



Bulletinen

MEMBERSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN

1 - 2019



Innehåll nr 1-2019:

Sid 3	Styrelsen har ordet, Ewa Brander
Sid 4-5	Välkommen till SMGM 2019
Sid 6-9	Min MG YA, Knut Tersmeden
Sid 10-15	Europatour 2018, Jens och Anneli Arnekleiv
Sid 16	Trettio ljus i tårtan, Rune Björck
Sid 17	Minnesord över Gösta Johansson
Sid 18	Annonser
Sid 19	Notiser
Sid 20-21	Montering av sportluftfilter MG TF, T Lyngborn
Sid 22	Bokpresentation, Per de Faire
Sid 23	Bilsport Motor Show i Malmö, Tommy Hadrys
Sid 24-25	Le Mans gav inspiration till MGA, Gert Assermark
Sid 26-29	2018 Triple-M racing summary, Collin Murrell
Sid 30-31	Mittbild

Sid 32	Notiser
Sid 33	MG-racing i Europa 2019
Sid 34-37	Topplockspackningsbyte MG TF, Bo Adolfsson
Sid 38	MHRF annons
Sid 39	The Essence of a Car, Gunnar Bernstrup
Sid 40	Regaliaannonser
Sid 41	Notiser
Sid 42-45	Kjell Wallin, motorsportentusiasten, Gert Assermark
Sid 46-47	Bildrömmar, Claes Göran Svensson
Sid 48-49	Rapporter från centren
Sid 50-55	Inbjudan till träffar
Sid 56	MG Market
Sid 57	Annonser
Sid 58-59	Klubbsidor

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

6417	Austen Öhrn	Natalie	Höör	MGF -02, CPM 687
6418	Berg	Anders	Lidingö	
6419	Schill	Per	Torshälla	MGB Tourer -75, XDY 166
6420	Davidsson	Lars	Sollentuna	MGB Tourer -66, DTG 960
6421	Berggren	Lennart	Ronneby	MGB GT -73, BUZ 026
6422	Holmgren	Claus	Alvesta	MG TF -54, CJB 997
6423	Esbo	Gunnar	Lidingö	MGB Tourer -69, BNM 019
6424	Sjöberg	Roy	Värgårda	MGB GT -70, GGZ 463
6425	Rylander	Mats	Färnäs	MGB Tourer -66, ATY 151
6426	Arnberg	Lars-Erik	Ludvika	
6427	Jonsson	Inge	Oskarshamn	MG Midget -70, MSH 282
6428	Lewander	Meta	Tullinge	
6429	Sandén	Tommy	Örebro	MGF-96, CHR 481
6430	Andersson	Leif	Fristad	MGA -58, FZF 134
6431	Ågren	Karl-Arne	Strömstad	MG ZT V8 260, BTE 917
6432	Pettersson	Anki	Lindesberg	
6433	Olsson	Ulla-Christina	Göteborg	
6434	Paulson	Björn	Munka Ljungby	MGF -97, SJR 442
6435	Nilsson	Anders	Vallda	
6436	Persson	Ronny	Olofström	MGB Tourer -67, ENM 952
6437	Elf	Anders	Järfälla	MGF -97, TAS 280
6438	Bjelfvenstam	Jacob	Enskede	MGB GT, 67, CMN 470
6439	Stenius	Jari	Kvicksund	MG Midget -61, ERS 936

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2019

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
2	17/3	v 14	April
3	19/5	v 23	Juni
4	10/7	v 32	Augusti
5	22/9	v 41	Oktober
6	17/11	v 49	December

Omslag: Ami von Waldegg kör MGF året om
Foto: Mats Månsson



341

131



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

Tryck:



exaktcreative

EN OVANLIGT VANLIG REKLAMBYRÅ



From the chairman's desk

Styrelsen har ordet



Hej alla MG-vänner och Gott Nytt MG-År!

Nytt år och nya möjligheter – visst är det så!

Ute i våra Centre snickras det för fullt på ännu ett innehållsrikt år av olika träffar, event osv. Vad det blir kan du följa i Bulletinen, på vår hemsida www.mgcc.se, i mailutskick från respektive Centre (om du anmält din mailadress till dem) och en del kan också finnas att läsa på vår Facebooksida, MG Car Club Sweden. Så skruva och putsa på bilen nu så den är i fin form inför den nya säsongen som snart är här.

SMGM, vårt stora nationella MG-event, anordnas i år hos South East Centre – mer om det med detaljer och anmälan kan du läsa i detta nummer av Bulletinen. Beträffande SMGM 2020 så kommer det anordnas i West Coast Centre och ingen annanstans (felaktigt angivet Middle South & Middle North i föregående nummer).

Runt om i Europa är planeringsarbetet också i full gång hos andra länders MG Car Club's. Det finns ett bra samarbete och utbyte klubbar emellan. Ett sådant exempel är den **Europeiska MG-konferensen** som hålls vartannat år i något av medlemsländerna. I november 2018 hölls konferensen i Birmingham och jag, som ordförande för MG Car Club Sweden, deltog och representerade Sveriges intressen och röst på konferensen. Det var i år 18 klubbar representerade från 16 länder. Agendan på dessa möten handlar mycket om hur vi bäst kan driva arbetet med MG som bilmärkesklubb. Mycket handlar

om att utbyta erfarenheter och tips i exempelvis medlemsfrågor, hur vi håller en hög och attraktiv nivå på våra träffar, nyrekrytering, myndighetsfrågor som miljözoner, besiktningsskrav osv. Vi har också tagit fram en **European Touring Handbook** som måste underhållas med aktuella uppgifter. Du vet väl att den finns att ladda ner, antingen i sin helhet eller bara de sidor du önskar. Logga in på våra medlemsidor så hittar du den under "Medlemsmeny/European Touring".

Europakonferensen beslutar också vilka länder som får möjlighet att anordna **EEOTY**, European Event Of The Year. EEOTY skulle man kunna beskriva som ett Europeiskt SMGM. Precis som SMGM så är EEOTY väldigt trevligt att åka på för att träffa andra MG-ägare, upptäcka nya platser och härliga MG-vägar och event i sann MG-anda. EEOTY 2019 anordnas i Spanien

och EEOTY 2020 i Tyskland. Mer om detta kan du också läsa löpande på vår hemsida under "Evenemang/EEOTY".

Europakonferensen leds av en **European Manager** som väljs av konferensen på 2 år. Håkan Sigemark från Spanien/Sverige har varit European Manager för mandatperioden 2017-2018, och för 2019-2020 valde konferensen nu en ny manager: Vivian Vleeshouwers, ordförande för MGCC Holland.

Klubbens verksamhetsår 2018 avslutas med årsmöte lördag 16 mars i Märsta. Inbjudan och information bifogas detta nummer av Bulletinen. Vi hälsar alla medlemmar välkomna att delta. Kom ihåg att skicka in din anmälan så vi kan beräkna utrymme och luncher.

Vid pennan och i väntan på vårsolen...

Ewa



Foto: Rikard Lavitskij Söderling

SMGM 14-16 juni 2019 i Söderköping



South East Centre har äran att
inbjuda till Svenska MG mötet
2019.

Årets SMGM äger rum den 14-16 juni 2019 i Söderköping vars kulturarv präglas av stadens storhetstid-medeltiden.

Söderköpings Brunn där vi ska bo, har även det en lång historia. Hotellet är centralt beläget med hela stadskärnan runt hörnet. Vilket specialintresse man än har så ligger det inom gångavstånd i denna lilla stad. Utöver historiska nedslag under lördagens utflykt kommer vi och Östergötland att göra vårt yttersta för att ni ska trivas och känna er välkomna tillbaka.



Anmälan till SMGM 14 -16 juni 2019

Program:

- Fredag kväll:** Lättare buffé inklusive lättöl/vatten.
- Lördag:** Frukostbuffé, utflykter/inträde, lunchpaket, inkl lättöl/vatten samt kaffe. Välkomstdrink därefter The Annual Dinner med tre-rättersmeny, lättöl/vatten samt kaffe. Musikunderhållning på kvällen.
- Söndag:** Frukostbuffé.

Kostnader:

Ange ditt boendeval – Alt 1 - 3 i anmälan! Vi bokar rummen.

- Alt 1:** Del i dubbelrum, 14-16/6 inklusive alla måltider 2 635 kr/person. Enkelrumstillägg: 600 kr. Betalas direkt till hotellet.
- Alt 2:** Del i dubbelrum, 15-16/6 inklusive alla måltider 1 460 kr/person. Enkelrumstillägg: 300 kr. Betalas direkt till hotellet.
- Alt 3:** Buffé 14/6, lunchpaket 15/6 samt trerätters meny, i mån av plats: 735 kr/person. Betalas direkt till hotellet

Anmäl dig genom att sätta in anmälningsavgiften 500/bil kronor på konto nummer: 8480-6 693 486 882-6 **OCH** skicka ett mail till: south-east-centre@mgcc.se senast den 1 april. Glöm inte ditt namn vid betalningen! Vi bekräftar via mail.

Ange vid anmälan via mail:

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|----------------------|
| 1 | Mitt/vårt boendeval (Alt 1 - 3) | 5 | Mobilnummer |
| 2 | Förarens namn | 6 | E-postadress |
| 3 | Passagerarens namn | 7 | MG modell och reg nr |
| 4 | Ange om du/ni önskar särskild kost | 8 | Årsmodell |

Upplysningar:

Håkan Wass: 0701-11 24 65
Gerry Gardelin: 0709-30 86 28

VÄLKOMNA!



Min

MG

YA

¼ litre
1950

Text: Knut Tersmeden Foto: Tommy Lyngborn

Sveriges snabbaste YA?



Omgivningarna runt om YA:n är från Kalhäll, där Bolinders Fabriker drev sin verksamhet med gjuteri och annan tillverkning under 1900-talet. Bolaget köptes upp några gånger och 1979 flyttades produktionen till Götaverken Ångteknik i Göteborg.

Ja, så hade det kunnat se ut om inte Rune Möller räddat bilen från att förvandlas till en dragster. Ja ni vet, såna bilar som kör rakt fram i 402 meter om allt går bra under den några sekunder långa färderna.

Rune blev övertalad att köpa bilen som då bestod av isärplockade delar. Sen började renoveringen, som kröntes med godkänd besiktning 1993, efter att ha varit avregistrerad i 23 år. Bilens tidigaste historia var okänd, men då fick jag hjälp av Anders Bäcklund som konstaterade att den förste ägaren till bilen, som då hade registreringsnumret S15944, var tandläkaren Yngve Nilzén i Arvika som fick sin vänsterstyrda MG i juni 1951. Att det stämmer fick jag bekräftelse på när jag bytte däck och såg att det stod Nilzén på fälgens insida.

One and a quarter litre saloon.

MG 1 ¼ Litre Saloon serie "Y" utvecklades 1938-39 genom att man tog fram en ny ram med individuell framfjädring och kuggstångsstyrning. Ovanpå detta satte man en modifierad kaross från en Morris Eight serie E. Med nya skärmar runt om och ny huv lyckades man skapa en kaross som utstrålade engelsk traditionell bilbyggarkonst. Under huven fanns den nya XPAG motorn med en förgasare. Den allmänna trenden 1939 tycks ha varit mot mindre 4-cylindriga motorer med lägre bensinförbrukning.

Resultatet blev en mycket vridstiv bil utan varken flexande chassi eller en stel framaxel med styva bladfjädrar, vilket de äldre MG-modellerna hade. Ett stort steg framåt för MG. YA:n var färdig att visas på Earls Court Motor show 1940, men på grund av kriget kom tyvärr produktion inte igång förrän 1947. Tillverkning av TC:n startade redan 1945 med 81 exemplar, och året därpå blev det 1675 stycken. 1947-53 producerades totalt drygt 8000 bilar av modellvarianterna YA, YB och YT (tourer). Var det en framgångsrik modell? Ja, föregångarna i form av "saloon"-modeller från senare delen av 30-talet, SA, VA och WA, såldes tillsammans i ännu mindre upplagor under några få år. TA:n tillverkades som mest i drygt 1000 exemplar per år. Så jämfört med tiden före kriget var försäljningen hyfsad. Den nyutvecklade efterföljaren ZA/ZB såldes i fler än 36 000 exemplar mellan 1953 och 1958. Jämför vi med Morris Minor, som 1948-52 såldes i hela 176 000 exemplar, kan det förklaras med att Morris satsade på massproduktion med ett pris nästan 40% lägre än för den sportigare YA:n. Morris Minor var en modern och bra bil, fast utan finesser och med en sidventilsmotor på endast 27 hkr, så den



Bilens ID-handlingar.



Instrumentbräda med många olika instrument elegant infogade i oktogoner är ett sant nöje för MG-ägaren.

vände sig till en annan kategori köpare än Y-modellen. Naturligtvis hade YA, och speciellt den senare YB, svårt att hävda sig mot bilarna med modernare kaross som verkligen hade slagit igenom i början av 50-talet.

Produktionen av Riley RMA/B flyttades över till Abingdon 1949. Samma år lade man ner TC:n och började tillverka TD:n. Y-modellen toppade 1949 och 1950 med drygt 2 000 bilar/år. Riley hade gått i konkurs 1938 och köptes då upp av Morris. RMA kom redan 1945 med en större och modernare kaross än YA:n eftersom verktygen till RM:s föregångare hade förstörts under kriget. Kuggstångsstyrning och individuell hjulupphängning med torsionsfjädring kom sannolikt från Morris/MG. Drygt 22 000 bilar med 1,5 och 2,5-litersmotorer tillverkades fram till 1955. Inte illa om man tänker på att den var drygt 30% dyrare än MG Y. Hemma i Sverige kostade en YA ungefär 30 % mer än en TD, så det var förvisso ingen billig bil.

Vad tyckte omvärlden om MG Y?

W.A. McKenzie skriver i Autosport Magazine 1947 i sin Road test att man i M.G. 1 ¼ har uppnått den perfekta kompromissen mellan en sportbil med racingkaraktär

och en elegant familjebil. Han jämför med en TC och konstaterar att bilen är mer lättkörd, man kan styra med ett krökt lillfinger, kopplingen går lätt, växellådan går lätt med bra synkronisering och de hydrauliska bromsarna från Lockheed är oerhört effektiva. Kupén beskrivs som rymlig. Fäller man upp armstödet kan man sitta tre i baksätet. Chassit får mycket beröm, MG:n går som på räls trots den mjuka fjädringen.

Classic Monthly skrev i juli 2012: "By selecting the best...MG turned base metal into automotive gold". Det stämmer bra, för MG lyckades få fram körglädjen i sina bilar. I ett jämförande test med MGB Tourer och MG TF 115 vann en YB med 1 poäng över de lite modernare bilarna. YB:n var mest praktisk och prestandan ansågs lika bra som hos MGB:n. Visst blir man lite förvånad, men YB:n hade nog en ovanligt bra dag.

Vad tycker jag?

Jag tycker det mesta stämmer fortfarande. Men efter 70 år har andra bilmärken hunnit ikapp och måttstocken har förändrats. Idag känns kupén trång, fartresurserna modesta och bromsarna trötta. Men trots svag motor och tung kaross så är den lättkörd, och man kan hålla bra fart om man

låter bli bromsen och gasar i god tid. Med andra ord; man måste planera sin färd.

Halva nöjet är att planera resan, eller hur?

Några år innan Rune gick bort besökte jag och Nils honom för att titta på hans fina samling av olika bilar från förra seklet. Där stod den med sin härliga kaross och tjusiga inredning som utstrålar gedigen engelsk tradition, vilket accentueras av den tvåfärgade lackeringen. När jag senare fick möjlighet att köpa den tvekade jag inte det minsta. Mycket av mekaniken var redan känt för mig genom mekande med min TA. Men behövde jag verkligen denna bil? Svar nej! Men efter många års arbete började pensionen att närma sig. Då behövde jag nog något att syssla med. Varför inte en bil som såg ut som en pensionär? Bilen hade inte körts på några år, så det blev en genomgång och en renovering av bromsarna. Motor och växellåda går fint och det är ett nöje att köra. Jo, jag drömmer om en överväxel så jag kan få ned varvtalet och köra i 100-120 km/t. Kanske en lättare trimning krävs för lite mer ork för att få till de rätta egenskaperna för en långfärdsbil. Första motorvägen i England kom först 1958, så acceleration i lägre farter var det som gällde.

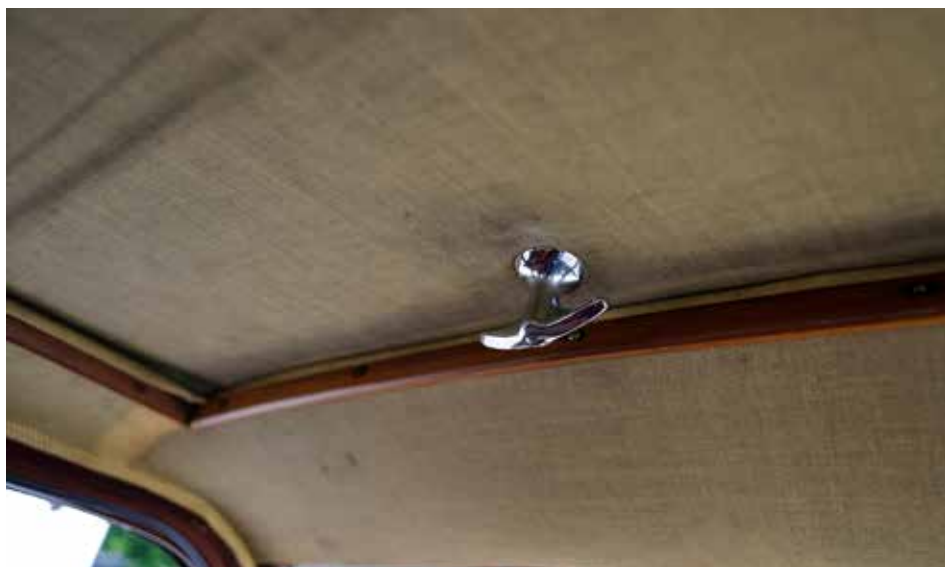
Måttstocken förändras ständigt. Just nu gäller SUV-liknande bilar med hög taklinje och stor markfrigång. Där kniper Y-modellen ännu en pluspoäng.

Vad har jag lärt mig?

Första gången jag körde i en rondell trodde jag att den skulle välta, för den krängde så kraftigt. En annan bilförare i rondellen höll på att vrida huvudet av sig för att se hur det gick för mig. Lugn, det gick bra för honom också. Nu ser jag till att ha mycket luft i bakdäcken. Bilen är smal, knappt 1,5 meter bred, så man ska köra så rakt det går i rondellen. Kortaste vägen mellan två punkter är en rät linje, och då går det fort. Om man dessutom "lägger ned" karossen genom att svänga till lite med ratten i inledningen så får man bra kontroll på bilen under hela svängen.

Går det att köra om lastbilar? Javisst, om de står stilla. Annars är en fart på 85-95 km/t en angenäm fart för en pensionär som eventuellt "slipstreamar" bakom lastbilen. Acceleration i högre farter påverkar inte passagerarnas komfort som i moderna bilar.

Ventilationen är förträfflig. Om det är varmt så öppnar man givetvis takluckan och om det inte räcker så sträcker man sig någon decimeter och tar tag i veven på panelen. Då öppnar sig framrutan och fartvinden kyler ned. Fast innan man vevar bör man kolla att man manuellt har vridit torkarbladen nedanför rutans kant.



Taklucka är bra att ha så länge den är tät.



Pilar ser man sällan på MG-bilar, men att signalera med handen för att markera färdvägen gör man inte i en ståndsmässig bil med fönster man måste veva ned.



Öppningsbar framruta för utomordentlig ventilation.



Bara Goldie Gardener körde strömlinjeformade MG-bilar då han skulle slå hastighetsrekord. Y-modellen fick ingen del i detta ideal.

Räcker inte detta vevar man ned alla fyra fönstren. När vintern kommer ställer man in bilen i garaget över vintern. Det finns "luffarvärme" bestående av två luftslangar som leder luft från kylaren till kupén. Det är säkert ett tillbehör eftermonterat i Sverige, men effekten är inte påträngande så det passar bäst på hösten eller våren.

Väl på plats sitter man riktig bra i bilen. Ratten är justerbar och det är ett plus. Att ta sig in eller ut kräver lite planering då dörrarna är pyttesmå. Får man punktering så pumpar man upp den inbyggda "Jackall"-domkraften som skickar upp bilen i höjden på fyra ben – om systemet fungerar. En finess som skulle sitta fint på vardagsbilen inför byte mellan sommar- och vinterdäck.

Men visst finns det en rad nackdelar med Y-modellen? Tyvärr, ett område jag inte behärskar och jag därför tvingas överlämna frågan till alla specialister som inte har en Y-modell. De brukar veta allt.

Alla som vill läsa mer om Y-modellen kan titta på länkarna www.mgcyregister.co.uk eller www.mg-cars.org.uk/imgytr/.

Jag avslutar med en Safety Fast-hälsning

/Knut Tersmeden



I händelse av punktering finns en inbygg domkraft för alla fyra hjulen.



En elegant tofs att hålla sig i vid hård rondellkörning. Tofsarna kallas för "assist sling".

Europatour 2018

Författat efter eget behag och upplevelse av Jens och Anneli Arnekleiv

Så var det dags, eller egentligen inte. Allt började nog för drygt 10 år sedan då jag nämnde för min blivande fru att jag skulle vilja bila i Europa, och helst då i en MG. Det glömdes bort och kom tillbaka om vartannat, och till en början så var det ett stort problem. Vi hade inte någon MG att göra denna resa med, den var nerplockad i atomer, bildligt talat.

Ären gick, och min första MG, PAU164, blev aldrig färdig utan såldes till Per Grundén i Borås som bestämde sig för att göra en V8-konvertering med den. Detta var någonstans hösten 2010 eller 2011.

Abstinensen tilltog och slutligen var den outhärdlig!! Nu skulle det köpas ny MGB! Efter lite letande och lagom till vårt bröllop var jag MG-ägare igen våren 2012. Hittade ett fint exemplar i originalskick i Stockholm. Måste säga att det var den finaste bröllopsgåva man kunde tänka sig. Vår första längre resa med den gick redan samma sommar, nästan direkt efter festen, ner till vänner i Skåne och underbara Österlen. På vägen ner hade vi en första incident med en kabelbrand under instrumentpanelen när vi färdades genom Kolmårdenskogarna. Det slocknade då vi slog av huvudströmbrytaren. Ingen större skada skedd, och enda som gick sönder var belysningen till instrumenten.

Under efterföljande år har jag uppgraderat bilen och kört många underbara mil i Sverige, men den där Europaresan låg där och gnagde i huvudet på mig. Efter en massa googlande och sökande på Internet hade jag hittat en rutt jag tyckte verkade bra. Första tanken var att köra hela vägen i en östlig rutt genom östra Tyskland, ner genom Österrike, Brennerpasset och över alperna ner till Florens som sydligaste mål. Därifrån skulle vi åka västerut genom Toscana, Ligurien och in i Frankrike, och även till Monaco när det ändå låg längs vägen. Därefter nordvästlig riktning upp genom Frankrike till Normandiekusten för att sedan vända hemåt, mer eller mindre längs Atlankusten vidare till Sverige.

Under planeringsresans gång fick jag tips om att Le Mans Classic skulle äga rum i stort sett samtidigt som vi var i Frankrike, men för ett besök där krävdes viss justering av resplanen. Sagt och gjort, vi ändrade resplanen till att bli en kortare tur genom Tyskland genom att vi tog bil-tåget från Hamburg till Innsbruck (enligt tidtabell). Här följde än mer googlande och bokande av boende på Airbnb på valda orter, tågbiljetter på urlaub och färja mellan Rödbby och Puttgarden.

Så till slut var det dags för den där resan som jag längtat efter och pratat om, så mycket att folk förmodligen inte trodde att den skulle bli av, att det mest var en massa prat. För att inte tala om hur hårt jag fick jobba för att övertala min fru. Till sist sa jag faktiskt att jag åker väl själv om hon inte vill åka med, för jag SKA åka!

Denna sommar 2018 lär väl gå till historien som en av de bästa MG-sommarna i mannaminne, och så var det när vi började vår färd med att åka ner till Österlen för att fira midsommar – nästan traditionsenligt numera. Vädret var varmt, vägarna var torra och inte ett moln syntes på himlen. Vi kom ner till Skåne utan några problem med vår #rödafara. Firandet på Österlen var kort och intensivt, för på tisdag morgon, den 27:e, skulle vi åka ner till Hamburg-Altona. Upp i ottan och avfärd vid 6 på morgonen, varmt redan då. Vi körde genom Skåne mot Malmö och Öresundsbron. En kortare frukost och tankning strax utanför Malmö innan vi tog oss ut ur Sverige för första gången med #rödafaran. Trafiken var måttlig och lugn, och jag tyckte nog att de flesta höll gott avstånd när vi färdades genom Danmark, och vid lunch satt vi på färjan till Tyskland. Färden över tog inte lång stund, så där lagom lång för att hinna kika i shopen

och ta en fika. Väl framme i Puttgarden låg dimman tät och det var faktiskt, trots högsommarvärmerna, lite kyligt i luften. Men efter några mil in i landet så lättade dimman och värmen kom tillbaka. Vi följde E47 in på 1:an och svängde av i Oldenburg in Holstein för att slippa autobahn och kunna få se lite mer än ett motorvägsdike. Här följde vi 202:an mot Lütjenburg där vi tankade 100-oktanigt! Med bra tryck i tanken fortsatte vi 430:an mot Koppelsberg och längre söderut Bad Segeberg (404, 432) och till slut vår destination för dagen, Hamburg-Altona, som vi nådde runt 15-tiden på eftermiddagen.

Väl parkerad och med suffletten uppfälld på Hotellets innergård tog vi oss ut på stan och gick ner mot hamnkvartaren för att äta en tidig middag. Det rädde lite fotbollsfeber i Hamburg, men jag måste nog säga att Hamburg tedde sig tämligen sömntigt ändå, eller också var det jag efter dagen körning.

Tågstationen låg mer eller mindre runt hörnet så vi tillbringade hela onsdagen den 27:e i ett mycket varmt Hamburg. Utcheckning redan på morgonen, men hotellet lät oss ha bilen kvar på deras parkering hela dagen utan problem. När det väl började närma sig avspark mellan Sverige och Mexico, samtidigt som



Här är vi på väg över Öresundsbron för att..



...senare hamna på färjan till Tyskland.



Under vår promenad i Hamburg träffade vi på en A-H Sprite.



#rödafaran lastad på biltåget.



Högsta punkten på vår färd över Alperna.

Tyskland mötte Sydkorea, försökte vi hitta något ställe att titta på Sverigematchen, men det var dömt att misslyckas så vi satte oss i hotell-loungen med en ipad och tittade. Vi jublade och kan berätta att hela Hamburg fullkomligt tystnade när matchen var slut och Tyskland åkte ur VM. Nöjda och uppspelta körde vi ut #rödafaran ur innergården och ställde oss i kön för att köra ombord på biltåget. Efter lång väntan och 2 timmars försening så fick vi köra ombord. Personalen var mycket effektiv och lade ganska snabbt märke till att vår MG var ganska låg och skakade fram pallvirke så att vi utan malörer kunde köra ombord. Väl på tåget, som höll 60-talsstandard, delade vi hytt med en "kö-kamrat" som körde en Weismann "Gecko". En mycket låg tysk skapelse som inte tillhör de vanligaste man ser och särskilt inte på svenska vägar. Andra bilar som kördes ombord var en Austin-Healey från Danmark, två Porsche från Sverige och ett antal motorcyklar.

Natten genomleddes i en krängande fart genom den tyska natten, och på utsatt tid var vi framme i München. De lyckades köra ikapp de dryga 2 timmar som vi tappade i Hamburg. Ja, egentligen skulle vi ha fått komma till Innsbruck, Österrike, när jag bokade, men under våren hade österrikiska banverket bestämt att de inte hade plats att ta emot detta bil-tåg som vi åkte med. Men det gjorde inte så mycket, för då kunde vi ju åka genom den berömda alpinorten Garmisch-Partenkirchen.

München bjöd inte direkt på något fenomenalt väder, utan vi körde ut ur stan via 95:an mot Garmisch och in i Österrike. Upp och över de sydtyska alperna in i Österrike, där vi möttes av bättre väder och underbara vyer via 189:an och 171:an mot Innsbruck. Genom morgonrusningen, som inte på långa vägar är vad stockholmstrafiken bjuder en onsdagsmorgon, och vidare söderut. Vi skulle ju upp över alperna och Brennerpasset! Väg 182 tog oss på vindlande vägar allt högre upp i bergen och till slut stod vi där, vid gränsen mellan Österrike och Italien. I Brenner stannade vi för en snabb lunch och fortsatte sedan längs SS12:an mot Vipiteno i Italien. Vidare på SS508:an och upp över Penser Joch-passet, eller som det heter på Italienska, Passo di Pennes, på 2211m över havet. Riktigt snirklig väg där #rödafaran fick jobba riktigt hårt upp och sedan ner genom Sarentino, Bolzano och vidare ner till Trento. Här valde vi att köra mot Gardasjön och väg SS45bis ner till norra Gardasjön för att sedan följa den östra stranden vidare söderut. Målet för dagen var att komma ner till Modena där vi hade ett rum bokat. I Arco stannade vi till för att fälla ner suffletten och sträcka på benen en stund. Gardasjön är verkligen vacker med sitt gröna vatten!

Vidare på dessa underbara vägar där man höll gott avstånd och, som jag kände, visade bra respekt för att man körde veteranbil. På vägen var det många som vinkade och visade tummen upp. Strax söder om Valeggio Sul Minico slutade bilen att gå, den tvärdog. Bensin fanns men den stannade mitt ute i ingenstans. Som tur var kunde vi rulla in på en stängd restaurangparkering där jag snabbt kunde konstatera att bakre fästet till generatorm hade skakat söder och spruckit. Målet var ju att kunna ta oss till Modena och dit var inte långt kvar. Vi fick hjälp att rulla igång #rödafaran och kunde köra vidare. Frun började väl bli lite orolig, och jag ringde till vår värd för kvällen och förklarade att vi kunde bli sena för att försöka hitta en verkstad som kunde svetsa fästet så resan kunde fortsätta utan problem. Väl norr om Mantova så stannade bilen igen! Denna gång hade även främre fästet i gjutgodset spruckit. Nu gick det inte längre och vi blev tvingade att ringa efter bärgare. Efter ca två timmar kom till slut en rätt trött bärgare som kikade och kunde konstatera att detta inte gick att lösa på plats. Upp med bilen på flaket och så körde vi iväg till hans garage. Hans engelska var i



Vy över staden Arenzano.



De trasiga generatorfästena.

princip obefintlig, men med google translate så lyckades vi ändå göra oss förstådda och kunde få fram att vi måste hitta en



Här är de lagade av verkstaden i Mantova.

verkstad som kan svetsa ihop detta för att kunna fortsätta vår resa. Han ringde några samtal, och med hans hjälp kördes vi till



Hotell Abacus i Mantova.

ett mindre hotell, Hotel Abacus Mantova i Mantova. Klart deppiga och väldigt trötta somnade vi som klubbade.

Dagen därpå tog vi oss till verkstaden och möttes av en mycket piggare och gladare bilbärgare som visade vad de lyckats med i svetsväg. Svetsen såg väldigt bra ut, även den i aluminiumgodset! Betalade och drog snabbt vidare. Målet för dagen var Florens och en mellanlandning i Maranello med Ferrari-muséet. Väl värt ett besök, men jag måste säga att Alfa-muséet utan-



V12:or på Ferrarimuséet.

för Milano är bättre. Här avnjöt vi även en lunch och fick träffa ett par italienare som körde var sin Ferrari Dino i väldigt bra skick. De undrade om vi hade kört hela vägen från Sverige och skakade på huvudet när vi svarade ja. De tyckte nog att vi kunde ha valt en modernare bil. Vi fortsatte söderut på SP3:an och tog oss på småvägar över Emilia-Romagna in i Toscana. Dessa vägar var helt magiskt vackra att köra. Upp och ner, in i den ena dalen efter den andra, och på snirklande vägar kom vi så fram till Florens, italienska renässansens högborg, en stad där Leonardo Da Vinci har vandrat! Vi hade bokat in oss även här på ett Airbnb mitt inne i Florens, ca fem minuters promenad från centralstationen.

Vad man ska ha koll på är att det i Italien förekommer miljözoner i många städer, och det kan bli rätt dyrt om man inte betalar för sig. Vi bodde innanför denna miljözon, men jag hade hittat ett garage, Parking Garage Excelsior, där vi parkerade bilen för de två dygn vi skulle stanna här. Det "roliga" med denna lösning är att om man bor i en miljözon så har man dispens och kan få köra in även med en "miljövidrig" bil som våra klenoder. Kostnaden för att ha den parkerad här var ca 15 Euro om jag inte minns fel. Jag passade även på att låta dem tvätta bilen då den var ganska dammig. Vi installerade oss i vårt boende, ett medeltida hus med egen innergård och en underbar dam som visade oss runt i sitt hus och berättade lite om det. En dusch och sedan ut i den italienska värmen för



Två fina Ferrari Dino utanför Ferrarimuséet.



Duomo - Cattedrale di Santa Maria del Fiore i Florens.

en liten rundvandring och sedan hitta någonstans att äta middag. Florens är en mycket vacker stad och sevärdheterna dugar tätt, Basilica di Santa Maria Novella, Basilica di San Lorenzo och, självklart, den stora Duomo, Cattedrale di Santa Maria del Fiore. Vilka byggnader! Och man inser verkligen hur oerhört förmögna familjen di Medici måste ha varit! Tror nog att det bara är oljebiljonärer i arabvärlden som kommer upp i liknande förmögenhetsnivå idag.

På alla piazzor fanns restauranger och caféer, och även sent in på kvällen fanns en del affärer öppna. Gillar man mode och kläder så finns ett mycket stort utbud av butiker att handla i. Vi hittade till slut efter en stunds promenerade en liten restaurang utmed floden Arno. Ett litet ställe, knappt ett hål i väggen, men med sagolikt god mat – eller så var vi bara hungriga. La Nicchia heter det om ni har vägarna förbi. Kan rekommendera det varmt, personalen var trevlig och maten som sagt väldigt god.

Nästa dag tillbringade vi i Florens och upptäckte mer av denna underbara stad, Ponte Vecchio, Palazzo Pitti, Palazzo Vecchio, etc etc. Det finns massor att titta på, och vi hade funderingar på att ta oss upp på Il Duomo, men köerna ringlade sig långa, så vi bestämde oss att ta det vid ett annat tillfälle. Vill man vara säker på att komma in så bör man, åtminstone under högsäsong, boka via webben innan.

Så var det dags att lämna Florens för att fortsätta till vår nästa destination, Genua i Ligurien. Färden började genom en hektisk förmiddagstrafik, och vi tog oss ut ur Florens via Viale Etruria och satte av mot delmålet Pisa. Vi valde även denna



Det lutande tornet i Pisa.



Vy över den slingrande vägen ner från Passo Pennes.

gång att åka på mindre vägar för att undvika vägtullar och tråkig motorvägstrafik. Vissa vägar var väldigt bra och andra mindre roliga att köra, men landskapet och vyerna gjorde att man glömde bort en del av de tråkigare vägsträckorna. Väl framme i Pisa gjorde vi ett kort besök på Piazza del Duomo och tog en promenad runt Cattedrale di Pisa och Torre di Pisa. Glass och vatten inhandlades då det var närmare 40 grader varmt ute. På vår väg hade vi ytterligare ett litet mål, och det var att titta på ett hus strax norr om La Spezia, utanför en mindre stad som heter Aulla. Riktigt branta vägar var det mellan Florens och denna destination, och jag hade börjat höra en svagt skorrande från växellådan mellan tvåans och treans växel. I och med att vi valde att köra mindre vägar var det mycket mer kuperat än på autostradan. Så efter vårt besök i Aulla, valde jag att ta autostradan vidare mot Genua, dit jag räknade med att komma strax innan middagstid. Här hade vi inte bokat något boende, så samtidigt som jag körde ägnade sig Anneli åt att kika efter sådant. Till slut fann vi ett BnB utanför Genua i Arenzano. Att köra på autostradan var

inte alls lika roligt, så jag valde att svänga av E80:an i Rappollo. Jag hade tänkt att köra SS1:an resterande väg till Arenzano, men kom lite fel och hamnade på en VÄLDIGT brant väg. Det började ganska snällt på Via di Bana som sedan gick över i det mycket smalare och brantare Via Romana! I slutet av Via Romana så var det så brant och trångt att vi knappt kom upp. Här mötte vi dessutom en italiensk erre på moped som körde in i en port och bara skakade på huvudet. Nu rasslade det ganska ordentligt i växellådan. Vid en paus tog jag fram Europahandboken och började kika efter eventuella verkstäder som kanske kunde hjälpa oss. Väl framme i Arenzano fräschade vi upp oss och gick ner till staden då vårt BnB (B&B Verde sul Mare) låg längst upp på Pinetta di Arenzano. Under middagen med Liguriska tecken resonerade vi fram och tillbaka om hur vi skulle göra. Vi bestämde oss för att på morgonen chansa på att lokal MG-representant skulle svara och kanske kunna hänvisa oss till en bra verkstad som kanske kunde ge oss domen, eller helst åtgärda den klart slitna växellådan. Efter middagen stannade vi till vid en glassbar

där man tittade på fotbolls-VM och tog var sin glass. Måste säga att det var/är nog den absolut godaste pistageglass jag någonsin ätit! Stämningen var hög och mycket gemytlig, de flesta var italienare som bjöd in till samtal.

Morgonen därpå ringde jag således till den lokala MG-representanten för Ligurien, Raffaello Ceretti, som svarade på första försöket. På knagglig engelska förstod Raffaello att vi hade problem med vår växellåda och att vi behövde hjälp. Raffaello undrade om han skulle komma med släp eller om vi kunde köra bilen. Men jag ansåg att vi ändå kunde köra, men vi visste inte vart vi skulle ta oss och hans engelska var väl inte så jättebra. Han tog beslutet att köra till Arenzano och möta upp oss för att sedan lotsa oss till "hans" verkstad.

Efter en lugn frukost i trädgården på B&B Verde sul Mare så kom Raffaello med sin bil. En Range Rover av nyare årgång och stiligt klädd som bara en italienare kan vara! Raffaello lotsade oss således tillbaka mot Genua och genom hela staden tills vi kom till östsidan av Genua, i Quinto Al Mare, där verkstaden,

University Motors, låg. På vägen var jag tveksam, och ju närmare vi kom desto mer tveksam blev jag, särskilt när vi kom in på en riktigt liten bakgata och Raffaello bad mig köra före för att det var så trångt och inte lätt att parkera. Fick bra instruktion var verkstaden låg och fortsatte den sista lilla biten, såg grinden som han hade beskrivit och fick syn på första bilen som stod på uppfarten, en MGB från tidigt 60-tal som kamperade ihop med en Porsche 365:a, en Chrysler V8 och en Mini Cooper från -60 någonting. Då började jag känna en lättnad och förtröstan att de nog säkert kunde hjälpa oss. Väl parkerad och på fötterna igen kom så två av seniorerna ut från verkstaden och Raffaello förklarade på en blixtnabb italienska vad jag förklarat och de bad om mina nycklar så de kunde ta en provtur. Sagt och gjort, de begav sig iväg. Medan de testade kikade jag in i verkstaden och fick syn på en Lancia Zagato, en Mini till, en MG TF och TVÅ Lancia Stratos som stod delvis nerplockade! Jag kände definitivt att dessa herrar verkligen kunde få ta sig an min MGB.

Efter en liten stund kom herrarna tillbaka och förklarade att växellådan var kaputt! Synkringarna mellan tvåan och treans växel var man tvungen att byta och dessa delar hade man inte på hyllan. En av dem gick iväg och ringde och kom tillbaka efter en liten stund och meddelade att man kunde få fram en "ny" växellåda

från England, men då var det inte med överväxel som vi har och det skulle ta ca 10-14 dagar att få fram. Jag ringde då till vårt försäkringsbolag och anmälde skadan, berättade vad man sagt på verkstaden och sedan följde ett antal timmars väntade och samtal med resonering om vad som vettigast att göra. Vårt mål för denna resa såg jag flyga bort all världens väg. Min fru tyckte att jag skulle ta flyget till Le Mans för att kunna vara med på Le Mans Classic, men jag ville inte ta mig dit utan #rödafaran. Efter mycket resonering fram och tillbaka kom vi fram till att försäkringsbolaget skulle ordna fram transport för #rödafaran hem till Sverige, och vi blev körda till ett hotell nära flygplatsen. Jag avbokade de hotell vi hade bokat på vår vidare färd till Le Mans och meddelade Bénédicte Renier på MG-klubben i Frankrike (som hade lovat oss att vi skulle få stå med dem när vi väl kom fram), att vi inte skulle kunna dyka upp på grund av omständigheterna.

Sen middag igen och väldigt trötta efter allt väntande och pratande med försäkringsbolag. Vi satt på hotellets uteplats och inmundigade vår sista middag i Italien, väldigt besvikna, och jag måste erkänna att jag hade nog gråten i halsen. Vyn upp mot bergen var otroligt vacker, men taggen i hjärtat satt där, jag var tvungen att lämna min #rödafaran i händerna på andra och den skulle transporteras genom hela

Europa. Man kunde inte säga hur lång tid det skulle ta heller.

Nästföljande eftermiddag tog vi så flyget hem från Genua via Amsterdam till Stockholm Arlanda. Efter ytterligare ca tre veckor kom så vår bil, på biltransport. Skitig som få tog jag den direkt till tvätten och sedan hem. Med nya tag och hjälp av Olle Thunstam i Mölnbo togs växellådan ur och lämnades in till Björn Jansson i Igelfors som kunde konstatera att bottenstocken och, mycket riktigt, synkringarna till tvåans och treans växlar behövde bytas.

Resan slutade ju inte riktigt som jag hade tänkt mig, men så är det att ha en gammal bil. Men den stora fördelen är att i ett bilälskande land som Italien så finns hjälp att få. De vägar vi kört var nog kanske inte heller helt snälla mot vår bil, men å andra sidan hade detta hänt förr eller senare ändå med tanke på hur bottenstocken såg ut. Vi har inte blivit avskräckta av denna resa utan planerar att åka ner till Le Mans Classic nästa gång det går, 2020. Men då kommer vi att åka en mer direkt rutt västerut och ta Italien på väg hem, så man inte behöver stressa igenom detta underbara land!

Ni som vill och kan åka med till Le Mans kan kontakta mig. "Drive Safely"!! Men glöm inte att man ska ha kul också!!

Äventyret finns där ute!



Lancia Zagato och Stratos på verkstaden gjorde att vi beslöt oss för att lita på dem.



Chrysler 72 Sport från 1927 som deltog i Mille Miglia 2017 stod också på verkstaden.



#rödafaran på väg hem – ensam.



Bottenstocken var verkligen dålig.

Trettio ljus i tårtan



Ovanstående bild har Rune Björck försett redaktionen med. Han hittade den på Förenade Bils i Malmö Facebook-sida. Året är 1961 och man firar 30 år av utveckling för MG-märket. MG C-typen i förgrunden till höger är från 1931 så man kan ju förmoda att MGA:n bakom är av 1961 års modell. Rekordbilen EX 181 är den som Stirling Moss noterade ett antal världsrekord med och den är inlånad från BMC i England. Direktör Wilhelm Nelleman Jr från Köpenhamn hade lånat ut sin Formel Junior. C-typen ägdes då och ägs än idag av Söderströms.

Nedan lite fakta om bilarna från Rolf Ramestam på Förenade Bil i Malmö.

Morris Formel Junior

Danskybyggd Formel Junior racervagn försedd med Speedwell-trimmad Morris 1 000-motor som utvecklar cirka 75 – 80 hkr vid 6 800 varv/minut.

Formel Junior ansågs då vara framtidens tävlingsklass då den gav möjlighet att utnyttja personbilsdelar och trimmade personbilsmotorer på upp till 1 000 ccm, vilket skulle göra byggandet och deltagandet i tävlingar billigare. På så sätt skulle tävlingsbanorna öppnas för fler deltagare. Och där fick man ju rätt!

MG EX 181

Världens snabbaste 1,5 liters vagn som med Stirling Moss bakom ratten slog inte mindre än fem världsrekord i den internationella klassen F för motorer upp till 1,5 liter.

Motorn är i stort identisk med BMC B-motorn som sitter i bl a MGA och Magnette men försedd med en topp med överliggande kamaxlar likt den i MGA TC. Motorn är försedd med kompressor och utvecklar cirka 290 hkr vid 7 300 varv/minut.

MG C-typ "Monthlery"

En ren tävlingsvagn som fick sitt smeknamn på grund av framgångarna på den franska tävlingsbanan Monthlery. Första modellen kom 1931 och hade en motor på 847 ccm. Vid rekordförsök minskades cylindervolymen till 750 ccm. Utan kompressor var effekten cirka 36 hkr och med kompressor kom den upp till 52 hkr. C-typen var den första 750 cc-vagnen att nå 100 mph (1931) och den första att nå 120 mph (1933).

FÖLJANDE VÄRLDSREKORD SATTES AV STIRLING MOSS I EX 181:

1 km	395,23 km/tim
1 mile	394,38 km/tim
5 km	391,12 km/tim
5 miles	379,23 km/tim
10 km	361,54 km/tim

DET GLESNAR I LEDEN

Efter lugnt julfirande fick vi ta del av den tråkiga nyheten att vår gode vän Gösta Johansson inte längre fanns bland oss, han hade insomnat i en hjärtinfarkt under julhelgen hemma i Åkersberga.

Gösta gick med i MG-klubben 1992 och köpte sin välkända gröna MGA av sonen Mats. Med Barbro vid sin sida deltog han i otaliga rallyn och evenemang.

Gösta blev tidigt engagerad i MG-klubbens verksamhet. 1993 valdes han in i styrelsen. Han var med och bildade både trafiksäkerhetskommittén och miljökommittén. Dessa frågor kom han att vara engagerad i under hela sin tid i MG-klubben, på senare tid som försäkringsansvarig för MHRF-försäkringen inom klubben.

Gösta var alltid glad, trevlig och hjälpsam. Leo fick hjälp att få dragkroken på TD:n godkänd. Varken bilprovningen eller MHRF hade kunnat vara behjälpliga med nödvändig information, men Gösta skrev utförligt hur den var monterad och hur mycket den fick dra, och det dokumentet godkändes av bilprovningen.

Under Annicas Picknick-utflykter fick Gösta alltid vara "backup", åka sist i ledet och med sitt tekniska kunnande ta hand om de bilar som eventuellt fick problem.

Gösta och Barbro gick upp vid 4-tiden på morgonen för att åka till Eskilstunamarknaden och staka ut ett lämpligt område för MG-klubben i flera år. Vallentuna flygdag var också ett evenemang där han såg till att klubben fick utrymme så det räckte.

Gösta var även ledande i Moppe Mojgens Vänner i Åkersberga, där ett gäng "återfallsmopedister" körde en sväng och avslutade med fika och äppelkaka varannan måndagskväll under sommarhalvåret.

När Barbro gick bort för några år sedan tappade Gösta lite av gnistan och var inte med på träffar lika ofta, dock var han med på julkaffet den 15:e december förra året.

Vännerna

Leo och Britta Tatti och Annica Raap

Foto: Åke Samuelsson



THE MG CAR CLUB PRESENTS



THE WORLD'S LARGEST MG SHOW



15-16 JUNE 2019
SILVERSTONE CIRCUIT

CELEBRATING 95 YEARS OF MG WITH OVER
3000 CARS ON DISPLAY



ACTION-PACKED MG RACING ON TRACK
LIFESTYLE MARQUEE

MG MOTOR ARENA WITH STUNT SHOW
LIVE MUSIC AT THE VILLAGE GREEN



Billig frakt! Alltid snabb leverans!

0-30 kg endast 140 DKK

Gratis leverans till din dörr vid inköp över 1500 DKK



Kläder och utrustning
Reservdelar
Biltillbehör
Skyltar
Olja

Fjelshøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190
info@classic-center.dk

Om du kör en...

TA	S								
TB		A							
TC			M						
TD				T					
TF					I				
MGA						D			
MGC							I		
MGB								G	
Midget									T

...och möter en

TA TB TC TD TF MGA MGC MGB Midget

**Hur man vinkar till
varandra i MGCC**

Vidstående diagram som visar vem som bör vinka först om man möter en annan MG-förare hittade redaktören i Bulletinens föregångare, den oregelbundet utkommande "Gazetten", nummer sju från 1974. Den som skickade in bidraget föredrog, antagligen med hänsyn till eventuella repressalier, att vara anonym. År 2019 vinkar vi naturligtvis åt alla MG-bilar vi möter och riskerar därmed inga repressalier.

Montering av sportluftfilter på MG TF

TEKNIK

Text & foto: Tommy Lyngborn

Efter att min garagekompis Bo Adolfsson och jag funderat en tid på att byta ut standard luftfiltren på våra MG TF till en typ med mer luftgenomsläpp (sportluftfilter) beställde vi två satser K/N-filter från Rimmer Brothers i England. Beställningen lades via internet på en fredag, på onsdagen följande vecka ringde en artig man från PostNord på dörren och överlämnade paketet. Allt var väl packat och oskadat. Satserna kostade cirka 2 400 kr/st inklusive porto. Att detta köp också gav anledning till att skriva en teknisk artikel i Bulletinen var ju en självklarhet.

Iain Ayre och Rob Hawkins skriver i sin bok "ROVER K-SERIES ENGINE MAINTENANCE, REPAIR AND MODIFICATION" (en bra bok för övrigt) att ett öppet filter kan ge 3-4 hkr ökning av effekten och om man har kallluftstillförsel till filtret kan det ge 8-10 hkr ökning. MG F/TF-gurun Roger Parker noterar liknande effekttökning vid tester han gjort. Dessa siffror skall naturligtvis tas med största skepsis, verkligheten får visa vad de går för. Att de sedan ger ett lite sportigare insugsljud krediteras nöjeskontot. Att montera filtret på en MGF är en liknande procedur fast att ta bort den ursprungliga filterlådan ställer till lite mera jobb enligt Ayre/Hawkins.

Våra bilar är av 2005 års modell och har exakt samma specifikation. Trots att de är tillverkade med två månaders mellanrum har de motornummen efter varandra. Då min egen bil står uppställd för vinterförvaring på annan ort började vi med Bosses.

Då startar vi jobbet!



Att komma åt motorutrymmet är inte helt trivialt på MGF och TF. Man får lossa suffletten i bakkant och vika upp den. Säkra med ett band framåt så den inte ramlar tillbaka. Därefter tas isoleringen bort och skruvarna till plåtluckan tas bort liksom själva luckan.



När motorluckan är frilagd tar man bort gallret över motorn i bagageutrymmet samt de två framåtriktade stagen. Därefter moteras den befintliga filterlådan och dess anslutna slangar bort. Som vanligt är det trångt men med lite vilja går det bra. När detta är gjort är det dags för en god kopp engelskt thé.



Världens bästa luftfilter – vem vill inte ha det? Detta är vad lådan innehåller. Friskluftsslangen till vänster byttes ut mot en med 75 mm diameter, en luftslang till båtvarmare.



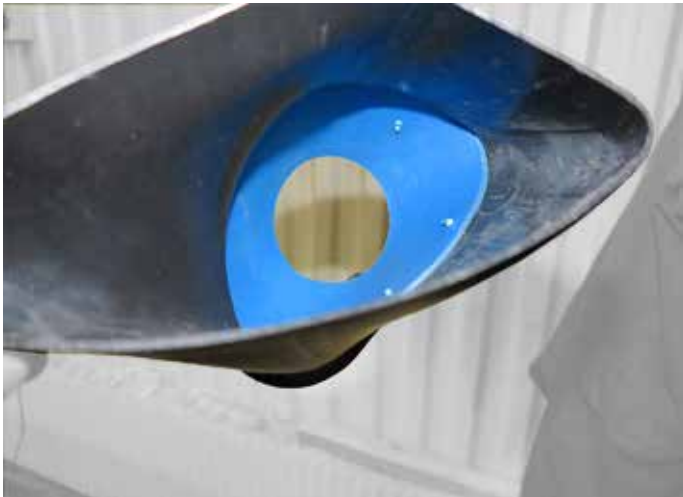
Innan montering på motorn monteras filtret på insugsröret i plast. På dess andra ände sätts en adapter i gummi som skall sitta på trottelhuset.



Slangen som var medskickad för att tillföra kall luft till filtret skulle, enligt monteringsanvisningen, föras ner under bilen och vinklas framåt. Att ta in friskluften till motorn under bilen tyckte vi inte lät som en bra idé så vi beslöt oss för att använda luftintaget på bilens vänstra sida i stället – det är ju till för att förse motorutrymmet med friskluft. Ytterkåpan lossas med en tunn plast- eller träbit men tejpa för säkerhets skull på karossen för att inte göra märken.



För att göra luftflödet upp till motorutrymmet effektivare tillverkade vi ett "scoop" genom att kapa till en tratt som skruvades fast i den inre svarta kåpan. Slangen upp till motorutrymmet bytte vi ut till en med 75 mm diameter.



"Scoopet" sett från utsidan. Ytterligare en thépaus rekommenderas här innan monteringen av filtret startas.



Friskluftsslangen trädde ett par centimeter in genom hålet i tratten, drogs upp i motorutrymmer och kapades en bit under filtret. Vi köpte en meter slang och det räcker till båda bilarna.



Här är filtret monterat på trottelhuset och riktat snett nedåt. Friskluftsslangen fästs med ett buntband i hållaren till den gamla filterboxen.



Monterat och klart. Vi satte en tratt på änden av slangen för att det skulle se lite snyggare ut. Nu är det dags att hälla upp en öl, njuta av välljudet och längta efter vårens ankomst.

UNSAFE AT ANY SPEED

The Designed-In Dangers
Of The American Automobile

By Ralph Nader

Det exemplar jag läst ingår i Sven Ordells omfattande bibliotek, liksom flera böcker som tidigare presenterats. Boken kom i Svens ägo på annorlunda vägar. Storyn är den att boken är stämplad med namnet Hampton Dunn, dennes adress i Florida samt avslutningstexten "Please take care and return". Dunn var journalist, författare samt arbetade inom både radio och TV. Alltså en gedigen media-man. Han var t ex på Cuba och direktrapporterade under Castros revolution.

Dottern Janice och Svens fru Ulla träffades under 60-talet i ett scoutsammanhang. Familjerna har fortfarande årlig kontakt. Efter Hampton Dunns död fick Sven denna bok. All övrig litteratur och tidskrifter donerades till det lokala universitetet.

Första utgåvan av Ralph Naders bok kom ut 1965. Hans grundtes är att merparten av alla olyckor i trafiken inte i första hand beror på förarna utan på undermåliga bilkonstruktioner. Han inriktar sig i synnerhet på den aningen sportiga Chevrolet Corvair, som var synnerligen olycksdrabbad och en stor miljöförstörare.

Genom att dissekera bilen i små delar och påvisa konstruktörernas ointresse för säkerhet och dålig miljöpåverkan hade han som målsättning att få fram den helt igenom säkra och miljövänliga bilen. Det gällde alltifrån växellådor, kofångare och inredningar till avgasutsläpp. Storproducenten GM blev naturligtvis rasande och stämde Nader, som till sist tog hem spelet med ett rejält skadestånd. Slutresultatet blev att kongressen redan 1966 antog en ny trafiksäkerhetslag.

Boken blev en storsäljare i flera länder och utkom i Sverige 1967 under titeln "Den livsfarliga bilen". Detta ledde i sin tur till att "Konsumentombudsmannen" 1971 inrättades här i Sverige.

Nader var i grunden jurist och politiker. Han ställde 2006 upp i presidentvalet som oberoende kandidat.

För att leva upp till den nya trafiksäkerhetslagen och därmed behålla sin placering på den viktiga amerikanska marknaden, gjordes under åren följande förändringar på MGB:

- Oktober 1967: Mk II (också kallad Fourth Series) introduceras med helsynkroniserad växellåda (automatisk som option). Avgasutsläppen justerades enligt nya miljönormer och ny stoppad instrumentbräda "Abingdon Pillow", samt tre vindrutetorkare monterades för USA-marknaden.
- Året därpå introducerades den krocksäkra rattstäng.
- September 1970: Förbättrades avgasreningen på USA-modellen.
- Oktober 1971: Mark III introduceras med ny interiör inklusive instrumentbräda och armstöd mellan sätena.
- Augusti 1973: Ny utformning på kofångarhornen (med utstickande, svarta gummibuffertar, så kallad "Sabrina type"), samt radialdäck som standard.
- September 1974: "Rubber bumper"-modellen går i produktion, bilen höjs, speciell avgasrening för Kalifornien

Nåväl, boken är ett läsvärt pionjärarbete, som naturligtvis betytt mycket för trafiksäkerheten generellt, oavsett vad man tycker om en MGB i rubber bumper-mundering.

Bokförlaget heter Grossman och priset på Amazon är \$ 50 inbunden och \$ 30 som paperback.

Jag önskar er en intressant läsning!



Så här kom MGB att se ut efter att Ralph Nader och de amerikanska myndigheterna sagt sitt.

Bilsport Motor Show i Malmö

1-2 December 2018

Text & foto: Tommy Hadrys



Anders Johanssons MG F

Ingemar Bjerkborns MGA 1600 Coupé

Hans-Åke Nilssons MG TF

Så kom dagen som vi planerat för, då vi skulle visa upp våra MG-bilar på Malmö Motor Show. Någon var ju tvungen att stå för de finaste bilarna i hallen, och i år föll den lotten på oss...

Att kunna visa upp våra bilar på en stor Motor Show i Malmö är väldigt givande då det kommer flera tusen besökare (över 7 000), alla är de bilintresserade – annars hade de väl inte kommit förmodar jag. Våra tävlingsbilar drog till sig väldigt många besökare under de två dagar som vi var där, detta blev vi mycket glada och stolta över.

Frågor gällande våra bilar blev många, ibland även långa. Att intresset för våra tävlingsbilar var stort var det absolut ingen tvekan om, detta gällde även för andra MG-modeller med. Många unga killar tyckte att rejsa med en MG skulle vara

intressant då det inte blir en så stor kostnad (då kostnaden är det som skrämmar många). MG är en relativt billig bil för de som vill känna och prova på lite. Lite huvudräkning så här efter jul; om 1 av 100 av dessa killar som visade sitt intresse började köra skulle det betyda kanske 70 nya medlemmar. Inte illa!

Snittåldern inom klubben ökar, och eftersom ingen av oss lever för evigt (tyvärr) så måste vi jobba på att få in yngre killar och tjejer i vår härliga klubb, så att MG-märket lever vidare. Detta blev förhoppningsvis ett bra initiativ.

Jag vill tacka de som ställde upp (Max, Hans-Åke, Per-Olof, Sven-Åke, Anders och Tomas) så att detta blev så bra som det blev.

Tommy Hadrys/MG-Motorsport Syd



Le Mans gav inspiration till MGA!

Text & bildanskaftning: Gert Assermark

1955 kom MGA, som var den första strömlinjeformade MG:n, med nytt chassi, motor och växellåda. Karossen var inspirerad av MG:s tävlings-bilar som körde på Le Mans. Det var Syd Enever som ansvarade för prototyperna, rekordbilarna och EX182 som körde på Le Mans 1955.

1951 beställde den engelska entusiasten George Phillips av Syd Enever framtagning av en strömlinjeformad kaross till sin



MG-baserade bil, UMG400, för att köra Le Mans 1951. Det var så det började med karossen som senare blev MGA.

Då prototypen av MG:s EX175 presenterades för BMC:s direktör Leonard Lord hade Donald Healey bara någon dag innan presenterat sitt projekt, det som blev Austin-Healey 100. För Lord var den ena bilen för lik den andra, så han valde att satsa på Austin-Healeyn. MG i Abingdon arbetade vidare med EX-prototyperna i förhoppningen att få en chans att tillverka en ny sportbil.

MG TF var då en gammaldags konstruktion som sålde allt sämre. BMC:s ledning gav klartecken i juni 1954 att fortsätta utvecklingen av en efterföljare till MG TF. Det blev då bråttom att bygga fyra bilar med aluminiumkaross, lackerade i BRG, och tre av dessa anmäldes till Le Mans 1955.

BMC-koncernen var nu i full gång med rationaliseringar. MG:s egen XPAG-motor ersattes av BMC:s B-motor på 1489 cc. Många andra delar till EX 182-bilarna hämtades också ur BMC:s sortiment. Bilarna användes även som utställningsbilar för att ge publicitet för den nya MGA-modellen.

Le Mans 1955



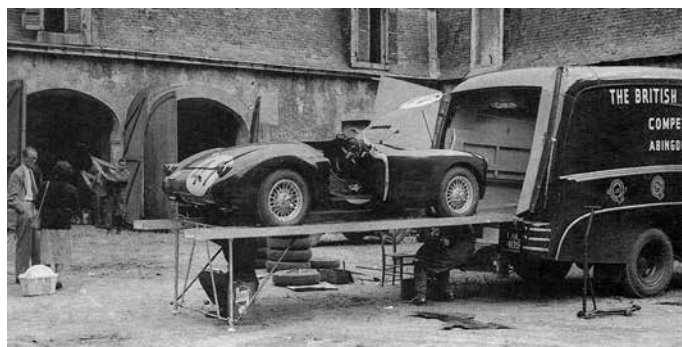
De MG-bilar som skall delta i Le Mans 1955 står klara för lastning på fabriksområdet i Abingdon.



LES 24 HEURES DU MANS 1955
PROGRAMME OFFICIEL

Prix : 200 francs

Konkurrensen mellan stallen förväntades bli en uppgörelse mellan Mercedes-Benz, Ferrari och Jaguar. Det var sextio bilar som blev godkända för start, i tre grupper. Det var ganska otrevligt väder och det regnade båda dagarna. En katastrofal olycka inträffade drygt två timmar in i tävlingen. När Jaguarfö-



Ken Miles/Jonnie Locketts bil lastas för färd till Le Mans 1955.

raren och ledaren Mike Hawthorn fick order att gå in och tanka blev hans högersväng början på en serie inbromsningar. Pierre Levegh kom körande i cirka 240 km/h med sin Mercedes 300 SLR, träffar Lance Macklins bil med höger framhjul och flyger upp på den jordvall som separerar banan och huvudläktaren.



I depån väntande på start.

Smällen var mycket våldsam. Pierre Levegh slungas ut ur bilen och dör omedelbart. Sekunden senare mötte många åskådare sitt öde då motor, framaxel och andra fragment av bilen studsar



Ted Lund/Hans Waefflers bil framför en Triumph TR2.

fram som dödliga projektiler parallellt med huvudlågaren. Bensin sprids ut och antänds. Mercedes har karosser i magnesium och dessa börjar brinna med en låga som inte kan släckas med vatten. Olyckan kostade föraren Pierre Levegh och 83 åskådare livet och 120 personer skadades. Händelsen räknas som den värsta olyckan i motorsportens historia.

Tävlingsledningen avbröt inte tävlingen med argumentet att åskådarna, som var 300 000, varav 10 000 briter, då skulle lämna tävlingen och ge sig ut på vägarna och därigenom blockera räddningsarbetet. Det stora antalet förolyckade berodde på att banans säkerhet inte hade förändrats sedan den första Le Mans tävlingen 1923, då segrarbilen höll en medelhastighet på 92 km/tim på den 13,49 km långa banan. Något rättsligt efterspel efter katastrofen blev det inte.

Segrade gjorde Mike Hawthorn/Ivor Bueb med 307 varv och en medelhastighet på 172,3 km/tim med en Jaguar D-Type.

Referensmaterial:

THE WORKS MGs, Mike Allinson & Peter Browning
 MG By Mc Comb/Jonathan Wood/F.Wilson McComb
 THE BMC/BL COMPETITIONS DEPARTMENT/ Bill Price



Dick Jacobs kraschade bil. Dick klarade sig och ägnade resten av sitt liv åt MG, bl a drev han under många år Mill Garage, en framgångsrik MG-återförsäljare. Undrar vad kocken tänkte på?



Tommy Wellman handbyggde MGA racing-prototyperna tillsammans med Dough Watts och Harold Wiggins. Tommy blev Racing Department trogen ända till slutet. Det sista projektet var MGC-GTS.



Det byggdes också tre stycken specialkarosser på MGA Twin Cam vilka dock inte var officiella fabriksbilar. Dessa deltog i Le Mans 1959, 1960 och 1961. Denna bil, SRX 210, är renoverad och tävlade på MG Live på Silverstone 2009.

Resultat för MG-bilarna på Le Mans 1955:

- Nr 41 Ken Miles/Jonnie Lockett kom på 12:e plats, 248 varv (LBL302)
- Nr 64 Ted Lund/Hans Waeffler kom på 17:e plats, 230 varv (LBL303)
- Nr 42 Dick Jacobs/Joe Flynn kraschade efter 27 varv (LBL301)
- Nr 40 Reservbil (LBL304)

2018 Triple-M Racing



Teifion Salisbury – MG K3, Donnington.

Wow, what a season 2018 has been for the Triple-M Racers here in the UK. A total of 38 drivers have taken their Triple-M MG's on to the track and it has been a wonderful season of competitive racing. With full grids at our showcase MG Car Club (MGCC) events and an ever-present force in all Vintage Sports Car Club (VSCC) race meetings.

GOODWOOD MM

In March, a race for specials included young Harry Painter in the Kayne Special at the 76th Goodwood Members Meeting. Harry was exceptional in the snow!! Despite not even completing one qualifying lap (because the cold upset the Kayne), Harry, starting 31st on the grid, battled through 12th place. Let's hope this performance sets the way for more MG entries at Goodwood in future years.

SILVERSTONE

The VSCC's Spring Start at Silverstone was very hot, and a sign of the wonderful summer ahead. Newcomer Charles

Goddard (PB) was on the pace from the first lap taking 2nd place in the handicap race and would go on to be competitive at many other events. A strong MG entry competed across both days of this event.

BRANDS HATCH

Then on to our flagship event at Brands Hatch with the MGCC for the Mary Harris Trophy races. We went from scorching hot two weeks earlier, to freezing cold, but this was only late April!! The Saturday night (before race day) is always a great social gathering in the paddock, and 2018 saw us celebrating Tom Hardman's 40th birthday with a good Hog Roast.

(Thankyou Tom!!). 27 qualifiers for the first race, with Harry Painter (PA) taking the Kimber Trophy and Australian John Gillet (K3) the Mary Harris Trophy.



Duncan Potter – C-type, Brands Hatch.



Harry Painter – Kayne Special, Goodwood.



Charles Jones – MG L-type Magna with exhaust-fire, Brands Hatch.

Summary

Words: Mark Dolton/Colin Murrell

Photos: Colin Murrell



Malcolm Hills – MG K1 Monoposto, Silverstone.

DONNINGTON



Mike Painter – Kayne Spec – in front of Harry Painter – PA, Donnington.

The VSCC made a return to Donnington for the anniversary of its first meeting there. We are very fortunate that several of the historic MGs that competed at Donnington pre-war were in

action. Two of the C Types which were regularly campaigned at Donnington between 1933 and 1936, C0263 and C0287, as well as the Bellevue Special were part of a 24 car grid. Mike Painer's Kayne Special took the win after pole setter Tom Hardman retired the Bellevue. Then there was a MG 1-2-3 led by the PA/PB of Dutchman Thijs de Groot in the all comers handicap. Mark Dolton (PB) second, with Mark Reece (J2) right behind him.

Another good grid at Donnington, this time at the MGCC's two day event was next. Two K3's joined the fun. K3030 was driven in the 1935 Nuffield Trophy at Donnington by Prince Bira and K3015/2 was back in action with it's new owner Teifon Salisbury. After another feast of a BBQ we awoke to a glorious summer day. Victory went to Malcolm Hills in his K1 Monoposto.

CADWELL



Mark Dolton – MG PB, Donnington.



Tom Hardman – Bellevue Special, Cadwell.



John Gillet – MG K3, Cadwell.



Roger Tushingham – MG N-type, Cadwell.

Next stop VSCC Cadwell, and the defence of the Intermarque Trophy which we so proudly won in 2017! Team MG gave the Frazer Nash's a run for their money, but sadly we could not retain the



Mike Davie-Colley –MG PA, Cadwell.

trophy, but Mike Davies-Colley (PA) did take a handicap win in the race. In the all-comers handicap however, saw a win by Roger Tushingham (N Type) and John Gillet (K3) second.

MALLORY PARK

The ever popular VSCC Mallory Park event was next. This

saw the first under 30's race for the next generation of racers, which saw Harry Painter (PA) 4th. Simon Jackson (PB) took 2nd in



Harry Painer – MG PA, Snetterton.

the first handicap race and Emma Potter had her first taste of racing the C Type with a good solid performance.

SNETTERTON

Most of 2018's season had been hot and sunny. VSCC Snetterton however was cold and wet, with blinding sun later in the day. The conditions for the team race looked undriveable, but one of the 3 MG teams drove on to win on handicap; Fred Boothby (J2), Hamish McNinch (PA) and Chris Cadman (C Type).

CASTLE COMBE

Monsoon conditions greeted the racers at Castle Combe for the Autumn Classic. An amazing effort for the season's end here, to compete and once again make up a substantial number of the VSCC grid.

The 2018 season, overall, has been the busiest and most successful season to date. It doesn't end there, at the last count, there are nine new cars being prepared for the 2019 season! Mark Dolton is continuing to work very closely with the VSCC and MGCC on all the exciting opportunities for our races in 2019.



Barry Foster and Dave Cooksey – MG C-types, Castle Combe. Wet race...



Fred Boothby – MG J2, Castle Combe.



Mark Reece – MG J2, Castle Combe.

ACTIVE TRIPLE-M RACERS IN 2018 SEASON

1. Dave Cooksey C0256
2. Chris Cadman C0263
3. Oliver Richardson C0272
4. Duncan Potter C0278
5. Emma Potter C0278
6. Adrian Moore C0280
7. Barry Foster C0280
8. David Downes C0290
9. Chris Emondson D0442
10. Stuart Evans J0388
11. Mark Reece J3528
12. Fred Boothby J2559
13. Nigel Stroud J2414
14. Mike Painter J4326 Kayne
15. Brian Arculus PA1763
16. Thijs de Groot PA0327
17. Harry Painter PA1421
18. Mike Davie-Colley PA0786
19. Charles Goddard PA1184
20. Hamish McNinch PA2250
21. Annie Boursot PA2250
22. Mike Barber PB0291
23. Simon Jackson PB0521
24. Andy King PB0521 Cream Cracker
25. Mark Dolton PB0601
26. Barry Foster QA0255
27. Oliver Sharp NA0395
28. Roger Tushingham NA0356
29. Tom Hardman NA0756 Bellevue Special
30. Chris Smith NA0847
31. Jane Metcalfe NA0995
32. Tim Metcalfe NA0995
33. Andrew Morland L0399
34. Charles Jones L0482
35. Malcolm Hills K0326
36. Andrew Taylor K3011
37. Teifon Salisbury K3015/2
38. John Gillet K3030





Dave Cooksey (tv) och Barry Foster i tät kamp på Brands Hatch. Barry kör en MG Q-type som ägs av vår klubbmedlem Michael Byström, Dave kör en MG C-type.

Foto: Collin Murrell



Brands Hatch 2019

Med anledning av att jag funderade på att åka till den stora MG-race-träffen på Brands Hatch i slutet av april skickade jag ett mail till Michael Byström, som äger Q-typen på föregående uppslag, och frågade om han skulle närvara med den då. Micke svarade så här:

"Barry Foster har kört min Q-typ på Brands Hatch både 2017, med blandat resultat, och 2018 med bra resultat, 2:a plats. Men, tyvärr så kraschade vi 2018 på Donnington, vilket innebar en total renovering av Q. Vet ännu inte om den blir klar till Brands Hatch 2019, vi får se. Inga allvarliga personskador men av ca 20 tävlande blev 8 MG-bilar på något sätt kraschade, varav min Q fick mest skador. Barry Foster var inte orsaken till det hela men han låg i täten. Vi hade äntligen fått kanon-fart på Q och allt stämde".

Jag håller alla mina tummar för att bilen skall bli klar i tid.

/Tommy

Om du skall resa till Tyskland

Från EB.DK (Extrabladet) och FDM. DK (Förenade danske motorejere) och Vintage MHK

Något förkortad översättning av Rune Björck

Sedan september 2017 har man i Tyskland infört högre böter och risk för körförbud om man använder elektronisk utrustning i bilen. Detta gäller båda lös och fast monterad anläggning.

Bötesbeloppet ökar och risken för körförbud blir uppenbar om du orsakar fara eller skada i trafiken. Detta gäller även utlandsregistrerade fordon.

Minimum bötesbeloppet är Euro 100 men kan stiga till Euro 200 allt efter

förseelse. Om polisen anser att du utgör en fara i trafiken vid bruk av mobil blir bötesbeloppet Euro 150 plus körförbud i en månad. Gäller alla bilister oavsett nationalitet.

Reglerna omfattar:

Alla mobil- och smartphones
Läsplatta
Touch-skärmar
Navigationsutrustning

MP3-spelare och iPods
PC
DVD
Smarta klockor
Diktafoner
e-boksläsare
Stop och start funktion inkopplad i bilen hjälper inte
Dessa utrustningar får bara användas om fordonet står still med avslagen motor.



Historisk Racing 2019

Historisk racing är en mycket trevlig variant av bilsport. Årets tävlingar är spikade och väntar bara på tillstämning av motorintresserade åskådare. Du som inte varit på en tävling ännu – passa på i år. Det ryktas om en MGB på startlinjen i ett av heaten, kanske flera. Vi ses!

2019 års tävlingar

10 – 12 Maj	Kinekulle Historic Meeting
14 – 16 Juni	Karlskoga Velodromloppet Historic GP
5 – 7 Juli	Ring Knutstorp Svenskt Sportvagnsmeeting
23 – 25 Augusti	Mantorp Classic Festival
20 – 22 September	Falkenberg Classic

Historisk Racing i Europa 2019

15-18 maj	Mille Miglia, Italien	9-11 aug	Nürburgring Old Timer Grand Prix, Tyskland
17-19 maj	SPA Classic, Frankrike	6-8 sept	Zandvoort Historic Grand Prix, Holland
24-26 maj	Pau Historic Grand Prix, Frankrike	13-16 sept	Goodwood Revival, England
7-9 juni	Dijon Grand Prix de L'âge d'or, Frankrike	13-15 sept	Circuit des Remparts d'Angoulême, Frankrike
5-8 juli	Goodwood Festival of Speed, England	27-29 sept	SPA Six Hours Race, Belgien
26-29 juli	Silverstone Classic, England		

MG-racing i England 2019

Vid nedanstående, av MGCC UK arrangerade, tävlingar tävlar MG-bilar av alla åldrar, från Tripple M från 30-talet till nya MG 3. För att se ytterligare detaljer surfa in på:
<https://www.mgcc.co.uk/motorsport/2019-motorsport-calendar-announced>

Silverstone National	30 mars
Brands Hatch Indy	27 - 28 april
MGLive!	15 - 16 juni
Donington Park	20 - 21 juli
Oulton Park	31 augusti
Snetterton 300	5 oktober

Topplöckspackningshaveri med oväntad upplösning

TEKNIK

Text & foto: Bo Adolfsson



Arbetet pågår med Ulfs bil.

Tidigt i höstas råkade klubbmedlemmen Ulf Velander ut för det som alla ägare av MG F/TF hört talas om och fruktar: överhettad motor! När han skulle köra sin TF 160 VVC uppför den ganska långa och branta backen upp till sin villa i Huddinge slog termometermätaren i topp. Hans fru hade sett vit rök komma ut bakom bilen och själv kunde han konstatera kraftigt bubblande i expansionstanken och att det fattades kylvätska. Vad hade hänt?

Ulf kontaktade Bengt Sedell för att diskutera problemet. Bengt kontaktade i sin tur mig och vi slog våra kloka (?) huvuden ihop. Jag hade själv tidigare råkat ut för liknande problem på två bilar, dock ingen MG. Efter en kort diskussion hade vi analysen klar; topplockspackningen hade brustit, vatten kommit in i ett eller flera förbränningsrum, förångats och medfört vit ”rök” ur avgaspiplorna, vattenförlust och gasutsläpp i kylvattnet. Ulf angav att inget vatten verkade ha kommit ut i motoroljan och ingen olja i kylvattnet. Detta stärkte vår teori.

Efter en tids funderade beslöt Bengt och jag att vi skulle åta oss att genomföra ett byte av topplockspackning på Ulfs bil. Det kunde ju vara lärorikt inför framtiden, vi har själva varsin TF och man vet ju aldrig, det kan vara vår tur en vacker dag. Vi hade – naturligtvis – läst K G Lindbloms utmärkta artikel om packningsbyte i Bulletin nr 6-2017 och tänkte: ”Hur svårt kan det va”? Kunde dom måste väl vi kunna!”. Sagt och gjort. Med hjälp av Tommy Lyngborn och ett lånat släp frak-

tade vi ”vraket” till vår verkstadslokal i Länna söder om Stockholm. Vi hade ju tidigare bytt kamremmar på tre TF:ar så det initiala arbetet kändes ganska välbekant, bara att ta fram artikeln från Bulletin nr 2-2017 och sätta igång. Men snart blev det knepigare. Det är många komponenter som måste skruvas bort innan man har topplocket fritt för demontering. Det är på många ställen väldigt trångt och svårt att se, lysa på och komma åt skruvar och muttrar, och en del sitter väldigt hårt fast. Utrymmet för att komma åt med stora verktyg är ofta starkt begränsat. Här har man behov av en omfattande uppsättning av fasta nycklar, spärrnycklar och hylsnycklar med olika fattning, olika långa förlängare och olika spärrkraft. Verkstads-handboken är ett måste, Roger Parkers bok ”MGF and TF Restoration Manual” mycket värdefull och K G Lindbloms artikel innehöll en hel del bra information och bilder.

Det är en mängd kablar och slangar som måste lossas och tas bort, inte minst i anslutning till insugningsröret. Väldigt viktigt att märka upp hur de ska sitta och gärna ta bilder så återmonteringen inte blir problematisk. Man måste också ta beslut om vilka komponenter som ska tas bort helt och vilka som bara kan lossas och vikas undan. Detta gäller kanske i första hand insugningsröret med tillhörande komponenter. Vi bestämde oss för att ta bort plenumkammaren (ovanpå själva insugningsröret) helt efter att ha lossat och vikt undan spjällhuset med gaswiren

kvar. Då kunde man komma åt att lossa själva insugningsröret, även om de undre fästskruvarna var mycket svåråtkomliga (motorn maximalt nedsänkt underlättade), och vika undan det från topplocket.



Insugningsröret vek vi åt sidan.

Vi hade på ett tidigt stadium kommit fram till att det var bäst att ta bort den framåtriktade länkmarmen till högra bakhjulet liksom den stödbalk av lättmetall som utgör fäste för det högra motorfästet. Detta förbättrade åtkomligheten enormt.

Ett speciellt problem när man ska lyfta av topplocket på en K-motor är att undvika att orsaka att något cylinderfoder lossnar, det skulle medföra ytterligare problem och mycket merarbete. Därför måste man antingen låsa fast fodren när toppen har lyfts eller låsa vevaxeln så att den inte kan rotera, eftersom det är när kolvarna rör sig i olästa foder som risken för lossning är stor. Vi valde att låsa vevaxeln eftersom vi, förutom att byta packning, även avsåg att byta till den nya kraftigare ”oil railen”. Då blir det svårt att låsa fodren eftersom man utnyttjar ”oil railen” och de långa dragstängerna, ”topplöcksbultarna”, för detta.

Vi hade tidigare ställt vevaxeln i ”0-läge”, dvs med märkena på vevaxelns kamremsdrev mot gjutmärket i motorblockets gods, vilket innebär att alla kolvarna står i mittläge. Då kan man vrida kamaxlarna hur som hels utan risk att några ventiler slår i kolvtopparna. Det behöver man kunna göra för att komma åt att lossa några av dragstängerna. Det är därför lämpligt att tillfälligt återmontera kamremsdreven, efter att ha tagit bort de inre kamremskåporna, för att ha något att vrida kamaxlarna med.

För att vara säkra på att vevaxeln var och förblev låst i ”0-läget” tillverkade vi ett låsverktyg. Detta består av två bitar vinkeljärn som bildar ett fäste med en ”tand” som går ner mellan två kuggar i svänghjulets startkrans. Verktyget förs in i ”startmotorhållet”, fästs löst med vänstra skruven,

”tanden” fälls ner mellan kuggarna och verktyget låses med den högra skruven.



Verktyget.

Det var inga större problem att lossa komponenterna på avgassidan, förutom att det är trångt att komma åt förstås. Muttrarna som håller ihop grenrör och avgasrör satt, som förväntat, stenhårt och var väldigt rostiga. Då brukar rätta medicinen vara att ta till en knackande mutterdragare som slår sönder rostbeläggningen. Muttrarna på pinnbultarna som håller grenröret satt naturligtvis också stenhårt, vilket medförde att alla pinnbultarna lossnade från toppen. Men genom att låta dem ligga i 5-56 några dagar gick det bra att få loss muttrarna med hjälp av två M8-muttrar som skruvades på den del som ska sitta i topplocket och dra åt dem mot varandra för att få ett bra fäste i skruvstycket och förhindra att pinnbulten roterar med. Även när man skruvar tillbaka pinnbultarna i topplocket har man nytta av dessa ”låsmuttrar”. Att observera är att muttrarna till grenröret har en avsiktlig deformation av de yttersta gängorna för att få en låsningseffekt. Det är alltså inte lämpligt att ”förbättra” dessa gängor med en gängtapp. På topplockets avgassida, i bakre hörnet d v s mot växellådan, sitter en rörstos till kylvattnet. Vi valde att skruva bort rörstosen med slangarna kvar för att förenkla återmonteringen.

När man byter topplockspackning till den nya ”multi layer-”packningen bör man också byta till den förstärkta ”oil railen” med tillhörande nya dragstänger. Detta innebär att man måste ta bort oljeträget som sitter med ett stort antal skruvar, flera av dem omöjliga att komma åt på en bil med ”oljekylare” eftersom dess slangar är dragna precis under oljeträgets fläns. ”Oljekylaren” är egentligen en värmeväxlare där kylvattnet, som värms upp fortare än motoroljan, i början efter start värmer upp oljan och sedan, då oljan börjar bli riktigt varm, kyler densamma. Vi kom fram till att det enklaste sättet att få åtkomst till dessa skruvar var att lossa både oljekylaren och fästklamrarna som håller fast oljeslangarna mot oljeträget. Detta krävde dock att motorn var så långt nedsänkt som möjligt och att det momentstag som förbinder oljeträget med hjälpramen var borttaget. En skruvdom-

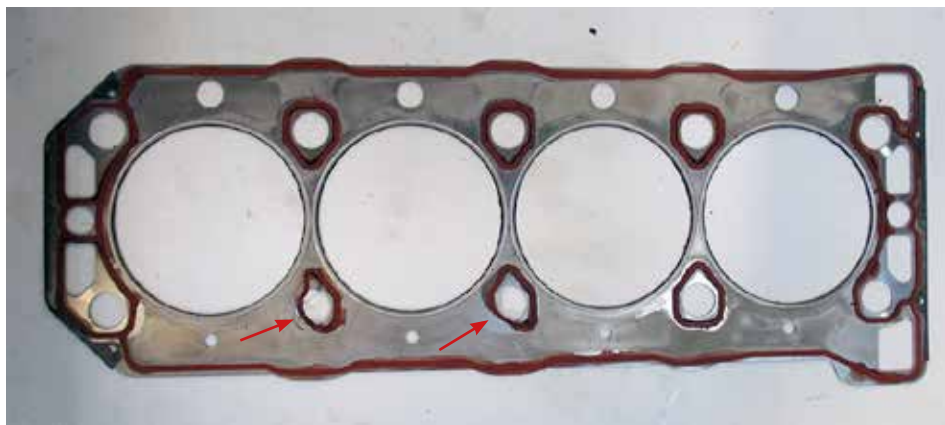
kraft under växellådan sattes in för att avlasta kvarvarande motorfäste något. Genom att dra oljekylare och slangar maximalt nedåt kunde vi få bra åtkomst till de tidigare ”dolda” skruvarna. Vi kunde konstatera att det hade varit klokt att lossa oljekylaren tidigare, då hade de undre skruvarna till insugningsröret varit lättare att se och komma åt. Efter att oljeträget tagits bort kan man lossa oljepickupen som sitter med två skruvar och har en O-ring som tätning runt röret.

Topplocket har tio skruvar med utvärdig Torx-skalle (E12). De ska lossas i en speciell sekvens från ändarna mot mitten, lite i taget. I Parkers bok framgår det att locket kan sitta ganska hårt fast i många fall och att det kan hjälpa om två man ”gungar” (”rock”) det från ändarna (fungerar inte enligt Kjell i Getinge). I vårt fall var det dock inget problem, det var ”bara” att lyfta det rakt upp av två man, en i varje ände. Det är ganska mycket olja kvar i topplocket, så man får gardera sig med att lägga plast över karossen och ha en rymlig balja att lägga det i.

Med toppen borta och packning och ytorna på block och topp avtorkade var det dags att inspektera skadorna. Först undersökte vi packningen. Det enda fel vi

kunde hitta var att några av silikonsträngarna runt ”kyrkfönstren” (oljekanalerna med viss likhet med kyrkfönster) delvis lossnat från metallskivan (se bild), dock utan att ha gått av eller lämnat sin normala position, vilket tyder på att de fungerat när de låg under press. Det var ju inte heller spår av vatten i oljan eller tvärtom. De ”fire rings” som ska täta mot förbränningsrummen var också helt intakta, där borde det ju ha varit brott vid någon cylinder. Hmm; det här var ju mystiskt. Kanske det fanns någon skada på blocket eller toppen? Nej, inte där heller...

Vad kunde det vara för fel? Toppen granskades noga och kollades med linjal för planhet. Helt OK. Kan det vara några mikroskopiska sprickor som utvidgas av värmen men inte syns då toppen är kall? Kjell konsulterades igen. Efter att ha fått detaljerad information om symptomen sa han direkt: ”Det är locket till expansionskärlet som inte håller emot trycket som det ska! Jag har haft några sådana fall tidigare och bytt lock och sedan har allt fungerat normalt. Jag skickar ett nytt lock”. Hans antagande stärktes av att vi av Ulf fått höra att den vita ”röken” som hans fru sett hade kommit upp ur bakluckans ventilationsgaller och inte ur



Ett par av silikonsträngarna på packningen hade släppt (ovan). Cylindertoppen var felfri.



avgasrören. Man hade helt enkelt misstolkat hennes skarpögda observation och – felaktigt – antagit att det måste ha kommit från avgasrören.

Det kändes ju lite snopet, minst sagt. Vi hade alltså skruvat ner nästan hela motorn när vi egentligen bara hade behövt byta det lilla svarta locket! Men vi intalade oss förstås att vi hade lärt oss en massa som vi kunde ha nytta av längre fram – kanske. Kjell sa dessutom att ”man får nästan aldrig vatteninträning i cylindrarna på K-motorerna, det är så gott som alltid silikonsträngarna runt oljekanalerna som brister och vatten och olja blandas”. Det hade ju varit bra att veta. Dessutom var det ju faktiskt så att flera sådana silikonsträngar hade släppt, och man vet ju inte hur länge det hade dröjt innan ett haveri hade inträffat. Så det var nog bäst som skedde... Och nu kommer ju motorn med gjorda uppgraderingar att bli ”bättre än när den var ny” (rationalisering heter såna resonemang på psykologispråk). Dessutom visade vattenpumpen tecken på läckage i form av rosa avlagringar under indikeringshålet och det var i stort sett ändå dags att byta kamremmar.

Innan vi började med återmonteringen passade vi på att byta några kylslangar, kylrören under bilen och PRT-ventilen. Detta innebär att man måste tömma hela kylsystemet vilket rymmer 10,5 liter. Ulfs bil är en -03:a, vilket innebär att den hade en äldre typ av PRT (gulvit). Den nya svarta typen har annan specifikation och skall därmed vara lite effektivare. PRT:n



Den nya PRT-ventilen

är en kombination av termostat och tryckkänslig ventil och sitter som en Y-koppling mellan tre kylslangar. Tanken med den tryckkänsliga ventilen är att minska mottrycket på vattenpumpen vid högre varvtal och därmed göra pumpen och kylningen effektivare när motorn alstrar mer värme.

De kylslangar som behövde bytas var, förstås, den som går strax intill avgasröret, där hade det värmskyddande skiktet delvis släppt – ett vanligt fel, och den

korta vinkelböjda slang som går mellan PRT:n och vänstra kylröret under bilen. Den förstnämnda slangen lindade vi med värmerreflekterande aluminiumtejp för att



Ny slang med värmskydd.

skydda den bättre. De nya kylrören är av rostfritt stål och skall därför hålla bilen ut. Vi sågade upp de gamla rören för att kolla inuti hur det var med rosten, och vi



De gamla kylrören var helt fria från rost.

kunde konstatera att de var helt fria från rost. Inte heller på utsidan syntes några nämnvärda rostangrepp, bara lite ytrost under de tvärgående fästskenorna.

Återmonteringen började med att montera den nya förstärkta ”oil railen”, det är ju denna som de långa dragstängerna till topplocket ska dras fast i. Innan monteringen lades tunt med Loctite 574 runt de fem hål på översidan som utgör oljekanalerna. Därefter lade vi den nya multi layer-packningen på plats och lade på topplocket. Tätningsytorna hade noggrant putsats rena innan. Vi bytte inte ut styrtapparna eftersom se såg ut att vara av rätt sort och inte verkade defekta på något sätt. Vi väntade med att montera oljepickup och oljetråg ifall det skulle uppstå något problem vid monteringen av dragstängerna. Inga sådana uppstod dock, utan det var bara att dra stängerna i angiven sekvens till rätt moment och därefter fyra gånger 90 grader. Vi märkte upp skallarna på dragstängerna med en liten färgklick i ena kanten, på samma ställe på alla skallarna, innan vinkeldragningen. Detta gjorde det lätt att ha koll på att man vridit till rätt vinkel och att man inte missat någon vridning. Vi monterade

oljepickupen och det rengjorda oljetråget. Tätningsytorna hade först putsats fria från rester av gammalt tätningsmedel, avtvättats med acetone och pålagts tunt med Loctite 574 innan montering. Skruvarna drogs med momentnyckel i sekvens från mitten mot ändarna.

I nästa steg följde montering av insugningsrör och plenumkammare med nya packningar samt spjällhuset, som tätar mot plenumkammaren med en O-ring. Inga större problem, förutom att undre skruvarna till insugningsröret är svåråtkomliga, dock något bättre med oljekylaren lossad. Även några av skruvarna till spjällhuset sitter avigt till, och en av dem är omöjlig att komma åt med momentnyckel utan får dras med ”armbågen”. Härefter kunde oljekylaren och fästena till oljeslangarna monteras.

I insugningsrörets främre/högra ände

finns en kulventil som fungerar som en automatisk avluftningsventil. Den sitter bakom den klena rörstos varifrån det går en slang upp till expansionskärlet. Den lilla kulan, som är lättare än vatten, släpper ut luft men flyter upp och stänger när det kommer vatten.

Den har tydligen en viss benägenhet att fastna varvid den inte fungerar som tänkt. Man kan blåsa i röret för att kolla att den inte har stängt och kanske pilla försiktigt inifrån och utifrån med t.ex. änden på ett mycket smalt/tunt buntband om den verkar ha fastnat.



Kulventilen.

På motorns andra sida vållade grenröret och rörstosen till kylslangarna inga direkta svårigheter. Nya packningar förstås och dragning med momentnyckel till



Det nya expansionskärlet med nivåalarm.

rätt moment enligt verkstadshandboken. Ny stålpackning till grenrörets fläns mot avgasröret monterades innan grenröret sattes fast.

När bytet av kamremmar och generatorrem var gjort var det dags att återmontera högra motorfästet. Vid tidigare kamrembyten hade detta varit ett ganska besvärligt moment genom att det var svårt att få den del av fästet som sitter på motorn i rätt läge så att det gick att få in de två kraftiga bultarna som håller det rätt i gängorna, det hamnar lätt i spänning på att fästet först måste träs på den uppåtriktade skruv som sitter på själva "gummikudden". Eftersom vi denna gång hade tagit bort lättmetallbalken som "kudden" sitter på kunde vi prova en annan metodik. Vi satte först dit fästet på motorn, utan spänning från "kudden" var detta inget problem. Därefter satte vi fast "kudden" i fästet, muttern bara lätt åtdragen så att "kudden" kunde vridas och vinklas lite, varpå vi satte dit lättmetallbalken som vi skruvade fast i sitt bakre fäste så att den skulle ligga kvar i rätt läge. Den har ett U-format löst fäste med mutterstycken i framänden, viken även utgör främre fäste för den framåtriktade länkarmen. Fästet som skall träs över lättmetallbalkens ände och den underliggande hjälpramsbalken. Det är väldigt trångt att trä dit fästet, karosplåten i motorrummets framkant är i vägen, men efter att ha slipat bort ett vasst hörn på fästet och en stunds lirande hamnade det till slut på plats och kunde dras fast.

Det hade kanske varit enklare att först lägga dit fästet och sedan trä in lättmetallbalken i fästet och dra fast skruvarna. Därefter återstod att skruva fast "kudden" med sin säkerhetsbygel i lättmetallbalken.

För att få skruvhålen att linjera fick vi justera motorns läge i både höjd- och längsled tills det stämde och skruvarna kunde dras fast. Den framåtriktade länkarmen vid bakhjulet vållade en hel del huvudbry när den skulle sättas på plats. Det var svårt att få skruvhålen i dess båda ändar att stämma med fästhålerna. Det krävdes en hel del justering i höjdlängd med hjälp av domkraft under hjulupphängningen innan de tre skruvarna kunde fås på plats.

Efter att övriga kvarvarande komponenter satts på plats var det dags att fylla på olja och kylvätska. Expansionskärlet byttes ut mot ett nytt med nivåalarm och försågs med nytt lock. Luftfilterburken och den grova slangen till spjällhuset väntade vi med, de är i vägen när man ska lufta kylsystemet. Dessutom är de i vägen när man ska byta kopplingsvätska och smörja kopplingsarmen, vilket vi avsåg att göra eftersom det är lämpligt att passa på när man ändå har motorluckan borttagen.

Efter att ha gjort en första luftning av de tre luftningsnipplarna startades motorn. Ett nervöst ögonblick! Skulle den gå som den skulle och skulle alla slangar hålla tätt? Skulle temperaturmätaren stanna på

rätt värde? Den gick igång direkt och gick jämnt och fint, men den "knattrade" ganska ordentligt i början, vilket vi härledde till att ventiltryckarna var ganska tomma på olja efter all hantering av topplocket. Det tystnade dock snart och motorn gick som den skulle. Inga läckage kunde konstateras. Vi luftade igen men det kom obetydligt med luft. Nivån i expansionskärlet sjönk lite så vi fick fylla på en skvätt. Efter att motorn gått så länge att den kommit upp i driftstemperatur och legat där en god stund – ingen tendens till överhettning kunde skönjas – luftade vi på nytt. Ingen luft kom denna gång. På med hjulen och ner med bilen på golvet. En provtur på tio minuter visade inget onormalt, bara en liten påfyllning av kylvätska behövdes. Vi drog således slutsatsen att "operationen" lyckats och "patienten" var återställd. En skön känsla!

Vad kan man då dra för slutsatser av det genomförda projektet? En slutsats är att det egentligen inte är så svårt som man kanske tror, i alla fall inte teoretiskt. Det svåra ligger framför allt i problemet att komma åt att lossa och sätta dit alla komponenter och att veta i vilken ordning man ska arbeta. Det fordras förstås mycket noggrannhet, med att märka upp alla anslutningar av kontakter och slangar och mindre komponenter som skruvar och muttrar. Att ta mycket bilder och ibland göra små skisser över hur delarna ska sitta och vilken skruv som ska sitta var om de är olika långa är väldigt viktigt, man ska inte tro att man kommer ihåg hur det satt! Att följa verkstadshandboken vad gäller åtdragningsmoment och andra anvisningar, t ex vad gäller skruvlåsningsvätska, är också nödvändigt. Och förstås: att ta god tid på sig och arbeta lugnt och metodiskt, och om det uppstår problem så får man låta det ta den tid det tar att hitta lösningen. Men nästa gång (?) ska vi nog överväga om det inte är enklare att lyfta ur hela drivpaketet med sin hjälpram. Det skulle i alla fall lösa alla problem med åtkomligheten!



Bild från Roger Parkers bok.

Den nya "multi-layer-packningen" består av fem lager i stället för ett som originalet har.

ÄR DU OCKSÅ RÄDD OM DIN MG?



FÖRSÄKRINGEN



MHRF-försäkringen – marknadens ledande försäkring för historiska fordon!

Vi välkomnar alla fordon som är 20 år och äldre. Oavsett skick och stuk. Det finstilla? Fria mil, men inte en meter brukskörning. Det är klart att du kan – och ska – visa upp din ögonsten för arbetskamraterna ibland, men fordonet ska annars bara användas till nöjeskörning. På fritiden.

MHRF-försäkringen är en förmån för medlemmar i klubbar anslutna till Motorhistoriska Riksförbundet. Utöver din plånbok gynnas din klubb av våra försäkringar. Likaså den fordonshistoriska rörelsen via MHRF:s arbete, ett arbete som sammanfattas:

"För gårdagens fordon på morgondagens vägar".

Du hittar mer information om oss och vår försäkring, på www.mhrf.se/forsakring

Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Kontakta någon av nedanstående om du vill ha din bil besiktigad inför ansökan om MHRF-försäkring!

Jan Andersson	Tengvallsg 11, 703 47 Örebro	070-568 68 64
Hansi Borgström	Linnekullav 13, 439 32 Onsala	070-548 52 03
Anders Bäcklund	Vikvägen 2, 572 40 Oskarshamn	072-7238765
Anders Dahlberg	Smedjev 9, 542 45 Mariestad	070-624 17 60
Ulf Edström	Gråskärgatan 90, 421 59 Västra Frölunda	070-794 66 34
Anders Ericsson	Box 6, 195 21 Märsta	070-576 49 14
Carl-Eric Gullberg	Pinnmovägen 4, 743 40 Storvreta	070-536 66 14
Sören Hammer	Mackumsgatan 4, 302 35 Halmstad	070-305 06 35
Tommy Hadrys	Almvägen 33, 271 71 Nybrostrand	076 947 33 60
Max Jacobson	Sandgrens Väg 1B, 233 33 Svedala	070-893 84 01
Gösta Johansson	Praktejdervägen 9, 184 61 Åkersberga	070-739 76 45
Kjell Johansson	Börsingagård, 310 44 Getinge	070-346 68 09
Per Johnson	Konvaljvägen 2, 562 31 Norrhammar	070-756 67 51
Bo GB Kallhagen	Backgatan 34, 653 44 Karlstad	070-880 82 51
Jan Olof Levenstam	Movägen 26, 163 47 Spånga	070-526 06 42
Dag Lindahl	Visthusgatan 101, 724 81 Västerås	072-534 58 77
Hans-Åke Nilsson	Stenbrunnsvägen 8A, 216022 Limhamn	070-586 84 81
Jan-Erik Ohlsson	Tingsgatan 6, 784 35 Borlänge	070-492 34 11
Sven Ordell	Bispmotala 13, 591 31 Motala	0141-21 71 75
Ola Ramstedt	Ugglevägen 15, 831 62 Östersund	070-378 50 78
Bengt Sedell	Badstigen 2, 141 39 Huddinge	070-640 27 11
Anders Smedsaas	Bryggeribacken 18, 871 65 Härnösand	070-370 72 01
Jan Stenvall	Blixtorp 44, 432 91 Varberg	070-658 55 65
Knut Tersmeden	Snövägen 8, 177 70 Järfälla	070-616 95 96

The Essence of a Car

Att fånga en människas eller en företeelses innersta väsen kan utan tvekan vara en uppgift för en konstnär. En poet, målare eller skulptör. David Roots ska kanske inrangeras under den senare benämningen, skulptörens. En engelsman (som skulpterar, snarare än bygger) bilmodeller i kompositmaterialet resin (som i min engelska ordbok beskrivs som hartsartat, kådlikt) i skala 1:43. Essensen av dem.

Tills nu har hunnit färdigställa runt 90 modeller, flera av dem är klassiska MG som borde attrahera MG Bulletinens läsare och modellsamlare. Och visst finns de till salu för £60 plus postavgifter. Gå in på www.theessenceofthecar.co.uk och du kan hitta de uppgifter du söker.

Bilder på Davids modeller har givits ut i några tyska kalendrar (Model Car of the Year - Time verlag - <http://time.verlag.de>) och 2016 fick han veta att hans skapelser hade blivit nominerade för en plats i "The Model Car Hall of Fame".

/Gunnar Bernstrup



MG EX 135



Lester MG 1950 TT



MG EX127 (Magic Midget)



Vi tar hand om din bil

Allt från service till helrenovering på alla entusiastbilar.
Mer än 30 år i branschen.



Rolls-Royce | Bentley | Veteranbilar | Lyxbilar



Bernt Hansen Automobil Service - Trollhättan AB
Industrigatan 1
461 37 Trollhättan
Sverige
Telefon: +46 520 108 06
E-mail: info@bernthansen.se
www.bernthansen.se

Komplettera din klubbregalia!



Kepsar i grönt, svart och rött. Justerbar, passar alla. Pris: 100 kr



Stor Carbadge
Kromblank med
tryck, 100 mm
Pris: 250 kr.



Kavajmärke
Pris: 20 kr
Liten Carbadge
Kromblank med
tryck, 60 mm
Pris: 225 kr.



Jubileumscarbadge
2012
REA 50 kr.



Carbadge
gamla utförandet
REA 150 kr.



Kavajmärke i tyg
60 mm
30 kr



MG-märken i tyg
60 mm
Pris 20 kr



Nyckelring
Pris 35 kr.



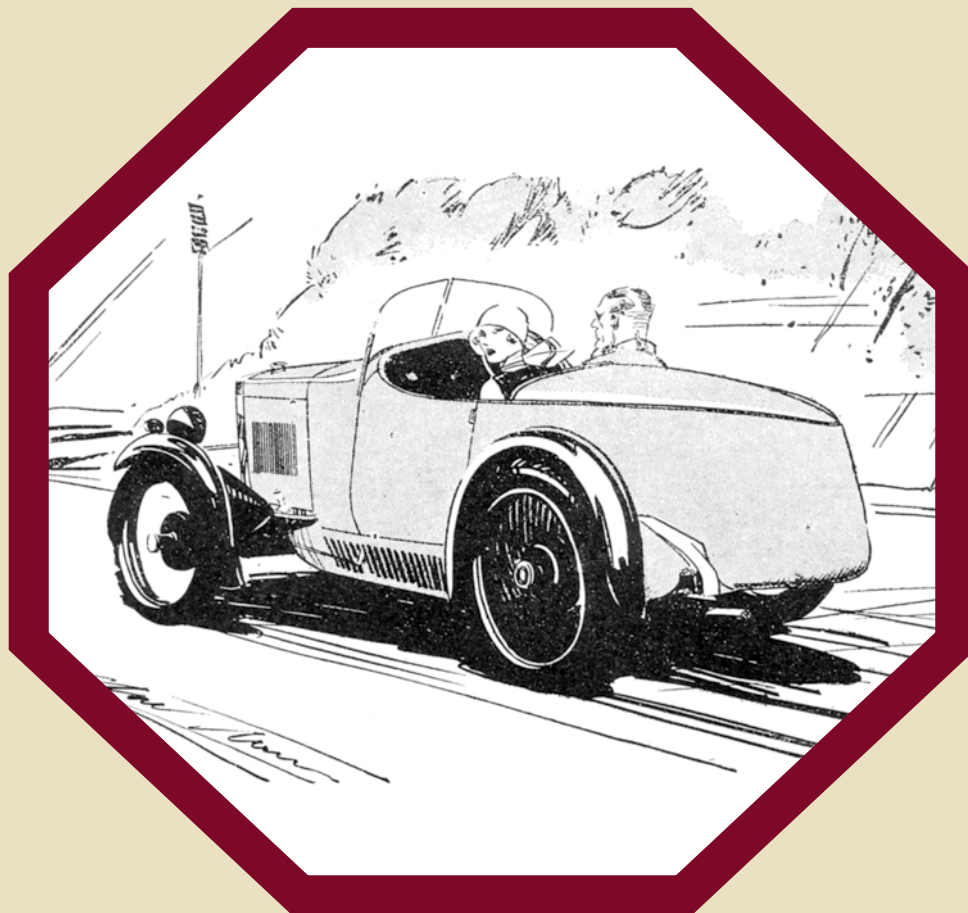
Komplettera din reg skylt med en MG-streamer. Pris: 10 kr.

Ovanstående regalia beställer du via vår klubbshop. Gå in på klubbens hemsida: www.mgcc.se/klubbshop
Där finns alla instruktioner om hur du beställer regalia.

Tidigare har vi haft möjligheten att beställa lite mer personlig regalia via MGCC UK, men tyvärr har deras leverantör valt att säga upp samarbetet så den möjligheten finns inte längre.

Styrelsen jobbar på att finna en svensk leverantör som kan erbjuda den tjänsten i fortsättningen.

M Type Midget 90 år



M Type Midget var den första av Tripple M-bilarna som producerades. Den presenterades på Olympia Motor Show i oktober 1928 som 1929 års modell. Den kom att under tre år tillverkas i 3 235 exemplar. M Type kommer att presenteras närmare i kommande nummer av Bulletinen. Vi hoppas också kunna presentera ett svenskt exemplar.



Foto från mgcc uk, texten tolkad från Safety Fast.

Den årliga återträffen för de som arbetade på MG-fabriken hölls på Kimber Hose den 5 december. Över 90 före detta anställda kom. Många hade inte tagit detta tillfället i akt tidigare för att träffa gamla kollegor. Äldst var 94-åriga Iris Dixon som under kriget jobbade på avdelningen för Tempest-flygplan. Det var ett tufft jobb från 07.30 till 18.00, därefter deltog hon i hemvärnets och civilförsvarets aktiviteter. Andra som kom var Bill Price en gång chef för BMC Competitions Department, Jim Cox som jobbade på utvecklingsavdelningen där han bl a hjälpte till med att förbereda MGA-bilarna inför Le Mans 1955 och Den Green som var fabriksmekaniker.

Alla tyckte det var stort att se att MG-elden fortfarande brann 38 år efter att fabriken lades ner. Ett stort tack till MGCC UK riktades från de deltagande.

Kjell Wallin

– motorsportentusiasten

Text: Gert Assermark



Kjell i sin Midget på Mantorp 2015

Foto: Joakim Strand

Det började tidigt på 60-talet vid Botkyrka MK:s klubb tävlingar på Skarpnäck med Kjells pappas MG Magnette ZA 1956. Efter tekniska realskolan 1962 började Kjell på Ostermans i Stockholm. Där lättade han ventiler och vippor under rasterna och monterade i smyg en MGB-kam, vippor och modifierade ventiler i pappans Magnette. Kjell körde sedan en tävling med Magnetten på Skarpnäck,

det slutade inte så bra då en vippa brast och han fick bärgning hem av MG-kompisen Bengt Sedell, som då hade en Renault Dauphine 1091. Vid hemkomsten kom pappan ner på parkeringen och undrade vad Kjell höll på med. Hans enda kommentar var: Bilen måste vara klar i morgon!

Från 1966 började Kjell tävla med en MGA 1500. Senare köpte han en krockad MGA Twin Cam. I den monterade

han in en 1798cc MGB-motor som han köpt för 1800 kronor, vilket motsvarade halva studielånet han fått för sina studier på tekniska gymnasiet. Kjell tävlade med sina MGA i alla tävlingar i SSF och SSK mellan 1966 och 1969. Kjell fick också låna Strängnäsbon Nils Olov Jonssons ljusblå MGB GT som han 1969 körde med i Sportvagnsserien, där han kom tvåa totalt i klassen.

Kjell startade tillsammans med Hans



Kjell på väg upp för Ömbergsliden (en skidbacke på Ömberg) med MGA:n 1969.



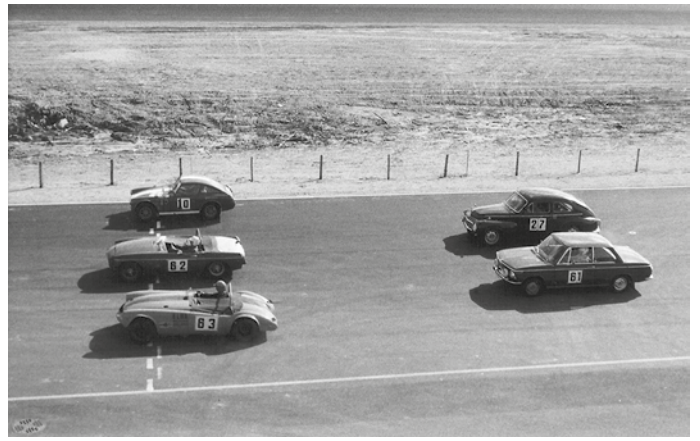
I väntan på nästa race på Ömberg.



Den unga racerföraren Kjell Wallin.



Uppställning inför start på Gelleråsen 1969. Lite till höger om mitten i bilden skymtar med nummer 4 den MG Midget GT som det skrivits om tidigare i Bulletinen. Den bilen ägs och tävlas med idag av Per Roxlin. Kjell längst till vänster.



Här är det dags för tävling på Mantorp Park 1969. Kjell med startnummer 63. Även här är Midget GT:n med, nummer 10.



Dags igen för start på Mantorp, årtal okänt. Många klassiska bilmodeller på startlinjen. Kjell i av Nils Olov Jonsson lånad MGB GT. Den röda bilen till vänster är en Fiat Dino 2400 -72. Dessutom syns bl a Triumph Spitfire, Opel GT och Alfa Romeo Bertone Coupé.



Rejset på Mantorp gick uppenbarligen bra.

Eliasson Elwa Motors 1967 och har ägnat sitt liv åt att trimma och tävla med Ford- och BMC-motorer, dock i mindre omfattning under senare år.

Efter perioden med MGA/MGB körde han bl a Lotus 23, Elva Courier, Mallock Mk18 (som varit Ray Mallocks och som han kört Formel Ford 2000 med) och Formel Ford. Samtidigt började han på 80-talet åka rally med Cortina GT 1500, Escort Twin Cam och Escort RS 2000. Kjells mest aktiva tävlingsår var från 60- till slutet av 80-talet.

Kjell köpte tre MG Midget från England, och 1984 körde han med den blå bilen på bilderna här i Sportvagnsserien i klass B och vann den redan första året. Av de två andra bilarna övertog Nils Olov Jonsson den ena, vilken han sedan sålde vidare. Efter ett tag sålde han den blå Midgeten till Leif Thim som bara tävlade med den en säsong eftersom han sprängde motorn, varefter den blev stående. 30 år senare köpte Kjell



Året är 1967, i färjekön i Helsingborgs hamn på väg till Roskilde Ring med MGA:n och MG Magnette ZB:n. Huvudsponsorerna pappa Erik, mamma Inga och flickvännen Inger poserar. Magnetten var dragbil med Guss traller.

tillbaka den, renoverade den och körde i Modsport 3 i Vårracet på Mantorp Park 2015. Midgeten är nu tillbaka i England.

År 2016 körde Kjell med en lånad Mini Cooper S 970 i 1000-cupen i RHK-serien. Till 2017 års racingsäsong hade Kjell

tillsammans med Per Malmberg, Steve ”Skägget” Holmén och Björn Karlsson byggt en Arden Cooper S. Motorblocket kommer från en Austin Allegro och är borrat till 1293 cc. Kamaxeln är Kjells eget koncept. Topplocket är Arden 8-ports topp med fyra Amal 32 mm förgasare som matas med en bensinpump av märket Facet. Säsongerna med Arden-kojan kan man sammanfatta med att framgångarna har kommit och gått.

Kjell Wallin har varit mycket aktiv inom motorsporten från 60-talet och tävlat inom Stockholms Sportvagnsklubb, SSK, Sportvagnsmästerskapet, SPVM, och Racerhistoriska Klubben, RHK. Det skulle kunna bli en hel bok om Kjell och hans år inom motorsporten. Nu väntar han på 2019 års racingsäsong som han ska köra med sin välbyggda Arden Cooper S, metallicblå (Corvettekulör) med vitt tak (Volvokulör).

Extra trevligt blev det när jag fick veta att Kjells pappa, Erik Wallin, och jag var arbetskamrater på Skolöverstyrelsen på 70- och 80-talet. Erik nämnde aldrig att han hade en bilintresserad grabb som lånade hans MG Magnette som han trimmade och tävlade med på Skarpnäck. Jag tror nog att Erik visste att jag var intresserad av motorsport.



Kjell före ett par betydligt modernare och motorstarkare vagnar.
Foto: Joakim Strand



Kjell i lånad koja på Kinekulle 2016.

Foto: Tommy Lyngborn



Mantorp 2015.

Foto: Joakim Strand



Ibland går det bakåt.
Foto: Gert Assermark

1955 startade Jim Whitehouse företaget Enginering & Sport, en verksamhet ursprungligen baserad på tävlingsbilar i Hampton in Arden söder om Birmingham. Efter att Mini med BMC:s A-motor började säljas började Jim sälja trimningsdelar till den under namnet Arden Conversions Ltd. Han hade då utvecklat en 8-ports topp, gjuten i lättmetall. Alec Poole körde för Equipe Arden en 970cc Cooper S i British Saloon Car Championship 1969 och vann 1000 cc-klassen med en Arden-topp. BMC:s tävlingsavdelning använde Arden-toppen och Special Tuning sålde dem.



Kjells Arden-tillverkade topplock.



Ardentoppen monterad på Kjells hundkojemotor. Matas av fyra st Amal mc-förgasare.



Kjell i Equipe Arden-kojan undet test körning på Gelleråsen 2018.

Foto: Tommy Lyngborn


M.G. A·B·C·Midget

Trimning av motorer 95-159hk. Utbytessystem. Komplette verkstad. Reservdelar & tillbehör.

PRISEXEMPEL MGB:
 STOTOANPARE FRAM: 190:- ORIGINAL SPARKLADOR: 125:-
 PLASTFLYGEL FRAM: 375:- EKONOMIPLAT BAKFLYGEL: 150:-
 STOTFANGARE FRAM: 325:- UTFYTTE YAKELLADA: 1.300:-
 OLJEPUMP: 160:- AVGASSYSTEM: 375:- MATTSET: 375:-
 LKERTALGAR KROMADE: 450:- EXTRAKTORGREVDR: 400:-
 SPIHJELVULVATS: 250:- STARTHOTOR UTFYTTE: 425:-
 HARD TOP: 1.850:- STORT LAGER AV BEGAGNADE DELAR.

PRISEXEMPEL MGA:
 PLASTFLYGEL BAK: 275:- SPARKLADOR: 150:-
 FRANKJADER: 125:- BLADFJADER: 275:- MATTSET: 425:-
 GROMSSKIVA: 200:- DORRLAS COUPE: 125:-
 ORIGINAL HARD TOP: 1.200:- (ALUMINIUM)
 M.G.A 1500 SÄLJES I DELAR.

ELWA MOTORS AB





Rimbervtsvägen 6 126 50 Hägersten
Försäljning 08/450605 Verkstad 08/45 2131

Annons ur Bulletinen från 70-talet då Kjell hade sin butik i Hägersten.

Bildrömmar

Text & foto: Claes Göran Svensson

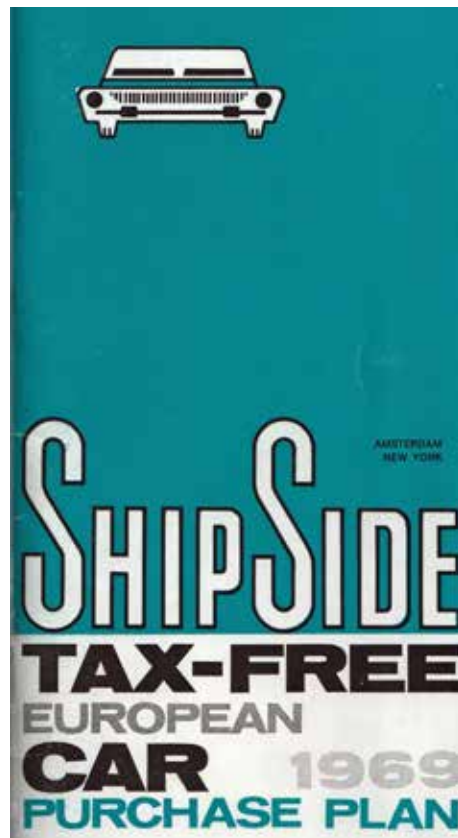
Bulletinen nr 6 förra året fanns ett reportage som min fru Kerstin skrivit om en träff vi haft inom South East Center, där Stirlingmotorn presenterades. Den träffen väckte många minnen både för Kerstin och för mig, då vi som nygifta under 1969–70 bodde i Holland, just tack vare Stirlingmotorn som jag jobbade med på Philips i Eindhoven.

Att bo utomlands som ung var på den tiden ett stort äventyr med möjligheter till spännande upplevelser. Vi bodde, som vi tyckte, nästan mitt i Europa och bara några timmar med bil till både Paris, Frankfurt och Geneve. Till exempel gjorde vi ett spännande besök på flygutställningen Le Bourget i Paris 1969 och såg såväl den backande svenska Viggen som de två första prototyperna av Concorde. Den senare var, som säkert många minns, resultatet av ett samarbete mellan Frankrike och Storbritannien. Flygutställningen -69 var samma år som de två första prototyperna gjorde sina jungfruflygningar, Frankrikes nr 001 i mars och Storbritanniens nr

002 i april. Första presentationen inför publik var just på Le Bourget den 7–8 juni 1969. Vilken upplevelse! Den franska 001 landade till och med och taxade sen, med piloten vinkande från cockpit, längs jublande fransmän. Underverket var ju i deras ögon franskt! Den brittiska 002 kom över från Bristol, gjorde några överflygningar men landade inte. Fick de inte landningstillstånd på grund av konkurrensen? Nej, verkligheten var ju den att 002:an bara hunnit flyga några få gånger och säkerheten medgav nog bara start och landning på hemmabasen.

En annan ”höjdare” var när vi åkte till Amsterdams flygplats Schiphol och gick in i taxfreebutiken ShipSide för att köpa bil!!! Det var verkligen som en dröm.

ShipSides idé var att amerikaner, som kom över till Europa och landade i Amsterdam, skulle vandra över till ShipSides lokaler alldeles bredvid flygplatsen och där peka ut vilken europeisk bil, i europeiskt eller amerikanskt utförande, de ville köpa för sin semesterresa. Mycket av vad



ShipSides broschyr från 1969.

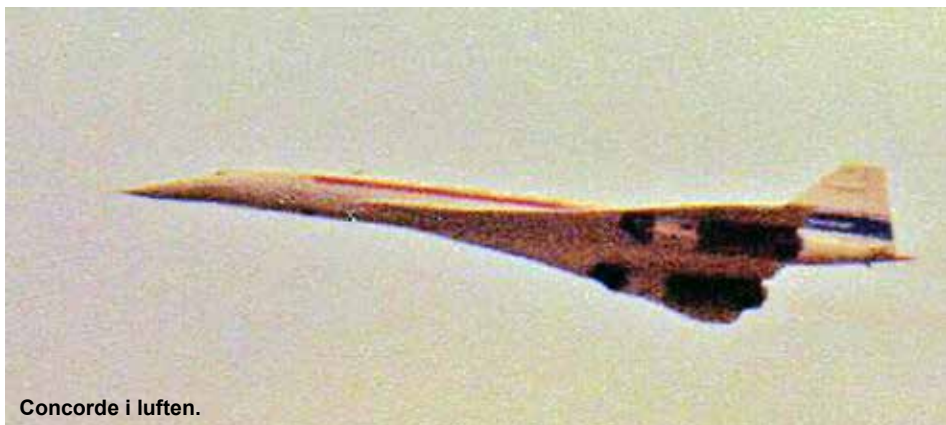
som tillverkades i bilväg i Europa fanns i lokalerna för direkt leverans, Alfa Romeo, BMW, Mercedes, Porsche och förstas MG, Triumph och Morris, och även våra



Piloten vinkar till jublande fransk publik.



Ett showroom fyllt med ”godis”.



Concorde i luften.

svenska märken Volvo och Saab fanns med. Vilken dröm att få gå där och titta på allt ”godis”. Och till vilka priser sen för den som hade lyckan att kunna få köpa skattefritt.

Vår kassa var på den rätt så begränsad, så några större utsvävningar kunde det inte bli tal om. Men ändå... Skulle vi ta en fransk bil efter att ha sett vad fransk teknik kunde prestera i form av Concorde? Kanske nya Peugeot 504 eller en avancerad Citroën? Eller något engelskt? Storbritannien var ju också med i Concorde. Men engelskt? Vi hade redan en eng-

elsk bil, en Triumph Herald, och den ihop med svenska vintrar var inte någon dans på rosor. För ägaren. Fullständigt hopplös att få igång under en rejäl vinterdag. För att inte tala om hur den var att köra i vinterväglag, lätt som en fjäder i bakvagnen.

Men kanske en sportbil som MG eller Triumph? Det var ju något jag drömte om sen jag började bli intresserad av bilar. Och nu stod de där i utställningshallen och blänkta lockande, och med en riktigt rimlig prislapp på 1933 dollar eller 10 000 kr (1\$=5,18kr) för en MGB Roadster. Eller... Den STORA drömmen, Jaguar E-type Roadster. Fast den var väldigt dyr, 20 800 kr!

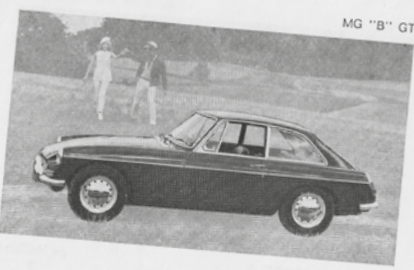
Efter besöket blev det mycket bilprat hemma med svåra beslut att ta. Följa drömmar eller vara mer praktisk? När vi på nytt besökte ShipSide var beslutet taget och vi valde svenskt, en Volvo 142. Den praktiska framtiden vann över drömmarna.

Vi hämtade vår nya bil hos Volvo i Göteborg. Vi kom med färjan från Amsterdam och där hämtade en säljare från Volvos exportavdelning oss. Bilen var inte helt klar då vi kom. Den skulle nämligen först exporteras ut ur landet vilket betydde en runda ner till Frihamnen, in genom en grind och ut genom en annan. Och så tillbaka till Volvo. Och priset sjönk från ca 19 000 kr, som den då kostade i Sverige, till 12 500. En runda väl värd sina pengar.

Volvon gjorde väl ifrån sig under de 33 000 mil vi körde den. Men vid inbyte var den inte värd många kronor. Hade den stora drömmen vunnit och det hade blivit en E-type så hade den, om vi haft den kvar, varit värd en rejäl slant idag. Men med tvillingar, villa och vovve, var ju Volvon den som passade allra bäst. Klokt alltså att välja den svenska arbetshästen. Men ändå, tänk om...!



M.G.



MG "B" GT

MG MIDGET MK IV, 2 door, 2 seater, 4 cyl., 1275 cc., 65 bhp., twin S.U. carburetors, front disc brakes, roll up windows

Eur. model	1400.—
US model	1616.—

Optional equipment, if ordered with car: Heater 29.—, Tonneau cover + rail 15.—, Wirewheels 61.—, Hardtop 121.—.

MG B ROADSTER with soft top, 2 door, 2 seater, 4 cyl., 1798 cc., 95 bhp., bucket type seats, front disc brakes, twin S.U. carburetors, leather upholstery, 5-bearing crankshaft, fully synchronized

Eur. model	1933.—
US model	2150.—


MGB GT COUPE, same specifications with full-width opening rear panel and aluminum painted wirewheels

Eur. model	2291.—
US model	2496.—

Optional equipment, if ordered with car: Heater 30.—, Road speed tyres 8.—, Aluminium painted wirewheels (standard on coupe) 61.—, Folding hood 10.—, Tonneau cover 20.—, Electric overdrive 120.—, Hardtop 145.—, Heated Rear Window 36.— (on GT Coupe only).

For car travel documents and delivery charges see page 31

M.G.



MG "C"

MGB ROADSTER, 2 door, 2 seater, 6 cyl., 2912 cc., 150 bhp., same specs. as MGB Roadster

Eur. model	2236.—
US model	2452.—

MGB GT COUPE, 2 door, 2 seater, 6 cyl., 2912 cc., 150 bhp., same specs. as MGB GT Coupe

Eur. model	2586.—
US model	2803.—


Optional equipment, if ordered with car, same as for MGB models.

MG 1300, same specs. but 1275 cc., 58 bhp., with heater, twin S.U. carburetors. Eur. model 1694.—

Car travel documents and registration: for delivery elsewhere in Europe free
for delivery Amsterdam Airport 25.—

Delivery charges:
delivery Amsterdam Airport 50.—
delivery Paris 70.—

JAGUAR




"E" type

EUROPEAN MODELS ONLY

JAGUAR 240, sedan, 4 dr., 6 cyl., 2483 cc., 133 bhp., 5 seater, with overdrive same car with automatic transmission	2892.— 2972.—
JAGUAR XJ6, 2.8, Sedan, 4 dr., 6 cyl., 2.6 Ltr. engine, 165 bhp., 5 seater, with overdrive same car, with automatic transmission	3516.— 3594.—
JAGUAR XJ6, 2.8 DE LUXE, Sedan, 4 dr., same specs. as above, with de Luxe equipment, overdrive	3705.— 3782.—
JAGUAR 420 G, the largest Jaguar Sedan, 4.2 Ltr. eng., 6 cyl., 4235 cc., 255 bhp., with overdrive	4925.— 5085.—
JAGUAR XJ6, 4.2 DE LUXE SEDAN, 4 dr., 6 cyl., 4235 cc., 245 bhp., 5 seater, power steering & -brakes, with overdrive	4380.— 4538.—
Same car, with automatic transmission	4538.— 4696.—
JAGUAR SPORTSCARS, 4.2 Ltr. engine, 6 cyl., 4235 cc., 265 bhp., "E"-type, Series 2.	
ROADSTER, two-seater, limited slip differential, 4-speed transmission (manual)	4005.— 4163.—
COUPE, 2 seater, L.S.D.	4211.— 4369.—
COUPE, 2 + 2, 4 seater, L.S.D.	4651.— 4809.—
COUPE, 2 + 2, 4 seater, with autom. transm.	4942.— 5100.—

LOTUS



Europa S2

LOTUS ELAN S4 105 bhp., twin carb. engine, 3.7 diff. ratio, electric windows, semi close ratio gearbox.

Drophead Coupe European model	3307.—
Fixedhead Coupe European model	3337.—
LOTUS ELAN S4 115 bhp., S.E., same specifications	
Drophead Coupe European model	3632.—
Fixedhead Coupe European model	3662.—
Drophead Coupe US model	3471.—
Fixedhead Coupe US model	3501.—
LOTUS ELAN + 2 118 bhp., 2-wave radio with twin speakers, electric windows, 2 airhorns, Radial Ply tires.	
Fixedhead Coupe European model	4196.—
Fixedhead Coupe US model	4342.—
LOTUS ELAN + 2 S type 118 bhp., same specifications with new Hi-Torque engine.	
Fixedhead Coupe European model	4391.—
Fixedhead Coupe US model	4537.—
LOTUS EUROPA S2 92 bhp., mid-engined sports car with Renault R16 engine and gearbox.	
Drophead Coupe European model	2738.—
Fixedhead Coupe US model	2931.—

Optional equipments:

Dunlop SP Sport tires 155 x 13	22.—
Tonneau cover	28.—
Workshop manual	11.—
Steering lock	29.—
Servo brakes (including harder pads)	37.—
Touring kit	85.—

Colours: yellow, sand, french blue, wedgwood

Car travel documents: for Amsterdam Airport delivery free
for factory delivery 40.—

Delivery charges:
delivery Amsterdam Airport 110.—
delivery factory free

Delivery time:
approximately 4 weeks.

Tänk vilka priser med en dollarkurs på drygt en femma. 7 000 kr för en Midget, 10 000 för en MGB. På drömsidorna, de nedre, en Jaguar E-type för drygt 20 000 och en Lotus Elan för ungefär samma peng. Dé va då dé! Men som tur var köpte vi med hjärnan och inte med hjärtat. Det är en bra men tråkig regel vid bilköp!

Kerstin och min bror Åke.



Maintaining the breed

Rapporter och info

Middle South Centre

MSC Review

Som vanligt var jullunchen på Mångfaldens hus i Nykvarn det sista av en lång rad evenemang under 2018 års säsong. Även detta år kom ett 20-tal medlemmar. De flesta träffarna har ju redovisats på denna plats under året så de behöver ju inte upprepas här.

En sak som skall nämnas är att centret har fått två nya centrerepresentanter då

Tord Persson och Lars-Åke Karlsson tackat för sig. Ett stort tack till Tord som under lång tid lett centret med stor entusiasm och ett alltid vänligt bemötande. Vi som är de nya centrerepresentanterna är Bengt Sedell från Huddinge och Jens Arnekleiv från Gnesta. Vi hoppas kunna föra Tords och L-Å:s intensioner vidare samt att komma med nya idéer framöver.

Vilka evenemangen för 2019 blir kan du läsa om lite längre bak i denna Bulletin. Håll koll på hemsidan, evenemangen uppdateras där vartefter!

Vi önskar dig varmt välkommen på våra träffar!

/Bengt och Jens

Middle North Centre

The one who waits will be rewarded...

...det är trots allt bara ett par månader kvar tills våren börjar göra sig påmind!

Planeringen för 2019 är fullbordad och framgår av hemsidan och är även publicerad i detta nummer av Bulletinen. I huvudsak följer vi följer vi traditionen men vi kan även komma att bjuda på något nytt inslag.

Det gamla året avslutade vi traditionsenligt med kaffe, glögg, lussebullar och pepparkakor i MHS klubblokal i Täby 15 december. Under vintern träffas vi som vanligt på pubträffarna i Stockholm (återstående träffar är 7 mars och 4 april).

Årets första utflykt blir med Cucumber Run (som vanligt i Västeråstrakten) 5 maj.

En vecka senare, 11 maj, går årets Vårutflykt av stapeln.

Sommarträffarna på the Nut House i Upplands Väsby kommer även i år att äga

rum varannan onsdag med början 1 maj.

Se även planeringen för Middle South Centre som arrangerar många traditionella evenemang såsom Sörmlandsrundan, Ångans dag i Mariefred, Nyköpings hamnträff, Twist Bun Run och Treklubbsträffen.

Se Middle South Centre's planering för datum och närmare information om dessa evenemang.

SMGM 14 - 16 juni arrangeras i år av South East Centre och kommer att äga rum i Söderköping. Se separat inbjudan i detta nummer!

Upplandsrundan, som numera är ett permanent inslag, kommer att köras 29 juni.

Uppsala högar är i år dessvärre inställt.

Vi avslutar som vanligt uteåkarsången med Höstutflykten, i år blir det 14 september, och därefter återupptar vi pubträffarna.

Även andra aktiviteter av mer spontan karaktär kan tillkomma, dessa kommer då att annonseras via mailinglistan. Om du

inte får centrets mailutskick ber jag att du meddelar mig din mailadress på adressen middle-north-centre@mgcc.se så att jag kan inkludera dig.

Mailinglistan är ett snabbt och effektivt verktyg för att snabbt skicka ut information om nytillkomna evenemang eller uppkomna förändringar i de planerade evenemangen.

Alla årets planerade aktiviteter framgår även av klubbens hemsida, <http://www.mgcc.se/>.

Jag rekommenderar att du besöker hemsidan då och då. Där uppdateras aktivitetslistan efterhand som nya aktiviteter kommer till eller ändringar sker.

Närmare information om alla evenemang följer i kommande nummer av Bulletinen samt på hemsidan alt. mailinglistan efterhand som datumen närmar sig.

Väl mött på årets evenemang!

/Christer Farneman

Tankar från West Coast Centre januari 2019.

Nytt år och nya möjligheter. Vi lämnar 2018 bakom oss och konstaterar att det var ett bra MG-år, och den fantastiskt fina sommaren gjorde det till en riktig cabsommar. Vi ser fram emot en ny säsong och de flesta aktiviteterna rullar på i vanlig ordning.

Vi börjar som vanligt med kallstarten i Varberg lördagen 9 Mars. Detta har vi nu gjort i 20 år. Janne Stenwall & co arrangerade det hela de första 10 åren och sen gick stafettpinnen över till Pontus & Kerstin samt Hasse & Anette. Nu har de gjort sina 10 år, så vi får se om det är någ-

ra andra som vill ta över. Missa inte årets kallstart då det kan vara den sista!!!!

Vi siktar på en teknikträff hos Kjell i Getinge men har i dagsläget inte spikat datum.

Vi tänker ställa ut våra bilar på Tjolöholm och på sportvagnsträffen i Halmstad, men det verkar som om det inte blir någon utställning i Hofsnäs i slutet av Augusti. Kanske hittar arrangörerna på att göra ett rally i stället men det är inte spikat något i nuläget. Hallandsträffen är inte heller spikad men vi hoppas att vi får till en träff även 2019. Vi gör även

i år ett försök att få till en Norgeträff i Bohuslän. Den har inte lockat så många Göteborgare men desto fler från Strömstad- och Uddevallatrakten, så det känns bra att vi åker norrut någon gång också.

Samarbetet i UBCC fortsätter så vi planerar tisdagskörningarna med start i slutet av April samt en British Car Week veckan efter Tjolöholm, i slutet av Maj.

Ta hand om dig och din MG så att ni är startklara till vårupptakten på 1:a Maj!

Vi ses i vårsolen!

/Hansi Borgström

Hjulträffen 2018

Då var MG-året 2018 till ända och för att avsluta det hela var det dags för Hjulträffen. Ett trevligt sätt att runda av på med lite julmingel och för att utse årets entusiast.

Vi startade med det traditionella pepparkaksbaket i köket i Onsala där nu även Alice är till bra hjälp. Då vi gjort detta i ett antal år går det numera ganska fort. Ena dagen bakar vi de åttkantiga pepparkakorna och kvällen därpå är det dags för glasyren. Detta är det absolut viktigaste på hela träffen, med MG-pepparkakorna.

Vi blev knappt 20 personer som samlades denna mörka och kalla decemberkväll. Det blev en trevlig stund att mingla runt över pepparkakor, glögg och lite julgodis.

Alice fick sålt en del bingolotter för sin handbollsklubb Aranäs så vi tackar för supporten.

Till slut blev det dags att utnämna årets entusiast, och i år gick priset till Kjell Dahmm som renoverat sin fina MGA i sex år. Sedan den blev färdig och besiktigad i somras har han och hustrun Kerstin varit med på flertalet träffar. Kul med någon som verkligen vill köra med sin fina bil.

Sen blev det tack och hej och God Jul.

Nu ser vi fram emot MG-året 2019.

/Hansi Borgström, Foto: Inger Hultman-Borgström



Traditionellt Hjulbord.



Årets entusiast, Kjell Dahmm, belönas med vandringspriset som Ulf Edström, t h, en gång instiftade. Hansi, i mitten, är prisutdelare.



Inbjudan till träffar

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



SOUTH CENTRE

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

16/3: MGCC årsmöte i Märsta.
Mer info bif denna Bulletin.

April/maj: Råbelövbanan, Kristianstad.
Richard Bruzelius guidar, mer info kommer.
Sven-Åke Jarl: 0709 90 37 17.

4/5: Vårupptakt vid Krapperup
Mer info kommer.
Ole Björklund: 0703-34 26 87,
Olof Suneson: 0734-25 42 46.

5/5: Kastellet i Köpenhamn
Kontakta south-centre@mgcc.se

18/5: Österlen blommar
Mer info kommer.
Tommy Hadrys: 0769-47 33 60.

2/6: Charlottenlund travbana Köpenhamn
Classic motor meeting.
Kontakta south-centre@mgcc.se

9/6: Sofiero Classic, Helsingborg
Mer info kommer.
Per-Ove Nigrell: 0768-59 56 14.

14-16/6: SMGM2019
South-East Centre, inbj i denna Bulletin

16/6: GavnoSlott, Själland i Danmark
Kontakta south-centre@mgcc.se

29/6: Nostalgia Ronneby Brunn
Mer info kommer.
Tommy Hadrys: 0769-47 33 60,
Sven-Åke Jarl: 0709-90 37 17.

6-7/7 SSM2019 svensk Sportvagnsmeeting med rallyrunda 6/7.

Se: www.sportvagnsmeeting.se för anmälan. Mer info kommer.
south-centre@mgcc.se.

20/7: Thulinträffen på Kastellet i Landskrona

Mer info kommer.
Hans-Åke Nilsson: 0705-86 84 81.

4/8: Gran Turismo i Skanör

Mer info kommer.
Hans-Åke Nilsson: 0705-86 84 81,
Max Jacobson: 0708-93 84 01.

10/8: Norra Vramrundan

Mer info kommer.
Ole Björklund: 0703-34 26 87,
Olof Suneson: 0734-25 42 46.

31/8: Svedala Motordag

Mer info kommer.
Max Jacobson: 0708-93 84 01.

September: Kulturrundan i nordvästra hörnet.

Ole Björklund: 0703-34 26 87
Olof Suneson: 0734-25 42 46.

September: Hösträff med TVR klubben utanför Asmundtorp, Landskrona

Mer info kommer.
Max Jacobson: 0708-93 84 01.

8/12: Julavslutning hos Mats Åbjörnssons museum

Mer info kommer. south-centre@mgcc.se.

Återkommande garageträffar:

Åhus: Sista fredagen i månaden året runt mellan kl. 16-18. Adressen är Stormgatan 10 i Åhus, beachflagga utanför. Meddela via tfn, sms eller e-post om ni kommer!
Sven-Åke Jarl: 0709-90 37 17
eller sven-ake.jarl@mgcc.se.

Återkommande träffar under sommaren:

Bil-Café vid Tydingesjöns Camping & Festplats varje tisdag kl. 17-21. Se även: www.tydingesjon.com.

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

NORTH CENTRE
Vakant, tillfällig kontakt:
per.de.faire@mgcc.se

Magnarps Hamnträffar.
Se även www.motortraffar.se.

Norra Skånes Fordonsveteraner i Kristianstad och Åhus. Träffas på torget i Åhus varje onsdag med ett utflyktsmål. Se även: www.nordskanesfordonsveteraner.se.

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

Vikingatider utanför Löddeköpinge tisdagar kl. 16-21 maj – september.

Major European MG Events:

24-26/5: T-Typ Tur i Danmark. Endast avsett för bilar tillverkade före 1956.
Gunnar Ahlqvist: 0707-64 53 00.



DALECARLIA CENTRE
Angus Smith, tel 0739-501 313

23/2 Borlänge, Långkalsongrally
Tillsammans med DAK. Start kl 08.30 vid Buskäkers Gästgivargård i Borlänge. Vinterrally med lite uppgifter längs vägen. Öppet för alla bilar.

25/5 Borlänge, Mässa och marknad
Bil- och mopedmässa samt marknad på Nordic Camp Mellsta i Borlänge.

26/5 Gävle, Järnvägmuseum
Utflykt till Järnvägmuseum i Gävle.

29/6 Orsa, Sportbilsfestival
Start kl 09.00 på Tallheds flygfält. MG-klubben har egen sektion.

20-22/7 Säter, Nostalgidagar
Traktor- moped och bilcruising bl a.

26/7 Falun, Cruising
Cruising i Faluns centrum

Vecka 31 Rättvik, Classic Car Week

Augusti, Grilldag vid Dammsjön

Datum kommer senare.

Juni-Augusti, Bil- och mc-träff

Bil- och mc-träff varje tisdagskväll i Säterdalen.

Maj-September, Bilträff vid Gammalgården

Bil- och mc-träff varje onsdagskväll med brittisk bil-hörna. Start kl 17.00 vid Gammalgården i Borlänge.

Spontana utflykter kan tillkomma via maillistan.

Närmare information om ovanstående aktiviteter fås av Angus Smith: 0739-501 313, angus.smith@mgcc.se



SOUTH EAST CENTRE

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

23/2 Bildvisning, Ljungsbro

Ansv: Tommy Petri/Leif Nyström

23/3 Bengtssons Garage, Vadstena

Ansv: Hans Bengtsson/Lars Nilsson

27/4 Kyrktur

Ansv: Lars Woss

11/5 Avgasträff, Motala

Ansv: Sven Ordell

30/5 Botanicus, Järstad

Ansv: Per de Faire

6/6 Nationaldagen, VallaLink

Ansv: Michael Petri

14-16/6 SMGM, Söderköping

Ansv: Gerry/Håkan/Per/Sven/Lars/
Kniven/Ulf

27/6 Västanvik, Västanvik

Ansv: Inger o Gösta Fahlgren

14/7 Veterandag, Visingsö

Ansv: Ingvar Lif

17/7 Engelska Parken, Vadstena

Ansv: Lars Nilsson

3/8 Öjebrodagen, Öjebro

Ansv: Håkan Wass

3/8 British Motor Meeting, Hjo

10/8 Åkerbo, Maskinhist, Åkerbo

Ansv: Jeanette Nilsson

17/8 Damernas Tur

Ansv: Kerstin o Gerry Gardelin

24/8 Historic racing&bilutställning, Mantorp

Ansv: Gerry Gardelin/Håkan Wass

7/9 Slottstur, Östergötland

Ansv: Marianne o Per de Faire

Hösten Malmslätt, Motala

Ansv: Per de Faire

9/11 Teknikträff, Motala

Ansv: Sven Ordell/Lars Larsson

14/12 Lucia, Vadstena

Ansv: Lars Nilsson

SPONTANA TRÄFFAR UNDER SOMMAREN 2019

Måndagar: Västra Harg
Varannan tisd: Kornettgården
Onsdagar: Vadstena
Onsdagar: Husqvarna Folkets Park
Torsdagar: Flygmuseet, Malmslätt



BIG LAKES CENTRE

K G Lindblom, tel 0510-546 131

11/5 Vår-resa i kulturbygd

Vi träffas vid McDonalds i Falköping klockan 10.00. Första resmålet är ett café i Tenhult, som ligger nära Jönköping. Då kaffet och kakan är avklarade fortsätter vi till Husqvarnamuseet i Huskvarna. Vägen hem kommer att gå på natursköna vägar via Hökensås, och avslutas i Hjo. Något

lämpligt näringsställe på hemvägen kommer att besökas där vi skall intaga en god middag. Ingen föransmälan.

Upplysningar:

Sven Adamson: 0705-209 047

1/6 Kinnekullerundan, då ramslök och guckusko blommar.

Vi träffas vid Kinnekullegården klockan 11.00 för vidare färd ett varv runt Kinnekulle. Ingen föransmälan.

Upplysningar:

KG Lindblom 0705-466 131

19/6 MB Ladan i Lyrestad

Där har Mats Harrysson en fin samling av Mercedesbilar. Vi skall vara i Lyrestad klockan 18.30 De som vill samlas på parkeringen vid motell Rattugglan klockan 17.45 för gemensam färd till Lyrestad. Ingen föransmälan.

Upplysningar:

KG Lindblom 0705-466 131

3/8 British Motor Meet, Hjo

Detta är ett stort evenemang med ett par hundra engelska bilar. Vi samlas klockan 09.00 på busshållplatsen i Vårsås, ute vid vägen där det finns parkering, för gemensam avfärd till Hjo.

Upplysningar:

KG Lindblom 0705-46613.

Ej anmälan till MG-klubben, arrangören vill däremot ha en föransmälan. Detta skall göras i förväg på BMM:s hemsida: <http://www.britishmotormeet.se>

8/8 Hjulafton, Lidköping.

Ett stort evenemang för allt som har hjul. Allt från lådbilar och gräsklippare till dragsters deltar. Ca 1000 motorcyklar av alla slag brukar komma. Vid fint väder brukar besöksantalet vara över 20 000 personer. Samling klockan 1630 på parkeringen vid infarten till Lidköping på väg 184 som kommer från Skara. Gemensam färd till evenemanget. Ingen föransmälan.

Upplysningar:

KG Lindblom 0705-466 131



Guckusko på Kinekulle.



MIDDLE SOUTH CENTRE
Jens Arnekleiv, tel 070-751 53 05
Bengt Sedell, tel 0706-402 711

27/4 **Vårträff, Taxinge slott**

Vi träffas traditionsenligt på Slottscaféet över en kopp kaffe med utomordentligt goda bakverk och pratar om vinterns vedermödor och den kommande säsongens möjligheter. Drive in från 11.00.
Bengt Sedell, 070- 640 27 11
bengt.sedell@mgcc.com

18/5 **Sörmlandsrundan**

Körs i norra delen av Södermanland. Mer info kommer.
Bengt Sedell: 070- 640 27 11
bengt.sedell@mgcc.com

19/5 **Gärdesloppet**

Vi utreder möjlighet till en klubbträff med egen monter inom området.
Mer info kommer. Arrangör: KAK
Stockholm Biskopsudden
www.gardesloppet.com
Jens Arnekleiv, 070-751 53 05
jens.arnekleiv@mgcc.se

21/5 **Vinön**

Garagebesök hos Peter Kumlin på Vinön. Peter underhåller och berättar om sina bilar och sina upplevelser.
Arrangör: Middle West Centre.
Medtag picknickkorg. Vi bjuder på korg med bröd. Tipspromenad på ön.
Medtag badkläder.
Vägbeskrivning: Kör RV 52 från Vingåker/Kumla till Hampetorp. Sväng av på väg 665 och följ skyltning till färjeläget.
OBS!! Transport mellan Hampetorp och Vinön sker med färja. För turlista se: www.trafikverket.se/vinoleden. Var ute i god tid till färjan, den tar ett begränsat antal bilar.
Tid: 11.30 Ansvarig: Leif Holmstedt
Anmälan: maila till Leif Holmstedt leif.holmstedt@mgcc.se
Anmälan senast den 19 maj.

25/5 **Brittisk bilträff, Enhörna**

Även i år besöker vi vår medlem Bo Emthén och hans bror Hans, som bjuder in till en träff på sin gård Stora Väsby i Enhörna. Alla engelska bilar är välkomna. MG-, Morgan-, Jaguar- och Rolls-Royce-klubbarna är särskilt inbjudna.
Vi erbjuds en träff i trevlig lantlig miljö och möjlighet att äta lunch (11.30-14-00). De som vill äta lunch anmäler detta till Hans, se nedan!
Plats och ort: Väsby 6, 151 50 Enhörna
Vägbeskrivning: Från Södertälje: kör Enhörnaleden (väg 552) mot Enhörna. Sväng höger mot Stora Väsby efter c:a 13 km.
Från Läggesta/Mariefred: kör väg 990/576 mot Södertälje. Sväng vänster vid skylt "13 Överenhörna". Sväng höger vid skylt "Ytterenhörna 2". Sväng vänster mot Stora Väsby.
Tid: 11.00-15.00. Anmälan: Senast en vecka innan om du vill äta lunch.
Ansvarig: Hans och Bo Emthén
Telefonnummer: 070-496 19 81
e-post: hans@ladugardens.se

29/5 **Hamnträff, Nyköpings hamn**

Tema: Svans-och mittmotorbilar.
Arrangör: Automobilsällskapet i Nyköping OBS! Inget 30-års krav p.g.a. temat.
Även våra moderna MGF/MGTF är välkomna.
Plats och ort: Hamnen Nyköping
Tid: 17.30
Ansvarig: Tord Persson, 070-593 31 21
tord.persson@mgcc.se

1/6 **Ångans dag, Mariefred**

En tradition. Vi har reserverat plats liksom tidigare år. Samling 10.30. Evenemangen startar 11.00.
Jens Arnekleiv, 070-751 53 05
jens.arnekleiv@mgcc.se

14-16/6 **SMGM, Söderköping**

Arrangör: South East Centre.
Se inbjudan i denna tidning!

10/7 **Hamnträff, Nyköpings hamn**

Tema: Öppna bilar.
Arrangör: Automobilsällskapet i Nyköping OBS! Inget 30-års krav p.g.a. temat.
Även våra moderna MGF/MGTF är välkomna.
Plats och ort: Hamnen Nyköping
Tid: 17.30
Ansvarig: Tord Persson, 070-593 31 21
tord.persson@mgcc.se

13/7 **Tändning av kolmila och något mer (preliminärt), Skottvång**

Vi övervakar även i år tändningen av årets kolmila vid Skottvångs gruva och de som

vill åter lunch i gruvrestaurangen.
Anmälan till lunch enligt senare besked.
Ulf Velander: 0708 - 27 95 85.
ulf@selart.se

31/7 **Hamnträff, Nyköpings hamn**

Tema: Engelska bilar.
En av höjdpunkterna i hamnen. Traditionsenlig klubbträff. Kan vi slå det tidigare rekordet med 65 MG i hamnen?
Samling 16.30 på Aurore Holmbergs väg i Nyköping för gemensam färd till hamnen.
Evenemanget startar 17.30.
Tord Persson: 070-593 31 21.
tord.persson@mgcc.se

10/8 **Kulturrundan (preliminärt)**

Enligt senare besked.

12/8 **Klubbträff, Årstaviken**

Årstavikens Segelsällskap, Hammarby Slussväg 77, Stockholm Tid: enligt senare besked.
Bengt Sedell: 070- 640 27 11
bengt.sedell@mgcc.com

17/8 **British Sports Car Meeting,**

Externt evenemang. Tid och plats enligt senare besked.
Bengt Sedell: 070- 640 27 11
bengt.sedell@mgcc.com

24/8 **Twist Bun Run (preliminärt)**

Picknickträff, mer information senare.
Bengt Sedell: 070- 640 27 11,
Åke Andersson
bengt.sedell@mgcc.com

25/8 **Eskilstuna Veterandag, klubbträff MGCC**

Ekeby flygfält, Eskilstuna
Nils Åkerlund: 070-644 88 60
ingegerd.nisse@gmail.com

1/9 **Nyköpings flyg- och motordag, klubbträff MGCC**

Stockholm Skavsta flygplats
Tord Persson: 070-593 31 21
tord.persson@mgcc.se

7/9 **Treklubbsträffen**

Arrangemang gemensamt för MG-, Austin-Healey- och Triumph-klubbarna.
Bengt Sedell: 070- 640 27 11
bengt.sedell@mgcc.com

30/11 **Jullunch**

Enklare jullunch typ jultalrik.
Bengt Sedell: 070- 640 27 11
bengt.sedell@mgcc.com

**Externa återkommande
träffar i MSC:**

Eskilstuna:

Vilsta Friluftsområde
Torsdagar juni - augusti, 18:00 - 20:00.
073-933 39 69

Katrineholm:

St. Djulö Herrgård, Katrineholm
Måndagar 6/5 - 26/8 2019, 18:00 -
20:00.

Katrineholms Motorentusiaster
www.motorentusiaster.weebly.com

Nyköping:

Hamnen, Nyköping
Onsdagar maj - augusti, 17.30 - 21.00.
Automobilsällskapet i Nyköping
www.automobilsallskapet.se

Trosa:

Västra Hamnplan, Trosa
Torsdagar 13/6 - 15/8 2019, 18:00 -
20:00.
Trosa Veteranbilsträffar
<https://www.trosaveteranbilstraffar.se/>

Säby Gård, Strängnäs:

Jämna veckor från juni till och med
augusti, start: 12.00 OBS! varje söndag
i juli.
Alla engelska sportbilar välkomna.
Vägbeskrivning: om du kommer från
Strängnäs-hållet: efter ca 14 km norr om
Strängnäs på väg 55 sväng till vänster
efter Aspö Livs mot Sund Örtagård.
Vägbeskrivning om du kommer från
Enköpings-hållet: efter ca 18 km söder
om Enköping på väg 55 sväng höger
mot Sund Örtagård.
På Sund Örtagård finns det café med
servering av hembakta bullar.
För mer info se deras Facebooksida!
För information om bilträffen kontakta-
morgan.stefan.olsson@outlook.com



WEST COAST CENTRE
Hansi Borgström, tel 0300-268 24

9/3 Kallstart, Varberg

Bastubad och samkväm.
Hasse Schröder: 0346-802 88

April Teknikträff MG, Getinge

Hasse Schröder: 0346-802 88

1/5 Vårupptakt, Varberg

Janne Stenwall: 0706-58 55 65

5/5 Vårfika Gottskär, Göteborg

Hansi Borgström: 0705-48 52 03

**19/5 Tjolöholm Classic Car,
Kungsbacka**

Bilutställning
Hansi Borgström: 0705-48 52 03

**19-25/5 British car week UBCC,
Göteborg**

Engelska Bilveckan
Hansi Borgström: 0705-485 20

**26/5 Norsk-Svensk MG-träff,
Bohuslän**

Gränsträff
Bengt-Åke Björk: 0705-70 54 11

15/6 British Motor Meet, Alingsås

Pär Fröjmark: 0703-49 44 23

**20/7 Halmstad Sports Car Event,
Halmstad**

Bilutställning
Kjell Johansson: 0703-46 68 09

17/8 Hallandsträff, Getinge

Hansi Borgström: 0705-485 20

22/9 Höstutflykt, Göteborg

Hansi Borgström: 0705-485 20

12/11 Filmåfton, Göteborg

Filmvisning & fika
Hansi Borgström: 0705-485 20

3/12 Hjulträff

Fika
Hansi Borgström: 0705-485 20



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

MWC program för våren 2019

21/2 Café Skogen, Örebro

Innekväll med fika. Kl:18.30.
Program ej spikat.

21/3 Café Skogen, Örebro

Innekväll med fika. Kl:18.30.
Program ej spikat.

25/4 Café Skogen, Örebro

Innekväll med fika. Kl:18.30.
Program ej spikat.

9/5 Café Skogen, Örebro

(Om)besiktning för MHRF-försäkringen.
Ombesiktning skall göras vart tionde år.
Besiktningsmän Janne Andersson och
Peter Kumlin. Från klockan 16.00.
Anmäl om du vill göra besiktning till
Lennart Nordström: 070-204 68 46
eller maila till :
middle-west-centre@mgcc.se

”Årets höjdpunkt!”

MG-träff i Varberg

Datum: Lördag 9 mars 2019
Tid: Kl. 17.00
Plats: Varbergs kallbadhus
Anmälan: hans.schroder@falkenberg.sor.se
Kostnad: 380:-/person.
Betala med Swish till 0709-44 44 56.
Bad, bastudryck och mat ingår.
Ta med egen dricka till maten.
Kontakt: Hasse Schröder (0709-44 44 56)
Pontus Grönvall (0705-67 37 47)



21/5 Garagebesök, Vinön

Garagebesök hos Peter Kumlin på Vinön
En dag där allt kan hända...

Förplägnad: Medtag picknickkorg. Vi
bjuder på korg med bröd. Grillen tänds
klockan 11,30 Grillmästare är även i år
Gert Assermark.

Tipspromenad på ön, medtag badkläder.
Vägbeskrivning: Kör RV 52 från Ving-
åker/Kumla till Hampetorp. Sväng av på
väg 665 och följ skyltning till färjeläget.
Transport mellan Hampetorp - Vinön sker
med färja.

För turlista www.trafikverket.se/vinöleden
Var ute i god tid för färjan tar ett begrän-
sat antal bilar.

Tid: Vi samlas till klockan 11.30

Anmälan: maila till Leif Holmstedt:

leif.holmstedt@mgcc.se

senast den 15 maj

Ansvariga: Peter o Leif

25/5 Bergslagsrundann Ånnaboda Kilsbergen

Upplysningar: Owe Andersson:

070-520 42 21

middle-west-centre@mgcc.se

Detaljer senare

6/6 Motorhistoriska Dagen, Örebro

Motorhistoriska dagen. Nerikes Fordons-
historikers kortege genom Örebro med
mål Karlslunds Herrgård (preliminärt).

Upplysningar: Owe Andersson

070-520 42 21

middle-west-centre@mgcc.se

Detaljer senare



**SUNNY COAST & LAKE
CENTRE**
Anders Bäcklund, tel 0491-833 51
Åke Ståhl, tel 0730-451 466



MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713

7/2 Stockholm, Pubkväll

Jan Levenstam, 08-36 18 32

7/3 Stockholm, Pubkväll

Jan Levenstam, 08-36 18 32

4/4 Stockholm, Pubkväll

Jan Levenstam, 08-36 18 32

1/5 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

5/5 Cucumber Run, Västerås

Ewa Brander, 0702-226 220

11/5 Vårutflykt

Christer Farneman, 0705-938 713

15/5 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

18/5 Sörmlandsrundan, Södermanland

Körs i norra delen av Södermanland. Mer
info kommer.

Bengt Sedell, 070- 640 27 11

bengt.sedell@mgcc.com

19/5 Gärdesloppet, Stockholm

Arrangör AHK

29/5 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

1/6 Ångans Dag, Mariefred

En tradition. Vi har reserverat plats liksom
tidigare år. Samling 10.30. Evenemangen
startar 11.00.

Jens Arnekleiv, 070-751 53 05

jens.arnekleiv@mgcc.se

1/6 Classic Motor Festival Ånnaboda

5/6 Motorhistoriska Dagen, Stockholm

29/5 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32



Den här härliga frostkalla bilden låg i en mapp som jag fick ärva från den tidigare
redaktören. Det finns ingen dokumentation förutom att filen heter "Vinterbild Alf
Näslund". Troligen är bilden tagen i Skåne av registreringsnumret att döma. Kan det
vara 60-tal, det var gott gry i MG-förarna på den tiden? Är det någon som vet vem som
kör bilen, var någonstans bilden är tagen och vem den frusne mannen med den rutiga
flaggan är så hör av dig till redaktören. /Tommy

14-16/6 SMGM, Söderköping

Arrangör: South East Centre
Ansvarig Håkan Wass, 0701-112 465

26/6 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

29/6 Upplandsrundan, Uppland

Christer Farneman, 0705-938 713

1/5 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

10/7 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

24/7 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

31/7 Hamnträff, Nyköping

Tema: Engelska bilar
Tord Persson, 0705-933 121
Christer Farneman, 0705-938 713

7/8 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

17/8 BSCM

Extern arrangemang
Christer Farneman, 0705-938 713
Bengt Sedell, 070- 640 27 11

21/8 Sommarträff, Upplands Väsby

Jan Levenstam, 08-36 18 32

1/9 Flyg- och motordag, Vallentuna

Christer Farneman, 0705-938 713

7/9 Treklubbsträffen

Arrangemang gemensamt för MG-,
Austin-Healey- och Triumph-klubbarna.
Bengt Sedell, 070- 640 27 11
bengt.sedell@mgcc.com

14/9 Höstutflykt

Christer Farneman, 0705-938 713

26/9 Stockholm, Pubkväll

Jan Levenstam, 08-36 18 32

24/10 Stockholm, Pubkväll

Jan Levenstam, 08-36 18 32

14/11 Stockholm, Pubkväll

Jan Levenstam, 08-36 18 32

5/12 Stockholm, Pubkväll

Jan Levenstam, 08-36 18 32

14/12 Julavslutning

Christer Farneman, 0705-938 713



OCTAGON CENTRE
Bengt Eliasson, tel 0702-573 746

21/3 Träff i Håkans Garage, Karlstad

kl. 18.00-20.00. Octagon Centre bjuder på fika. Adress erhålls vid anmälan.

Anmälan till:
K Håkan Eriksson, 072-559 34 43

9/5 Verkstadsträff/teknikträff hos Mats Fernqvist Bilservice AB

Mats och Anders ger oss tips om hur vi sköter våra bilar, bromsar.....elsystem.... etc. Kom med förslag!
kl. 18.00-21.00. Octagon Centre bjuder på fika. Adress: Montörsg. 4 KARLSTAD
<http://www.mfbilservice.se/>
Anmälan till:
Henry Säfström, 073-509 181

6/6 Motorhistoriska Dagen

Lokalt deltagande. Medverka gärna vid lokalt arrangemang på er hemort, Filipstad eller annan ort.
070-257 37 46
octagon-centre@mgcc.se

14-16/6 Velodromloppet, Gelleråsen

Historiskt GP på Gelleråsen. Klubbträff på lördagen den 15/6. Gemensam fri utställningsparkering på området för MG-bilarna.
Ytterligare information kommer på MGCC Swedens hemsida.
<http://www.karlskogamotorstadion.com/page.aspx?title=banracing>
Ingen föransmälan.
070-257 37 46
octagon-centre@mgcc.se

14-16/6 SMGM, Söderköping

Se inbjudan i denna Bulletin.

5/7 Sport o Gammelbilträff (Externt)

Vi ses och minglar bland sport- och gammelbilar Tag med egen grillförtäring!
Klässbols brygga kl.18.00
Klässbols Båtklubb
hamnkaptent@klassbolsbatklubb.se

24/7 Gammelvala, Brunskog (Externt)

Gammelbilträff i Brunskog.
Tore Andersson, 0550-606 25 alt
070-571 88 84

27/8 Björneborgsträffen utanför Kristinehamn The European Way (Externt)

Denna träff är för europiska bilar, mc, mopeder och traktorer.
Björneborgs Folkets Hus och Park kl 11:00 - 15:00.
Ring Bengt Eliasson för gemensam resa från Kristinehamn.
Info: 0550-270 42, 276 24.
bjorneborg.fhp@telia.com

10/8 Bilträff Antik och Samlarmässa (Externt)

Ransäters hembygdsgränd.
Ansvarig: Bengt Eliasson, 070-257 37 47
octagon-centre@mgcc.se

11/8 Rule Britannia, engelska fordon (Externt)

Arvika fordonsmuseum, Arvika.
Ansvarig: Tore Andersson, 0550-606 25 alt. 070-571 88 84
Arvika Fordonsmuseum: 0570-803 90
info@arvikafordon.se

25/8 Snailrace

Vi drar västerut i Värmland i år. Samling vid Scantic hotell Karlstad kl 10.00, alt Ljusstaken i Arvika. Ingen föransmälan
Ansvarig:
K Håkan Eriksson, 072-559 34 43

30/11 Planering inför 2020

Se information om plats på hemsidan!
Ansvarig: Bengt Eliasson,
070-257 37 46 octagon-centre@mgcc.se

Återkommande träffar Oktagon 2019

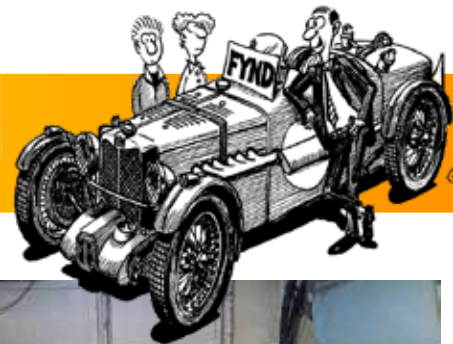
8/5-25/8

Klubbträff vid Prästbäcken Filipstad. Bilar, MC och mopeder, ojämna veckor kl 18.00.
Finns fika och mat att köpa.
Ansvarig: Bengt Eliasson, 070-2573746
octagon-centre@mgcc.se

1/5-30/9

Bilträffar Fryksta Kil, vid ångbåtsbryggan. Onsdagar varje vecka under sommaren.
Ansvarig: Bengt Eliasson, 070-2573746
octagon-centre@mgcc.se
<http://www.cafefreja.se/>
27/6, 25/7 & 22/8 Cafféträffar
Café Pärnan, Kristinehamn 18.00-20.00
Ansvarig: Bengt Eliasson, 070-2573746
octagon-centre@mgcc.se

MG MARKET



Säljes: 2 st MG Midget MkIII

Intressekoll p.g.a. tids- och platsbrist.

1 st 1973 Yellow Bronze, senast körd 2016.

MHRF-försäkrad.

1 st 1974 British Racing Green, senast körd 2013.

Varit entusiastförsäkrad, nu avställd.

Bra förvarade, båda med runda hjulhusen bak. Högerstyrda.

Sista modellen med kromade stötfångare.

Båda i bra bruksskick. Har varit renoverade tidigare, nuvarande skick – urtagna motorer och växellådor. Bilarna är delvis nedplockade, men kompletta.

Massor av nya och begagnade delar till interiör och exteriör.

Extra motor, flera växellådor (en renoverad i England).

Havererad 1380 cc motor, 1 st. kolv (Omega) och topplock kass.

Massor av litteratur också.

Vill helst sälja allt tillsammans.

Pris – vi diskuterar, dock inget underpris. Vill ha igen det mesta av mina utlägg.

Christer Bjurström, Uddevalla

Telefon: 0705-27 23 33.

christerbjurstrom@hotmail.com



Säljes: Beg delar till MGB

Ett par drivaxlar till banjobakaxel för ekerhjul 1 000 kr.

Ett par kompletta bakljus 500 kr

Framvagnsbalk med spindlar 300 kr.

Avgasgrenrör 200 kr.

Hämtas i Huddinge eller enligt ök.

Tommy Lyngborn

0708-70 04 54

tommy@lyngborn.se

Köpes:

MGB GT årsmodell 1966-1969.

Knut Nilsson

knutnilsson@gmail.com

Säljes:

MG-TD 1950

Svensksåld MG-TD.

Exporterad från fabriken i Abingdon till Sverige 1950. Västerstyrd i originalutförande. Historisk dokumentation, original verkstadshandbok mm.

Bilen finns i Mölndal.

Kevin Wesley

Prisidé 259 000:-

Telefon: 0705-860 554

krwesley@hotmail.com

Säljes: MGF 1,8i 1999

Fint skick. Grön, endast 4 900 mil.

Fjädring gas vätska 2015.

Nya däck 2015. Nytt batteri 2018.

Väska till pakethållare ingår.

Servad 2017, 4 655 mil.

Besiktigad till 2019-06-30.

Vinterpris: 49.000:-

Håkan Thorstenson, Borås

Telefon: 070-666 78 79

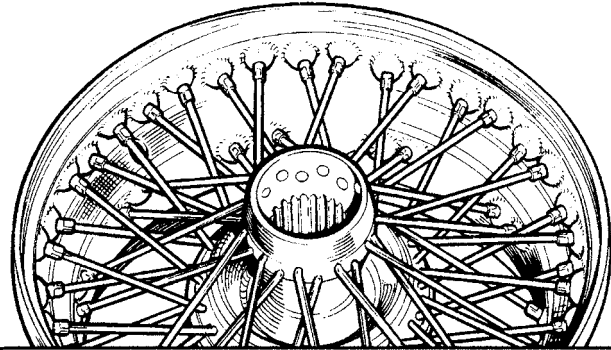
hakan.thorstenson@gmail.com



Arbetet med en ny matrikel startar snart. Kontrollera i den senaste matrikeln att uppgifterna där om dig och dina bilar är korrekta. Om inte, skicka ett mail till klubbens registeransvarige christer.farneman@mgcc.se och uppge de korrekta uppgifterna. Du kan också kontakta Christer om du av någon anledning inte vill förekomma i den nya matrikeln. Du kan ändra dina uppgifter själv genom att logga in under "Medlemmar" på hemsidan.



**INGET VATTEN
INGEN ÖVERHETTNING
INGEN KORROSION
INGET TRYCK
INGA PROBLEM**



EKERHJUL SERVICE

Blästring • Riktning • Lackering • Splinesreivering
Riktning av alum./plåtfälgar • Rengöring av kromfälgar
Utbytesfälgar • Montering/demontering av däck
Vi säljer även nya fälgar, se vår hemsida
BRÅLUNDEN 14, 167 74 BROMMA
Tel. 08-26 59 34, 070-422 23 44, www.ekerhjulservice.nu



Bromma Bil & Båtinredningar

08-26 19 63

www.brommabilobatinredning.se



Reparationer och klädslar
i skinn och vinyl
Suffletter, mattor och innertak



Svensk generalagent och distributör
www.evanscoolants.se

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

Klubbinformation



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

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

Medlemsavgifter i MG Car Club Sweden 2019

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



@MGCCSweden

KLUBBFUNKTIONÄRER

KLUBBENS STYRELSE

Ordförande

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



Vice ordförande

Tord Persson
tel 0155-281 219
tord.persson@mgcc.se



Sekreterare

Christer Farneman
tel 0705-938 713
christer.farneman@mgcc.se



Kassör

Anders Ericsson
tel 0705-764 914
anders.ericsson@mgcc.se



Ledamot

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



Ledamot

Håkan Wass
tel 0701-112 465
hakan.wass@mgcc.se



Ledamot

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



VALBEREDNING

Gunnar Ahlqvist (sammankallande)
070-764 53 00
valberedning@mgcc.se
Knut Tersmeden
knut@tersmeden.com
Mats Häglund
mats.ola.haglund@gmail.com

REVISORER

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

MGCC MEDIA

Per de Faire, ansvarig utgivare
per.de.faire@mgcc.se
Tommy Lyngborn, redaktör
mgbulletinen@mgcc.se
Håkan Wass
hakan.wass@mgcc.se

SAMORDNARE FÖR HEMSIDAN

Göran Larsson
goran.larsson@mgcc.se

WEBMASTER

Carola Pettersson
webmaster@mgcc.se

MEDLEMSREGISTER

Christer Farneman
christer.farneman@mgcc.se

FÖRETAGSANNONSER

Per de Faire
per.de.faire@mgcc.se

FACEBOOKANSVARIG

Ewa Brander
ewa.brander@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR

Försäkringskommitté MHRF
Anders Bäcklund, kontaktperson
anders.backlund@mgcc.se
tel 0491-833 51

REGALIA

Anders Ericsson
anders.ericsson@mgcc.se

HISTORISKA KOMMITTÉN

Anders Bäcklund
anders.backlund@mgcc.se

MILJÖKOMMITTÉN

Vakant

EUROPASAMORDNARE

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

ADRESSÄNDRING

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

MGCC RENOVERINGSSTIPENDIUM

För att underlätta för yngre medlemmar att göra en reovering av en MG så har klubben ett stipendium att söka. Mer information och regler finns på medlemssidorna på hemsidan: www.mgcc.se

För Information om evenemang, kontakta din centrerepresentant

South Centre

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

Sunny Coast & Lake Centre

Anders Bäcklund, Oskarshamn
tel 0491-833 51
Åke Ståhl
tel 0703-451 466
sunny-coast-lake-centre@mgcc.se

West Coast Centre

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

Big Lakes Centre

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

Octagon Centre

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

South East Centre

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

Middle West Centre

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

Middle South Centre

Bengt Sedell, Huddinge (tillfällig)
tel 0706-402 711
Jens Arnekleiv, Gnesta (tillfällig)
tel 070-751 53 05
middle-south-centre@mgcc.se

Middle North Centre

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

Dalecarlia Centre

Angus Smith, Gustafs
tel 0739-501 313
dalecarlia-centre@mgcc.se

North Centre

För tillfället vakant. För mer information kontakta Per de Faire,
per.de.faire@mgcc.se

Vintagemodeller

Lars Rivert
tel 08-648 02 19
vintage@mgcc.se

MMM

Sven Ordell
tel 0141-217 175
triple-m@mgcc.se

S, V, W, Y

Mats Månsson
tel 08-768 39 65
va@mgcc.se

T-typer

Jan Levenstam
tel 08-36 18 32
midget@mgcc.se

Magnette ZA & ZB

Göran Jonsson
tel 031-823 878
za-zb@mgcc.se

1100, 1300

Jan Stenwall
tel 0340-855 66
1100-1300@mgcc.se

MGA

K-G Lindblom
tel 0705-466 131
mga@mgcc.se

Midget

Jan Levenstam
tel 08-36 18 32
midget@mgcc.se

MGB

Bengt Sedell
tel 0706-402 711
mgb@mgcc.se

MGC

Torbjörn Lilja
tel 0142-107 72
mgc@mgcc.se

MGB V8

Mats Månsson
tel 08-768 39 65
v8@mgcc.se

RV8

Steven Muskantor
031-282 676
rv8@mgcc.se

MGF och senare modeller

Kjell Johansson
tel 070-346 68 09
modern@mgcc.se



Är medlemstidskrift för MG Car Club Sweden och utkommer med 6 nummer per år.

Redaktör och layout: Tommy Lyngborn

Ansvarig utgivare: Per de Faire

Tryck: exaktacreative, Hässleholm

ISSN 1652-4055

MATERIAL TILL MG BULLETINEN

Alla bidrag till MG-Bulletinen är välkomna. Bilder tas helst emot digitalt. Digitala bilder behöver ha en storlek på 500 kB eller mer för att bli bra i tryck. Pappersbilder och dia går också bra. Om du vill scanna bilder eller skicka stora filer och är osäker, kontakta redaktören först!

Skriv helst text till bilderna, det underlättar! Textmaterial vill vi helst ha i Wordformat. Text på papper endast i undantagsfall.

E-postadressen är: mgbulletinen@mgcc.se

Postadressen till redaktören är:

Tommy Lyngborn

Tylögränd 6

121 56 Johanneshov

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-postadress. 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. Redaktionen förbehåller sig rätten att stryka i annonsmaterial.

Annonser under Köp, Byt och Sälj är gratis för medlemmar.

Skicka din annons till redaktören!

Du kan också annonsera på klubbens hemsida: www.mgcc.se.

Du bör helst sätta in Din annons själv på klubbens hemsida. I andra hand skickar Du annonsen till: webannonser@mgcc.se

Företagsannonser

Annonspriser för företagsannonsering:

- 1 spalt	150:-
- 2 spalt	350:-
- Halvsida	550:-
- Helsida	1000:-
- Baksida i färg	2500:-

För andra alternativ, eller del i utskick, begär offert.

Kontaktperson: Per de Faire, tel 0706-238 148.

Utgivningsplan för 2019, se sid 2!

Eftertryck utan tillstånd förbjudes. Redaktionen 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.

VERKTYGSBODEN

Alla priser är inkl moms!



KAMPANJ
7.995 kr
ord.pris 88.850 kr
artnr 505445
KAMPANJ

Verktøysvagn och låda, 10+6 lådor

Populär verktøysvagn och topplåda med klassiskt rundade hörn i modernt stuk. Topplådan har 6 st lådor och ett lock som är försett med gasfjädrar som håller det öppet för att enkelt kunna komma åt verktøgen. Vagnen har 10 st lådor i 6 st olika storlekar. Samtliga lådor är kullagrade och stabila samt enkla att öppna även när de är fyllda



KAMPANJ
8.995 kr
ord.pris 89.950 kr
artnr 865811
KAMPANJ

Kompressor, 7,5 hk, 180 l

Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Kompressorblock med gjutjärns-cylindrar för tyst gång och lång drifttid. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckkvast med dubbla uttag, 180 liters tank som är försedd med tre hjul varav ett är svängbart.



NYHET

8.495 kr
artnr 505270

Ultraljudstvätt, 27 L

Ultraljudstvätt med digital termostat och timer, vätskeavgäsning och minnesfunktion. Utmärkt för rengöring av smådetaljer och delar som ventiler, spindare, förgasare och m.m. Under tanken sitter ett element som skapar en hög frekvens och orsakar vibrationer. Miljoner med små spetsiga bubblor brister mot det som ska rengöras och når in i små hål, falsar och gångor som normalt är oåtkomliga med andra tvätt metoder. Fylls med vatten blandat med rengöringsmedel och värms upp till ca 65°.



KAMPANJ
2.770 kr
ord.pris 3.969 kr
artnr 496487
KAMPANJ

Kompressor 3 hk och slangvinda

Stark och stryktålig 1-fas helautomatisk oljesmord kompressor med tvåcylindrig pump, hög luftkapacitet och rymlig 50 liters tank. Perfekt för alla slags arbetsuppgifter i hemmet och verkstaden. Tryckreglering 0-8 bar. Tystgående induktionsmotor med direktdrift ger hög driftsäkerhet och lång livslängd. Utrustad med tryckströmbrytare, säkerhetsventil, reduceringsventil samt två manometrar för kontinuerlig övervakning av tanktryck och avgivet tryck. Levereras med två st. universalkopplingar och olja. Just nu bjuder vi på en slangvinda när du köper kompressorn.



KAMPANJ
14.995 kr
ord.pris 36.648 kr
artnr 86716
KAMPANJ

Hydraulpress, 50 t

Hydraulisk kraftig verkstadspress, industrimodell, 50 ton. Presskolven styrs genom lufthydraulik vilken manövreras med fotpedal eller handpumpning. Bordet höjs och sänks med vjerspel. Maskinen levereras med inbyggd tryckmanometer och pressplattor.



2.999 kr
artnr 497931

Blästerskåp

Golvmodell levereras komplett med handskar, innerbelysning, arbetsbord, blästerpistol och 5 st. skyddsfilm för siktrutan.



KAMPANJ
3.295 kr
ord.pris 3.795 kr
artnr 53394
KAMPANJ

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. För att inte lyften skall flytta sig, höjer man den med två ving-skruvor i framkant. Uppkörningsramp och löstagbar plåt vid bakhjullet ingår.



3.329 kr
artnr 487800

Förvaringsskåp rött 2000x1000x500 mm

Stabilt omonterat stål-skåp. Monteras enkelt utan skruvar och verktyg genom en smart konstruktion. Espanjolettis med tre låspunkter. Levereras med 4 styck hyllplan. Belastning jämt fördelat per hyllplan 70 kg. Pulverlackerat i röd färg. För att fästa panel måste hål borras på önskat ställe och skruvas fast.



Saxlyft, höglyftande, 3000 kg

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydrauliskolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. Uppkörnings-rampen kan fällas ut och användas som lyfttramp, de mekaniska spärarna aktiveras automatiskt vid höjning och frigörs med tryckluft vid sänkning. 24 volts kontrollsystem med en varnings-signal som ljuder när lyften sänks ner.

29.900 kr
artnr 506431