claimant to this car’s identity. This claim is disputed by the current owner. A metallurgist report commissioned by the owner is available for inspection. Accordingly, Bonhams are unable to categorically verify this Lot’s catalogued provenance.”*

Och det visar sig att ingen är villig att

bjuda upp till den tänkta nivån eller kanske drar säljaren eller Bonhams tillbaka objektet. I sammanfattningen av auktionen registreras i alla fall ”0 GBP” som resultat.

Vad hände sedan? Ja, i MGCC:s T-Register står GPC 671 registrerad som skrotad. Ägaren är känd, enligt John James, men det engelska regelverket för registreringar tillåter inte att uppgiften publiceras, så detta får vi inte veta. En bil med nummer GPC 671 finns i det centrala motorfordonsregistret (DVLA) med uppgiften “oskattad” sedan 2007. Med en uppgiven cylindervolym på 948cc kan det vara en BMC-motor från sextioalet, men definitivt inte en MPJG-motor. Det där är allt vi vet om Baders TA just nu, och historien om pånyttfödelsen var alltså lite för bra för att vara sann!



Diverse sparade delar från Baders TA innan renoveringen.

ETT STORT TACK TILL JOHN JAMES, SOM NUMERA ÄR REDAKTÖR FÖR MAGASINET TOTALLY T-TYPE OCH SOM BIDRAGIT MED UNDERLAG TILL DEN HÄR ARTIKELN.

# MG och reklamen

Text & foto: Per-Börje Elg  
Broschyrer ur författarens arkiv



## Varumärket är allt!

### – Titta, farfar, där står en MG!

Ja, barnen har ögonen med sig, men för farfar såg det bara ut som en massa parke-  
rade bilar, en massa SUV:ar som alla såg  
likadana ut. Men visst hade barnbarnet rätt,  
där stod ju en alldeles ny, elektrifierad MG!

Det är viktigt med varumärken. Att MG  
kommer från The Morris Garages, grundat

av William Morris 1908, det vet ju alla.  
Liksom att det välkända åttkantiga märket  
varit med från första början, när Cecil  
Kimber gjorde sportbilar av Morris-bilarna.  
Att företaget, The M.G. Car Company  
Limited, grundades 1928 är också välbe-  
kant. Framgångsrika sportbilar, tävlings-  
framgångar och rekordkörningar byggde

upp berättelsen om  
MG. Flyttar man  
fram historien ett  
antal decennier kan  
man också notera att  
MG då räknades som  
världens mest kända  
sportbilmärke.

Bilreklam ut-  
gjordes förr av att  
beskriva produkten,  
med cylindervoly-  
mer, hästkrafter och  
dubbla överliggande  
kamaxlar. Hade bilen  
kuggstångsstyrning?  
Fanns det skivbroms-  
sar runt om?

I reklamvärlden  
fanns en magisk for-  
mel, AIDA, som inte  
hade nånting att göra  
med operan Aida  
av Giuseppe Verdi.  
Bokstäverna skulle  
istället utläsas som  
Attention, Interest,

Desire, Action... En häftig bild, en bra  
rubrik som fångade uppmärksamheten,  
intressanta detaljer som väckte köplusten  
och så rusade man iväg och köpte bilen,  
eller vad det nu kunde vara. Det var så  
reklamen fungerade, kolla vilken annons  
eller broschyr som helst från den gamla  
goda tiden.

### Märkesförvirring

Men det var inte alltid så lätt. Märkes-  
förvirring kallades det på svenska, Badge  
Engineering på engelska. När en MG  
Magnette såg nästan likadan ut som en  
Morris Oxford eller Austin A55 och en  
MG Midget var väldigt lik en Austin-  
Healey Sprite. I Sverige började BMC  
användas som märkesnamn, och många



Titta en MG!



En världsberömd sportvagn för hela familjen! Annon i Teknikens Värld nr 7-1955.





I skuggan av Rover – pressmap från 2003.

MGB registrerades under namnet BMC 1800 MGB.

När MGB slutade tillverkas och fabriken i Abingdon lades ner 1980 var det förstås slutet på en epok. Men bilmärket MG levde vidare, hösten 1982 fanns två modeller att välja på: MG Metro med eller utan turbo. I en dansk broschyr från 1988 bestod modellutbudet av MG Metro, MG Maestro och MG Montego. Nej, det var inte lätt att vara MG-entusiast då, även om broschyren på ett helt uppslag berättade om ”De store biler bag den berømte ottekant”.

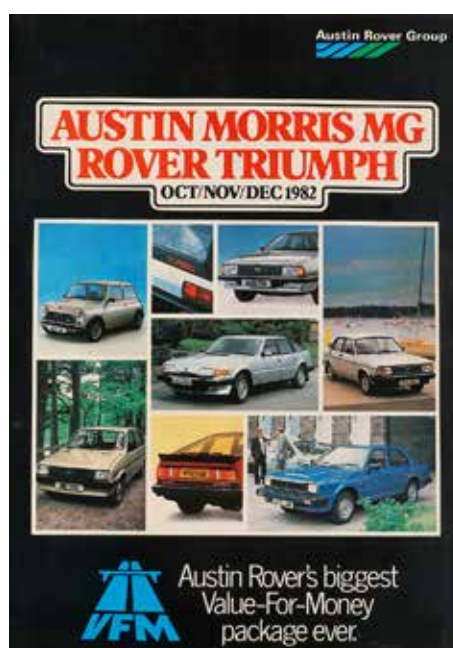
Med MGF, som kom 1995, pånyttföddes MG som sportbilstillverkare. MGF var åren 1996-2001 Storbritanniens mest sålda sportbil.

Tiderna förändrades också i reklamvärlden. Runt millennieskiftet dök ett nytt mantra upp, The Brand. Det kom från Vilda Västern, där kopojkarna använde ett ”Branding Iron”, ett brännjärn för att märka sina kreatur. Men det var också titeln på en uppmärksam debattbok från den här tiden, som helt fräckt ställde frågan: Hur bygger man ett varumärke i en värld med en överkapacitet på 24 miljoner bilar per år? Det gällde att synas, och syntes man inte fanns man inte. Och vem i all sin dar brydde sig om vad som fanns under huven?

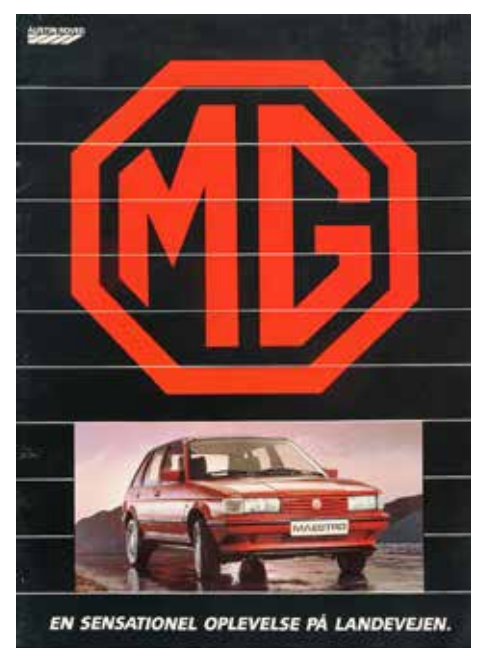
Hur det gick för MG, det vet ni. MG Rover såldes 1994 till tyska BMW, som på våren 2000, för en symbolisk hundralapp (10 pund), drog sig ur ”det brittiska äventyret”. I april 2005 gick MG Rover Group Ltd i konkurs, och MG köptes av kinesiska Nanjing som meddelade att bokstäverna MG nu skulle ges en ny innebörd, ”Modern Gentleman”. Undras vad det var för reklambyrå som hittade på den dumheten?



BMC 1800 MGB – broschyr från 1964.



När 80-talet var som mörkast – och man kunde välja mellan MG Metro med eller utan turbo.



En sensationell upplevelse på landsvägen – dansk broschyr från 1988.

## MG Electric – ett varumärke i tiden

Men nu är vi framme vid modern tid! Nanjing fusionerades 2007 med statliga SAIC (Shanghai Automotive), och från Kina kommer nu MG ZS EV, ”den hel-elektriska folkbilen”. Den har blivit en succé och sålt bättre än både Tesla och Volkswagen och lagt beslag på förstaplatsen bland nyregistrerade elbilar i Sverige. Snacka om ett starkt varumärke! Men för att låta som The Autocar när MG Magnette lanserades på hösten 1953, ”Is it worthy of that famous name!”

”Good enough” skrev biltestaren Julia Brzezinska i Göteborgs-Posten den 21 augusti i år, och noterade apropå MG-märket: Men vilken europé hade övervägt en bil där det stod SAIC i grillen? ”De enda nackdelarna är att den bara klarar drygt 26 mil i taget och att snabbladdningen tar 40 minuter.” Men med 143 hästkrafter från elmotorn och en tjänstevikt på 1510 kg så toppar den 140 km/tim och axar 0-100 på 8,2 sekunder. Till 2022 kommer dessutom en förbättrad version som klarar 44 mil på en laddning.

Reklamen då? ”Sverigepremiär” var rubriken i en annons den 22 april 2021. Privatleasing från 1990 kr/mån och försäljningspris från 339 900 kr var budskapet. En billig folkbil, kanske man skulle våga säga. Inte ett ord om hästkrafter eller sportiga köregenskaper. ”Recharge yourself” hette det vid MG-loggan. Undras om det finns nån broschyr? Jo, minsann! Rena samlarobjektet!

I reklamfilmerna på tv kunde man se en glad familj susa fram i landskapet, utan en tanke på vad det satt för märke i grillen eller på bakluckan. Men det stod förstås MG på ratten och på pekskärmen.

Ett varumärke i tiden, MG Electric, eller vad ska man säga? Att märket backas upp och har sina entusiaster i The MG Car Club, grundad redan 1930 och med syskonklubbar i hela världen, borde förstås betyda en hel del. Med devisen The Marque of Friendship – klart att alla MG är välkomna i gemenskapen! Att vårda varumärket skulle det heta på reklamspråk.

*(Tack till personalen på Hedin Bil, Grimbodalen i Göteborg).*



Bakom MG-märket i grillen stoppar man in sladden.



Från Kina och Nanjing kom i november 2009 modellen MG6. Bokstäverna MG skulle nu återigen stå för det stolta ”Morris Garages” lovade pressmeddelandet.



Samlarobjekt! 36-sidig broschyr för MG ZS EV.



Kolla! En elektrisk MG, årsmodell 2021!

# MG FILE

MGA · MGB · MGC · V8

av **Martin Buckley**

Den här boken, kära läsare, är en riktig gammal goding. Den publicerades 1987, och när den bläddras igenom fylls man av samma sentimentala nostalgi som när man hittar en luggsliten lärobok från skoltiden. Boken ingår i en serie sportvagnsböcker som utgivits av den kända tidskriften CLASSIC and SPORTSCAR. Till omfånget är den aningen större än ett A 4-ark och består av endast dryga hundratalet sidor. Den är på det sättet en lättviktare och alltså perfekt att läsas i sängläge nu när influensatider närmar sig.

Låt oss så ta en titt på bokens innehåll.

Inledningen har rubriken That MG Magic och är en hyllning till MGA och MGB: "The MGA and MGB have a special place in popular sports cars history. Simple, honest and fun to drive, they sold in huge quantities all over the world and have come perhaps the best loved 'affordable' sports cars

of the past thirty years." Detta följs av kortfattade historieber beskrivningar av de fyra modellerna och dessas tidigt designade varianter. Som avslutning ges en sammanställning/jämförelse mellan bilarnas Max speed, 0-60 mph, Standing ¼ mile och Fuel consumption.

Därefter börjar bokens egentliga innehåll, där varje modell får sitt eget detaljrika och praktiska kapitel, vilka vart och ett inleds med en modellspecifikation. Författaren påpekar också vikten av underhåll (Maintenance) och vad man särskilt skall hålla ett öga på, då varje modell har sina svagheter.

Under rubriken Cost guidelines redovisas hur de olika varianterna och årsmodellerna värderas.

För MGB skrivs bl a följande:

"As we said before, the chrome bumper roadster is the most sought after and thus the most valuable of the MGB range, and the value of these cars can only go up in future. More specifically, the 1962-1969 chrome grille models are bringing the most money because they have a more nostalgic feel, with sprung Bluemels steering wheel and leather seats. The recessed grille 1969-1972 cars are pretty numerous, but quite a few people never came to terms with the less traditional front-end styling and this might hold prices down a little compared with the earlier and later chrome grille cars..."

Avslutningsvis redovisas de olika bilarnas produktionshistoria, vilka olika MG klubbar som då fanns samt, allra sist, en lista på reservdelsförsäljare och

specialistverkstäder i Storbritannien.

Boken är rikligt illustrerad med svartvita bilder och med lätt patinerade, snygga färgfotografier i särskilda delar av boken, vilka specifikt redovisas i innehållsförteckningen.

Bokförlaget heter Temple Press med ISBN 0 600 55208X och priset cirka £6,00 på Amazon.

Köp den nu så att du har den till hands om influensan knackar på dörren!

*/Per de Faire*



# MG-entusiasten som inte ger upp

Text och foto: Lars Holm



Det finns mycket renoveringsjobb att hugga tag i för Christer Råsbäck.

För 60 år sedan köpte Christer Råsbäck en MG 1 ¼ Litre 4-door Saloon årsmodell 1950. Priset 700 kronor var ju överkomligt.

– Jag tyckte den hade fantastiska egenskaper och blev så förtjust i den,

säger Christer. Han har använt den som bruksbil och kört 12 000 mil.

– Det blev många resor från hemmet i Mörrum upp till Stockholm där jag studerade under 4 år, berättar Christer. Under dessa ungdomsår växte MG-

intresset. Trots det köpte han sedan en Austin-Healey, den första 3000-modellen.

– Det var en kompis som tyckte att jag måste ha en sådan. Självt visste jag knappt vad det var för bil.

Några år senare bytte han till en nyare Austin-Healey som han kör än i dag. Hittills har det blivit 18 000 mil!

## MG-släkt

I dag finns totalt nio MG-bilar i paret Råsbäcks ägo. Tre äger hustrun Ann-Charlotte. Dessutom har Christers två söner MG. En har tävlingslicens och har kört på Ring Knutstorp. Dottern har en trimmad MG 1300. Vidare äger Ann-Charlottes ena son två MG-bilar.

En verklig MG-familj. För som Christer Råsbäck säger: ”När man skaffat en MG vill man ha en till”! Till exempel hans verkliga bruksbil, en röd MGB GT som han kört över 21 000 mil.

## Driftsäker

– Den har en frisk kaross men mycket behöver ändå åtgärdas. Och det är svårt att hitta verkstäder som vill arbeta med gamla MG-bilar. Fast nu är det tveksamt om jag har något intresse längre för att mecka. Det känns otacksamt att ligga och



En MG-raritet köpt för 60 år sedan. Nu står den i ladnan övertäckt av ett dammlager.



Inklämd i ladan finns också en röd MGB GT 69:a som Christer Råsbäck kört över 21 000 mil.

skruva under en smutsig bil.

Men Christer Råsbäck tycker att just MGB är ett bra exempel på mycket driftsäkra bilar. En väl balanserad bil. Motorerna håller långt med ganska enkel teknik. Man kan ledigt köra 35 000-40 000 mil utan problem. Givetvis är drivknutar och bromsskivor slitdelar som måste bytas.

#### Episod

På frågan om han råkat ut för någon minnesvärd episod under alla mer än 50 000 mil i sina sportbilar berättar Christer Råsbäck:

– En gång när jag var på hemväg från Stockholm gick fläktrammen av i småländska Virserum. Det var kväll och jag knackade på i ett upplyst hus bredvid den stängda bensinmacken. Därinne var det kräftsiva. Men frun i huset gick ned i källaren och hittade en rem upphängd på väggen. Så det var bara för mig att montera den och fortsätta köra hemåt.

#### Framtidsplaner

Råsbäck fyllde nyligen 80 år. Med ålderns rätt börjar han nu fundera på framtiden med alla gamla bilar. Intresset kan falna även hos den mest inbitne.

– Men jag vet inte hur jag ska avveckla det hela. Jag vill hitta någon som vill ta vara på några av bilarna. En inbiten entusiast som har intresse för det. Eller om barn eller barnbarn vill ta hand om

dem. Fast jag är tveksam till om de vill det, säger han. Dock vill han själv behålla ett par av klenoderna.

– Ja, så länge jag kan köra. När jag inte klarar av det så säljer jag!

#### Kärlek och husbrand

Christer Råsbäck's hustru, Ann-Charlotte Dominique, var tidigare gift i England men skilde sig och flyttade tillbaka till Sverige. Christer var skild sedan tidigare och tog hand om tre barn.

När han var yngre och bodde i Växjö med sina föräldrar var fadern militär och hade en häst i ridstallet. Där red också en liten flicka som då var 12 år.

– När jag själv var i stallen en gång fick jag se en liten tjej och det var hon, berättar Christer och ler mot sin nuvarande fru Ann-Charlotte. Efter det mötet i ridstallet fick hon skjuts hem i Christer's gamla MG, årsmodell 1950.

– Ja, det tyckte jag var en tuff bil. Den blev jag förälskad i och kände mig som en anglofil, säger hon och skrattar.

Senare i livet flyttade Ann-Charlotte till England och gifte sig. Efter några år blev det skilsmässa och hon återvände hem till Sverige.

När Christer Råsbäck senare ringde och erbjöd henne att flytta och hjälpa till med rabatterna vid den pampiga Sonarpsgården nappade hon och flyttade dit. Gården ligger i nordvästra Skåne, intill Blekingegränsen med vacker utsikt över Sibbarpsdalen.

När mangårdsbyggnaden på över 300 kvadratmeter brann ned till grunden 1979 bestämde sig Christer Råsbäck för att bygga upp ett exakt likadant hus.

– Branden blev ett streck i räkningen!



Mera renoveringsjobb.

Jag som är en händig person hade tänkt börja göra iordning mina bilar som blivit stående. Nu blev det i stället ett jättearbete med huset. Jag ritade varenda detalj själv och hade hjälp med bygget av två duktiga hantverkare.

Av Stiftelsen Skånska Gårdar tilldelades Råsbäck ett diplom för "Bästa renovering".

### Många mil blir det

När Ann-Charlotte Dominique flyttade till Christer Råsbäck på Sonarpsgården i Skåne blev givetvis också hon bilfrälst. Det var förstås märket MG som gällde. Och det gäller fortfarande.

Hon äger tre MG-bilar. Dels en vackert blå ZR 160, årsmodell 2003, dels en svart MGTF 160, årsmodell 2005 och dessutom en Magnette Mk II Saloon 1970.

När hon tidigare arbetade som lärarinna i engelska pendlade hon med sina MG till lärarjobb i olika städer. Och många mil blev det! Växjö 20 mil om dagen, Älmhult 12 mil per dag, plus ett antal mil till mer närbelägna Kristianstad.

– Jag tycker det är väldigt, väldigt roligt att köra sådana här bilar, säger Ann-Charlotte.



Christer och Ann-Charlotte med hennes MG TF.



Ann-Charlotte visar upp sin favoritbil, MG ZR 160, med Christer vid sidan.

# Intressant besök hos Verktygsboden

Text & foto: Dan Svensson

Att besöka Verktygsbodens anläggning i Borgstena utanför Borås är en verklig upplevelse. Det är som att komma in i en helgedom med blankpolerade marmorgolv i stora hallar, rikligt inredda med maskiner och verkstadsutrustning. Verktygsboden utvecklar här maskiner, verktyg och diverse produkter till verkstäder och oss renoverare. Dessa produkter underlättar våra svåra arbeten, inte minst PELA-lampan som var oundgänglig vid kamremsbytet på min MG TF. Produkter för rostskydd, lackering och lackbehandlingar testas också här.

Verktygsboden tar ofta emot studiebesök från vår klubb och är alltid generös med presentkort på våra Torgrträffar. Detta är naturligtvis mycket uppskattat.

I den stora verkstadshallen har det renoverats många bilar, mestadels engelska rariteter. Detta har i stor utsträckning kunnat följas i veteranbilstidningarna och på de årliga Elmiautställningarna i Jönköping under påskhelgerna. Aston Martin, Lotus, ett antal Jaguarer, flera Range Rover, ett antal Rover av olika modeller samt några MG-bilar. Ofta har rena vrak här förvandlats till nyskick.

Verktygsbodens ägare, Lars Edwardsson, MGCC-medlem 6545 och vars fru och döttrar också är MGCC-medlemmar, har nyligen renoverat ytterligare en MGB, en renovering jag haft nöjet att få följa. En renovering där MG:n bestyckats med en Rover V8-motor och där allt in i minsta detalj varit noggrant utprovat, allt renoverat till nyskick.

En sommarkväll fick jag ett uppskattat besök av Lars med den färdigrenoverade MG:n och fick då en oföglömlig åktur i sommarkvällen. En vanlig MGB gör 0-100 km på 12-13 sekunder, Lars nyrenoverade MG med Rovermotor gör det nog på halva den tiden. Det gick verkligen undan, och det blev en åktur att minnas resten av livet för en gammal MG-entusiast.

STORT TACK till Lars på Verktygsboden.



Lars "mr Verktygsboden" Edwardsson.

Några av de renoverade bilarna.



# Reseberättelse från semeste

Text & foto Christer Östmark

## Dag 1

Min semesterresa utgick från Eskilstuna.

I år började jag där jag slutade förra året. Jag åkte till Kvarsebo vid Bråviken. Mitt första stopp blev vid Grinda Glasscafé utanför Malmköping, där jag även gjorde ett stopp förra året.

Mitt andra stopp blev vid Café Munterhuset i Vrena. Där blev det lunch. Tog en liten avstickare till Blaxta Vingård en bit utanför Flen, men där var det stängt. Till slut kom jag fram till Kolmårdsgården där jag hade bokat ett rum.

Efter att jag burit in min väska fortsatte jag till Näve kvarn. Vägen dit är en asfalterad kostig, den kurvigaste väg jag någonsin kört på. Körde den vägen även förra året. Väl framme åt jag middag, lax, på Systrarna Brädhe's restaurang i hamnen.

Efter middagen gick jag ut på bryggor-



Fortsatte sedan på små, asfalterade vägar mot Stegeborg där jag fick färja över. Åt lunch på Hamnkrogen. Därifrån åkte jag sedan småvägar, tyvärr även på lite grusvägar, mot Valdemarsvik där jag åkte ut på E22 och fortsatte till Västervik. Där övernattade jag hos min ena svärsons föräldrar.



na och tittade på alla fina och stora båtar. Gick genom campingen och fick se en bro. Bron ledde ut till en ö där det fanns flera stigar och en frågesport. Jag klarade frågan om bilmotorn. Väldigt fin ö! Åkte sedan tillbaka till gården och gjorde kväll. Sammanlagt 13,8 mil.

## Dag 2

Efter en fantastisk frukost, kan verkligen rekommendera stället, åkte jag ner till färjan för att komma över till Vikbolandet. Där uppsökte jag även i år min mormors och morfars stuga. Nu var gräset så högt att jag inte tordes åka ner.

Innan middagen fick jag en sightseeing i staden. Fin stad! Där har de utvecklats hus som flyter. Istället för tomtkostnader betalar de kajplats.

Sammanlagt 19,4 mil.

## Dag 3

Klockan 9 gick färjan från Västervik till Visby. Väl på ön åkte jag till Lummelundagrottorna och gick på guidad tur i dessa. Fantastisk historia hur de upptäcktes. Det var tre pojkar som under ett par år utforskade grottorna så långt de kunde innan de berättade om sin upptäckt.

Passerade Krusmyntagården på min väg

tillbaka till Visby och hotellet. Middag innanför murarna.

Sammanlagt endast 6,6 mil.

## Dag 4

Denna dag stod Fårö och raukarna på programmet.

Stannade strax före färjan vid Bungemu-seet och tog en fika med saffranspannkaka. Gott! Jag kom med färjan som sista bil.

Väl på Fårö började det regna. Jag körde öppet och orkade inte sätta upp taket. Väl framme vid raukarna upphörde regnet. På återvägen kom regnet tillbaka men jag fortsatte öppet.



# er med min MG, augusti 2021

På kvällen tittade jag på Allsång på Skansen, för mitt ena barnbarn skulle vara med i kören.

Sammanlagt 19,6 mil.

## Dag 5

Idag var det väldigt blåsig, kallt och småregnigt. Inget bra väder för en öppen bil. Jag täcker bilen på nätterna med ett kapell. Detta hade blåst av och låg bredvid bilen. Tog en promenad innanför ringmuren och köpte några småsaker i olika affärer.

Efter lunch såg vädret lite mer stabilt ut. Fick ju lov att ta en liten tur med min MGB och körde ner till Klintehamn. Havet såg inte inbjudande ut. Tog en fika nere i hamnen.

På återvägen letade jag efter platsen där vi var på klassresa i 6:e klass men hittade inte stället.

På kvällen åt jag middag innanför ringmuren. Det blev en tidig kväll, för färjan skulle gå redan klockan 07.30 nästa morgon.

Sammanlagt 8,4 mil.

## Dag 6

Färjan avgick enligt plan och överfarten gick bra.



Utsikt på Fårö.

Nu landade vi i Oskarshamn. Därifrån tog jag E22 upp till Västervik. Där tankade jag och glömde tanklocket. Tur att jag har vänner där som kunde åka ner och hämta det.

Körde genom staden och tog en liten väg förbi Piperskärr. En kurvig och vack-

er väg, ibland var havet på vänster sida och ibland på höger. Kom ut på E22 igen vid Gamleby. Tog en lunch vid rastplats Tindered.

Körde av E22 vid Stora Hälleberg och in på småvägar upp till Valdemarsvik. Fortsatte ut till Gryt, där jag hade bokat ett rum på Gryts Skärgårdspensionat. Middag vid Fyrudden, 4 km från Gryt.

Sammanlagt 26,8 mil.

## Dag 7

Fick åka tillbaka till Valdemarsvik, annars hade det blivit grusvägar och det hade jag inte lust med. Körde in på småvägar och kom så småningom ut på väg 210 som tog mig till Söderköping. Där blev det en glass på Smultronstället.

Fortsatte därifrån på väg 210 mot Linköping. Körde av vägen norrut mot Norrköping. Därifrån fortsatte jag stora vägen 55/56 till Katrineholm. Både före och efter Katrineholm regnade det ganska kraftigt. Fortsatte att köra öppet. Var ju på väg hem nu.

Fortsatte väg 56. Efter Åsköping tog jag väg 214, en mindre väg tillbaka mot Eskilstuna.

Sammanlagt 24,7 mil.

Sammanlagt körde jag 119,3 mil under resan.

Min MG har fungerat exemplariskt. Bara att fylla i bensin, ganska mycket olja och lite vatten. Måste säga att jag är imponerad över att min MGB fungerar så bra. Den fyller ju i alla fall 59 år i år.

Bilen var ganska blöt när jag kom hem, men den torkade upp efter några dagar.



Glasspaus på Smultronstället i Söderköping.

# Jannes MG TC

Text & Foto Hansi Borgström



*Vi läser ofta om fina totalrenoveringar där bilarna nästan är bättre än då de lämnade fabriken. Det är naturligtvis ett imponerande och beundransvärt arbete, men en som tänker lite annorlunda är Janne Stenvall i Varberg. Fick höra att han köpt en MG TC så jag blev nyfiken och gjorde ett besök.*

Janne är en välkänd profil här på västkusten med ett brinnande intresse för MG och prylar med anknytning därtill. För 18 år sedan köpte han och sam-

bon Anette en gård i utkanten av Varberg. Gården har de fixat till och anpassat till det stora bilintresset. Här finns verkstad, bilförvaring, samlingslokal och puben The Hen House. Gården är stor men är nu välfylld med bilar och annan kuriosa.

Jannes MG-karriär började 1991 då han köpte en ljusblå (Iris blue) MGB. Han gick då med i MG Owners Club vilken kom att slås ihop med MG Car Club 1993. Janne, som är nyfiken och driftig, spårade bilens historia, och döm om hans förvåning då det visade sig att MGB:ns

första ägare var kungens syster, prinsessan Christina. Detta har förstås uppmärksammats i olika sammanhang, och så sent som i somras, på bilutställningen på Solliden, träffade han och Anette kungen. Kungen tyckte det var kul, så han tog en bild på bilen som han skulle skicka till sin syster. Hur hon reagerade förtäljer inte historien.

Janne har som sagt ett antal bilar, och för en tid sedan kom han över en MG TF. Janne fastnade för att den var i ett bra bruksskick och vill bevara den så. Originalmotorn har bytts ut till en Volvo B16

med tillhörande växellåda. Det var bara kul tyckte Janne, för det var så man gjorde på 60/70-talet. Man renoverade inte motorn utan köpte en billig Volvo-motor som passade och körde vidare. Reportage om bilen finns i Nostalgia nr 9-2021.

Jannes vän och MG-profil, K-G Lindblom, fick vetskap om att det fanns en MG TC till salu i Lidköping. De åkte och tittade på bilen men det var inget för K-G. Janne däremot kunde inte låta bli att köpa den. TC:n är från 1949 och importerades till Sverige i början av 70-talet av Christer Almén. Christer har medlemsnummer 2 i klubben! Bilen var då i kördugligt och rätt OK skick. 1973 såldes den till Sture Larsson i Lidköping som pallade upp bilen i garaget och hade planer på att renovera den. Planen blev aldrig verklighet utan han beslöt till slut att sälja bilen.

Janne tycker att den har en härlig patina och tänker därför inte totalrenovera bilen. Naturligtvis ska den bli körduglig och säker. Bilen är komplett med rätt XPAG-motor men alla delar är inte original, som t ex bakljusen som ser ut att komma från ett bilsläp.

Vad som skall göras är att byta kyl- och elsystem samt gå över bromsarna. Delar finns att köpa hos NTG i England som har både nya och begagnade. Han har även fått tag i delar från vänner i klubben som haft lite extra liggande i garaget. Helst vill han ha tag i begagnade delar som matchar bilen.

På farmen står det även en MG SA och en MGC GT som väntar på att bli renoverade, men det kommer gärna saker emellan, såsom en TC!

Vi ser fram emot hur det går med renoveringarna. Sysslös lär han då inte vara.



# MG-förare som körde historisk racing 2021

Text: Gert Assermark



Racerhistoriska klubben, RHK, är en riksomfattande förening som bildades 1978 i Stockholm. Grundarna var motorentusiaster som såg det stora intresset i att tävla med historiska bilar och samverka med bilklubbar i landet och i internationella tävlingar.

Jimmy Edvardsson körde 2021 för första gången samtliga tävlingar i RHK-serien och Copenhagen Historic Grand Prix. Hans favoritbana har alltid varit Kinnekulle – där han vann då regnet vräkte ner – som erbjuder många kurvor. Falkenberg har dock glidit upp som kandidat då han fått ordning på inställningen av chassiet, och han känner att MGB:n går bättre för varje tävling han kör. Jimmys sista tävling var Falkenberg där han tog en 6:e plats efter fyra Elaner och Anders Schildts supervassa Healey 3000, endast några sekunder efter en 3:e-placerad Elan.

MGB:n står nu uppallad, och motor och växellåda ska till Kjell Wallin för kontroll och åtgärd om det finns behov. Jimmy fick sig en törn i Köpenhamn och fronten blev lite skadad, så det blir en del plåtarbeten och lackering. Sedan blir det också genomgång av stötdämpare och hjulupphängningar. Homologeringsvikten är 830 kg och bilen vägen nu ca 855 kg, så han ska försöka hitta några kilon att ta bort.

”Med totalseger i klassen och 4:e placering totalt av 49 bilar i GT/GTS/GTP-klassen får man nog vara mer än nöjd. Mycket glädjande är att Mikael Friberg köpt Per Brobergs MGB och gjorde en strålande premiär i Falkenberg. Nästa säsong hoppas jag att jag kan köra något race utomlands, där det finns fler MGB:er

att tävla mot. Jag har ingen aning om hur min bil står sig mot andra MGB:er, men jag har fått reaktioner om att den är riktigt snabb”, säger Jimmy Edvardsson.

Per Roxlin körde sin första tävling 2021 på Kinnekulle i ett grymt regnväder med vattenplaning. Han säger att det positiva med regn är att vi med MG-bilar har en helt annan möjlighet att konkurrera då dessa bilar är så fantastiskt balanserade. Han kom på en 4:e plats i heat 1 och en 3:e plats i heat 2.

Velodromloppet stod han över i år för att kunna hjälpa sin son Victor som har börjat köra racing med teamets Cooper S. Victor fick starta sist i 2:a heatet men kör-

de upp sig till en 3:e plats i klassen.

Ring Knutstorp har alltid mycket roliga arrangemang och skojig bana. Per fick till det ordentligt i 2:a heatet och tog en 3:e plats totalt och släppte ingen Austin-Healey framför sig. Hans favoritbana är utan tvekan Knutstorp med sin kuperade och tekniskt tuffa slinga.

Mantorp blev årets tråkigaste tävling. Per kom bara fyra varv på första träningen på lördag morgon innan en av drivaxlarna gick av med totalstopp som följd. Strax efter hände i princip samma sak med Victor i kojan.

Finalen på Falkenberg blev också en katastrof för Per då Peter May Engineering i England hade misslyckades med



I väntan på start i Köpenhamn.  
Foto: Jimmy Edvardsson.



Per Roxlin fick tyvärr ägna en del av racing-säsongen åt att mecka.  
Foto: Racefoto.

att skicka beställda reservdelar till honom. Första sändningen blev stulen och den andra glömde han att skicka, så Per fick inte delarna i tid. Victor var upptagen den helgen, så Per utnyttjade tillfället och deltog i tävlingen med teamets Cooper S.

Per körde också den legendariska Copenhagen Grand Prix som är ett speciellt race-arrangemang varje år med rejäla betongsidor i stället för avåkningszoner.

”Nu ska Midgeten få en rejäl genomgång med nya bakbromsar och drivaxlar plus lite annan omsorg under vintern. Ska jobba på att få till hjulinställningarna utan att kliva utanför reglementet har jag tänkt. Jag kommer att söka en internationell HTP-handling hos FIA så att jag kan börja delta på kontinenten och köra i England så småningom”, säger Per Roxlin.

**Peter Kumlin** körde årets första tävling till att börja med i sin välkända blå Austin A-35 på Kinnekulle. Han blev avflaggad i båda racen på grund av oljeläckage. Han körde sedan med sin välrenoverade MG TC på Karlskoga och Falkenberg. Peter har nu sett över bilarna och kommer att köra med båda bilarna 2022. ”Hoppas nu bara att man får vara frisk och att det blir flera tillfällen att få tävla med gammalbilarna 2022.”, säger Peter.

**Mikael Frieberg**, ny i gänget, presenterar sig på sidan 36 här i tidningen. Micke har kört en Austin-Healey Sprite några år. Micke berättar: ”I höstas sålde jag Spriten och köpte Per Brobergs racing MGB, grön med vit HT, och hann precis prova den vid årets sista RHK-tävling på Falkenbergsbanan. Jämfört med Spriten så känns MG:n mer gedigen och stadigare och den är naturligtvis lite snabbare. Motorn är borrarad till 1 840cc och ger ca 130 hk med racingkam och Weber förgasare, har bra vridmoment och den fyrväxlade lådan, utan OD, kändes väl anpassad till motorn och bilens egenskaper. Stor skillnad för mig är förarmiljön då jag har både båge och tak över huvudet samt dess-

utom sidorutor. Det är jag inte bortskämd med. Jag håller nu på att, på mitt sätt, gå igenom och försöka lära mig bilen inför kommande säsong”.

Jag vill avslutningsvis slå ett slag för Racer Historiska Klubben och den historiska racingen som är verkligen välkomnande för alla och det är aldrig för sent att börja. Vi har fantastiskt trevligt i vår grupp som kör i samma heat. Här åker allt från MG Midget och AH Sprite till Corvette och Ford GT 40. Det borde finnas en väldig massa fler MG-bilar som bara väntar på att bli racingbilar. Tänk er känslan av att få köra så fort man bara vågar utan att oroa sig för böter eller omgivningens kommentarer. Det är fantastiskt kul! Hoppas att vi ses i vår!



Peter Kumlin på Velodromloppet 2021 med sin kabinkompressor från en J28 Vampire med 1¼ tums SU H6-förgasare. Vill du veta mer om bilen, besök då årliga Vinö-träffen 2022. Foto: Janne Andersson.



Micke Friebergs nyinköpta MGB. Foto: Mikael Frieberg.

# Montering av skivbromsar på min 1953 MG TD - varför och hur



Text: Bob Ward  
Foto: Mark Simpson  
Översättning: Lennart Nordström

Folk beundrar ofta min TD och frågar hur det är att köra den. Jag brukar svara ungefär så här:

- Motorn: "Den är fantastisk – varv-villig och jag kan hålla 60mph på en bra väg";
- Bränsleförbrukningen: "C:a 30 mpg";
- Bränslemätare: "Vilken bränslemätare?? Jag har en grön varningslampa och det funkar bra";
- Värmen: "Trevligt och mysigt med sufflett uppe på vintern";
- Vindrutetorkare: "Funkar bra, utom när det regnar";
- Strålkastare: "Funkar bra, utom när det är mörkt";
- Klockan: "Den visar rätt två gånger varje dygn";
- Bromsarna: "Trumbromsar är tillräckligt bra på slät mark vid måttliga hastigheter";

Den sistnämnda frågan, den om bromsarna, berör något mycket viktigt.

Jag bor i Yorkshire – också korrekt kallat "God's Own Country". Det är nära till många väldigt kuperade områden – Yorkshire dales, North Yorkshire Moors, Lake

District och Derbyshire, och det är inte långt till Skottland eller Wales. Min TD och jag har besökt de här platserna många gånger, och jag och bilen besökte för övrigt Sverige, Norge och Danmark under 2016. När jag säger "kuperat" landskap menar jag lutningar på 20%, 25% och

ibland 30%. TD:ns motor och växellåda klarar detta alldeles utmärkt – även med en svensk kompis som passagerare (!!), men med originaltrumbromsar finns alltid en tanke i bakhuvudet: "Tänk om...???"

Visserligen har jag alltid sett till att alla fyra trummorna är ordentligt justerade.



Jag till vänster med Pool Lane Classics Mark och Connor.

Men det är inget enkelt jobb, något som säkert alla andra TD-ägare känner igen.

Skivbromsar patenterades första gången 1902, men blev – trots alla fördelar de har i jämförelse med trumbromsar – inte vanliga på personbilar förrän på 1950-talet, och fortfarande används skivbromsar för det mesta bara på framhjulen. Det mesta av bromseffekten (~80%) hos bilarna kommer från frambromsarna, och skivor tar bort behovet av regelbunden, manuell justering. Men det är naturligtvis fortfarande nödvändigt att hålla de bakre trummorna ordentligt justerade.

Tidigare i år såg jag en annons i Octagon Car Club Bulletin från NTG Motor Services som erbjöd skivbromsar för flera T-typer, däribland TD. Priset på cirka 700 GBP – inklusive leverans inom Storbritannien – var mycket rimligt, i synnerhet som mina två barn betalar för dem – från sitt framtida arv!

Jag gör gärna rutinmässigt underhåll på min TD, men för mer komplexa jobb tar jag "Lilla Röda Lådan" till Pool Lane Classics nära York, tre mil hemifrån. Det känns fint när man ser erfarna, skickliga mekaniker och deras unga lärlingar göra "riktigt" arbete på klassiska bilar utan en datordiagnosskärm i sikte. Det känns också bra att kunna bidra till att denna tradition blir kvar.

Mästermekaniker Mark Simpson fotograferade varje moment i installationsprocessen och de viktigaste bilderna visas nedan.



En katalog från NTG Motor Services är en bra början på ett sådant här projekt.



1 Diverse smågodis från NTG.



2 Bromsokets stödplatta.



3 Bromsskiva och nav.



4 Avdragare används för att få bort trumman.



5 Avdragare används också till hjullagret.



6 Bromsokets stödplatta på plats.



7 Lagret tillbakasetts på axeln.



Stolt över att vara "Swenglish".



12 Klart!



13 Vänster skiva från insidan.



14 Höger skiva och bromsoket.



8 Navet på plats.



10 Montering av bromsok och nav är klart.



15 Servoenheten monterad under instrumentbrädan (inte min bil).



9 Bromsbelägg ska snart monteras.



11 Bromsslängen på plats.

På resan hem kunde jag omedelbart märka skillnad. Känslan när jag bromsade var mycket bättre. Bromsverkan var progressiv och faktiskt mycket effektiv när jag applicerade fullt tryck på pedalen.

Marks rekommendation var att låta bromsarna slita in sig under ett tjugotal mil för att vi skulle kunna se om det var nödvändigt att montera ett bromsservo. Det har varit en hel del diskussioner på Octagon Clubs och MGTD Enthusiasts Facebook-sidor på det här temat, och några menar att ett servo skulle vara nödvändigt när man monterar skivor. Andra



menar att fottryck utan servo skulle vara tillräckligt, eftersom TD:n – även med två i bilen – väger mindre än 1000 kg.

Jag har fått lite olika råd om var man kan montera ett fjärrservo i de ganska begränsade utrymmen som finns på en TD. Några har monterat servot under bilen, längs höger rambalk, och då måste bromsrören dras om. En Yorkshire TD-

vän (som fortfarande har trumbromsar fram) har monterat servoaggregatet under handskfacket, ovanför passagerarens vänstra knä, i sin högerstyrda bil. Han har borrat en vakuum-anslutning i insugsgrenröret, men det lär också vara möjligt att montera en elektrisk vakuumenhet.

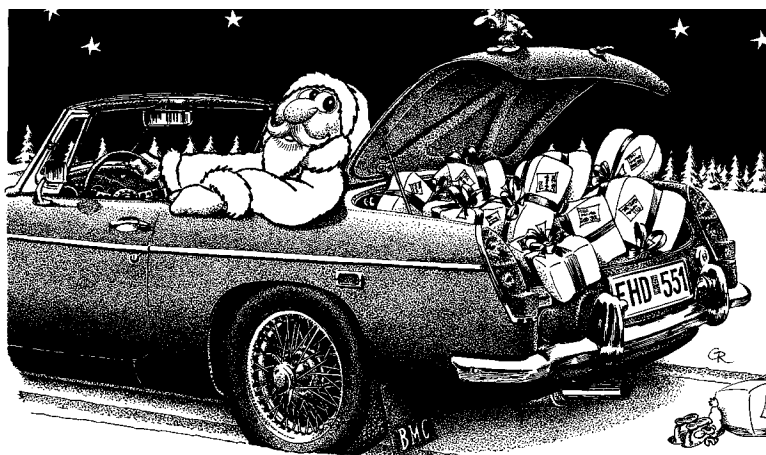
Jag har nu kört cirka 200 mil sedan vi monterade skivbromsarna, också nerför

några riktigt långa och branta utförlöpor i Yorkshire Dales, och känslan hittills är att jag klarar mig utan ett servo. Det kommer i alla fall att kännas betydligt säkrare nu att jag ska kunna stanna när det krävs i fortsättningen.

Nu är det dags att ta itu med klockan som bara visar rätt tid två gånger om dygnet...!



Jobbet är klart, tar fram vilstolen, håller upp en pint och njuter av tillvaron. Bilen kommer i fortsättningen att kunna stanna säkert i de brantaste backarna även med en svensk passagerare ombord.



Tomten åker inte el-bil.



# Min

# MGA 1961

Text & foto: Lennart Ahlsén



Det var i början på 60-talet. Jag var en ung grabb då med många drömmar och många intressen. Det var idrott, musik, bilar och fågelskådning. Fotografiering kom några år senare. Jag är en utpräglad tävlingsmänniska som satsar stenhårt på det jag vill bli bra på. Jag har varit tävlingscyklist med 2:a på SM som bästa resultat. Jag fick även förmånen att representera Sverige i landskamper inom och utanför Sverige.

För att dryga ut veckopengen när jag gick i skolan jobbade jag extra på en Esso-mack i Nässjö. Där fick jag lära mig hur man håller bilen i ordning. Jag sålde bensin på helgerna och tvättade bilar några dagar i veckan. På den tiden fanns det 5-6 MGA i Nässjö. De var flitiga besökare på macken, och jag fick förhöjd puls varje gång de kom och tankade. En så'n vansinnigt vacker bil! Det blev min pojkdröm, en så'n skulle jag bara ha! Men familjebildning och mycket jobb medförde att drömmen fick vänta ett tag.

1993 blev jag i alla fall med MGA. Jag hade varit och skådat på tranorna vid Hornborgasjön på våren där de rastar. Jag hade ganska nyligen köpt mig en Jaguar XJ 6 och tänkte att jag tar vägen över Skövde och tittar in till Techno Classica, en firma som renoverar och säljer gamla

Jaguarer. Det var söndag, så jag chansade på att Bert Ove Andersson, som äger och driver firman, var hemma. Jodå, jag hade tur, han öppnade och han tyckte att det var kul att jag kom på besök. Efter en liten rundvandring och Jaguarsnack kring min bil sa han: "Kom in i min verkstad så skall du få se på nå't alldeles extra". Jag blev naturligtvis nyfiken på vad det kunde

vara. Där stod min pojkdröm, en röd MGA 1600 Mark 1 Roadster, årsmodell 1961! Det var en överraskning som hette duga. "Den vill jag köpa av dig". "Tyvärr är den inte till salu", sa han. "Det är den visst", sa jag, "vi går in på kontoret och diskuterar". När jag åkte därifrån var bilen min!! Lyckan var fullständig!

Han hade importerat den från Kali-



fornien, men den skulle registreringsbesiktigas och lite småfix var kvar att göra innan leverans. ”Jag ringer dig när den är klar”, sa han. Det var sega dagar att vänta, men den 16 juli 1993 kunde jag ta tåget till Skövde och hämta bilen. Känslan att köra hem min drömbil de 12 milen till Nässjö går inte att beskriva! Bilen var i ett mycket gott bruksskick, och jag såg en potential att göra den till mint condition! Jag ville ha den i toppskick.

Första vintern gjorde jag iordning motorrummet. Sedan har jag gjort ”rullande” renoveringar allt eftersom det har funnits möjligheter. Vintern 2002-03 fick bilen ny lack. Bilen plockades ner och lackades i lösa delar för bästa resultat. Alms Lackservice och Magnus Pettersson gjorde ett fint jobb med detta. Med många timmar polering och vaxning varje år är lacken lika fin idag!

I och med att jag kör ca 1 000 mil om året så vill jag ha en körbar bil. Det innebär att jag har gjort många förbättringar jämfört med originalet. Elektroniskt tändsystem, 5-växlad växellåda, elektriskt styrservo och ny slutväxel med utväxling 3,9:1 har monterats. Allt detta har gjort att bilen är en dröm att köra. Det kosmetiska är som originalet förutom kromade bakljuskåpor och kromad ventilkåpa.

Jag gillar att köra öppet i alla väder som de flesta kanske vet. Suffletten plockade jag bort redan efter en månad efter att jag köpt bilen. En roadster skall åkas öppet! Jag har nu kört över 30 000 mil i friska luften. Det mår man bra av.

2001 monterade jag en instrumentbräda

i valnötsrot. En engelsk klassiker ska ha instrumentbräda av trä och skinnsäten! Känslan att sätta sig i bilen och skåda instrumentpanelen av trä med svarta, runda instrument med kromade sargar och vita siffror är oslagbar. Sedan gillar jag den stora ratten med kromade banjoekrar också.

Nu till hur jag underhåller bilen. Efter varje resa tvättar jag bort insekter från rutan och fronten på en gång innan jag ställer in bilen i mitt MG-garage. Under säsong tvättar jag bilen en gång i veckan. Motorrum, invändigt, ekerhjul samt kaross får en noggrann rengöring. Det brukar ta 3-5 timmar! Kromade ekerhjul måste det vara puts på, annars liknar det inget. För ändamålet har jag skaffat en liten pall så att jag får en hyfsad arbetsställning för ryggen. Ljummet vatten, tops, cykelborste och en liten kökssvamp samt såpvatten har jag till detta. Samt massor av tid.

Olje- och filterbyte sker två gånger per år, smörjning av framvagn och kardan en gång. Även bladfjädrarna fettas in någon gång vid behov. Rengöring av hubbar och nytt fett på dessa en gång per år. Ventiljustering vartannat år. Fördelaren en gång per år då jag rengör locket, tar bort rotorn och droppar lite olja i axeln. Koll av tändkablar vid anslutningar mot fördelarlock och tändhattar. Applicering av fuktutdrivande medel. Koll av nivå och påfyllning av för-gasolja några gånger per år. Smörjning av gaslänkage då och då. Bromsvätska och kylvätska byter jag vart tredje år. Givetvis kollar man belysning runt om då och då.

Generatoren behöver också lite olja påfyllt i bakkanten. Gaswiren kollas också upp så att den inte har fransat sig och riskerar att gå av.

I skuffen har jag ett komplett tändsystem, kylslangar, packningar till förgasare, flottör, domkraft, 5 liter vatten i en dunk samt verktyg så att jag kan fixa eventuella fel som kan uppkomma på vägen. Vidare har jag alltid extra, varma kläder ifall kylan slår till. Jag kör ju ofta 40-60 mils etapper, och då kan vädret skifta.

### Några minnesvärda resor

2001 deltog jag på sportbilutställningen vid Rosersberg norr om Stockholm. Det var kanonfint väder hela dagen. Jag vann publikens val av finaste bil och allt var frid och fröjd. Då jag kört cirka tre mil på väg hem så small det till i vänster framhjul. Ventilen hade skjutit iväg så luften gick ur på nolltid. Bara att svänga intill vägkanten och ringa efter bärgare. Jag har valt bort reservhjul till förmån för delar och verktyg. Men reservhjul på burk har jag alltid med. Det hjälper dock inte när det inte finns någon ventil kvar. Flickan på bärgningscentralen sa att det var så mycket larm så de kunde inte säga när jag kunde få hjälp. Bara att vänta. Jag började bli hungrig, men det var bara att vänta. Jag kunde ju inte lämna bilen. Efter cirka två timmar kom det en grön MGA från andra hållet. Det var Gösta Johansson. Han förstod att det hänt något så han stannade och fick se det tomma framhjulet. Inga problem sa han, du får låna mitt reservhjul så du tar dig hem till Nässjö.





blöt vindruta, även på insidan, och vatten innanför mina glasögon. Nu började det också att bli mörkt! Men en envis smålänning ger sig inte så lätt. Nu började också bensinmätaren gå i botten. Jag hade bara att köra vidare i hopp att hitta en mack, vilket jag till slut gjorde. Klockan 20.55, strax innan macken stängde, kunde jag fylla tanken full. Det var som tur var tak över pumparna!

Han kom som en räddande ängel.

Jag avbokade bärgningen och fortsatte hemåt mot Nässjö. Men nu började infernot. Det blåste upp till storm! Regnet fullkomligt vräkte ner och jag hade ca 30 mil kvar att köra. Åskan dånade med jämna mellanrum och regnet piskade på både mig och bilen. Sikten var minimal med

Flaggstängerna utanför macken stod som sprättbågar i stormen. Åskan dånade som kanonskott. Det var bara att bita ihop och köra vidare. Det gick inte att köra fort, för som jag nämnde så var sikten minimal i mörkret. När klockan var 23.45 kom jag till Mac Donalds-restaurangen Klinga söder om Norrköping. Precis när jag stannat bilen så

slutade det att regna! Men som jag såg ut! Totalt dyblöt och skinnjackan vägrade bly, skinnluvan såg ut som en murkla efter allt regn, jag såg ut som en lodare av värsta sort. Vattnet sprutade ur skornas snörhål när jag var på väg in till restaurangen. Jag fruktade att bli utslängd, men de små söta flickorna bakom disken tog hand om mig på bästa sätt. De skulle stänga kl. 24, men de stannade kvar så att jag fick sätta i mig dubbla menyer så att jag kunde klara de sista 18 milen. Men precis som jag vred på tändningen så började det ösregna igen! På grund av urusel sikt så körde jag fel ut från restaurangen och hamnade på en väg som jag inte visste vart den ledde. Jag chansade på att fortsätta, då jag trots allt visste att vägen ledde mig söderut. Så småningom kom jag till Linköping och bara 13 mil hem. Regnet avtog något så jag körde i alla fall inte fel någon mer gång!

Resan hem började klockan 17 på eftermiddagen och jag var hemma i Nässjö klockan 5 på morgonen. Men bilen gick fint trots regnet.



Den 11 november 2014 körde jag min traditionella Östgöta-runda på 39 mil som brukar bli slutklämmen på säsongen. Då jag var på väg mellan Mjölby och Ödeshög sjönk oljetrycket ner till nästan noll. Jag knackade på instrumentet i hopp om att det var det som det var fel på. Men inte. Jag knäppte upp motorhuvan och lyssnade på motorn, den lät inte bra! Den knackade så jag beslöt att stänga av direkt och körde intill vägkanten. Jag beställde en bärgare till Nässjö.

Det blev till att göra motorlyft för att kolla orsaken. Den fann jag längst ner. Vevaxeln hade gått av! Då bilen gått så mycket beslöt jag att helrenovera allt i motorn. Jag behöll blocket som hade klarat sig. Men det var inte helt lätt att hitta en vevaxel till MGA:n. Men i Indien fanns det en! Övriga delar var inga problem att få tag i. Jhonny Sokura i Vadstena, en härlig MG-kompis till mig, hjälpte till att beställa delarna. Magnus Pettersson och sonen Martin hjälpte mig att plocka i och ur motorn på sin bilverkstad i Nässjö. Bosse Ridström utanför Mullsjö gjorde en



proffsig renovering. Hopsättningen gjordes sedan i Nässjö. Bilen har nu gått ca 6 000 mil sedan dess och går förträffligt. Med tanke på hur många mil som jag kört med min MGA så är det väldigt lite som har krånglat. Några topplockspackningar har jag dock fått byta. Annars är det bara vanligt underhåll som man alltid måste göra.

Till sist ytterligare en resa som jag också vill förmedla intryck från. Jag hade varit på Öland och fotograferat i oktober 2015. Kanonfint väder hela dagen, klart och fint, men framåt kvällen slog kylan till ordentligt. Vid 18-tiden var det redan kolsvart. Det blev minusgrader och jag hade ca 25 mil hem på kvällen. De första 10 milerna gick hyfsat, men sedan började det att bränna i kinderna. Min dotter Maria, som extrajobbade i en inne-butik i Stockholm, tyckte att jag skulle ha en häftig halsduk på mig när jag körde min MGA. Den var röd och svart i bilens färger, men den hade också stora vita döds-skallar. Den blev min räddning. Jag körde in på en rastplats och snodde den runt om hela ansiktet så bara ögonen syntes. Jag såg ut som en bandit eller en fullvärdig medlem i Hells Angels snarare än en värdig representant för MG-klubben.

Ja, detta var bara ett par episoder från min MG-värld. Skulle jag berätta allt spännande som jag upplevt med min MGA så får det bli ett extra tidningsnummer. Som jag nämnde i inledningen så är

jag en tävlingsmänniska. Därför har jag gillat att ställa ut bilen på Motorshows och liknande tillställningar. Detta har resulterat i 38 Best in Show-titlar. Titeln "Sveriges snyggaste Sportbil" är jag mest belåten med.

Till sist kära läsare: Glöm inte att fälla ner taket så ni får uppleva vad VERKLIG bilkörning är!



Oktagonala hälsningar från Lennart MGA i Nässjö.

*fotograf@lennartahlsen.se*





## **MGA 1600 1961**

*Ägare: Lennart Ahlsén, Nässjö*

*Foto: Lennart Ahlsén*



# Classic 2021

Text & foto: Tommy Lyngborn



MG J2 special.

Targa Florio är en av världens äldsta biltävlingar. Det första loppet 1906 kördes över 446 km på smala bergsvägar. Vinnaren Alessandro Cagno höll en medelhastighet på 50 km/h.

I mitten av 1920-talet var Targa Florio en av Europas viktigaste tävlingar, då varken sportvagnartävlingar som Le Mans 24-timmars, Mille Miglia eller Grand prix racing hunnit bli etablerade.

Från 1955 var Targa Florio en deltävling i sportvagns-VM. En rad olika bansträckningar kördes under åren. Det började med en sträcka om 148 km per varv, men den sista tiden hade varvet kortats till 72 km. Vanligen kördes 10 varv i tävlingen. Start och mål hölls i staden Cerda. Bilarna släpptes iväg en och en, med två minuters mellanrum som i ett rally.

Runt 1970 hade farterna och därmed olycksriskerna drivits upp där bilarna rusade fram genom små bergsbyar, och efter 1973 ströks tävlingen ur VM-kalendern av säkerhetsskäl. Targa Florio kördes vidare som en nationell tävling, men efter en spektakulär dödsolycka 1977 stoppades tävlingarna med snabba sportvagnar. Kända vinnare genom åren var bl a Tazio Nuvolari (2ggr), Stirling Moss, Joakim Bonnier (2 ggr), Vic Elford och Joe Siffert. Tävlingen lever idag vidare som ett rally, körs med historiska bilar och startar i Palermo.

KÄLLA: WIKIPEDIA.



**M**in fotokompis Börje från Östersund och jag gjorde vår årliga, efter två års uppehåll, resa, till Sicilien denna gång. Efter en mellanlandning i München landade vi på Palermos flygplats, hämtade hyrbilen och installerade oss på ett hotell i utkanten av staden. Hotellet låg på en bergssluttning (det är gott om berg på Sicilien) med en magnifik utsikt över staden, Medelhavet och bergen.

Targa Florio körs i tre etapper. Fredag och lördag två längre etapper på öns landsbygd. Söndagens etapp är kort och körs i närheten av Palermo. Etapperna skall köras på en idealtid så det går inte ut på att köra så fort som möjligt.

Det var cirka 130 deltagande veteraner samt ett extra inslag, "Tribute to Ferrari" med 90 st Ferrari tillverkade efter 1991.

Sex MG-bilar deltog, och de svenska färgerna försvarades av en svenskregistrerad Ferrari och en italiensk Amazon.

Vi hoppade över besiktningen inne i Palermo på torsdagen då det var så tät trafik och så dålig ordning på trafikreglerna att det inte var kul att köra där.

På fredagen passade vi karavanen på två ställen och på lördagen var vi vid Campofelice di Roccella och såg starten på en av etapperna under dagen. Där gick det att få en kort pratstund med besättningarna som också var väldigt villiga att bli fotograferade.

Resten av veckan ägnade vi åt utflykter med kulturellt inslag i det sköna vädret.

Här följer lite bilder på några av mina favoriter bland de deltagande bilarna.



Italiensk MG TD 1953.



MG Midget 1972 från England.



MGA 1959 med italiensk besättning.



Ännu en italiensk MGA, årsmodell 1957 denna gång.



Volvo Amazon 122S 1968.



Bugatti Type 51 1932.



Alfa Romeo Montreal V8 1972.



Aston Martin DBR1 1958.



Osca MT4 1955.



Austin-Healey 100 1954.

Alfa Romeo Giulia TZ 1964.



AC Bristol 1957.



Lancia Aurelia B20 1957.





Mercedes Benz 300 SL roadster 1962 framför "lillasyster" 190 SL 1956.



Svensk Ferrari 512M Testarossa 1995.



Inte vackrast? – Fiat 1100 S Ala d'Oro.

Renault Alpine A110 1600S 1971 – kung på rallyvägarna när det begav sig.



Dyrast? – Mercedes Benz 710 SSKL 1930.



# Välkommen till MGCC SE

Text & foto: Mikael Frieberg



**Trots att jag haft flera MG i mitt ”billiv” så har jag inte förrän nu blivit medlem i MGCC. Bättre sent än aldrig! Det uttrycket kommer att upprepas längre ner i min MG-historia om ni vill läsa den.**

**M**in allra första bil var en MGA 1600 MkII roadster 1961, inköpt för 2 000 kr på senhösten 1967, alldeles efter att bilkörkortet klarats av. Den var Old English White och hade en svart hardtop. Väldigt snygg och inte jättemycket rost. Några kraftiga ”stripes” utmed tröskellådorna dolde de största hålen ganska hyggligt.

Jag är uppvuxen på landet, och där körde man som 18 åring, på den tiden, företrädesvis gamla PV, Amazon eller Opel, så man blev lite udda med en engelsk sportbil. Många kommentarer fälldes om Lucas elsystem, ekerhjulen, suffletten



Min första bil 1967. Iklädd abiturientmundering inför studentexamen 1968.

m m. Men jag härdade ut och hade härliga upplevelser med min MGA som hängde bra med PV:arna, Amazonerna m fl. Kompisarna vande sig och åkte gärna med när solen sken, om inte passagerarplatsen redan var upptagen av någon ”snygging” förstås. Ja, det var tider det!

Många av er som läser denna text minns säkert hur mycket kul vi hade med våra lite udda bilar.

Lite kämpigt i snön på vintern, men med hyggligt fräscha sommardäck gick det ganska bra.

Jag hade en mellanperiod i min MG-historia med en Austin-Healey 3000 som faktiskt blev min stora förälskelse, men som jag tvingades sälja redan 1971 av ekonomiska skäl. Pluggande och hyra störde bilfriden. Till detta kan berättas att personen som köpte Healeyn fortfarande har den kvar, och jag har första tjing på att köpa tillbaka den. Jag tycker fortfarande att han har den till låns. Han har bara haft den i 50 år och jag hade den i hela 2 år! Det är faktiskt min bil!

Efter att ekonomin repat sig något så införskaffades en Porsche 356 SC. Även denna bil väcker glada minnen då jag körde den när jag träffade Ann-Sofie, min blivande fru. Porschen råkade ut för totalt motorras, kan möjligen bero på förarens missbedöm-

ning, varför denna såldes vidare (med stor ekonomisk förlust).

Nåväl, snart blev det dags igen för en ny, gammal sportbil. Nu kom den första MGB:n in i mitt liv. En 65:a. Även denna MG var OEW med svart inredning och sufflett. Vi trivdes bra tillsammans, och den kördes året runt i likhet med mina tidigare bilar. Den var ju bekväm och lättkörd med både värme, fönsterhissar och en bra sufflett. Inga stora bekymmer vad jag kommer ihåg. Därefter gick det några år som ägnades åt hustruns VW-cabbar.

Men efter ytterligare några år stod det återigen en MG i garaget. Denna gång en MGA 1600 som renoveringsobjekt. Den var tyvärr ombyggd i fronten och saknade en hel del delar. Men jag lyckades hitta en skrotad MGA coupe på Skarlunda-skroten som var hel i fronten. Jag fick skära loss så mycket jag behövde och betalade några hundringar för en hel front! Helt osannolikt idag men så var det då. Tyvärr orkade jag inte igenom renoveringen själv utan sålde den vidare efter några år till en trevlig man som renoverade den till ”mint condition”. Den var fantastiskt fin då jag fick se den några år senare.

Ännu en MGB införskaffades på 80-talet som körbart renoveringsobjekt. Tyvärr blir det ofta så att när man väl börjar plocka isär så skruvar man isär för mycket åt gången, så det där med körbarhet under renoveringen blev det inte mycket av. Nåväl, en hel del blev gjort, men arbete och familj tog det mesta av tiden så renoveringen gick synnerligen långsamt. En god vän, Jan Brodén, stor



En mellanperiod med Austin-Healey 3000.



**MGA nummer 2 1975.**

MG-fantast men nu tyvärr bortgången, som hade tiden och intresset köpte bilen. Då var karossen helt färdigsvetsad, och egentligen återstod bara roligt arbete som Janne utförde med den äran. Bilen blev röd med svart inredning och sufflett, och han utnyttjade den flitigt under många år.

I början av 90-talet inhandlades den andra Healeyn. Denna gång en MK III 1966 som var körbar men inte komplett. Efter att ha kört den i över 30 år så är den numera totalrenoverad med ny ram, nya luckor, skärmar, ny innerstruktur, el, bakaxel, motor mm. Arbetet utfördes huvudsakligen av Sideways Engineering och Anders Schildt som specialiserat sig på Austin-Healey. Det började med att vi skulle lacka om den inför ett internationellt Healey-möte i Skottland 2013. Det slutade med totalrenovering som avslutades 2015. Det tog lite längre tid, om man så säger! Men den blev naturligtvis jättefin.

Under tiden som renoveringen pågick så var det plats i garaget och tråkigt att inte ha något "på gång". En obesiktigad Austin-Healey Sprite MkII såldes förmånligt i Falkenberg så jag slog till. AH Spriten



**Instrumentbräda i trä. Option?**

är ju föregångaren till MG Midgeten och är ju egentligen samma bil. Spriten döptes till "Trösten" då den tröstade "husse" med lite eget skruvande medan den stora Healeyn var hos doktorn.

Under samma tid, 2015, dök det också upp en möjlighet att överta Leif Molins "Frogeye" Sprite som han byggt själv och tävlat med under många år. Leif ville sälja, och jag såg en möjlighet att köpa bilen och kunna prova på att tävla på bana i Historisk Racing. Att tävla med en liten Sprite var ekonomiskt överkomligt, och tiden fanns nu äntligen då jag slutat jobba sedan ett par år. Lite konstigt kanske att man ska bli över 65 år innan man börjar tävla? Bättre sent än aldrig! Fick en del synpunkter om detta, men de flesta hejade på och med en förstående fru så började min "framgångsrika racingkarriär". Jag hade långt före första MGA:n alltid haft en dröm om att få tävlingsköra på bana, men tyvärr fanns varken pengar eller tid till detta nöje. Nu kunde jag äntligen själv delta i "RH-cirkusen" och fick massor med hjälp och stöd från kamraterna i Healey Racing Team. Jag har nu tävlat med min Sprite under 6 år och lärt mig myck-



**Sonen Gustaf 1 år.**

et, fått erfarenhet och lite rutin och haft fantastiskt roligt tillsammans med många nya vänner.

Under senaste året har dock funderingarna på en lite robustare bil fått fäste. En Healey 3000 var för dyr för mig, men kanske min gamla dröm om MGB kunde passa? Livligt påhejad av bland andra Jimmy Edvardsson och några till så började snokandet efter någon färdigbyggd bil. Under tiden som letandet pågick så har jag sålt både "Trösten" och racing-Spriten för att skapa ekonomiskt utrymme för en eventuell MGB. Jag har studerat den engelska racingmarknaden för MGB och funnit att priser och utrustning varierar väldigt, mycket beroende på vad motorn innehåller för "dyrbarheter", men kanske proveniensens har allra störst betydelse. MGB har ju många framgångar i internationella rallyn och långlopp på kända banor över hela världen.

I Sverige hittade jag ingen bil till salu, men däremot fick jag ett par tips på bilar som var FIA-klassade men som inte kördes längre. En av dem var Per Brobergs grön/vita MGB som han och hans son tävlat med under många år. Den har varit



Full fart på Kinekulle med Spriten 2015. Foto: T Lyngborn

i dansk ägo under ett antal år, och nuvarande motorn är byggd av danska ägaren, innan Per köpte tillbaka den till Ängelholm.

Den andra racing-MGB:n jag tittade på var också i bra skick, och vad jag vet så är den fortfarande till salu. (Vore kul om någon som läser denna min historia kanske är intresserad av den och i så fall kan jag förmedla kontakten). Nåväl, Per och jag kom överens och jag hämtade hem bilen på lördagen, fick en ny stol inmonterad på onsdagen och körde årets sista RHK tävling på lördagen på Falkenbergsbanan. Det var första gången jag körde bilen förutom upp på och ner från karran. Bilen går jättefint och känns gedigen och tight och styr ungefär dit jag har tänkt mig. Tyvärr var däcken några år för gamla och hårda så det släppte lite för mycket i kurvorna, men Jimmy lånade mig två nya bakdäck och då blev det bättre fäste.

Nu längtar man till nästa års tävlingar, och jag ser fram emot att få prova den "nya" MG:n på alla våra svenska banor. Vore kul om vi sågs där!

*/Micke*



**MGB nr 2 under renovering. Sonen Gustaf har här blivit 13 år.**



**Samma bil efter renovering cirka 1992. Färdigställd av Jan Brodén (på bilden)**



**På min första tävling med den nya MGB:n. Falkenberg i oktober 2021.**



**Center Sweden AB**



Vi säljer reservdelar och tillbehör till classic MG sportbilar  
Främst till modellerna MGA MGB MGC samt MG Midget  
och då får vi räkna in Austin-Healey Sprite

### Nystart

Målsättningen är att ha många delar hemma i Sverige och vi bygger lagret vartefter  
order kommer in.

Det som inte finns hemma tar vi hem på beställning och vi jobbar på korta  
leveranstider.

I lagret finns redan en hel del och en del udda delar från handelsbolaget MG Center  
Sweden.

Välkommen med förfrågningar på mobilen eller email

[mgcentersweden@gmail.com](mailto:mgcentersweden@gmail.com)

0704247880

MG Center Sweden AB Bergåsvägen 7 43264 Bua



## ROAD SIDE ASSISTANCE

Redan när jag körde av färjan i Visby märkte jag att något var fel. Det skrapade lite på höger sida men det gick att köra. Har jag fått punktering stillastående på färjan, tänkte jag...

Efter ett snabbt stopp i hamnen för att se vad det var för fel kunde jag konstatera att bilen var låg på höger sida. Inte alls samma fjädringshöjd som på vänster. Något var alltså fel med fjädringen som jag inte upptäckt innan semestern började. Lite märkligt tycker jag nog att det var eftersom jag renoverade gasdonen för inte alltför länge sedan, så de borde inte ha tappat trycket. Bilen var fortfarande fullt körbar, så färden fortsatte mot norra delen av ön och det inbokade boendet.

Som jag skrivit tidigare är det skönt att ha en någorlunda modern bil där man inte behöver ha med sig stora verktygslådan och diverse reservdelar. Jag har klarat mig ganska bra hittills, peppar peppar... Vad som däremot är bra att ha med sig är medlemsmatrikeln. Efter att ha installerat oss i sommarhuset gjorde jag en sökning i matrikeln för att se om det fanns några MG-ägare på Gotland och helst någon med en MGF. Med lite tur så kanske någon till och med ägde en pump för justering av nivån i gas/vätske-fjädringen som F:en har. Jag fick träff direkt när jag fick tag på Malte Steen strax utanför Visby som både hade en pump och tid att hjälpa till. Tid bestämdes, och någon dag senare kunde jag besöka Malte och få hjälp med att justera fjädringshöjden på bilen så att resten av semestern kunde fortlöpa utan missöden.

Vad drar man för lärdom av detta då? Självklart så bör ju bilen vara kontrollerad innan en längre semesterresa, men även att medlemsmatrikeln är lika viktig att ha med som reservdelar och verktyg, så att man på ett lätt sätt kan få lite "road side assistance" när det behövs.

/Ulf Rohlin, Södertälje





## TJEJER KÖR BÄTTRE ÄN KILLAR

Det är faktiskt så. Det är bara att kolla olyckstalen. Även för killar och tjejer som kör lika mycket. Vad tror du det beror på? Känner tjejerna inte samma tryck att försöka vara tuffa och imponera på kompisarna?



Ovanstående bild dök upp på redaktionen vid något tillfälle utan att väcka något större intresse. I ett senare sammanhang kom bilden på tal, och då påstods av någon som hade hört att någon hade hört att kvinnan som poserade på bilden var Björn-Eric Lindhs fru Gun. Då väcktes mitt intresse och ett mail till Björn-Eric skickades. Björn-Eric förnekade å det bestämdaste att hans fru förekommit i sammanhanget men gav upplysningen att det var Jan Ödmans TC på bilden.

Tittar man noga på bildens nedre högra hörn anar man en triangel, lik den NTF har i sin logga. Jag mailade bilden till dem och fick detta svar (lätt redigerat):

”Hej! Bifogar en bild från 1978 där affischen förekommer i en tidning som gavs ut av NTF Ung.

Lite kuriosa som jag inte hade en aning om. Kampanjen ”Tjejer kör bättre än killar” stöttades av bland annat Ronnie Hellström och Hoa-Hoa Dahlgren.

Tråkigt att jag inte kunde hitta mer, men sannolikt var det en reklambyrå som tog fram affischen och ordnade statist och bil, men det djupet av information har vi inte kvar”. /Rikard Cosini NTF

Hansi kontaktade Jan Ödman, bilägare då som nu, som gav oss följande information:

”Bilden är tagen på Smålandsgatan i Göteborg i mitten på 70-talet. Tjejen/kvinnan på bilden heter Eva och jobbade på fotofirman som tog bilden. Hon var ingen modell men fick hoppa in ibland då man behövde en vacker och stilig kvinna. Affischen fanns i två storlekar samt som vykort”.

Bilen är en MG TC från 1947, ägdes då och fortfarande av Jan Ödman i Göteborg. Han köpte bilen 1967 och startade då en totalrenovering som blev klar fem år senare, 1972. Bilen var i ett bedrövligt skick då tidigare ägaren Per Idlund råkade ut för en brand i motorrummet på en resa till Trollhättan på tidigt 60-tal. Bilen blev sedan stående i Hindås (utomhus) i ett antal år där den väckte Jans nyfikenhet. Han knackade på och frågade om han fick köpa bilen vilket han fick.

En tidig morgon fick Jan hjälp av sin far att bogsera bilen till Göteborg där renoveringen påbörjades i ett kallgarage. Jan har gjort hela renoveringen själv. Han fick bra draghjälp av Bengt A:son Holm (mannen som startade West Coast Centre) som då också köpt en TC som behövde en hel del reparationer. Av Bengt fick Jan låna en spruta som han lackerade bilen med. De beställde även delar från England, som på den tiden hade originaldelar till försäljning för MG TC!

När bilen var klar tog den Jan in i veterarbilsvärlden och det har berikat hans liv. Som medlem i MG-klubben och GMHK har han och hustrun träffat många bilvänner och åkt på många, många trevliga utflykter och träffar.

Jan har fortsatt att renovera engelska bilar såsom en Austin 7, en Triumph TR5 och, inte minst, den svarta MG PB:n som var handikappanpassad och därför krävde en hel del jobb för att återställa till originalskick, men det är en annan historia.

Tidningsklippet på motstående sida är det vi fick från NTF. Jämligheten har kommit lite längre nu än på 70-talet. Nu vet vi ju att tjejer kör bättre än killar.

Text:

Tommy Lyngborn & Hansi Borgström



Jan Ödmans TC i nutid.

Foto; Inger Hultman Borgström





# CEGE I TRAFIKEN

■ Det konstateras här intill att "tjejer kör bättre än killar". Till glädje för de kvinnliga läsarna, medon de manliga - förmodligen - tycker att påståendet är uppåt väggarna felaktigt.

Får jag då som karl säga min personliga åsikt - tyvärr så är påståendet riktigt! Jag säger tyvärr för att killarna egentligen inte borde köra sämre än tjejerna.

Men det gör dom - det är solklart statistiskt bevisat. Och hänsyn är tagen till körsträckan, proportionellt.

☆☆☆

■ I våras kom jag offentligt med förslaget "Ia ratten, flickor"! Och påstod, att ju fler flickor som kör desto bättre trafikmiljö får vi.

Pojkar i 18-årsåldern som kör bil räkar ut för mängder av trafikolyckor och olyckstillbud. Inte sällan händer det, när en flicka sitter bredvid. Då ska det imponeras, minnsann. Då körs det fort och då kan det gå galet.

Om flickan då har körkort och sitter bredvid förstår hon bättre risken och kan lugna ner tempot.

☆☆☆

■ Varför tror då killarna att dom kör bäst? Jo, för att dom använder fel mått när dom mäter skickligheten.

Att utgå från tävlingsföraren och hans körteknik, när han som Waldögård med hjälp av 4-hjulsaddar osv kan köra en krokig grusväg med hög hastighet är en sak.

Att sätta likhetstecken mellan körskicklighet och trafiksäkerhet är en annan.

Den senare måttstocken ska givetvis användas på vanliga bilister. Som kör i trafiken. Där det gäller att så säkert som möjligt ta sig fram mellan två punkter. Inte så fort som möjligt.

☆☆☆

■ Jag vill säga till alla i gruppen Ung i Trafiken - kiveness icke på vägen! Låt inte snacket om vem som kör bäst gå till överdrift. För det är så, att vad man lär sig i körskolan är ofta fullt tillräckligt underlag för att var och en ska kunna vara en bra kugge i trafikmaskineriet.

De manliga förarna har vanligen nog med inbyggda körkunskaper för att kunna köra lika bra som de kvinnliga. Det är bara att bestämma sig för att bejta köra mjukt och med ansvar



## -BLEV DU HÄRSKEN NU, TRAFIK- TUPPEN..?

□ På senare tid har det snackats rätt mycket om vilka som kör bil bäst - tjejer eller killar. NTFs nya affisch med rubriken " Tjejer kör bättre än killar" ( bilden), där man statistiskt spikar budskapet ger en ny, utmanande vinkel åt debatten.

□ För debatt blir det, och hett snack tjej och kille emellan. Som i följande dialog, där en tjej och en kille just sett affischen:

Hon: Jaha, och du säger ingenting, du!

Han: Nä, man blir stum, alltså! Ötrouligt!

- Vadå otroligt, det är ju sant!

- Fattar du inte att det bora är taktik för att få er tjejer lite upp-peppade. Jämställhetsfjäsk, det är vad det är!

- Du blev visst så chockad att du bara hann läsa rubriken - det står ju sen att det är statistiskt bevisat att tjejerna kör bäst.

- Javisstja, statistik!

- Du, den här statistiken ligger inte - det händer en massa olyckor bland killar.

- Jamen, man kan ju inte köra så skitångsligt som tjejer gör.

- Säkert - det är säkert vi kör, inte ångsligt. Det är vi som kör normalt, inte ni! - Skade va normalt att köra som häns och blockera trafiken, då?

- Tjejer är inga höns, det är himla diskriminerande att påstå en sån sak. Men ni killar, ni kör som toppar. Vet du det - du är en typisk Trafik-Tupp!

- Och det skulle inte vara diskriminerande, då?

- Nä - för att det är sant! Ni fjädrar er för tjejerna - som tycker ni är enbart löjliga. Fjädrar er för varandra också - rivstartar och tjuvar i kurvorna.

- Du'nteklok! Har du verkligen hört mej tjuta i nära kurvor?

för sig själv och andra.

Vi på NTF vill så snart som möjligt trycka en ny affisch, med texten "killar kör lika bra som tjejer". Vi gör det när resultaten visar i den riktningen.

☆☆☆

■ Ung i Trafiken-aktiviteten är bara några månader gammal och har inte på långt när nått den miljon ungdomar den riktar sig till. Men det rapporteras från olika landsändar att gnassar av ungdomar tänk på det här med trafik och trafiksäkerhet.

Hoppas du inte slipper undan. Det vore synd - vi behöver din hjälp. Vi och trafiksäkerheten.



Ann-Catrine Eklund, 21, från Västerås jobbar aktivt med trafiksäkerhet. Hon vill ha fortloppande körkortsprov: - Bilen kollas varje år, men föraren kollas aldrig.

- Inte du! Men bildäckena. När man hör det ljudet betyder det - här kommer en Trafik-Tupp!

- Lagg av! Men allvarligt talat - kan du säga varför tjejerna skulle köra bäst.

- För att vi är mognare än killarna, för att vi känner ansvar. Medan ni bara leker i trafiken.

- Vadå leker?

- Jo ni tävlar och ni le-

ker. Ni har ju aldrig lämnat trampbilsstadiet! Du, du kör ju ikapp ibland. Eller också låter det: "Den där jäveln ska ja om!"

- Du, en sak är i alla fall klar - jag har ju mycket bättre körteknik än du!

- Jag tvivlar inte alls på att du skulle vinna om vi skulle kappköra på motorväg eller på en krokig landsväg. För du skulle köra minst 150 och chansa på

omkörningar i kurvor och så. Skulle den segern vara nåt att skryta med?

- Jamen erkänn i alla fall att jag kör bättre än du.

- Affischen säger väl inte att tjejer kör fortare än killar? Vad det gäller är vem som kör säkrast. Säkrast är bäst, alltså!

- Men tjejer kör ju så jäkla sakta!

- Typiskt plattsack! Om det är 50 och jag kör 50. Och du eller någon annan idiot ligger bakom och svär och vill om. Vem är det då som ska ha kritik. Dom som bryter mot lagen!

- Lagar!

- Just det, lagar! Lär ni er dom så är ju inte affischen aktuellt längre! Ors se till att tjejerna får köra lika mycket som ni! Inte bara hem från fyllefester. Vi behöver mera rattvana.

- Så ni är inte perfekta, då?

- Nej, det är vi inte - men va ska man då säga om er?

Där sätter ju punkt, men knappast Hon och Han. När happy end läg inte inom räckhåll. Men att debatten i stort kommer att göra nytta, det vägar man nog hoppas på. Så att tuff-attityden försvinner. I trafiken.

# Grattis MG Club de Portugal



Text & foto: Sverker Bergström

Den portugisiska klubbens president Isabel Tinoco med födelsedagstårten.

Eftersom vi numera tillbringar mer än halva året i vackra Portugal bestämde vi att vår MGF skall få bo och njuta på heltid. Det milda helårsklimatet och många vindlande vägar passar både ägare och bil perfekt.

Vi reste ca 400 mil... Trelleborg-Trave-münde, Tyskland, Normandie, Bretagne, Bordeaux, San Sebastian, Burgos, Estoril (Lissabon). En härlig 7-dagarstripp med mycket trevligheter, bra förbokade hotell och god mat. Lagom tempo både för bilen och oss.

Eftersom bilen skall bli portugis på heltid ansökte jag om och fick medlemskap i Portugals MG-klubb, MGCP. Medlemsnummer 873. Något mindre än Sveriges nu aktiva 2 200...

Turligt med timing eftersom vi efter någon vecka fick inbjudan till klubbens 40-årsjubileum. Ett 3-dagars event med besök på ett fantastiskt järnvägmuseum, stora gårdar med gamla vackra hästekipage, hästgårdar, fotomuseum och stadsmuseer. Fina och goda luncher och middagsarrangemang. Ett fullspäckat schema!

Hela evenemanget avslutades med en stor jubileumslunch. Ewa Brander skickade ett gratulationsdiplom som vi ramade in och högtidligen överbringade. Mycket uppskattat av samtliga.

Ett jättetrevligt event med samma goda stämning som i MGCC. Trevliga nya bekantskaper som vi kommer att fortsatt ha glädje av.

Om någon från MGCC har för avsikt att besöka Portugal förmedlar jag gärna kontakter.



Uppställning vid jubileumsfesten.



Besök på lokmuséum.



Glatt barnbarn.



Författaren med hustru Ewa i varma Portugal.

# SMGM 2022

*Efter två års uppehåll blir det återigen tillfälle att åka på ett SMGM kommande sommar. Denna gång är det Sunny Coast and Islands Centre som står för arrangemanget på Gotland. Boka in helgen 17 – 19 juni redan nu för detta! Mer information och anmälningsuppgifter kommer i nästa Bulletin.*



## MG Friends In Motion 2022

Sedan 2013 har MGFIM arrangerats under The MGF Register hos moderklubben i England vartannat år på olika platser i Europa och 2022 är det äntligen meningen att vi ska kunna träffa våra MG vänner med MGF/TF i Malmö och njuta av vackra vägar och intressanta sevärdheter i Skåne under Kristi-himmelfärdshelgen 26 – 29 maj 2022.

Kom med och träffa MG-vänner från andra länder, kör på vackra vägar och upplev intressanta stopp längs vägen under hela helgen.

Anmälan görs på [mgfim.org](http://mgfim.org) där också mer information finns om evenemanget.

Välkomna!

Annie Troedsson

Ola Troedsson

Thomas Hartog

Per-Ove Nigrell

# Flygintresserad?

Onsdagen den 9:e februari 2022 arrangerar Middle North Centre ett föredrag med flygföraren och flyghistorikern Thorbjörn Engback.

Han har lång erfarenhet av olika flygplanstyper inom flygvapnet och kommer att ge en tillbakablick över sin tid i flygvapnet och sina 7 000 flygtimmar (som förstås även inneburit ett antal incidenter...).

Thorbjörn Engback har bland annat flugit flygplanstyperna SK 50, SK 60, J35 Draken, JA 37 Viggen samt TP84 Hercules! Thorbjörn Engback är även författare av böckerna "Tyngdlyftaren i Flygvapnet" som handlar om just TP84 Hercules, samt "Mitt flygande liv".

Föredraget avslutas med en diskussion mellan åhörarna och närvarande flygförare.

Plats: Kulturrummet, Vallentuna bibliotek.

Tid: 9:e februari 2022 kl. 19.00.

OBS! Begränsat deltagarantal – föranmälan krävs!

Anmäl dig via e-post till [middle-north-centre@mgcc.se](mailto:middle-north-centre@mgcc.se) (senast 4:e februari 2022).

Ange namn och antal personer samt att din anmälan avser detta föredrag.

Avgift 100:- /person (erläggs kontant vid ingången, ej kontokort eller swish).

Se även hemsidan [www.mgcc.se](http://www.mgcc.se)!



# Resultatet av årets fototävling

## MG-kalendern 2022

Bilaga till MG Bulletinen  
Utgiven av MG Car Club Sweden



Årets bästa bild i klubbens fototävling blev, liksom förra året, på en röd MGB. Bilden är tagen av Per Malmsten och vi gratulerar honom varmt till förstapriset. Gratis medlemskap för nästa år kan Per glädja sig åt. Bilden har lite höstlika färger så den har vi placerat i kvartal tre i kalendern. Övriga bilder i kalendern har vi gett andra pris.

69 bidrag från ett 40-tal fotografer kom in och juryn hade en god stunds diskussion innan ett enhälligt resultat nåddes. Här bredvid årets vinnande bild.

Alla tävlingsbidrag kommer att läggas upp på hemsidan.

/BRG



# Byte av bromsbelägg bak på MG TF

I Bulletinen nr 5 2021, artikeln om byte av bromsskivor, beskrev vi kortfattat hur byte av skivor och belägg bak görs och där man behöver ha ett specialverktyg för att pressa in bromskolven i bromsocket. Vi använde då ett lånat, tryckluftdrivet verktyg men nämnde att det finns en manuell verktygssats på Biltema till ett rimligt pris, 499 kr. Nedan visar vi lite utförligare hur byte av belägg går till och hur verktyget ser ut och används.

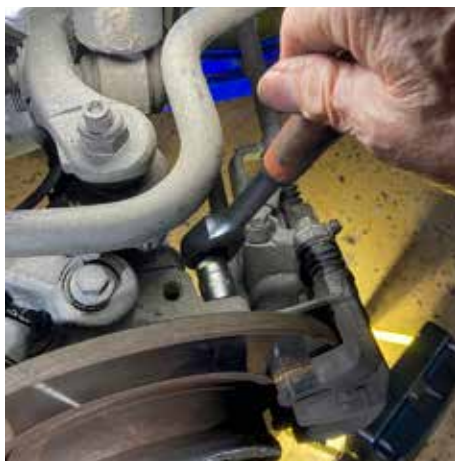
**Text & foto:  
Bo Adolfsson/Tommy Lyngborn**



Här trycks/skrivas kolven in i oket.



Så här ser verktygssatsen ut. Den innehåller själva verktyget med stödplatta och ett antal adapterar för olika storlek och utförande på bromskolvar.



Här lossas bromsocket komplett med sin fästbygel. Man kan även välja att lossa själva oket först och ta undan det och därefter fästbygeln (det kan vara enklare om skruvarna som fäster oket i bygeln sitter hårt). Här syns att beläggen inte är särskilt slitna och således inte behöver bytas, men vi väljer ändå att ta isär bromsocket för inspektion och rengöring.



Bromsdelarna görs rena med bromsrengöringsspray (Brake cleaner). Spraya rikligt i flera omgångar, torka av och låt torka.



Här visas verktyget med stödplattan och en passande adapterplatta monterade.



Här är fästbygeln monterad och beläggen med sina bleck ditsatta. Det kan vara lämpligt att slipa av ytan på beläggen lite lätt med smärgelduk före montering för att få rena ytor mot bromsskivan.



Hissa upp bilen, sätt under pallbockar och ta bort locket på bromsvätskebehållaren. Glöm inte att lägga en trasa runt behållaren för att undvika spill, bromsvätskan löser upp lacken!



Här lossas oket, upphängt i ståltråd, från fästbygeln. Oket dras försiktigt ut från bygeln så att beläggen med sina bleck ligger kvar i bygeln. Passa också på att kolla bromsslangen så att den inte har sprickor.



Här är oket på plats igen. Ta hjälp av en kompis med att provbromsa med både fot- och handbroms så att du kan kontrollera att bromsarna låser ordentligt. Passa även på att göra rent och smörja upp de rörliga delarna till handbromsen. Klart att sätta på hjulet och släppa ner bilen. Glöm inte att kolla bromsvätskenivån och sätta på locket på behållaren.

*Hej och välkomna till Garaget! Vi har förmånen att bo i ett land med fyra årstider vilket betyder att vi med gott samvete kan skruva på våra bilar under vintern.*

ett stöd för vänsterfoten är alltid bra, (bild 1) då slipper man skava hål på mattan. Tröskelmattan av gummi är inte billig och svår att få tag i!

Att placera batteriet i bakluckan (bild 2) gör att man har lättare att ha koll. Batteriet är mer skyddat, och man kan med fördel ha ett 12-volts istället för två 6-volts.

Ekerhjulen behöver lite omvårdnad för att inte bli dåliga i förtid. Ta loss fälgarna och tvätta dem noggrant. Gör även rent navet. Lägg på en tunn sträng fett längst ut på navet. När du sen skjuter på fälgen följer fettet med in. Tag av fälgen igen. Torka bort det som har kommit ända in till konan. Där skall vara torrt!

Ett ekerhjul består av 62 delar, 40 korta och 20 långa ekrar. Det är de 20 långa som gör det mesta jobbet. Lägg en tunn hinna fett där de är fästa i navet så håller dom längre! (bild 3)

Mattorna under stolarna är fastskruvade mellan golvet och stolen. För att göra dem mobila lossar man stolen och klipper till dem. (bild 4). På så vis är det lätt att hålla rent och ta ut och torka dem vid ev. regn.

Avgasfästena, 2 st., består av 2 plåtar som är hoplimmade. Förr eller senare lossar någon av ytorna. Borra hål och sätt i två saxsprintar (bild 5) så slipper du tappa avgasröret.

När man tittar på de lite finare bilarna så som Jaguar, Mercedes, Aston Martin och MG Magnette så har man täckt baksidan på kofångarhornet (bild 6). Varför inte på MGB? Svar: Ekonomerna satte stopp för det.

Ta hand om din MG under vintern så att den är fit for fight till våren!

Vid pennan, kameran och pedalerna:  
*/Ulf Edström.*



1.



2.



3.



4.



5.



6.

# Rapport från funktionärsmötet 9-10 oktober

Under helgen 9-10 oktober samlades klubbens styrelse, centrerepresentanter, president och funktionärer för att utvärdera klubbens nuvarande och kommande verksamhet.

Av styrelsens 8 ledamöter deltog 7 ledamöter och representanter från 6 centre var närvarande. Närvarande var också klubbens president, Ewa Brander, samt Bulletinens redaktör, Tommy Lyngborn. Webbredaktören Oscar Efverlund deltog digitalt från hemmet.

Mötet inleddes med att undertecknad redovisade aktuell medlemsstatistik. Antalet medlemmar i klubben uppgick vid mötestillfället till 2 211 st., vilket innebar en minskning med 64 medlemmar jämfört med samma tid 2020. South Centre är det största centret. Därefter följer i fallande ordning West Coast Centre, Middle North Centre, Middle South Centre, South East Centre, Sunny Coast and Islands Centre, Dalecarlia Centre, North Centre, Middle West Centre, Big Lakes Centre samt Octagon Centre.

Klubbens bilregister upptog 2 032 bilar (medlemmars bilar) och de vanligaste modellerna är MGB (836 bilar) och MGA (271 bilar).

Medlemmarnas genomsnittsålder är 67,2 år, och den tenderar att öka något för varje år. Vår äldsta medlem är född 1925 och vår yngsta medlem är född i år!

Förra årets rekryteringskampanj resulterade i 93 nya medlemmar varav 84 fortfarande är medlemmar.

Klubbens kassör, Anders Ericsson, var förhindrad att närvara men meddelade via ordföranden, P-O Nigrell, att klubbens ekonomi är god.

Kommunikationen mellan styrelsen och centren har under det senaste året främst skett digitalt, vilket konstaterades ha fungerat tillfredsställande.

2022 blir ett jubileumsår då klubben fyller 70 år och MGB fyller 60 år! Klistermärken för in- och utvändigt montering (MGB 60 år) samt en mugg (MGCC 70 år) kommer att tas fram.

Det beslutades att tillsätta arbetsgrupper för hemsidans utveckling och klubbens närvaro på Facebook.

De närvarande centrerepresentanterna redogjorde för sina respektive centres aktiviteter under den gångna säsongen, men som på grund av den pågående pandemin varit tämligen begränsade.

En ny leverantör av regalia kommer att anlitas under 2022, närmare information om detta följer.

Klubbens Europasamordnare, Ewa Brander, redogjorde för hur vår moderklubb i England, som har 10 700 medlemmar, är organiserad och hur man arbetar för att hålla klubbarna och MG som bilmärke levande. Det finns i Europa 25 st. till moderklubben anslutna klubbar med totalt 13 300 medlemmar, och den svenska är totalt sett den tredje största MG-klubben i Europa!

European handbook finns nu upplagd på klubbens hemsida ([www.mgcc.se/intranet/european-touring-guide.html](http://www.mgcc.se/intranet/european-touring-guide.html); inloggning krävs). Det kan vara bra att skriva ut information om verkstäder och kontaktpersoner i det land man tänker besöka och lägga i handskfacket.

*/Christer Farneman*



Harald Sonesson har ordet.



**Vår f d ordförande, numera president, Ewa Brander uppvaktades med en glasuggla gjord av Mats Jonasson på Målerås glasbruk för sina insatser för klubben.**



# K-motor-sallad



Ägaren till bilen, en MG TF -04, som denna motor satt i körde i 100 - 110 km/tim på motorvägen utanför Nyköping då motorn plötsligt gav upp. Snälle Tord Persson i Nyköping kontaktades och det slutade med att Tord tog bilen på en trailer ner till Anglocars i Getinge.

När Kjell med personal fått ur motorn och öppnat den möttes de inte av en vacker syn. – Det är det värsta motorras jag någonsin sett, att det kan bli så fullständigt södermalt. Ingenting finns kvar, t o m hål genom blocket och toppen ser ju likadan ut, säger Kjell.

Orsaken till raset denna gång är att bulten till kamremsspännaren gått av, se pilen. – Detta är vad som händer om man drar den för hårt vid montering eller använder den för många gånger. Liknande detta kan det också bli om man kör med kamremmen för länge så att den brister. Den skall bytas vid rekommenderat intervall varnar Kjell.

Nu var det så turligt att Kjell hade en begagnad motor som passade, men kostnaden för kalaset blir ändå kännbar för den stackars TF-ägaren.

Foto: Kjell Johansson

## Glöm inte att betala medlemsavgiften i tid!

**UTEBLIVEN BETALNING INNEBÄR ATT DIN EVENTUELLA MHRF-FÖRSÄKRING UPPHÖR ATT GÄLLA MEN DET VÄRSTA AV ALLT ÄR ATT DU MISSAR KOMMANDE NUMMER AV MG BULLETTINEN.**

### Till salu: Prydnadsbilar i Julklapp.

Små glasblock 90mm x 50mm x 50mm med MG TC, MG TD, MGA, MGB i fin detaljerad genomskärning. Nytt på väg in 2022 MG PA och MGB GT.

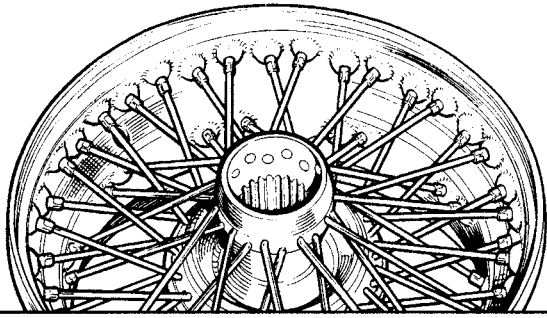
Pris 695:-/st. 2st. 620:-/st.

Max Jacobson

Tfn: 0708-938 401

max.b.jacobson@telia.com





# EKERHJUL SERVICE

Blästring • Riktning • Lackering • Splinesrening  
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@evanscooling.se](mailto:info@evanscooling.se) Tel: 076-026 61 70



# Maintaining the breed

Rapporter och info från centren

## South Centre



Max

Tommy

Ole

Hans-Åke

Olof



Du kan som medlem i vår klubb teckna en mycket förmånlig försäkring för din entusiastbil.

Försäkringen förnyas varje år och det är viktigt att du själv bevakar att du har rätt försäkringsbelopp på din försäkring.

I MHRF-försäkringen krävs ett nytt besiktningsprotokoll och nya bilder som visar fordonets skick i ord och bild var tionde år.

Din bil behöver inte vara i strikt originalskick. Det finns en hel del olika varianter på MHRF-försäkringen t ex rullande renovering, uppställningsförsäkring, blivande klassiker med flera. Besiktningsmännen nedan hjälper dig med besiktning.

Ytterligare information om försäkringen hittar du på [www.mhrg.se/forsakring](http://www.mhrg.se/forsakring)

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



**This year...**

**...blev inte så mycket bättre än det förra...**

För ett år sedan såg vi fram emot att 2021 skulle bli ett normalt år. Så blev det ju tyvärr inte då pandemin förhindrade normal verksamhet. Dock har vi trots detta kunnat besöka motorcykelmuséet MC Collection vid Tidö slott samt konsthallen Artipelag på Värmdö. Båda dessa aktiviteter blev mycket uppskattade! Dessutom har vi under sommaren kunnat träffas vid the Nut House i Upplands Väsby på onsdagskvällarna och bilträffen vid Nifsta gård på torsdagskvällarna.

Våra traditionella pubträffar har vi tyvärr fått avstå från, och vi måste av samma skäl även avstå från julkaffet som vi annars alltid avnjuter i december. Men

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

Nästa år hoppas jag i alla fall att vi ska kunna återgå till normala aktiviteter och planerar för det, även om det fortfarande finns risk för en ny pandemivåg.

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

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

Alla centrets medlemmar är upptagna på centrets e-postlista. Denna är en

effektiv kanal för att påminna om evenemang samt meddela eventuella förändringar. Vid varje utskick kommer dock flera meddelanden i retur på grund av okänd adress – meddela därför alltid klubben om du byter e-postadress!

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

Ta hand om dig så hoppas jag att vi ses nästa år!

**God Jul, Gott Slut, Gott Nytt År**  
och väl mött 2022!

*/Christer Farneman*

## Höstutflykt till Artipelag 18 september

*Text och bild: Ami von Waldegg*

Som vi har längtat efter en utflykt med MG:n! Träffen är vid Naturhistoriska Riksmuseet och vi åker norrut. Vi kör utmed vattnet och beundrar de vackra villorna i Stocksund, Djursholm och Viggbyholm. Färden på ca 7 mil går vidare förbi Bogesunds slott

och Vaxholm. Vi tar färjan över till Rindö och vidare med nästa färja över Oxdjupet. Vi passerar det lantliga Värmdölandet till målet Artipelag.

Här ansluter fler bilentusiaster. Nu promenerar vi utmed Strandpromenaden och njuter av Artipelags "Skulptur i natur". Vi indelas i två grupper, och den ena får titta på utställningen med Rolf Hanson. Utställningen är den mest omfattande som gjorts med hans verk. Den spänner över 40 års verksamhet, från början av 1980-talet och fram till i dag. Spännande



och stora målningar.

Den andra gruppen får en specialvisning av "underjorden". Tack vare Jannes kontakter får vi se den otroliga maskinparken. Den styr inomhusklimatet för alla olika utställningar och de kraftpaket som krävs när konserthallen används. (Vi beundrade också de vackra kranarna i toaletterummet...)

Klubben får en separat restaurangavdelning där vi äter en god soppa och en specialdesignad bakelse. Till varje utställning görs en bakelse som matchar tavlorna! Det var en mycket trevlig utflykt, och några av oss tog samma trevliga tur hem. Tack Christer, Jan och Åke för upplevelsen!



## West Coast Centre

# Tankar från West Coast Centre november 2021

Då var snart MG-året 2021 till ända så låt oss ta en titt i backspegeln, se bild (Göteborgshumor)...

Pandemin höll oss i schack under första halvan av året, och då vaccinationerna inte blev klara till midsommar, som utlovat, fick vi återigen ställa in SMGM på Stenungsbaden. Suck!!!

I juli började man lätta på restriktionerna så vi kunde starta våra tisdagskörningar med UBCC då vi kunde fika utomhus eller ha picknick. Det var riktigt roligt att kunna samlas och åka igen, och alla hade ett uppdämt behov av att umgås och prata. I september kunde vi göra höstutflykten till Strömma Farmlodge utanför Varberg, vilket blev mycket lyckat tack vare det fina vädret. Vi avslutade åksäsongen med Ljus i Alingsås på sedvanligt vis.

Vi får hoppas att 2022 blir ett " normalt " år igen. Planerar för detta i alla fall.

Vi startar med klubbens årsmöte i Göteborg, preliminärt 12 mars.

Tjolöholm är planerat till 22 maj, och vi är välkomna till Janne & Anette på "Farmen" på Vårupptakt 1 maj.



Klubben fyller 70 år 2022, och det kommer att uppmärksammas och firas på bl.a. SMGM på Gotland helgen före midsommar.

2023 är det tredje gången gillt för SMGM på Stenungsbaden.

Önskar att få träffa alla nya och gamla medlemmar på våra aktiviteter nästa år!

Hansi önskar alla MG-vänner en riktigt **God Jul och ett Gott Nytt MG-år!**

## South East Centre



## Garageträff i Strängnäs

Text & foto: Tommy Lyngborn

Lördagen 15 november kunde vi i MSC glädja oss åt den första träffen på länge, dessutom i regi av vår nya centrerepresentant, Johan H Larsson i Strängnäs. Johan hade bjudit in till garageträff, och som av en händelse hade Austin-Healey-klubben styrelsemöte i närheten, så de slöt också upp. Vi var ett 30-tal personer totalt. Mats och Ami var de enda som var rättrogna och kom i MG.

Johans garage innehåller en fin blandning av fordon; MG, Austin-Healey, Porsche, Bentley och Volvo. En krasslig Lamborghini var på tillfälligt besök hos doktorn för en hälsokur. Dessutom fanns ett par fina kappseglingsbåtar.

Det blev givetvis en hel del bilsnack och däcksparkande följt av grillade korvar och kaffe med kladdkaka. Johan presenterade också lite av vad centret kommer att erbjuda medlemmarna under kommande år, och vi fick också komma med egna idéer om evenemang. Dagen avslutades med en kappkörningsduell mellan klubbarna. Varje klubb representerades av tre medlemmar som var och en skulle köra två varv på så lika tid som möjligt. Minsta differens vann. MG-klubben gratulerar Healey-klubben till en hedrande andraplats!

Tack Johan och Catharina för ett trevligt initiativ! Träffen avslutades med ett gruppfoto.



Ulf Aggerd pressar, förgäves, sin AH 100 till det yttersta i jakten på seger över MG-klubben.



Christer Farneman styr lugnt och kontrollerat MGB:n till en bekväm seger i kappkörningen för MG-klubben.



Johan informerar om kommande aktiviteter i centret.



En grillad korv är aldrig fel.



Förbrödning mellan klubbarna.

Foto: Johan H Larsson

## Octagon Centre

JAG BER ATT FÅ ÖNSKA ALLA MEDLEMMAR I OCTAGON CENTRE EN RIKTIGT **GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT ÅR** MED FÖRHOPNINGEN ATT KOMMANDE ÅR BJUDER PÅ BÄTTRE FÖRHÅLLANDEN FÖR ATT VI SKALL KUNNA TRÄFFAS PÅ ETT MER NORMALT SÄTT IGEN.

*/Bengt Elisasson*

## Big Lakes Centre

I Big Lakes Centre har det inte varit några träffar. Givetvis beror det på den mycket illa omtyckta pandemin. Om det inte blir några nya mutationer räknar vi med att vara igång som vanligt igen nästa år. Sven Adamsson blir nu behjälplig i vårt centre. Sven kommer säkert att tillföra centret nya, friska idéer. Vi har redan pratat om vårens aktiviteter, upplägget kommer att vara ungefär som tidigare. Vi skall försöka ha aktiviteter lite spridda i centret, så att alla kan få kort väg ibland. Vi ses till våren!

**GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR**

Önskar

*KG Lindblom*

## Middle West Centre

Som alltid har hösten passerat lika snabbt som en kompressordriven PB vid Prescott Hill. Vi har kunnat träffas tre kvällar på Café Skogen och har kunnat välkomna både några nya och flera välkända medlemmar. Förmodligen har också decemberträffen den 15 december passerat när Bulletinen droppar ner i din brevlåda och det börjar bli dags att planera för våren. Den planeringen sker väl alltid med lite lättare hjärta och större glädje; snart börjar utesäsongen!

Men först: notera datumen NU för vårens träffar på Café Skogen i din almanacka. Vi träffas torsdagarna 20 januari, 17 februari, 17 mars och 21 april, alltid 18.30, på Café Skogen, Sörbyvägen 15 i Örebro.

Till våren och sommaren planerar vi flera träffar och vi återkommer till detta i kommande Bulletiner och i mailutskicken inför träffarna - meddela oss om du inte får våra mailutskick. Vinöträffen är given och vi hoppas kunna göra en tur i Bergslagen igen, plus en del annat. Detaljer så småningom. Vi hoppas förstås att pandemin ska vara historia.

Vi önskar alla medlemmar i MGCC - inte minst våra egna i Middle West Centre - en

**God Jul och ett Gott Nytt År**

och hoppas få se så många som möjligt på 2022 års träffar!

*/Lennart och Owe, centre-representanter, Middle West Centre*



**PÅ GÅNG**

## Inbjudan till träffar

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

Klubbens centrerepresentanter önskar alla en riktigt God Jul- och Nyårshelg med en förhoppning att 2022 kommer att börja likna det vi alla är vana med i umgänget med varandra.

I nästa nummer av Bulletinen presenteras de aktiviteter som är planerade för nästa år. Men kom ihåg, följ de rekommendationer som myndigheterna ger vad gäller covid 19, än är inte all fara över!



### SOUTH CENTRE

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



### MIDDLE WEST CENTRE

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



### BIG LAKES CENTRE

K G Lindblom, tel 0510-546 131  
Sven Adamsson, tel 070- 520 90 47



### WEST COAST CENTRE

Hansi Borgström, tel 0705-485 203



### SUNNY COAST & ISLANDS CENTRE

Anders Bäcklund, tel 0739-866 695  
Åke Ståhl, tel 0730-451 466



### MIDDLE SOUTH CENTRE

Johan H Larson, tel 070-512 38 02



### MIDDLE NORTH CENTRE

Christer Farneman, tel 0705-938 713



### DALECARLIA CENTRE

Mats Rylander, tel 072-209 05 78

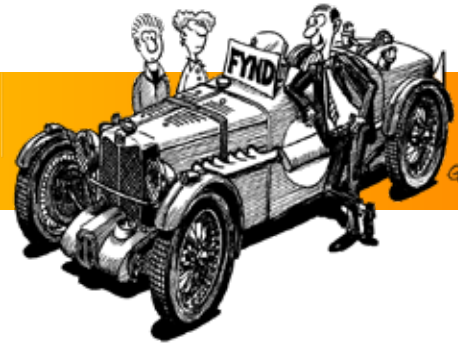


### OCTAGON CENTRE

Bengt Eliasson, tel 0702-573 746



# MG MARKET



**Säljes:** Garagestädning efter många års skruvande med MG. Begagnade och nya MG-delar till TC och TD.  
2 Stötfångarhorn (Ej original MG)  
4 Navmuttrar MG TC, 2 vänster- och 2 högergång.  
2 beg. Hubbar till MG TC  
2 beg. Instrumenthållare  
4 beg. Dörrlås MG TC  
2 Dörrhandtag yttre MG TC  
5 Huvlås MG TC, varav 1 helt ny.  
1 Bakspegel sliten original  
1 Bottendrev växellåda, samt ettans drev, helt nya, passar MG TD o MG TF (Köpt av Angloparts: Pris 13.800:-)  
1 Tändlås med nycklar beg.

1 Omkopplare halvljus, tuta beg.  
1 Ljuskontakt MG TC beg.  
1 Sidoplåt för ventillyftare motor, beg.  
2 Kromade luftrenare till "Holley" förgasare MG TD, beg  
1 Växelspaxknopp,  
1 MG-märke slitet  
1 Vindrutetorkarmotor nyskick ej original MG, 12 volt  
2 Gångjärn dörr MG TC, div bult m.m.  
Pris: Ovanstående säljes tillsammans för ett fast pris prutat och klart: 7.500:-  
Holger Alexandersson, Ödeborg  
Tfn: 0705-810 696  
E-post: holger.alexandersson@outlook.com



**SOUTH EAST CENTRE**  
Gerry Gardelin, tel 0709-308 628  
Håkan Wass, tel 0701-112 465

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

**Säljes:** Fälgar till MGB



Fyra st 14" aluminiumfälgar.  
Bultcirkel 4/114,3 mm.  
Pris: 1 000 kronor.



Fyra st 14" originalgälgar i aluminium.  
Bra begagnat skick med Goodrich 195/15 VR 14, 5 mm mönsterdjup.  
Bultcirkel 4/114,3 mm.  
Pris: 2 000 kronor.  
Ulf Starby, Reftele  
Tfn: 070-850 82 72  
E-post: ulfstarby@hotmail.com

# 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 Centrepräsentant  
Centre koordinatör: Per de Farie

**South Centre**

Max Jacobson, Svedala  
tel 0708-938 401  
Hans-Åke Nilsson, Limhamn  
tel 0705-868 481  
[south-centre@mgcc.se](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  
Sven Adamsson  
tel 070-520 90 47  
[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, Strängnäs  
tel 070-512 38 02  
[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 Muskantor  
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  
**Ansvarelig 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 inskickade  
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



#51754  
**SAXLYFT, HÖGLYFTANDE,  
3000 KG**

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. Uppkörningsrampen kan fällas ut och användas som lyfttramp, de mekaniska spärrarna aktiveras automatiskt vid höjning och frigörs med tryckluft vid sänkning.

**41.900 KR**



**5.900 KR**

#53394  
**MC LYFTBORD, HYDRAULISKT**  
Hydraulisk mc-lyft med en kapacitet på 400 kg. Höj och sänkning sker med hjälp av två fotpedaler. 4 st. hjul varav 2 st. är svängbara.



**21.750 KR**

#488003  
**SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR**  
Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen



**1.695 KR**

#513923  
**POLERSÄTS I VÄSKA, RÖTERANDE**  
Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PCLA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsigling.



**6.470 KR**

#76848  
**KALLBANDSÅG G5013W, MED STATIV**  
En av marknadens bästa metallbandsågar för garaget eller den lilla verkstaden. Den klarar 125 mm rundstänger och 125x150 mm rektangulärt



**31.500 KR**

#4948004  
**ENPELARLYFT 2500 KG**  
Flyttbar hydraulisk enpelaryft med mekaniska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelaryft. Inga installationsbekymmer med för klen betongplatta.

**KAMPANJ**



**35.995 KR**  
47.800 KR

#506266  
**DÄCKMASKINPAKET SEMI PROFFS**  
perfekt för dig som jobbar med något större fälgdiametrar och lågprofilsdäck. För mer info besök vår hemsida.



**599 KR**

#520630  
**POLERPALL**  
Arbeta bekvämt utan att slita ut rygg och knän. Rullbar pall med låg vikt och smart förvaring för dina polermedel och tillbehör.



**OMGÅENDE LEVERANS!**

#513533  
**GARAGEINREDNING, RÖD/SVART**  
Komplett garageinredning med verktygsvagn i rött- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Många praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget.

**18.499 KR**



**3.995 KR**  
5.385 KR

#513169  
**SLIPMASKIN ROS090 MED DAMMSUGARE**  
Paket med oscillerande enhandslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhandslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor.



**21.900 KR**

#510425  
**TVÅPELARLYFT, 4-TON**  
Hydraulisk tvåpelaryft med självslående lyftarmar som är lämpliga till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

Vi reserverar oss för prisförändringar, skatteförändringar och feltryck.