



MG Bulletin

**MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR
MG CAR CLUB SWEDEN**

2 - 2024



Sid 3	Styrelsen har ordet, Hansi Borgström	Sid 36	Annons & notiser
Sid 4	Klubben blickar framåt – bildar en framtidsgrupp	Sid 37	I Flygande Fläng, Per de Faire
Sid 5	Tre nya centre har inrättats, Per de Faire	Sid 38	MG Cyberster presenterades, Max Jacobson
Sid 6	Regaliaannons	Sid 39-41	Annonser & notiser
Sid 7	Rapport från årsmötet, Max Jacobson & Hansi Borgström	Sid 42	I Garaget, Hansi Borgström
Sid 8-11	Min MG TD, Bertil Klintbom	Sid 43	Jag lagar gärna din MG, Tommy Lyngborn
Sid 12-15	An MG Lady, Per de Faire	Sid 44-45	SMGM påminnelse
Sid 16-17	Bilvård - lektion 2, Per de Faire	Sid 46	Gammal annons MG SA Tickford
Sid 18-19	Bokpresentation, Per de Faire	Sid 47	Annonser
Sid 20-22	M.G. vs Morris 1924, Sven Ordell	Sid 48-50	Rapporter från Centren
Sid 23-25	Det kom ett mail till redaktionen, Tommy Lyngborn	Sid 51-55	Inbjudan till träffar
Sid 26-29	Paradvagnen, Tommy Lyngborn	Sid 57-58	MG Market
Sid 30-31	Mittbild	Sid 59-59	Klubbsidor
Sid 32-35	Tredje gången gillt, Tommy Lyngborn		

Vi hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i MG-gemenskapen!

3539	Boije	Ingrid	Skanör	MG TA -37	
7116	Redhe	Maria	Stockholm	MG TD -53	NPU 423
7117	Schölin	Lars-Ola	Täby	MGB Tourer -70	ADL 937
7118	Bewick	Patrick	Göteborg	MGA -59	AFS 147
7120	Larson	Anders	Nässjö	MGF 1,8 VVC -98	HBU 973
7121	Lundin	Lars	Södra Sandby		
7122	Nordahl	Lars	Falun	MGB Tourer -67	PDA 345
7123	Larsson	Ulf S	Strängnäs	MGB Tourer -64	AJF 774
7124	Smedsaas	Anders	Sundsvall	MGA -58	GMN 091
7125	Almlöf	Sven-Arne	Uppsala	MG TD -52	DMF 723
				MGB -69	FXF 579
7126	Johansson	Håkan	Uppsala		
7127	Almlöf	Robert	Uppsala	MG TD -53	KDC 041
				MGA 1500 -56	BMU 358
				MGA 1600 -61	GFP 957
7128	Karlsson	Karl-Gerhard	Surahammar	MGB GT -66	GFM 733
7129	Öberg	Kärsti	Ystad		
7130	Turner	Christopher	Bromölla	MGB -74	

Utgivningsplan för MG Bulletinen 2024

Nr	Manus/annonsstopp	Hos mottagare	Månad
3	17/5	v 23	Juni
4	19/7	v 32	Augusti
5	20/9	v 41	Oktober
6	15/11	v 49	December

**Omslag: Anette Årstedts MGA Coupé.
Foto: Robert Gustavsson Classic Motor**

Tryck:





From the chairman's desk

Styrelsen har ordet

Styrelsen har ordet

Nu har vårsolen gjort entré och vi har en ny härlig MG-säsong att se fram emot. Startskottet var klubbens årsmöte som i år arrangerades av South Centre i Lund, och det blev trevligt och uppskattat.

Jag måste ge en stor eloge till Per de Faire, som i egenskap av Centresamordnare nu lyckats bemanna alla centre i hela landet samt utökat med ett par mindre centre dessutom. Sedan årsmötet 2018 har vi haft en eller flera vakanser, men nu äntligen är samtliga bemannade. Det stora problemet har varit North Centre som varit på tok för stort, typ halva landet. Vi har nu lyckats dela upp det i tre delar med tyngdpunkt i de större städerna vid kusten. Efter lite grävande fann vi att det fanns ett visst samarbete mellan olika bilklubbar, och det är det som är modellen för att få till olika evenemang att åka till.

MG Cyberster har haft Sverige premiär i Stockholm och Malmö. Personligen tycker jag den är riktigt snygg och en riktigt MG då det är en tvåsitsig roadster.

Intresset för SMGM på Marholmen norr om Stockholm har varit stort och det är nu fulltecknat, vilket är mycket glädjande

Det har bildats en "Framtidsgrupp" som ska bidra med idéer och tänka framåt för klubbens bästa. Vi hoppas på goda idéer från dem framöver. Gruppen sitter inte med i styrelsen utan är ett komplement som ska bidra med förslag och

tänka framåt för klubbens bästa.

Regaliagruppen har tagit fram några nya produkter, bl.a. en typ av dunväst som är reflekterande. Perfekt till alla hundägare som behöver synas i mörkret, se annons i tidningen, och besök gärna Fabriquens hemsida för att ta del av utbudet. Det är bra för klubben att vi kan erbjuda ett stort sortiment utan att vi själva behöver att sitta på ett lager då det är svårt med storlekar och färger.

Bulletinens redaktionsgrupp håller på att ta fram en enkät om Bulletinens innehåll. Hoppas du tar chansen och påverkar oss. Dina åsikter är viktiga för oss. Vi återkommer längre fram när enkäten är klar.

Mats Månsson, som är ny webre-

daktör, håller liv i hemsidan, men vad vi vill är att få till en nyare och modernare sida, men det är ett mycket stort arbete att starta upp en ny. Det medför förstås också vissa kostnader, så det är något vi får hoppas på på sikt.

Utställningen MG 100 på Bil- och Teknikhistoriska Museet i Köping är nu slut och avvecklad. Den var en stor succé och styrelsen och museet riktar ett stort tack till de medlemmar som så generöst lånade ut sina bilar under nästan ett helt år.

Gå gärna in och titta på hemsidan för där får du de senaste nyheterna.

Ta hand om dig och din MG så hoppas jag att vi ses på våra träffar!

/Hansi Borgström



Klubben blickar framåt

– bildar en framtidsgrupp



Det är rätt tuffa tider för ideella organisationer i dagens samhälle. Trender och tendenser pekar ofta i negativ riktning; det är svårt att hålla engagemang och medlemsantal uppe och det gäller också i vår klubb. Det finns en lång rad frågor som vi måste fundera över och titta närmare på för att också i fortsättningen vara en attraktiv klubb för världens bästa bilmärke.

Därför har styrelsen beslutat att tillsätta en grupp som skall titta närmare på strategiska framtidsfrågor i klubbens verksamhet. Gruppen kallas Framtidsgruppen. Den skall arbeta med frågor som styrelsen eller gruppen själv tycker kan vara viktiga för klubbens framtid.

Framtidsgruppen är inte beslutsfattande, men den ska arbeta som en analyserande och utredande funktion som hjälp och stöd till styrelsen. Gruppens kan förstås fritt presentera sina slutsatser och förslag för medlemmarna genom artiklar och inlägg i MG-Bulletinen och i klubbens digitala kanaler.

Styrelsen tycker att det kan vara bra att Framtidsgruppen kan arbeta fristående, så medlemmarna är inte aktiva styrelseledamöter. Däremot är det logiskt att gruppen då och då deltar i styrelsens sammanträden. Lennart Nordström,

centre-representant för Middle West Centre och medlem i Bulletinens Redaktionsgrupp, har utsetts till sammankallande. Centre-representanterna Johan H Larson (Middle South Centre) och Johan Matz (Dalecarlia Centre) ingår också i Framtidsgruppen och gruppens mandat löper tills vidare.

Styrelsen tror som sagt att Framtidsgruppen kan spela en viktig roll för klubbens framtid och önskar den lycka till!

Välkommen till

The Old Speckled Hen Annual Photo Award



Vi fortsätter i år med fototävlingen Old Speckled Hen Annual Photo Award som en gång i tiden initierades av Claes de Faire. Förra årets vinnare var Bengt Eliasson från Octagon Centre. Tävlingen är öppen för alla klubbmedlemmar. Bilden skall vara digital men behöver inte vara nytagen. Bidragen skall föreställa en MG-bil i någon form, fantasin kan spela fritt. Max tre bidrag per tävlande, Bulletinens Redaktionsgrupp är enväldig jury. I och med att du deltar godkänner du att MG-klubben får använda bilden/bilderna i tryck och på sociala medier. Vandringspriset, som utdelas vid SMGM, är vidstående ölkran i mässing och det får behållas i ett år. Endast ett pris utdelas. Tävlingsbidrag skickas till mgbulletinen@mgcc.se senast den 20 maj 2024.

Lycka till!

Tre nya centre har inrättats

För att ta det hela norrifrån där under många år det forna och ohanterliga North Centre varit ett sorgebarn för styrelsen. En spelöppning skedde för något drygt år sedan då Thomas Danielsson i Umeå var villig att åta sig uppdraget som centrepräsentant för området kring centralorten, vilket strax kom att heta North East Centre.

Under förra hösten kontaktades Lars-Erik Nilsson i Sundsvall som var en nygammal medlem. Han var i behov av att komma i kontakt med närboende (det vill säga den norrländska definitionen på detta begrepp) Magnette-ägare för att få råd och dåd inför en förestående renovering. Jag föreslog att han då lika gärna kunde bli centrepräsentant för ett behändigt Sundsvallscenter i likhet med det i Umeå. Lars-Erik var direkt med på noterna, och därmed var ytterligare ett stycke Norrlandskust inmutat. Centret fick så hedersnamnet Mid Sweden Centre, då det ju faktiskt ligger mitt i Sverige.

Återstod så ett liknande projekt allra längst upp i norr. Torgny Larsson i Boden, en plats som Torgny i alla avseenden anser vara landets centralpunkt, föll till sist till föga och gick med på mitt smickrande förslag. Torgny har för övrigt tidigare varit ordförande för North Centre. Ett passande namn för centret tyckte styrelsen var Polar Centre.

För att täcka upp hela den mäktiga, norrländska ytan beslutades att de tre centrers gränser skulle dras ända upp till riksgränsen mot Norge, även fast antalet MG torde vara lätt räknade högt där uppe på fjälltopparna. Gränserna kommer naturligtvis att justeras om de ansvariga så önskar.

Ett tredje nytt centre inrättas på Gotland, vilket naturligen kommer att heta Gute Centre. Mattias Schönbeck kontaktades, och därmed var den affären snabbt avklarad. Mattias är välkänd för alla som deltog i SMGM 2022 för vilket han var en av de ansvariga. Centrets gränstragningar har inte föranlett några som helst diskussioner.

och därtill två nya representanter i Octagon Centre

Till det värmländska centret har det varit svårt att rekrytera centrepräsentanter. Ett otal antal mobilsamtal har under det senaste året genomförts. Samtalen har i sig varit väldigt trevliga, men inga hugade spekulanter har stått att finna. Men så plötsligen, kort före utskicket av årsmöteshandlingarna, hände det sig att jag gjorde en sista genomgång av matrikeln, tog mod till mig och ringde upp Filip Gille i Hammarö, och efter ett inledande samtal av familjekaraktär, vi är båda vallonättlingar, kom jag till det egentliga ärendet.

Filip var inte helt kallsinnig, förutsättningen var dock om också gode vännen Håkan Eriksson kunde tänka sig att medverka. Ett snabbt samtal med Håkan och saken var i princip klar. För första gången i den värmländska historien har man nu fått två centrepräsentanter.

Utförliga presentationer av de fem nya funktionärerna kommer att publiceras i kommande Bulletiner.

/Per de Faire

Centrekoordinator



Så här ser den nya centrekartan ut, vissa justeringar kan komma under året.



Du har väl inte missat vår

KLUBBSHOP



Keps 199:-



Tvättset 239:-



T-shirt 149:-



Reflekterande väst 629:-



Shorts 549:-



Kylväska 459:-

mgcc.fabriqen.se

Årsmötet 2024

Foto: Göran Fritzon & Inger Hultman Borgström

Ett säkert värtecken är klubbens årsmöte vilket i år tog plats i Lund under South Centres ledning.

Vi samlades på Akademiska Föreningen inne på universitetsområdet. Här fick vi en härlig fika vilket smakade gott efter några timmars bilresa. Kul att återse sina MG-vänner efter en lång vinter, och vi blev 46 deltagare vilket är bra för ett årsmöte.

Vi fick en bra och trevlig presentation av Lisa Spathon som berättade om renoveringen av en gul MGA som pappan ägde när hon var liten och som blivit stående under en längre tid. Lisa fick klubbens renoveringsstipendium för att få hjälp och stöd i sitt arbete, och hon tackade så mycket för all hjälp som detta resulterat i.

Efter henne var det min tur att dela ut BRG:s hederspris för 2023. Den här gången gick det till Gustaf Ruberg med motiveringen ”En bild säger mer än 1000 ord”.

Därefter hälsade PeO oss välkomna, och Max Jacobsson blev sekreterare och Hans-Åke Nilsson blev mötesordförande. Punkterna på dagordningen klubbades snabbt och enkelt igenom då det var väl förberett från styrelsens och valberedningens sida.

Vi tackade Gunnar Ahlqvist för hans insats som valberedningens sammankallande under de senaste sju åren. Han lämnar nu över till Bengt Sedell.

Efter mötet blev det tid för styrelsen att konstituera sig, och sedan blev det en god lunch i form av Wallenbergare.

Efter mötet fanns det möjlighet att besöka Lunds domkyrka, och det var ganska många som tog chansen. Intressant och lärorikt!

Ett stort tack till PeO, Max och Hans-Åke och, inte minst, Ola Troedsson som ordnat med universitetet och domkyrkan.

/Hansi Borgström



Gustaf Ruberg belönades med Bulletinens Redaktionsgrupps hederspris. Hansi Borgström överlämnade priset.



Välbesökt årsmöte.



Hans-Åke Nilsson i mitten var mötesordförande sekunderad av PeO Nigrell t v och Max Jacobson t h.



Lisa Spathon presenterade sitt MGA-projekt.

Min

**MG TB
1939**

Text & foto: Bertil Klintbom



I september 2019 fyllde min bil 80 år och vi firade med en åktur och en oktagonaltårta.

Mitt MG TB projekt

Hösten 2007 fick jag reda på att det fanns en äldre MG i ett uthus i Visby, bara 14 km från där jag bor. Ägaren hade köpt allt från fastlandet men inte kommit i gång med att göra något åt allt som fanns och som var osorterat. Delarna hade troligen vandrat runt lite efter importen från England. Någon hade skruvat isär allt och lagt det osorterat i bärkartonger och lådor. Ägaren berättade att det var en MG PB som låg där i ett bedrövligt skick.

När jag hade tittat på delarna så bestämde jag mig för att köpa rasket. Jag behövde ett nytt projekt efter mitt bygge av en Pembleton Super Sports som är en trehjuling. Jag fick god hjälp att få hem delarna till vår lada och startade med att försöka identifiera vad jag hade köpt. Jag fann snabbt att det var en TB och med matching numbers.

Ett detektivarbete påbörjades med hjälp av min fru som noterade vad jag trodde det var för delar som låg i kartongerna. Endast en notering fanns, en liten pappersbit med noteringen ”överblivet”, naturligtvis är den sparad. Det visade sig senare att det fanns en del detaljer som inte tillhörde TB:n i lådorna vilket naturligtvis var förvirrande.

När jag kommit en bit på chassit insåg jag att två Luvax-dämpare och smörjningssystemet för bladfjädrarnas lagring med mera saknades. Jag hittade dessa efter letande i England. Det gick sakta framåt, men ett krävande arbete saktade ner renoveringen. Men det var ett bra andningshål att ha projektet i verkstaden.

Jag hade tidigt konstaterat att karossen var i mycket dåligt skick. Det trävirke som fanns kvar var genomruttet och maskätet. Metalldelarna var delvis sönderrostade och buckliga. Stora mängder av plastic padding hade använts på dörrar och skärmar, så det var bara att laga rost och tillverka nya delar som dörrar och de bakre plåtbeklädnaderna på trästommen.

Jag svetsade det mesta med gas även fast jag har MIG-svets. Jag tycker att gassvetsning blir bättre, även om man får se upp med buckling av värmen. Jag är inte professionell svetsare men det blev bra ändå.

Som jag nämnde tidigare så var de delar som fanns kvar av trästommen bortom räddning. Jag var tvungen att tillverka en helt ny stomme av ask och plywood. Alla delar impregnerades för att förhindra vatten att sugas upp. Det lär bara bli sommarkörning, men att impregnera stommen kändes ändå viktigt.



Chassit renoverat med nya Luvax-dämpare.



Jag svetsade det mesta med gas även fast jag har MIG. Jag tycker det blir bättre.



Här är träkarossen färdig.



Nyttillverkade och renoverade delar passades in.



Gammal färg togs bort och huvhalvorna lagades.



Billackeraren nästa efter att ha hittat rätt kulör.

Nu är vi framme vid 2012. En hel del hade blivit gjort på bilen men mycket återstod. Jag och en bekant hade plockat isär motorn och konstaterat att det var mycket som var slitet och uttjänt. Jag gjorde en lista på alla delar som behövdes och vad dessa skulle komma att kosta. Efter lite letande fick jag kontakt med Peter Edney som har sin verkstad nära Stanstead i England och specialiserat sig på XPAG-motorer. Att låta honom renovera motorn visade sig vara prisvärt. Problemet var bara att få dit motorn utan alltför hög kostnad. Det löste sig när det visade sig att min bekant med kompressorfirma i Fårösund hade transporter då och då till ett företag nära Peter Edney.

På en resa till England besökte vi Peter Edney och fick se motorn under renovering. Det visade sig att den var i sämre skick än jag räknat med, men det löste sig och motorn kom tillbaka i perfekt skick med provkörningsprotokoll och en hel A4-sida med redovisning av utbytta delar. Under tiden motorn var borta arbetade jag med lagning och tennspackling av kassan. Det finns inte någon del som har lagats med spackelmassa. Jag sprutade grundfärg på delarna så fort som möjligt för att förhindra rostbildning.

När motorn kom tillbaka monterades växellådan, som jag gått igenom, till motorn, och sedan lyftes allt in i chassit. Kardanaxeln renoverades och monterades. Sakta började det ju likna en bil!

När allt monterats och passats in



Motorn renoverades av Peter Edney i England.



Hemma i garaget igen med ny kostym. Ganska komplett men fortfarande en del elproblem kvar. Vi är nu framme vid år 2017.

demonterades allt igen för lackering. Jag hade fått fram originalkulören med hjälp från England. Jag hade grundlackat allt men överlät lackeringen till en professionell firma. Det är omöjligt att ha tillräckligt dammfri miljö hemma, och ett dåligt lackjobb förstör lätt en bra renovering. Jag valde den kulör som bilen hade som ny och som fanns längst in på plåt detaljerna.

När delarna monterats ihop igen så var det dags att starta med klädseln, och här fick jag god hjälp av min fru Berit.



Min fru Berit hjälpte mig med klädseln.

Klädseln hade ursprungligen varit röd. Bara sätena fanns kvar och hade färgats svarta men lite slarvigt. Undersidan var delvis röd, så där fanns kulören på originalklädseln.

Mycket är färdigt men mycket återstår. Instrumenten som följde med var kompletta men i dåligt skick och renoverades på Irland. Blinkers fram har jag i sidoljusen, och jag monterade två diskreta ljus baktill. Det behövs i dagens trafik, så det avsteget från original är viktigt tycker jag.

Bilen kom slutligen ut i trafik i juni 2018 efter en lång tids renovering.



Äntligen färdig! De nya blinkersljusen skymtar i nederkant på bilden.



Hemma igen från en provtur. Bilen kom slutligen ut i trafik i juni 2018 efter en lång tids renovering.

Lite fakta sammanställt efter en hel del detektivarbete

Modell	MG TB
Tillverkningsår	1939, bilen lämnade fabriken 16 oktober 1939
	Första registrering 6 maj 1940 i London
Chassinummer	TB0603
Motor	XPAG nr 862
	Blocket gjutet 30 juni 1939
	Topplocket gjutet 2 augusti 1939
	Cylindervolym 1250 cc
Hästkrafter	54 vid 5200 rpm
Växellåda	4-växlad, synkroniserad på 2:a, 3:e och 4:e växeln
Antal tillverkade	319 fordon med roadsterkaross
	60 fordon med Tickford kaross

An MG Lady



Text: Per de Faire

Foto: Från Anette & Jannes album & Göran Fritzon.

När jag den här gången kontaktade den tilltänkta MG Lady var det utan nervöst darr på pekfingeret då hennes mobilnummer knappades in eftersom vi känner varandra sedan ganska länge. I just det här sammanhanget är hon extra intressant, då hon enligt matrikeln äger åtminstone sex MG av varierande modeller. Hon bor utanför Varberg, är kassör i vår klubbstyrelse och heter

Anette Årstedt

Hon kommer att presentera två av bilarna i sin samling. Den ena är en stilig MG Magnette ZB Varitone från 1958. Den andra är en MGA Coupé' med oslagbar proveniens, också den från 1958.

Om den senare bilen skrevs följande i Bulletinen nr 2, 1999. Se klipp till höger!

Hur det dagsaktuella tillståndet är för den vackra, vita coupén kommer ni strax att få veta, men allra först en lätt dos familjehistoria: Anette är uppvuxen i Sundsvall och därefter Kramfors innebärande att bilintresset under hennes norrländska tonår var helt och fullt koncentrerat mot den amerikanska bilproduktionen. Men 1996 dök hennes livs hjälte upp, körandes den ljusblå MGB som en gång ägts av prinsessan Christina. Livet vändes upp och ned, allt amerikanskt sopades vips bort ur hennes värld och ersattes med de modeller som tillverkats av British Leyland.

Några år rullade iväg, och 1999 fick Anette syn på en artikel rörande en MGA Coupé som prinsessan Birgitta ägt (bilden ovan). "Jisses vilken snygg bil", var den spontana känslan. Senare samma år

ETT GAMMALT FOTOGRAFI

Motala Motormuseum har, ur sina imponerande automobilhistoriska samlingar, vänligen tillställt Bulletinen detta tidsdokument, som visar prinsessan Birgitta med den MGA, som hon var första ägare till.

När bilen, år 1962, var till saluförd hos en bilfirma i Stockholm, var den fortfarande försedd med ägarinnans silverskytt. HKHs historia känner vi till, men vad hände sedan med bilen?

Per de Faire



Klipp från MG Bulletinen nr 2 1999.

upptäckte hon bilen utannonserad på Bulletinens säljsida. Det fanns inte något att tveka om. Säljaren som bodde i Borås kontaktades, och resan dit anträdde omgående. Bilen framsläpade denna tid sina dagar i ett källargarage söder om stan och var enligt ägaren renoverad och klar för lackering. Garagemiljön skiljer sig alltså markant från de första, stolta åren i de flashiga Kungliga Hovstallarna.

Den arma bilen förtjänade naturligtvis ett bättre öde än detta, vilket den också skulle komma att få.

Anette tittade och tänkte, tänkte och tittade och sade till sist att hon önskade tänka vidare och därefter återkomma, men redan under färden hem bestämde hon sig, kontaktade säljaren och kom överens om pris och hämtdatum. När bilen väl inkvarterats i sin nya bostad i trakten av Varberg konstaterades tämligen omgående vid en noggrannare titt att detta med "klar för lackering" var en lätt överdrift. Den som bytt plåtdelarna hade uppenbarligen inte ägnat en tanke åt att lister, dörrkläds-lar och en hel del annat skulle monteras. När lister provmonterats stack dörrarna ut flera centimeter från karossen. Alltså gällde återgång till ruta ett och därefter göra allt rätt. Efter en god stund av vända satte Anettes händige sambo vinkelslipen i bilen. All inredning gick igenom noga och kollades om den kunde återanvändas. Bilens andre ägare hade enbart tävlat med den på Skarpnäck varför stolarna klarat sig utan större slitage.

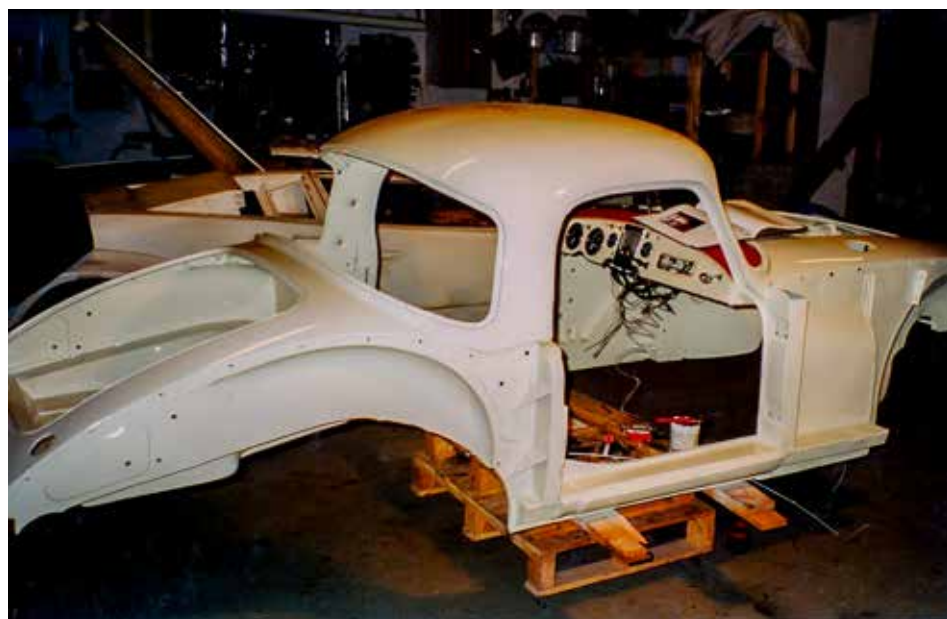
Näväl, när bilen var färdigrenoverad besöktes under några år Öland. Paret's båda prinsessbilar skulle vid ett tillfälle utgöra en kontroll på Kungsrallyt. Mycket



Bilen hemma och "färdig för lack..."



Börja om från början.



Återmonteringen påbörjad.

passande kan man ju tycka. Bilarna var snyggt exponerade och frågeställningen var: "Vem har ägt dessa båda bilar?– 1X2". Hans Majestät dök plötsligt upp i sin 50-års PV, Anette tog fram svarsformuläret, neg djupt och räckte in det genom det kungliga sidofönstret. Han tittade länge på de båda bilarna och sade till drottningen: "Jag har för mig att Desirée har ägt en MGA." Det hör till saken att detta alternativ överhuvudtaget inte fanns med, vilket drottningen påpekade. Han framhärdade och hon knuffade till honom i sidan och tvingades säga till på skarpen. Hur det hela slutade har Anette sedan länge glömt, men hela situationen måste ju vara ett roligt minne.

Resan till och från Öland var en varm upplevelse med sol och +20 grader i en liten bubbla till kupé.

Avslutningsvis konstateras att paret innehar varsin MG med kungligt påbrå.



Motorn finjusteras.



Nästan färdig.



Det första besiktningsskylten. Birgitta sålde bilen direkt till en anställd på hovstallet som körde den på Skarpnäck. Det är anledningen till att den stansade skylten satt kvar i bilen.



Uti mål Djurgården styrde den nyblivna prinsessan in bilen — kanske för att med honom få gå där så många andra förhållade gäst löst dem.



Two glada, unga män i Stockholms stadsarkiv.

Svensk Damtidning dec -60, pris 65 öre inkl oms.



Typskylten.

Men prinsessan Christina ägde också en MGB GT som kanske finns någonstans ute på marknaden. Vem vet vad som kan hända med den bilen? Den som lever får se...

Allteftersom åren gick blev det uppenbart att Anette var i behov av en bil med plats för fyra. Det skulle allra helst vara en MG Magnette ZB Varitone, och den skulle dessutom helst vara körbar då hon nu börjat tröttna på alla okörbara projektbilar som hon inte kommit någon som helst vart med. Till sist hittade hon en Magnette ZB Varitone i Aneby utanför Jönköping, och direkt faller polletten ner för mig:

På Ekebydagarna 1997 sökte jag upp vår klubbparkering, och bland alla T- och framförallt A-, och B-modeller fanns där också en tvåfärgad Magnette som ägdes av Carl-Gustaf Zackrisson, Zacke kallad.

Då jag, ny i klubben, aldrig tidigare sett en tvåfärgad Magnette blev jag intresserad, ställde ett otal frågor till Zacke, bjöds



Nyvtvättad.

in att provsitta bilen och vi blev snabbt väl bekanta med varandra. Bland annat berättade han att bilen konverterats med en 3-lagrad MGB-motor och MGB-utväxling i bakaxeln vilket gjorde att bilen blev mer körvänlig. Faktarutan ger besked om att bilens originalfärg var Steel Blue. Zacke lackerade till nyansen Mineral Blue. Konstigt egentligen att flertalet Varitone som importerades till Sverige var lackerade i en färg. Det borde ju ligga i sakens natur att de skulle vara tvåfärgade.

Med åren blev Zacke och jag goda vänner, och jag ombads av Bulletinens dåvarande redaktör att skriva hans minnesord efter det att han gått bort i maj 2003. En tid därefter kontaktades jag av brodern som ville ha en ungefärlig värdering av bilen.

För kanske tio år sedan ringde denne broder åter upp mig och undrade om jag kände till någon som kunde justera förgasarna på Magnetten. Han kom upp till Motala, Sven Ordell ställde in förgasarna, jag fick provköra bilen och därefter försvann Zacks Magnette ur mitt synfält fram till nu.

Näväl, hur har då Anette varit som matte till sin Varitone? Jo, den har använts till en del utflykter och resor. Den kanske längsta var till SMGM på Gotland, men annars mest i samband skolbaler och i examenssammanhang. Men en väldigt fin bil är det, en riktig ladys eleganta vardagssaloon!

/Per de Faire

Faktaruta till Anette Årstedts bilar

MGA Coupé

Chassinummer HMR33/57023. Registrerades med A70561 1958-02-23. Första ägare var H.K.H. Prinsessan Birgitta, Kungliga Slottet, Stockholm. 1972 erhöll den reg FZG111.

Originalfärgen var Old English White. Bilen var utrustad med ekerfälgar. Sedan 1972 har den haft tre ägare.

MG Magnette ZB Varitone

Bilen registrerades 58 07 08 med registreringsnummer AA40360. Förste ägare var: Ingenjör Rune Rande, Bollstavägen 23, Enskede.

Återförsäljare var AB Hans Osterman. Birger Jarlsgatan 8, Sthlm. (Det var den femte i chassinummerordning av sex bilar som alla såldes nya av Osterman. 31711-3176). Den var som de flesta svensksålda ZB Varitone enfärgad. Suffixet LL i chassinumret står för Steel Blue. 1963 D59093, 1967 L30753, 1968 D63293. Bilen tillverkades 580602-04.

/Anders Bäcklund, Historiska kommittén



På hedersplats i garaget.



Anette och Janne på SMGM på Gotland 2022.



Lille Cecil åker ståndsmässigt i den sköna skinnsoffan.

Bilvård

– lektion två

Text: Per de Faire & Christian Johansson

Bulletin nr 1 presenterades en artikel om olika bilvårdsprodukter och hur dessa skall användas. Alla var av varumärket Turtle, dels för att dessa är välbeprövade och har hög kvalitet, dels för att de också är lätta att inköpa då de saluförs hos de flesta i de stora branschkedjorna av typ Mekonomen.

Bakgrunden är den att ämnet behandlades på en teknikträff i South East Center. Programmet var mycket uppskattat varför jag tycker att alla medlemmar i hela landet skall få ta del av denna kunskap. Ämnet har mig veterligt aldrig tidigare behandlats i Bulletinen, vilket är aningen förvånande då begreppet ”bilputs” ju ligger oss alla varmt om hjärtat.

Christian Johansson, som är ansvarig för Fordons- och transportprogrammet på Carlsund Utbildningscentrum i Motala, presenterade på ett sakkunnigt sätt dessa produkter utifrån sina egna erfarenheter, och lektionen var mycket ambitiöst upplagd. Bland annat hade han, för att få fram en klar och väl synlig skillnad mellan olika vaxer, behandlat några av skolans bilar på ena sidan med ett vax och på den andra med ett annat.

Den här artikeln behandlar avancerad polering med de två olika typer av maskiner som finns för detta arbetsmoment. Ett varnande finger höjdes när momenten genomgicks. Här måste man verkligen

veta vad man gör! Olika typer av polerhättor presenteras som lektion tre i nästa nummer.

Innan jag lämnar ordet till Christian vill jag höja ytterligare ett finger: När du vårstädar din bil, glöm då inte att noga tvätta dörrarnas undersidor då just dessa är karossens mest rostbenägna delar.

Här lämnar jag nu över pennan till sakkunskapen.

/Per de Faire

Poleringsteknik

Att polera en bil kan liknas med ett hantverk. Det är svårt att i detalj beskriva vilka produkter, polermaskiner och polerhättor man behöver för att få ett bra resultat.

Polering används för att få bort repor i bilens lack. Genom polering så ”slipar” man bort ett tunt lager av lacken runt repen tills repen försvinner. Det svåra med polering är alltså att sluta polera i tid. Polerarar men för lite försvinner inte repen och polerar man för mycket finns risk att man polerar bort ett för tjockt skikt av lacken, i värsta fall ända ner till grundfärgen.

Anledningen till att man beskriver det som ett hantverk är att man måste ha en känsla över vilken typ av repor lacken har, vilken typ av lack det är, olika typer av lack har olika hårdheter och betar sig olika när man polerar. Här kommer hantverket till sin spets med hjälp av erfarenhet och känsla hur lacken betar sig kan man använda olika typer av maskiner och polermedel tillsammans med olika hättor.

När man polerar krävs det att man använder en polermaskin för att få ett bra resultat. Enkelt uttryckt kan man säga att det finns två typer av polermaskiner, Oscillerande och roterande. Den roterande polermaskinen roterar endast runt sin egen axel likt en kapmaskin och den oscillerande rör sig i en ojämn cirkulerande rörelse.

Fördelen med den roterande maskinen är att man får ett snabbt resultat tack vare att den är väldigt effektiv. Den är också relativt vibrationsfri. Nackdelen är dess effektivitet, Det är lätt att man polerar för djupt eller att man får för mycket värme så man bränner in polermedlet i lacken. Den roterande maskinen kan också ge poler rosor/hologram som man måste polera bort med en oscillerande maskin, så i praktiken krävs det att man har två polermaskiner.

Den oscillerande polermaskinen finns i två olika typer. Tvångsroterande och friroterande. Den tvångsroterande maski-





nen är kugghjuldriven och roterar samtidigt med en oscillerande rörelse, oavsett hur mycket tryck man ger maskinen kommer den att rotera. Den friroterande maskinen slutar att rotera när man lägger för mycket tryck på maskinen. Fördelen med de oscillerande maskinerna är att det bildar minimalt med värme och därför försvinner risken för att bränna lacken. Skillnaden mellan tvångsroterande och friroterande är att den tvångsroterande är mer effektiv, så är man helt nybörjare och känner en oro över att man kan "slipa för djupt" ska man köpa en friroterande maskin första gången. Oscillerande polermaskiner finns i en uppsjö av olika märken och priser men också med olika slag dvs. hur mycket polerplattan rör sig i sidled. Ju större slag desto mer vibrationer men också mer avverkning. En polermaskin med högt slag är alltså effektivare än en med mindre slag men den är betydligt jobbigare att hantera tack vare vibrationerna. De flesta maskinerna kastar mellan 6-21mm. Vilket slag man ska ha är svårt att säga det beror på användaren, resultatet blir det samma men det tar lite längre tid om man använder en med mindre slag men den blir behagligare att jobba med.

/Christian Johansson



Oscillerande polermaskin.



Tvångsroterande oscillerande polermaskin.



Rotertande polermaskin.



MG SALOON CARS

From the 1920s to the 1970s

Nu, kära läsare, ska vi traska vidare i den bilhistoriske giganten Anders Ditlev Clausagers fotspår. Vi lär dock aldrig hinna ifatt honom. Den minnesgode känner honom som dansken som flyttade till England och blev legendarisk arkivarie på British Motor Industry Heritage Trust i Gaydon. Han säger själv att favoritmärket är MG.

Jag har tidigare presenterat två av hans böcker: *The Original MGB* och *The Original MGA*, båda med undertiteln *Restorer's Guide*.

Den nu dagsaktuella boken tillhör en helt annan genre och passar inte alls in på en oljig garagebänk utan bör i stället gärna placeras på ett drum-table av mahogny, som då gärna kan vara klätt med en mörkgrön skinnskiva.

Boken behandlar, som rubriken antyder, de vackra salooner som producerades, först i Oxford och sedan i Abingdon, vid sidan av de klassiska sportbilarna.

Texten är helt igenom fylld med sakkunniga, tekniska fakta. Bokens illustrationer är många utan att få karaktären av bilderbok. Innehållet bör konsumeras i lagom stora portioner.

Den 192-sidiga volymen är indelad i sex kapitel av vilka det första, **The Early Saloons 1924–1935**, beskriver starten med en saloon byggd på Bullnose-chassi. Bilder från tiden visar annorlunda modeller, varav den kanske mest spektakulära är the the Duck's Back

Salonette, och den i mångas tycke allra vackraste är N-type Airline Coupe', och i synnerhet när den ses från sidan.

Det efterföljande kapitlet behandlar modellerna S, V och W med rubriken **New age travellers**.

Dessa utomordentligt vackra lyxkryssare presenteras med ett rikt bildmaterial som inte minst visar interiörer där elegans och komfort på vissa modeller står i en klass för sig. När du köpt boken, inled då den nya bekantskapen med att snabbt bläddra fram till sidan 67 där det visas några special-bodied cars som är så långt från de samtida racingmodellerna som man kan tänka sig. Detta är för mig bokens intressantaste kapitel.

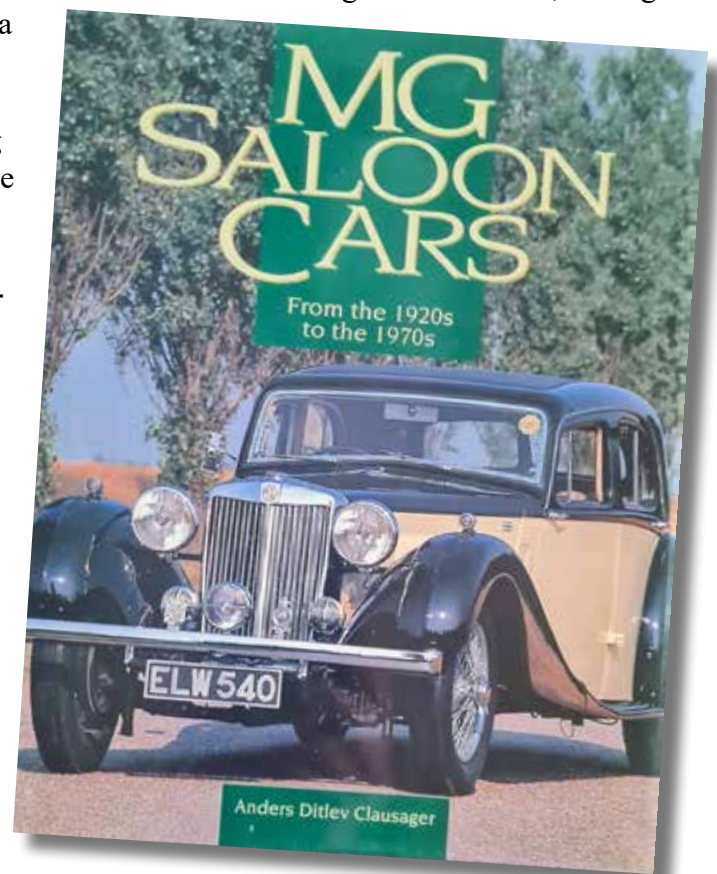
Kapitel tre heter **The Y-types Sweetness and light**.

I tidskriften *The Motor* (28 maj 1947) beskrivs modellen på följande sätt: "Among the unique products of the British motor industry is a group of cars which, despite small size, are of extremely high quality. Costing perhaps almost twice

as much as the cheapest makes of comparable size, such models offer a high standard of performance together with usual small car advantages of compactness and economical running."

Den snygga fyrtiotalaren beskrivs enklast via det goda bildmaterialet, såväl gällande ut- som insidan. Även här finns bilder på bilen i Zagatutförande i märklig strömlinjeform med likaså märkliga dörrar. Det enda som påminner om originalmodellen är instrumenten och ratten (sid 103).

Det fjärde kapitlet beskriver min egen stora favorit, nämligen



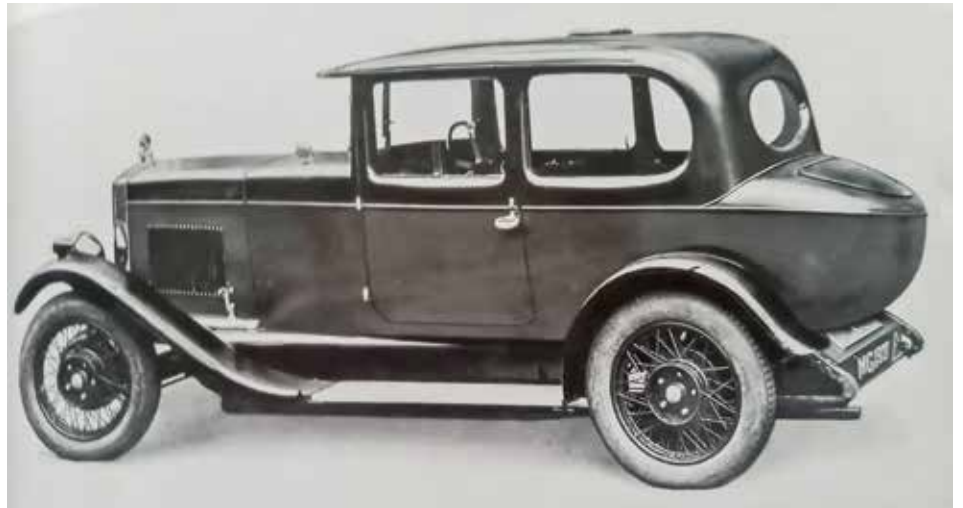


MG S-typ med specialkaross.

The Z-type Magnettes, Promise fulfilled, som är, tycker jag, en gentleman's car till överkomligt pris. Inledningsvis citeras ett brev från Gustaf L A Giers, Stockholm, vilket publicerades i Motor Sport (december 1953): "I consider the MG ZA Mulette saloon to be the best-looking production car in the world at its price of under four figures and it has a performance which is quite remarkable."

Vi får följa utvecklingen från ZA till ZB både vad gäller teknik och kaross. Läckrast av dem alla är en ZB, tvåfärgad i kashmir beige och Wolseley maroon.

Därpå följer **The Farina Mullettes, The wrong track**. I reklambladet för denna kanske inte helt uppskattade modell skrevs bl a "... completely new – with a flawless



Duck's Back Saloonette byggd på ett Morris Flatnose chassi 1927.

sporting pedigree... planned to bring out the expert in you. The car that that recaptures the desire to drive... the car for the young of all ages: "Let me drive" – "Let's toss for it".

Medan Autocar, 14 september 1962, i en Road test av Mark IV

skriver: "Not perhaps in the mainstream of MG traditions, the Mulette nevertheless gives the family man the chance to own a car with one of the most exciting names in British motoring history." Interiören är dock väldigt smakfull. Hur som helst med den saken.

Den sista delen handlar om **The MG 1100 & 1300 A step too far?**

Den sista lilla saloonen får stort och rättvist utrymme i boken, och en rolig detalj är den reklam-bild som visar en elegant lady som poserar vid sidan om en MG Princess 1100, vilket helt enkelt var en Vanden Plas försedd med MG-märkning, avsedd för den heta nordamerikanska marknaden. Sådana "bedrägligheter" var vanliga under dessa år av så kallad badge engineering/badging.

Och därmed var produktionen av MG:s saloon cars till ända.

Önskar man sig ett komplett bibliotek med böcker som detaljerat beskriver alla de olika modeller som MG tillverkat är just den här boken ett absolut "måste"!

Den är utgiven av Bay View Books och kostar på nätet cirka £18,00.

Köp den, ty som ju alla vet: Reading is Life the Rest is just Footnotes!

/Per de Faire



M.G. vs Morris 1924

– för ett sekel sedan

Text: Sven Ordell



Sir William Morris' egen Morris Bullnose.

Foto: Tommy Lyngborn

Hur mycket var M.G. och vad var Morris när M.G. startade för ett sekel sedan?

M.G.-företagets första tid, när man övergick från verkstad med många olika märken och lätt modifierade Morrisar och speciella vagnar till att bli biltillverkare, finns till en del beskrivet i MG Bulletinen nr 1 år 2023. Vad talar då för att 1924 skulle vara ett viktigt år för M.G.?

1924 vid påsken kom M.G.'s första tävlingsframgång då en Mr C.R.B.Chiesman vann en guldmedalj i "London to Land's End trial" där han körde en tvåsitsig M.G. med Raworthkaross. Många fler framgångar skulle följa genom åren.

1924 blir relevant också då det är 100 år sedan tillverkningen fick en definitiv inriktning från lätt modifierade Morrisbilar till allt mer och fler modifieringar på M.G.-vagnarna.

Artikeln försöker fokusera på 1924, men skillnaderna mellan de första åren är svårt att få något definitivt grepp om.

Från olika källor kan man dock få en bild av hur M.G.'s koncept utvecklades och skiljde sig från Morris under 14/28-tiden.

För att ge lite proportioner på M.G.'s tillverkning år 1924 så tillverkade Morris

så där en 30 000 fordon och M.G. tillverkade 6 enligt Barraclough and Jennings. Totalt tillverkade M.G. 336 exemplar av 14/28-modellen under åren 1924 till 1927.



Tidig M.G. med Raworthkaross.



M.G. Bullnose introducerades 1924.



Bullnose täckt modell.

M.G. 14/28 Bullnose byggde på Morris Bullnose från 1924 fram till 1927 då Morris introducerade ett nytt och kraftigare chassi. M.G. följde då efter med modellen 14/28 Flatnose. Bullnose-modellerna hade den lätt identifierbara rundade, D-formade kylare som Morris använde i olika versioner från 1913 fram till 1927 då den raka kylaren, Flatnose, introducerades. Begreppen Bullnose och Flatnose användes aldrig av fabrikerna men är idag ett vedertaget sätt att identifiera de två modellerna.

M.G.-versionerna var avsevärt dyrare än motsvarande Morris. År 1924 kostade en tvåsitsig öppen Morris £175 medan en tvåsitsig M.G. kostade £350. Året 1924 byggdes flera andra karossmodeller, bland annat en täckt modell som hos Morris kostade £395 och hos M.G. £460.

Vad var hemligheten bakom M.G.:s framgångar trots de högre priserna, och hur skedde utvecklingen i början? Var det slumpen eller ren tur? Eller skicklig marknadsföring baserad på genuint kunnande om vad en seriös förare krävde av en sportbil?

I avdelningen för felaktiga myter måste man konstatera att den vagn som brukar kallas "Old Number One" tillverkades först 1925 och alltså inte var den första.

Hur skilde sig då en M.G. Super Sports 14/28 från en vanlig Morris Bullnose? Vagnen gjordes lägre genom att fjäderpaketet ändrades, styrningen sänktes och



M.G. Flatnose. WL3450 är den bil som kom att kallas "The Old Speckled Hen" och det ölets förebild.

styrväxeln monterades annorlunda, andra stötdämpare monterades och bromssystemet modifierades. Handbromsspaken flyttades till höger om föraren. Gaspedalen flyttades också till höger, Morris hade då en central gaspedal mellan kopplingen och fotbromsen. Den större Oxfordmotorn blev standard men tycks inte ha modifierats särskilt mycket den första tiden. M.G. använde den mindre kylaren från Cowley-modellen vilket medgav en lägre karosslinje. Karossen var speciellt byggd för M.G. med en kraftigt lutande vindruta och de fartygsliknande ventilatorerna på torpeden. De var ofta djärvt lackerade, ofta med karosdelar i polerad aluminium, och de hade läderklädsel på sätena där Morris hade konstläder. Karosserna fick god publicitet och ansågs väldigt proportionerliga och vackra.

Under 14/28-perioden blev modifieringarna flera. Barraclough and Jennings listar 21 punkter där M.G. modifierade Morris-chassit. Under den senare delen av M.G.:s produktion, baserad på Morris Oxford-chassin, blev modifieringarna fler och mera omfattande.

Motornerna kördes in på stadsgas samt demonterades och kontrollerades därefter. Man modifierade insug- och avgaskanaler, lättade svänghjulet och ändrade bakaxelutväxlingen. Man modifierade även bromssystemet på vissa modeller med ett servo innan man kraftigt förenkade det.

Med den senare 14/40 lyckades M.G. och Kimber producera en genuin sportbil. Oxford-chassit var i produktion hos M.G. till 1929, då andra modeller tagit över.

M.G. annonserade regelbundet i Morris husorgan, "The Morris Owner", från maj 1924, och där kan man följa marknadsföringen som talade om fart, kraft, komfort och dylikt.

Barraclough and Jennings konstaterar att skillnaderna mot Morris i de senare 14/28-versionerna från 1927/28 var avsevärda, men att de tidigare främst skilde sig i att "The Bullnose M.G. looked superb, but was undeniably expensive, it offered little more than a stylish bodywork on the Oxford chassis."

Kanske var det så året 1924.

Huvudsakliga källor

Barraclough and Jennings; Oxford to Abingdon, Myrtle Publishing, Cwmfrain, Llanbister Road, Radnorshire LD1 6UE, UK.1998.

McComb; MG by McComb, Osprey Publishing, London.



Thanks to The Early MG Society Limited for letting us use their pictures.



Öppen fyrsitsig Flatnose.

Det kom ett mail till redaktionen.

Hej Tommy!

När jag fick årets första MG Bulletin så efter en stunds läsning såg jag artikeln "En äkta Motorman" med underskriften "kanske inte så känd i Sverige". Så kanske det är men efter att jag köpt Rivers allra första egna racerbil, en MG NA, blev jag god vän med sönerna Peter och Jeremy och träffade även Rivers fru vid flera tillfällen. Jag fick även låna alla dokument som skrevs ner för varje tävling för kopiering. Vilka som var med och ibland även vad innehållet i picknik-korgen bestod av. I boken Past and Present av Rivers Fletcher kan man läsa om denna unika MG. Efter att jag erbjudit Jeremy att tillsammans med mig delta i några backtävlingar i England, som Prescott och Shelsley Walsh hade vi några mycket trevliga helger och utkämpade striden om den bästa tiden. Med vänlig hälsning

Roy Palm

Roys bil har tidigare varit presenterad i Bulletinen i en trevlig artikel av racehistorikern Gert Assermark. Vi återger här Gerts artikel i delvis omarbetad form samt en sida från Enjoying MG från 2012.



Roy Palm.

Historien om Roy Palms MG NA 1934

Roy Palm berättar att han, tillsammans med några vänner, åkte till England sommaren 2007 för att se på bilar och historiska biltävlingar. På hamnplanen i Esbjerg träffade de några trevliga, engelska gentleman som varit i Danmark på en tur i en välbevarad Rolls-Royce. Roy Palm berättar vidare: "Vi berättade då att vi skulle till Donington och titta på Historic Race Meeting. Då kom det fram en liten man som hette Robin Butler och sa att han hade en gammal MG. Vi bestämde att träffas senare under sjöresan för att det där lät intressant, han hade berättat lite om bilen. Så kom han på att möjligen så fanns det ett kort på MG:n i hytten, och efter en liten stund kom han tillbaka med bilens id-handlingar från Vintage Sport Car Club (VSCC). Där kunde man läsa att bilen tidigare tillhört den kände föraren Rivers Fletcher."

Roy Palm hade hört detta namn tidigare, det var Rivers Fletcher som var speaker på en video som handlade om Prescott Speed Hill Climb 1938–1988 och som Roy hade tittat på vid ett flertal tillfällen. Under resan besökte de Robin Butler som bodde bara några mil från Morganfabriken i Malvern. Efter lite te med nybakade scones så var de på väg ut till garaget där han förvarade sina bilar. "Där stod det ett flertal intressanta bilar, men det var MG:n som lockade mig mest, den såg verkligen läcker ut och den hade kompressor", berättar en intresserad Roy Palm.

Robin Butler skulle sälja den på grund av medicinska skäl, och han frågade Roy Palm om han möjligtvis var intresserad. Robin Butler visade en väska som innehöll massor med dokument och även flera reportage från Brooklands. När Robin Butler sa priset på bilen så var Roy Palms första tanke att det var nog inget



NA:n med John Dugdale som förare.

för honom, men han behövde inte svara förrän efter en månad. När Roy Palm hade kommit hem bestämde han sig ändå för att köpa MG:n, och han hämtade den i september 2007.

Intressant tävlingshistoria

Historien om Roy Palms MG NA Magnette 1934 börjar när John Dugdale fick MG:n i present på sin 21-åriga födelsedag av sin pappa. Han hade då fått jobb som reporter på tidningen Autocar och behövde en bil. John Dugdale använde MG:n i flera olika tävlingar och även på Brooklands. John Dugdale körde den även på långa resor över Europa i sitt jobb som racingreporter. 1936 lät han bygga om bilen till en offset singleseater för racing vid Bellevue Garage Racing Ltd. Det var den legendariske mekanikern Wilkie Wilkinson som utförde arbetet till ett utlovat pris på £120 men som slutade på £240 och till detta kom £10 för Dunlopillo-stopponing till stolen, £10 för dubbla stora SU förgasare, £12 för ett Brooklands avgassystem, £17 nya Dunlop racingdäck, £20 för en specialtillverkad 20 gallons bränsletank, £20 för karossdelar samt ytterligare £30 för allt övrigt.

Wilkie Wilkinson hade senare en intressant karriär inom motorsporten. 1972 pensionerade han sig vid BRM, han arbetade då med F1-förarna Graham Hill och Jackie Stewart.

Den sexcylindriga motorn med överliggande kamaxel ändrades från 1271 cc till 1086cc för att komma med i klassen upp till 1100cc. Man monterade ett K3-block med cylinderdiameter 57 mm och en K3-vevaxel med slaglängd 71 mm samt modifierade topplocket för ett kompressionsförhållande 12,6:1, för att köras på en blandning av "Methanol, Acetone, Benzol, Nitro-Benzene, Petrol Ether and one drop of water for good luck". Med ett modifierat insugningsrör och 2 TT SU-förgasare var den klar för race.

John Dugdale tävlade 1936-37 och sålde därefter bilen 1938 till Mike Edmundson och Tony Hurst som framgångsrikt tävlade 1938-39 på Brooklands, Crystal Palace och Prescott. Mike Edmundson kom på tredje plats i sin klass på Brooklands 1939 som var den sista tävlingen innan Brooklandsbanan stängdes.

Efter kriget köptes MG:n av Donald Pitt som endast körde 3-4 tävlingar. I

februari 1947 köptes bilen av Rivers Fletcher som tävlade väldigt flitigt, men nu endast sprint- och backtävlingar under 1947, -48, -49 och 1950. MG:n underhölls av Peter Monkhouse på Monaco Motor & Engineering Co Ltd., Watford. Vintern 1949 kortades chassit hela 24 cm och en del andra modifieringar kom till som hydrauliska främre stötdämpare och mindre bränsletank. På våren 1950 fick bilen en total översyn av Harry Lester på H. Lester Cars Ltd. Motorn borrades upp till 1500 cc och underhölls nu av Harry Lester under denna framgångsrika säsong

Efter ett antal framgångsrika år i England hamnade den, som många andra gamla racerbilar, på Irland där man tävlade med bilen under 1951-52 och därefter i klubb tävlingar med olika ägare.

Efter ett intensivt letande av MG-kännaren, författaren och tidigare generalsekreteraren för MG Car Club, F Wilson McComb, återfann han MG:n 1968 på Irland. Han köpte den efter ett tips från Rivers Fletcher. 1986 köptes den av Will Corry som nu lät förlänga chassit och renoverade hela bilen och med en motor som åter var på 1086cc. När MG:n togs i bruk efter en renovering 1990 träffades flera av de tidigare ägarna samt Wilkie Wilkinson, som byggde om bilen 1936, vid Brooklands Museum. Will Corry fick senare brist på pengar och tvingades att sälja bilen som nu hade stått några år på Brooklands, och den såldes då till Robin Butler som Roy träffade i Danmark.

MG:n i Sverige

När Roy Palm hade fått hem bilen med alla unika dokument, som visade på en intressant racinghistoria, började han fundera på att återställa MG:n till den specifikation som bilen hade när den byggdes för racing 1936. När motorn demonterats visade det sig att blocket inte skulle hålla för den ökade kompression som krävdes för metanol. Baynton Jones i Shaftesbury, Dorset, som har specialiserat sig på förkrigs-MG-motorer, och som tidigare hade jobbat med motorn, kontaktades för att gjuta upp nytt motorblock och ny cylindertopp samt alla övriga detaljer som behövdes. MG:n körs nu på E85 och är vägregistrerad som CJN 279.

MG:n blev klar i april 2010, och den första tävlingen kördes i Jakriborg i Skåne, därefter Velodromloppet i Karlskoga, Sportvagnsmötet på Knutstorp, Baltic Classic Car Race i Karlshamn, Munkebjerg Hillclimb i Danmark och Falkenberg Classic.

”Racingsäsongen 2010 blev en upplevelse med min MG N A 1934”, säger en nöjd Roy Palm, som 2010 vann förkrigs-klassen, bilar till och med 1946.



NA:n hemma hos Roy.

NEVER IN A MILLION YEARS

Jeremy Rivers-Fletcher



Jeremy's father, A F Rivers Fletcher the 'new owner' of the NA Magnette in 1947

About four years ago, I was contacted by a guy called Roy Palm from Sweden who claimed to have acquired my late father's MG NA Magnette single seater and he wanted pictures of the car from my father's days of ownership nearly 60 years ago. I was able to give Roy some copies of the pictures when he visited here later that year, and then promptly forgot about him. Dad had an interesting life with many cars, and I am often contacted by people from all over the world who have acquired one of his old cars, and want details/pictures.

I was stunned to receive an E-mail from Roy late last year telling me he had finished the re-build, had a couple of enjoyable seasons racing the car in Denmark and other places and wanted to bring the car over to England so that he and I could share the drive in a couple of hillclimbs in the car, just like dad did in the late 1940s. I suggested that a Prescott and a Shelsley Walsh would be appropriate, and proposed the dates that would tie in with his planned April/May visit. Never in a million years did I expect this plan to materialise. Sweden is a long way away, and owners of valuable cars do not let amateur racers compete, uninsured, in their steeds; especially when they don't even know them well.

As the weeks went by, and I arranged entries for us both, a phone call to Roy explaining my concerns was met with an adamant confirmation that it would happen, and my concern that I'd never raced anything as old (or valuable) as his car was waved away with "it's not fast, and you'll cope".

Roy trailered the car direct from Sweden to the Prescott paddock where I met up with him on the Friday afternoon

prior to practice on Saturday. I'd never seen the car before, never sat in it, never driven it, and my first go in the car would be an ascent of Prescott in the morning. Before me was an immaculate MG single seater, worth over £100,000 and I was going to race it. I said a small prayer to the almighty, thanking him for the brake pedal being in the middle (at that age of car it could easily have had a central throttle), a driving position that suited me, and a gear box that even though the gears were reversed, it looked manageable.

Saturday was damp, and the forecast was wet for Sunday. I was determined not to stall the car on the start line (so embarrassing) and managed a careful run without incident. Two more runs, and I was

beginning to get the hang of it. Sunday was very wet, but I was getting faster, and completed the meeting just 4 tenths slower than the owner.

In nearly 80 years, cars have improved. I found the NA had no real brakes (cable operated), no real road holding (see those narrow tyres), and of course no suspension to speak of. Thankfully, at 1100 cc and unsupercharged there was no real power, but the car was a real joy to drive, and by the end of the Sunday I was "hanging the tail out" in true racing fashion of those days (but ever so carefully in someone else's pride and joy). I have to admit there was more than a tear in my eye after completing my last run. The sheer enormity of what had happened had struck me. I had just raced Dad's first ever single seater at his favourite venue (and not crashed it) 60 years later, thanks to the enormous generosity of an unknown foreigner. The icing on the cake was an award of 3rd in class.

Shelsley Walsh a week later was great fun. Shelsley is a "power" hill, and not suited to the NA and we had some drama getting the car quiet enough to satisfy the noise regulations. I wasn't as quick as Roy at Shelsley; I don't particularly like the hill, but I will be forever grateful to a lovely man from Sweden who made this dream come true with his generosity and trust allowing me to race this beautiful old MG.



1934 MG NA Magnette at Shelsley Walsh



Jeremy Rivers-Fletcher at the wheel of the NA Magnette

Paradvagnen



*Text: Tommy Lyngborn med hjälp av Carl Legelius
Foto: Tommy Lyngborn & Bo Legelius*

Det här är historien om en bil som dök upp på en garagetränff hos MSC:s centrerepresentant Johan Larsson i höstas. Vi var inbjudna till att avrunda säsongen den 18 november med grillkorv och kaffe. Johan hade förvarnat mig genom att antyda att det skulle finnas en speciell MG i garaget. Vi åkte dit och fick se denna ståtliga SA som efter många år äntligen blivit färdig och fått tak över huvudet genom Johans försorg. Jag hade ingen kamera med mig, bara mobilen, så det blev inte så mycket fotograferat, men vi bestämde att när det blev lite mer vårlikt så skulle jag återkomma för en fotosession och lite snack.

Den 7 mars blev det så dags, och här följer historien berättad av Carl Legelius.

Bilen är såld ny i England, och klubbens tidigare medlem Bo Legelius, far till Carl, köpte den av en läkare i Reading våren 1968. Troligen hade han sett annonsen i engelska tidningen Motor Sport och lycktas få säljaren att hålla bilen åt

honom. Han har för sig att han betalade 215 pund för bilen.

Bo och Barbro flög till England och

gjorde affär på SA:n. Det var tidigt i april och det var kallt, ett tunt lager snö låg på marken när de hämtade bilen. Affären



Bo med bilen när den hämtades i Reading 1968.



Brittisk vår, en vacker MG SA med taket halvvägs nedfällt och en rabatt med påskliljor. Lövträden börjar också grönska.

gjordes upp över en kopp te i läkarparets orangeri. Efter att ha hälsat på släktingar körde de SA:n till Immingham där Tor Line hade färjetrafik till Göteborg.

Barbro minns att de fick stopp på vägen, ganska nära färjeläget, och att det ett tag såg ut som om de skulle missa båten, men Bo lyckades få i gång SA:n igen.

Eftersom Bos pappa bodde i Alingsås kördes SA:n dit i väntan på säkrare väderlek i Sverige. Senare under sommaren kördes den till sommarhuset i Dalarna där den sedan användes för kortare turer under somrarna 1968-70.

Skicket var slitet men fungerande. Bo, som redan hade en MG TD 1950 och en Rover 10 1946, var helt inställd på en helrenovering, och sommaren 1970 började han demontera SA:n för rostlagning. Ramen lämnades bort till en verkstad i Garpenberg som skulle göra i ordning den men inget hände, och plötsligt fick Bo veta att verkstaden hade gått i konkurs. SA-delarna var borta, men efter en del detektivarbete lyckades han spåra upp dem och kunde åka och hämta dem.

I och med detta gick luften ur projektet, den isärplockade bilen blev stående i många år. I mitten av 1980-talet såldes den till en entusiast i Varberg, vill Bo minnas.

Så långt Carl Legelius hjälpande text, nu tillbaka till nutiden.

En solig dag i mars for jag i väg till Strängnäs för att möta Ulf Hedlund, som nu är ägare till den paranta vagnen, och hans son Paul. Ulf är 92 år gammal och har Paul



Sonen Carl gosar med mamma Barbro i baksätet 1969 och mekar med pappa Bo i garaget.



Här har demonteringen påbörjats och delarna härbergas i garaget uppe i Dalarna.



SA:n fortfarande körbar tillsammans med Rover 10.



Här är den tillsammans med Bos TD.

med som stöd, både lite för balansen och lite för en del detaljer i minnet.

Ulf och Paul hämtade vagnen med bilsläp i Varberg någon gång 2010 eller 2011. Chassit var rullbart och resten låg i lådor utan någon som helst inbördes ordning. Det skulle "bara vara att plocka ihop bilen" enligt säljarens utsago, men som så många gånger annars, om det låter för bra för att vara sant så är det inte heller sant. Plåtkarossen var rostig, framskärmarna saknades och trävirket var bitvis ruttet.

Ulf lämnade kaross och ram till Mastergarage i Hellberga som skulle ordna med grovjobbet som svetsning och träarbeten. Ulf fick tag på två begagnade, rostiga framskärmar i England som fick tjänstgöra som mallar till nya. Dessa tillverkades av Mastergarage med hjälp av engelskt hjul och andra hjälpmedel.

År 2018 blev bilen klar och togs hem till Ulfs villagarage i Strängnäs där den plockades ihop och färdigställdes.

När detta var klart var det dags för SA:n att få ny inredning och sufflett. Det jobbet gjordes av Sven Jörgen "Tapetsrare" Tenggren i Strängnäs. Röd skinninredning och svart sufflett som i originalutförande skulle det vara. Suffletten kan man ha i tre olika positioner: helt öppen, med taket över framsätet upprullat eller helt nerfälld, se bilderna. Det kallas "Three Position Tickford", något som är speciellt för Tickford-bilarna. Att det är en Tickford ser man på beslagen på bakre delen av suffletten, liknande de som kan ses på barnvagnar. Att det är en Tickford-vagn betyder inte att den är tillverkad av Tickford, utan det var de som hade patent på just det sufflett-arrangemanget. Vagnen är tillverkad av en annan karossmakare.

Allt krom på vagnen är renoverat till en försvarlig kostnad och mycket välgjort.

Bilen är idag i stort sett körbar med renoverad motor, men med den ålder Ulf har uppnått så har det inte blivit några turer för Ulf och hans hustru ännu. Vi får hoppas på att den yngre generationen upprätthåller traditionen så att vi får se denna vackra vagn på vägarna framöver.



SA:n lapar vårsol med halvöppen sufflett. Garagen tillhörde tidigare P10 i Strängnäs.



Varför har inte alla bilar justerbara armstöd och utdragbara askkoppar?



Dörrhandtaget är gedinget hantverk i flätat snörmakeri.

Dörröppning och fönsterrev är naturligtvis kromade.





Här är komforten förstklassig, rött skinn så långt ögat når.



Vackert tanklock...

FAKTARUTA

MG SA Tickford Drophead Coupe 1938
Chassinummer: SV2470
Motor: 6 cylindrar, 2,3 liter
Växellåda: 4 växlar manuell
Förgasare: 2 st SU
Effekt: 75 hkr vid 4 300 varv/min
Maxhastighet: 136 km/tim (ny)
Antal tillverkade: 2738 alla modeller
Pris ny i England: £415



... liksom handsfackslucka.



2,3 liters sexcylindrig motor med dubbla SU-förgasare.



Elegant miljö för föraren.





MG SA Tickford 1938

Ägare Ulf Hedlund, Strängnäs

Foto: Tommy Lyngborn



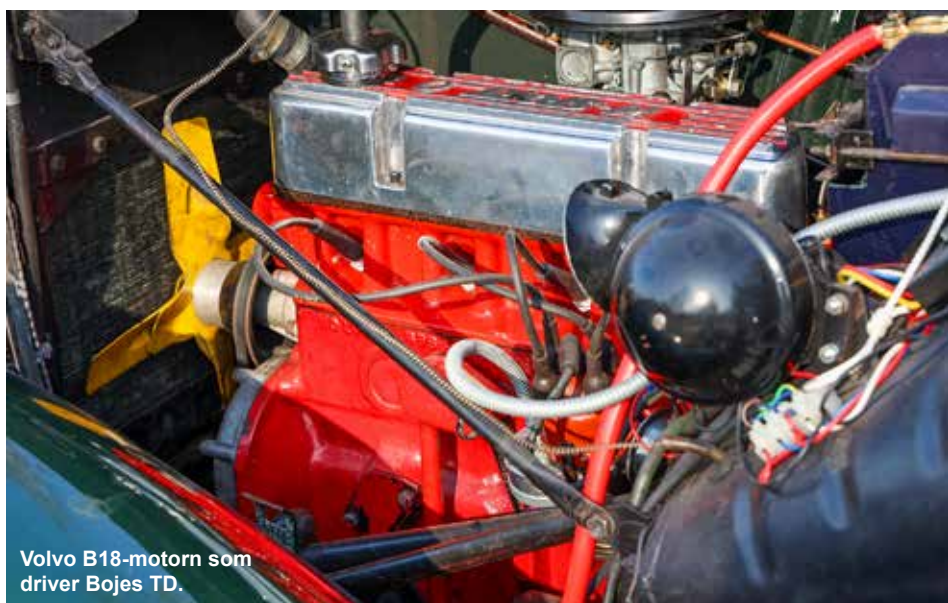
Text: Tommy Lyngborn
Foto: Tommy Lyngborn & Staffan Krantz

Tredje gången gillt!

Denna historia handlar om Sten "Boje" Dahlman från Tallkrogen – som nu är medlem i klubben för tredje gången – och hans bil, en MG TD årsmodell 1953.

1961, vid 18 års ålder, köpte Boje en TD för första gången. Det var inte hans första bil, en Renault 4CV hade passerat tidigare i ägarhistoriken. Boje var i Djursholm och tittade på bilen, den var då röd, och bestämde sig för att köpa den för begärda 2 700 kronor, mycket pengar för en 18-åring på den tiden. Boje hade sparat en del pengar, men det räckte inte ända fram så han fick ett villkorslån (samma summa som man sparat själv) av sin mamma. Villkoret var att han inte skulle köpa en amerikanare (klok mamma) som hans bror, "raggaren" Stig hade gjort, nämligen en Ford Customline -56, vilken dock snart byttes mot en Austin Healey/6. Pengarna fanns hemma i Tallkrogen strax söder om Stockholm, så det blev en tur hem för att fylla på plånboken. När han återvände till säljaren hade priset plötsligt stigit med 200 kronor till 2 900. Surt sa räven men det var bara att betala. Givetvis blev Boje medlem i MG-klubben redan då.

Två år och tre XPAG-motorer senare byttes motorn ut mot en Volvo B18 som han hittade på skroten. Det som fick bågaren att rinna över var när XPAG-motorn rasade 1963 då Boje var på väg till Enköping där han gjorde lumpen.



Volvo B18-motorn som driver Bojes TD.

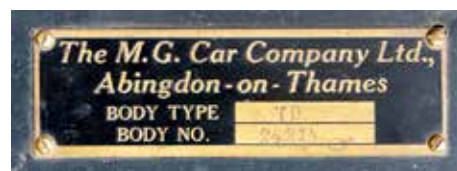
Samtidigt med motorbytet köpte han en rostig MGA utan motor som han tog framvagn, bromsar samt bakaxel från och plockade på TD:n. Bilen kunde nu förses med ekerhjul. TD:n blev också lackad grön genom Bojes försorg.



En sportig ventilkåpa hör till.

Nu hade TD:n blivit en bil så som Boje ville ha den, och den blev bruksbil fram till 1967 då han sålde den till Staffan Krantz, en kamrat han träffat på KTH. De är fortfarande idag goda vänner. Boje blev dock MG-lös några år så han lämnade klubben.

Jag ringde upp Staffan, medlem nr 46,





Staffan t h med medpassagerare redo för en utfärd.



Staffans första TD som numera tillhör Gunnar Ahlqvist.

som berättade att han ägt Bojes bil i 54 år. Många resor till Europa tillsammans med fru Monika blev det i den på 70-talet; Italien, Elba och Frankrike var en del av resmålen. Staffans föräldrar hade på den tiden ett sommarhus i Delsbo, så många turer upp till Hälsingland blev det också från Gröndal. När sonen Peter föddes blev det hämtning av den nyfödda på BB med TD:n. Peter fick också äran att åka i bilen till och från sitt bröllop i Gammelnarns kyrka på Gotland 2003. Innan dess hade han ägt en annan TD som nu ägs av Gunnar Ahlqvist i Skåne.

I mitten av 80-talet gjordes en helrenovering av bilen av en kompis som hade verkstad på Bergsunds strand på Södermalm. Staffan fick låna en del av verkstadslokalen där han kunde göra de jobb han klarade av, proffsjobben med plåt sköttes av verkstadspersonalen. Staffan reste en del i jobbet till England, så det blev en hel del MG-delar handlade där. Tullen såg att det var MG-delar så det var aldrig några problem. Renoveringen tog ett år, sedan tillkom några år för färdigställandet. Bilen lackades också om, även denna gång grön. Sonen Peter övertog senare beskyddet av bilen och körde mycket på Gotland om somrarna.

MG-abstinensen gjorde sig påmind hos Boje någon gång på 90-talet så en ny TD införskaffades, och därmed blev det återkomst till klubben. Den TD:n körde Boje i ungefär 15 år innan den såldes vidare på grund av att vevaxeln krånglade. Motorn renoverades, men fel lager levererades och den skramlade elakt. Boje tröttnade och lämnade både bilen och klubben.

År 2021 ringer Bojes bror Stig och undrar om Boje har kvar uppgifterna på sin gamla TD så de kan spåra upp den. Han ville ha någonting att meka med över vintern. "Javisst! Staffan har bilen kvar och vi har fortfarande god kontakt" blev svaret. Efter några turer fram och tillbaka köpte Boje och Stig tillbaka bilen och



Staffan kliar sig i huvudet och undrar vad han gett sig in på. I verkstaden på Söder.



Staffans TD tjänade som familjebil på sommaren.



Vägen blev rosenbeströdd när Peter körde sig och sin fru från kyrkan.

ställd i ordning den hemma i garaget. De bytte utväxlingen i bakaxeln till en 1:3,9 från en MGB samt monterade hydraulisk koppling. Toppen har de låtit göra om så att det går att köra på blyfri bensin. Lite andra förbättringar har också gjorts så som installation av extraktorgrenrör och tvåports Weberförgasare för att likna originalkonverteringen från 60-talet. Boje är nu för tredje gången medlem i vår klubb.

Staffan hade kvar XPAG motorn från sin första TD (motorbyte 64/65) och införskaffade efter ihärdigt sökande en TD växellåda för att kunna återställa bilen till originalskick igen, men det kommer inte att ske så länge Boje äger den. Så om någon har behov av dessa delar, hör av er till Boje.

Boje är bara 80 år, så vi hoppas att han har många år kvar att njuta av sin MG TD.

Boje och jag besökte Staffan en dag i mars och fick en väldigt trevlig pratstund och fick också låna en del bilder som använts i denna artikel. Staffan lovade också att skriva en artikel om resorna ner till sydeuropa med TD:n till ett senare nummer av Bulletinen. Hur Staffan vinterförvarade sin TD första vintern kan man läsa om i Bulletin 7/87.



Varvräknaren drivs numer av en växel från fördelaren.



Boje har gjort en oktagonal blinkerslampa.

TD:n har en vackert röd inredning.



Instrumentbrädan har Boje uppgraderat med valnötsfaner.

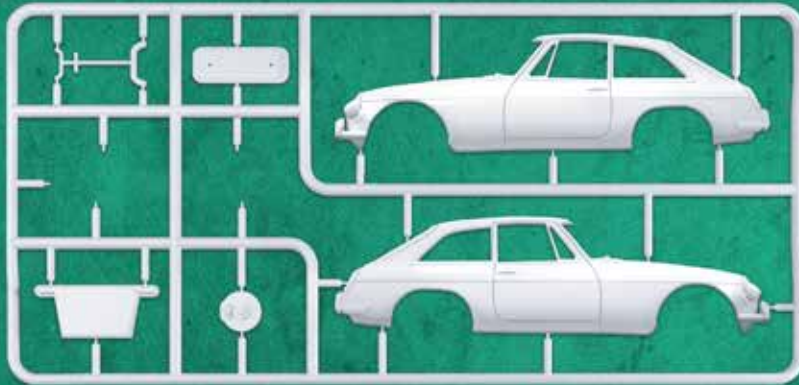
KÖPEKONTRAKT Nr

Mellan undertecknade säljare och köpare är följande kontrakt om avbetalningsköp ingånget:

<p>1. Säljare: Bilfirma Lars Nordberg AB Valkullavägen 57, Stockholm O Tel. 323272, 323227</p>	<p>2. Köpare: (namn och adress) Teknolog Staffan Krantz Strindbergsgatan 32 Stockholm No. _____ Telefon: _____ 61 70 69 Makens (maka) namn _____</p>
<p>Säljaren försäkrar till köparen på nedanstående och omräbende villkor:</p>	
<p>3. Köpeobjekt: Fabrikat, typ och årsmodell: <u>MG TD 1960 års modell</u> Chassi-nummer _____ Registreringsnummer _____ 57542 Utrustning och övriga specifikationer _____</p>	<p>5. Köpeskilling och betalning: Köpeskilling inkl. ev. varuskatt (kontantprisa) 3.500,- Avgår: Handpenning enl. sep. kvitto _____ Kontant vid leveransen _____ Bytesvaluta netto (se spec.) _____ Återstående kreditbelopp 1.500,- Tillkommer (kreditkostnader): % av oguldet avbet. tillägg då på varov _____ % utgår rörlig del (se § 7) _____ % ränta* _____ 150,- Bank och expeditionskostnader _____ Varuskatt (ev.) & kreditkostnader _____ Avbetalningsbelopp summa kronor 1.650,- Avbetalningsbeloppet erlägges sålunda: Den <u>15</u> i var <u>4</u> månad med början den <u>15</u> erlägger köparen kr. 250,- Sina avbetalningar lägger köparen _____ 150,- *Räntan beräknas sålunda: % / år på det successivt stökande kreditbeloppet (effektiv ränta) % / år på hela kreditbeloppet (rak ränta)</p>
<p>4. Bytesvaluta: Fabrikat, typ och årsmodell _____ Chassi-nummer _____ Registreringsnummer _____ Köpare har förvärvat bytesvalutan ev. _____</p> <p>Köparen försäkrar att bytesvalutan är till hello betald och att densamma är köparens egendom. Köparen försäkrar tillika att bytesvalutan icke är föremål för körförbud eller besiktningsförhållanden.</p> <p>Överenskommet värde & bytesvalutan _____ Bytesvalutan står som säkerhet för följande skulder: _____ Summa skulder: _____ Återstår bytesvaluta netto: _____</p>	<p>4. Försäkring: Kasko _____ Färd _____ Ömfattning halv</p> <p>6. Bolagslag _____</p> <p>7. Övriga bestämmelser: _____</p>
<p>Av detta kontrakt har två exemplar upprättats och utväxats mellan parterna: Säljarens underskrift _____ Köparens underskrift _____ Ort och datum BILFIRMA LARS NORBERG AB <i>Staffan Krantz</i></p>	
<p><u>Stockholm den 19.5.1964</u> Det genom detta kontrakt till mig/lars försälda fordonet, som av mig/lars undersökts och provkörts, med utrustning, skyltar, och övriga tillbehör är denna dag emottaget i kontraktshenligt skick. Ort och datum _____ Köpare _____</p>	
<p><u>Stockholm den 19.5.1964</u> All vår rätt enligt detta kontrakt, pantsättes till _____ Av vidblöbde pantsättning har jag/vi erhållit del _____ den _____ 19____ Säljarens underskrift _____ Köparens underskrift _____</p>	

Detta är köpekontraktet på Staffans första MG TD som han köpte i maj 1964 för en del av studielånet vt 64. Resten kom från bl. a. praktik hos LKAB. Föräldrarna var inte särskilt imponerade av affären.





Arese Parts AB

Teckomatorpsvägen 7A, 268 31 Svalöv

We are specialised in MG, JAGUAR, TRIUMPH, AUSTIN HEALEY, MORRIS MINOR, MINI & LANDROVER

www.angloparts.se

info@arese.se

0708-150193



Familjebilen

MG Magnette presenterades när den kom som en sportig familjesaloon.

Vi ser ett tydligt exempel på denna bild. En trebarnsfamilj på söndagsutflykt med den vackra vagnen. Familjefadern ville att alla i familjen, inklusive katten, skulle få vara med och delta i vagnens framförande. Alla familjemedlemmarna tycks vara roade av situationen och deltar med stor entusiasm. Att det skulle ha varit någon driftstörning på bilen är ju självfallet en ren utopi.

Bilden kommer från Björn-Eric Lindhs arkiv och om det är någon som vet vilken den harmoniska familjen är kontakta gärna redaktionen. Fotograf okänd.



I flygande fläng

Vid ett reportageuppdrag hos en äldre medlem fann vår redaktör denna snabbtecknade actionbild. Den visar en grupp jaktflygplan av den ikoniska typen Spitfire som kanske är på väg att möta ett tyskt luftangrepp mot London och kanske är tanken att det utspelas sensommaren 1940.

Bilen i förgrunden skulle kunna vara en MG D-typ med tanke på cykelskärmar, rak kylare med framförhållare för strålkastarna. Men vadan denna brådska? Kanske är den sammanbitna, rödhåriga unga damen på väg för tjänstgöring i RAF:s djupt liggande operationscentral i Uxbridge där man hade minutiös kontroll på de anfallande tyska bombarmadorna och kunde blixtnsnabbt bekämpa dessa långt ute över Engelska kanalen.

Det var förresten här i Uxbridge som Winston Churchill först gjorde uttalandet om "The Few". Den gången vände han sig till personalen i ledningscentralen. Några veckor senare gjorde han samma uttalande i Parlamentet och då riktades orden till Spitfirepiloterna.

Nåväl, man kan undra vad tecknaren egentligen hade tänkt sig och vad syftet var med den här fartfyllda bilden.

Det lär vi aldrig få veta.

/Per de Faire



MG Cyberster

MG Cyberster, den nya el-sportbilen från MG, premiärvisades i Malmö den 27:e februari för många nyfikna MG-ägare.

Man kunde tyvärr inte provköra bilen än, men längre fram ska man kunna göra detta!

Det hade varit ännu trevligare om det varit en V6:a eller V8:a i... Men det lär väl inte hända tyvärr!

Priset lär nog hamna runt 700 000 – 800 000 kronor. Försäljningsstart under våren. Vi ser fram emot den första provkörningen.

Text & foto: Max Jacobson





www.classic-center.dk

Billig frakt! Alltid snabb leverans!
0-30 kg endast 140 DKK
Gratis leverans till din dörr vid inköp över 1500 DKK

Tlf. 98374190 - info@classic-center.dk

Du vet väl som medlem i MGCC kan familjemedlem också bli medlem för endast 60 kr/år och har förmåner enligt ansökningsidan. Så är ni oftast 2 eller fler på olika arrangemang, men endast 1 som betalar avgift, tycker vi att ni ska betala in 60 kr på vårt bankgironummer 714-3738 och fylla i uppgifterna under "Hur blir man medlem i MG klubben" per familjemedlem. Du behöver inte vara inloggad för denna enkla åtgärd, se listen på vänster sida bara! Gör din familjemedlem delaktig i Sveriges trevligaste MG-klubb! /Styrelsen.

MG reservdelsställen

Här är adresser till handlare som kan hjälpa dig med reservdelar till din MG i Sverige.

Företag	Adress	Kontakt	Telefon	Hemsida
Anglo Cars Getinge Nya och beg delar	Ekebergsvägen 30, 305 75 Getinge	Kjell Johansson	0703-466 809	
Bodins Bilservice	Almåsvägen 4, 451 75 Uddevalla	Kenth Bodin	0522-88 000	www.engelskabildelar.se
English Car Care	Produktvägen 16, 246 43, Löddeköpinge	Steve Pike	046-712 323	www.englishcarcare.com
Nya MG Center Sweden AB	Bergåsvägen 7, 432 64 Bua	Ulf Wahnström	0704-247 880	mgcentersweden@gmail.com



Teckna den bästa försäkringen till din entusiastbil!

Du kan även försäkra din blivande klassiker.

Motorhistoriska Riksförbundet
mhrf.se/forsakring
forsakring@mhrf.se
08-30 28 01



Foto: Kjell Johansson

MHRF-försäkringen, Sveriges äldsta – och ledande – försäkring för historiska fordon!

MHRF-försäkringen drivs av Motorhistoriska Riksförbundet i samarbete med Folksam och erbjuder ett försäkringsalternativ för de flesta fordonen. Det finstilla? Fria mil och bara nöjeskörning!

Förutom försäkring för påställda fordon kan vi även erbjuda alternativ för tidsoptimisters objekt. Och drömmares projekt.

Utöver den egna plånboken gynnas din klubb av MHRF-försäkringen. Likaså den fordonshistoriska rörelsen tack vare MHRFs arbete som sammanfattas: För gårdagens fordon på morgondagens vägar.

MHRF-försäkringen – en räddare i nöden!



Dessa fordonsinspektörer kan hjälpa dig med din försäkring:

Jan Andersson	Örebro	0708-900 999	Per Johnson	Norrahammar	070-756 67 51
Hansi Borgström	Onsala	070-548 52 03	Jan Olof Levenstam	Spånga	070-526 06 42
Anders Bäcklund	Oskarshamn	073-986 66 95	Leif Lindgren	Borlänge	070-595 60 53
Ulf Edström	Göteborg	070-794 66 34	Hans-Åke Nilsson	Limhamn	070-586 84 81
Tommy Hadrys	Nybrostrand	076-947 33 60	Lennart Nordström	Örebro	070-204 68 46
Max Jacobson	Svedala	070-893 84 01	Sven Ordell	Motala	0141-21 71 75

Diagnoshjälp för MGF, TF och Z-serien

Om du har problem med elektroniken och behöver läsa av OBD2-koderna i din modernare MG (se Bulletin 1/24 sid 21) så finns det några medlemmar som har ett Pscan-verktyg och som kan hjälpa dig.

Har du ett och vill vara med på listan så hör av dig till redaktionen!


- Mats Månsson Täby 0730-211 720
- Mats Björklund Rydebäck 070-497 80 67
- Tord Persson Nyköping 070-593 31 21

Pumpservice

Kanske är det så att din MGF har sjunkit lite i fjädringen? Då kan det vara läge att pumpa upp den till rätt nivå igen.

Nedanstående medlemmar hjälper dig gärna med jobbet. Har du en pump och har lust att hjälpa till samt vill vara med på listan? Kontakta i så fall mgbulletinen@mgcc.se så lägger vi till dig.

- Johnny Francén Borensberg 070-950 59 75
- Per Johansson Falun 073-808 96 30
- Kjell Johansson Getinge 070-346 68 09
- Tommy Lyngborn Johanneshov 0708-700 454
- Åke Foberg Ludvika 070-264 61 20
- Jan Gavelin Njurunda 076-787 06 29
- Mats Månsson Täby 0730-211 720
- Malte Steen Visby 073-928 74 33
- Björn Lindberg Åsljunga 070-242 82 86



**Du glömmer väl inte årets Fototävling? Hur du deltar ser du på sidan 4 i denna tidning.
Lycka till!**

/Bulletinens Redaktions Grupp



MG **RIMMER BROS** EST. 1961
A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW
EU-FRIENDLY
ALL INCLUSIVE
SHIPPING

MGB - MGB GT - MGF - MG TF
MG MIDGET - MG ZR
MG ZS - MG ZT - MONTEGO - MAESTRO

ALL THE PARTS YOU NEED

FROM THE SMALLEST NUT & BOLT TO AN ENTIRE BODYSHELL & EVERYTHING IN-BETWEEN

QUALITY PARTS & ACCESSORIES
FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY
EXTENSIVE WEBSITE
VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ
KNOWLEDGEABLE STAFF
FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES
PRICE MATCH
TRADE & WHOLESALE ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A FREE CATALOGUE

WEB - www.rimmerbros.com
EMAIL - sales@rimmerbros.com
TEL - +44 1522 568000

Rimmer Bros., Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln. LN4 2NA.

SEE OUR SOCIAL MEDIA



Nu ser vi ljuset i tunneln, åtminstone i södra delen av landet där vi nu är ute i det fria.

Startmotorer till våra T-typer, MGA och MGB misshandlar kuggkransen väldigt mycket! Bild 1. De moderna typerna smyger in drevet och snurrar med 50% högre varv. Dessutom väger de bara hälften så mycket vilket gör att jag rekommenderar att köpa en ny istället för att laga den gamla.

När man har ett problem och någon tipsar om ett ställe eller en person som kan och vet, då är halva jobbet gjort!

Bor du inte alltför långt ifrån en Biltema-butik så kan du köpa UNF-skruv i olika dimensioner där. Bild 2.

Håller du på och byter kullager finns det vissa saker att tänka på! Spara gamla trasiga lager i olika storlekar, de är perfekta som pressverktyg när du sätter dit de nya. Bild 3.

Använd aldrig ett lager om du råkat tappa det i golvet! Det kan ha fått en mikroskopisk skada som förkortar livslängden.

Sätt aldrig snurr på ett rentvättat lager med hjälp av tryckluft. Avsaknaden av smörjmedel och den höga hastigheten förstör lagret! Gör heller aldrig detta med ett lager uppträtt på ett finger. Skulle lagret skära har du inget finger kvar!

Till sist vill jag rekommendera en firma som finns i hela landet. Bild 4. De löser alla problem med bensin- och oljeslangar.



1



2



3

Vid pennan och pedalerna

/Ulf Edström

Tord Tipsar!

Detta företag har renoverat mina bromsok fram till min ZR. Kan givetvis renovera till alla bilar. Pris: 920 kr/st. Tid: C:a 2 timmar medan jag väntade.

Nobtec AB
 Fabriksgatan 10
 601 23 Norrköping
 011-108330

/Tord Persson



4

Jag lagar gärna din MG

– och även din bruksbil

Kjell Söderberg driver firman Biltjänst KSAB i ett industriområde i Huddinge strax söder om Stockholm. Kjells verkstad är en allbilsverkstad vilket innebär att han tar sig an de flesta på marknaden förekommande bilmärken. Han har ett genuint intresse för gammelmilar, särskilt engelska, vilket innebär att han gärna tar emot våra kära MG-bilar. Kjell har vid flera tillfällen hjälpt mig med min F och min ZR och även med min vardagsbil. Andra klubbmedlemmar har jag rekommenderat att vända sig till honom när de ringt mig och bett om råd.

Kjell är född och uppvuxen i Mälardalen och förutbestämd till att hålla på med bilar. Hans pappa jobbade på Philipsons Automobil AB i Automobilpalatset vid Norrtull i Stockholm, och han var också utlånad till SAAB:s tävlingsavdelning där han trimmade motorer till bland andra Erik Carlsson "På Taket".

Kjell har alltid gillat att ha händerna smutsiga på jobbet. Det började 1990 då han anställdes som mekaniker hos Mitsubishi Motors generalagent där han stannade i sex år. Sedan drev han en verkstad

för bilar & truckar i fyra år vid Slakthusområdet. Därefter hamnade han på Toyota och Renault på arbetsledartjänster. Det var inte riktigt Kjells "Cup of Tea", och som han själv säger: – Jag hade alltid de skitigaste skjortorna och kostymerna för jag kunde inte låta bli att gå till grabbarna i verkstan och hjälpa till.

Tiden har kommit till år 2010, Kjell vill starta eget. Han hade ett avtal klart med en som ville sälja sin bilverkstad i Huddinge. Ett par dagar innan pengarna skulle överlämnas drar sig säljaren ur och säljer till en annan. Kjell står utan jobb och kunder men hittar en verkstad runt hörnet med inkräm men ingen kundstock. Det första han gör är att hämta en MGB i kartonger från Skåne som han plockar ihop åt en god vän under ett par år samtidigt som han etablerar sin nya verksamhet. – Jag köpte mycket delar från Thomas på British Motor vid Tennishallen, men det blev enklare när han flyttade till Huddinge, säger Kjell.

Verksamheten pågår för fullt, och Kjell har mycket att göra i sin lilla verkstad. – Jag tar gärna emot kunder med äldre

Text & foto: Tommy Lyngborn



bilar, speciellt engelska veteranare ler Kjell.

Du som kommer på SMGM i Norrtälje senare i år kommer att träffa Kjell som kommer att köra "ambulansen", dvs servicebilen som rycker ut om någon får problem under lördagsturen.



Kjell lägger sista handen vid en kunds MG.

BIL tjänst.
KJELL SÖDERBERG AB
Tel 08-711 73 00

SMGM 14-16 juni 2024



Middle South Centre och Middle North Centre har i år äran och nöjet att bjuda in till SMGM på Marholmen i Norrtälje

Marholmen ligger cirka en kvarts bilfärd utanför Norrtälje på en alldeles ovanlig plats. Hela hotellet, som byggdes 2015, för oss själva och så gott som alla rum har sjöutsikt. För den som vill finns det tillgång till ett utkopplande SPA både inomhus och utomhus samt en hel del andra aktiviteter utomhus. Allt detta i en historiskt intressant miljö tack vare en filantropi och välgörenhet. Marholmen är en historisk plats som grosshandlare Nils Berg skapade i början av 1900-talet tillsammans med sin fru Hanna. Här bedrevs en verksamhet som gjorde det möjligt för ensamstående mödrar att tillsammans med sina barn få njuta av sommaren. Paret Berg fick tyvärr inga egna barn så anläggningen testamenterades till LO som utvecklade den vidare och utvecklade den med skola och folkhögskola. Senare övertogs Marholmen av Kommunalarbetareförbundet som fortfarande är ägare till en idag fin och modern konferansanläggning.

På fredagen, ankomst på eftermiddagen, serveras på kvällen en grillbuffé nere i Strandvillan, sedan minglar vi tills det blir sängdags.

På lördagen tar vi med er på en rundtur på fina MG-vägar genom Roslagen och passar också på att besöka Pythagoras museum i Norrtälje där man tillverkar tändkulemotorer. Där har inget förändrats sedan man lade ner tillverkningen år 1979. Vi visas runt bland de gamla maskinerna och kommer också att få höra en tändkulemotor i levande livet. Lunch serveras på Edblads i Gåsvik, strax söder om Älmsta. Dagen avslutas med traditionell "Annual Dinner and Dance" d.v.s. fördrink, 3-rätters middag och dans.

På söndagen avslutas SMGM 2024 efter frukosten och sedan har vi förslag på tre frivilliga aktiviteter:

- Stanna kvar och njut av vistelsen på Marholmen, ta en SPA-behandling eller boka bastun och ta ett dopp i havet.
- Besök på Bröderna Anderssons Nostalgimuseum, nära Marholmen. Kostnad 50 kr. Se hemsidan: www.brödernaandersson.se
- Besök på Wira Bruk som ligger tre mil söder om Norrtälje längs kustvägen mot Stockholm. Wira bruk var under Sveriges stormaktstid landets främsta vapensmedja. Hemsida: www.wirabruk.se

Anmälan till SMGM 2024

SMGM-paketet 2024 innehåller

Alt 1: På fredagkvällen grillbuffé på stranden, inomhus om det no. förmodan skulle regna. Frukostbuffé, Roslagsrunda, besök på Pythagoras museum, lunch samt Annual Dinner and Dance med välkomstdrink, 3-rätters middag och prisutdelning på lördagen. Frukostbuffé, samt frivillig utflykt på söndagen.
Del i dubbelrum 2 nätter 14-16 juni. 2 465 kr/person.

Alt 2: Samma som ovan fast enkelrum. 1 144 kr.

Alt 3: Del i dubbelrum en natt fredag till lördag, 1 618 kr/person inklusive övernattnig, frukostbuffé, lunch samt grillbuffé på fredagen. För enkelrum: 2 465 kr.

Alt 4: Del i dubbelrum en natt lördag-söndag, 1 832 kr/person inklusive övernattnig, frukostbuffé, lunch samt 3-rätters middag inklusive välkomstdrink på lördagen. För enkelrum: 2 679 kr.

Vilket stanna efter den 16/6 kostar ett enkelrum 1 895 kr/person och natt inkl frukost. Del i ett dubbelrum 1 144 kr/person och natt. Måltider tillkommer.

Anmälan:

Anmäl dig till klubben senast 6 maj via mail till smgm24@mgcc.se. Uppge ditt namn, co-drivers namn, MG-modell, årsmodell, registreringsnummer, mailadress och mobilnummer.

Vi bekräftar din anmälan via mail där du får anvisning om hur du ska betala in anmälningsavgiften, 600 kr/fordon, samt hur du bokar ditt boendalternativ direkt till hotell Marholmen.

Vi har reserverat 50 rum så vänta inte med din anmälan!

Varmt välkomna till årets MG-höjdpunkt önskar Johan, Christer, Tommy, Mats och Janne!

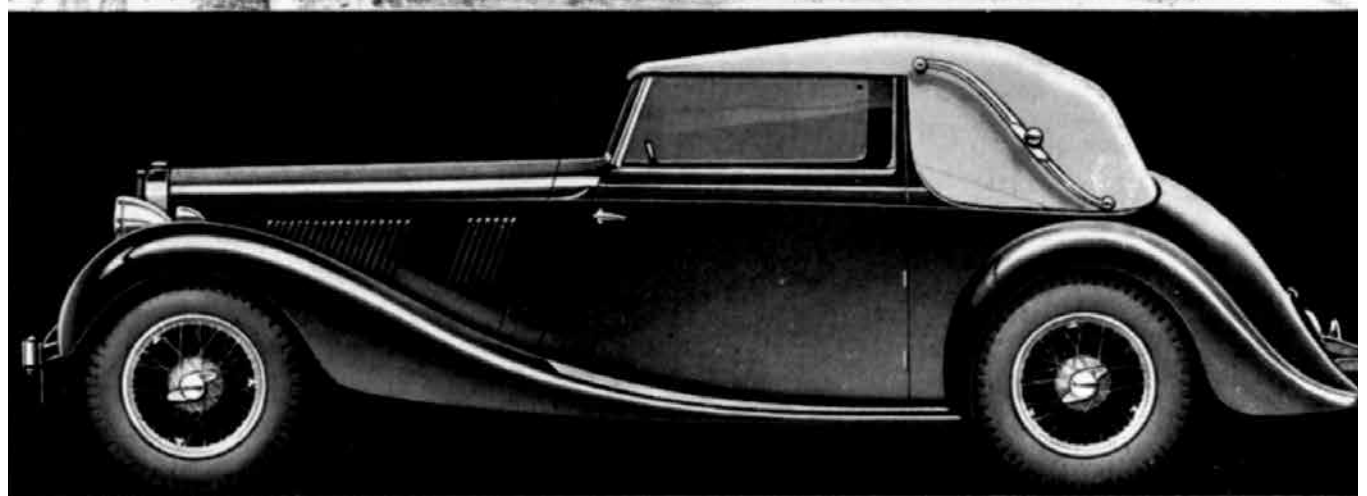
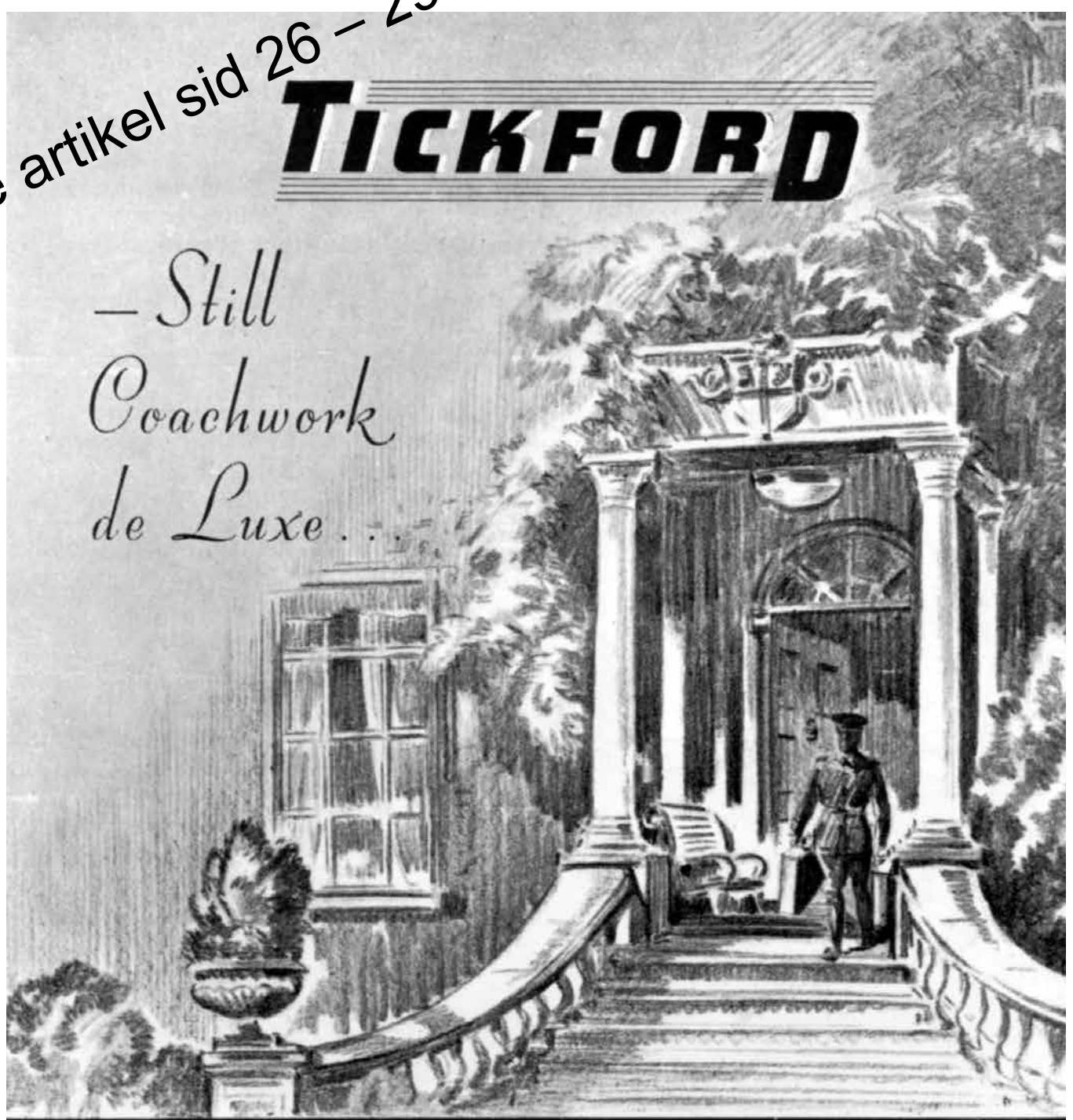
Frågor/oklarheter? Christer Farneman, 070-593 87 13 eller Johan Larson, 070-512 38 02



Se artikel sid 26 - 29!

TICKFORD

*- Still
Coachwork
de Luxe . . .*



LONDON SHOWROOMS:
TICKFORD LTD. 6-9 UPPER SAINT MARTIN'S LANE, LONDON W.C.2
WORKS: NEWPORT PAGNELL · BUCKS

Har du en ratt till en TC över?



Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping äger en MG TC som står utställd i samlingarna. Tyvärr har ratten till den angripits av tidens tand och blivit väldigt illa medfaren. Om någon i klubben har en bättre ratt så skulle man där vara väldigt tacksam om du kunde undvara den för en rimlig penning. Kontakta i så fall Hans Eriksson på telefon 070 520 19 83.



**EKERHJUL
SERVICE**

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



**Bromma
Bil & Båtinredningar**

08-26 19 63

www.brommabilobatinredning.se



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



**PROTECTS &
PERFECTLY PRESERVES**

Evans Classic Cool 180° kylvätska: Det självklara valet för många av världens professionella samlare och restauratörer av klassiska bilar.

www.evanscoolants.se





Maintaining the breed

Rapporter och info från centren

West Coast Centre

Tankar från West Coast Centre Mars 2024

Äntligen märker man att dagarna blir längre och ljusare. Ett säkert vårtecken är klubbens årsmöte som i år arrangerades av South Centre i Lund under trevliga former.

Nu blickar vi framåt och har en hel säsong med trevliga aktiviteter att se fram emot. Det blir en hel del favoriter i repris men även något nytt och något nygammalt.

På Mors dag är vi välkomna till Varberg och Tofta konstgalleri. Jag blev kontaktad av Jonny som driver galleriet och som tyckte att det skulle vara trevligt att få dit ett antal MG-bilar på en träff. Det kunde jag inte tacka nej till för det lät som en mycket bra idé.

Vår vän Hasse Schröder drar igång Hallandsträffen igen, och det är vi mycket tacksamma för då det tidigare varit en populär träff med många deltagande.

På 1:a maj är vi välkomna till Janne & Anette på "Farmen", och Bengt-Åke Björk ser till att vi får en Norgeträff i Bohuslän.

Per Fröjmark tar hand om vårt deltagande i Alingsås, vilket tyvärr kolliderar med SMGM.

Tomas Andersson bjuder in oss till Ljungby för en trivsamt åktur med ett trevligt lunchställe, och Peter Kaspersson hittar på något bra utflyktsmål för höstutflykten.

Jag är mycket glad och tacksam för alla som hjälper till med att ordna dessa träffar. Utan er hjälp hade jag inte måttat med att driva allt på egen hand och hitta på nya utflyktsmål.

Vill du ställa ut din MG i vår monter

på Tjolöholm vill jag ha din anmälan i början av maj. Du får räkna med att stå där hela dagen, 10-16. Vill du ställa ut i Halmstad anmäler du dig själv på deras hemsida.

Dags att starta upp din MG så att du är redo att åka på våra träffar.

/Hansi Borgström



Från Tjolöholm 2023.

Hemskheter men också lustigheter

Det var en solig lördag i början av februari som årets första teknikträff ägde rum. På inbjudan signerad av Sven Ordell och Lars Larsson stod som första programpunkt: "Hemskheter som ägt rum under det gångna året".



Deutsche Feuerwehr var snabbt på plats.

Först upp på arenan var Lars Hedborg, han som ni vet äger en fin egenrenoverad HRG. Lars har också en Alfa Romeo Spider med vilken han tillsammans med sin sambo företog en långtur ned till Frankrike. Bil till Hamburg, därefter biltåg till franska gränsen, sedan rundtur på vackra, franska småvägar varefter fronten åter vändes norrut för hemfärd. Allt var frid och fröjd till dess man på Autobahn kom i höjd med tyska Mannheim, då sambon plötsligt påpekar att det luktar bensin och strax därpå utbrister: "Det ryker från mina fötter!". Snabbt in på en avfart, huven öppnas och meterhöga lågor slår upp. Kvikkt fram med eldsläckaren av den gamla, effektiva typen som sedan länge är förbjuden. När brandkår och polis anländer är branden redan släckt. Paret tas om hand av polisen som är mycket trevlig och som hjälper dem att få kontakt med bärgare. Bilen får stå kvar i Tyskland under två månader varefter den transporteras hem och repareras. Skadorna var inte särskilt omfattande. Orsaken till branden var att anslutningen till bensinpumpen lossnat.

Avslutningsvis hyllades MHRF-försäkringen varefter flera goda exempel på denna gavs.

I det sammanhanget kom det ökända begreppet ELV osökt upp på tapeten, något som i sin tur förde våra tankar till de bilkyrkogårdar som blivit turistmagneter. Den mest kända i södra Småland och ytterligare en i de värmländska urskogarna.

Mitt eget bidrag till hemskheterna var att topplockspackningen på min MGF brast under pågående bilbesiktning varefter det arbetet avbröts. Det hela kändes naturligtvis både oturligt och genant.

Klubbmedlemmen och Rolls Royce-ägaren Åke Hultgren var på resa i Skottland med sin märkesklubb. Något kändes konstigt i bilen, och vid framkomsten till hotellet i Falkirk parkerade han allra längst bort på den stora parkeringsplatsen med förhoppningen om att få vara både osynlig och i lugn och ro få öppna motorhuven och undersöka saken. Plötsligt ljuder brandlarmet och alla hotellets gäster rusar ut och samlas runt hans bil. Förnärmad undrar han "vadan detta stora intresse?", höjer blicken och ser en skylt med texten: "Samlingsplats i händelse av brand". Notera att RR-ägare avskyr att visa sina bilar med öppen motorhuv.

Flera redovisade små, i våra kretsar vardagliga, missöden från det år som gått, varefter Sven tillfrågades om hur en MHRF-besiktning går till och vilka detaljer han själv lägger särskilt stor vikt vid.

Det ena ordet gav det andra, och många frågor och svar virvlade hela tiden i luften. Egentligen behövs inget regelrätt program för dessa sammankomster utan allt ger sig själv på ett naturligt sätt.

Undertecknad informerade om vad som tilldragit sig i styrelsen och om det

förestående årsmötet, varefter centrerepresentanterna Gardelin och Wass inbjöd till kommande träffar.

Avslutningsvis berättade Sven om sin i media nu så kända svarta TC, hemskheter rörande renoveringen av bromsarna och trevligheter under korta och något längre turer på östgötska landsvägar.

Och allra sist besöktes det nu traditionella bok- och verktygsbordet vars försäljningsintäkter oavkortat går till välgörenhetsorganisationen Smile.

I och med denna träff är säsongen inledd.

/Per de Faire

Foton: Per de Faire & Lars Hedborg



Orsaken till hemskheten på Autobahn.

Middle North Centre

Highlight of the year...

... är SMGM på Marholmen

Den 14-16 juni har vi nöjet att tillsammans med Middle South Centre arrangera årets SMGM på Marholmen utanför Norrtälje, och glädjande nog är intresset för detta mycket stort!

Efter det att annonsen publicerades i Bulletinen nr 1-2024 började anmälningarna att strömma in och alla hotellets 50 rum blev snabbt bokade. Vi har därför skapat en "väntelista" för de som vi hittills inte har kunnat bereda plats.

Vi planerar också för en vårutflykt i maj (närmare information kommer på hemsidan och via maillistan).

Vårens sista pubträff på puben The Bishops Arms i Stockholm äger rum torsdagen den 18 april.

De mycket populära onsdagsträffarna på the Nut House i Upplands Väsby tar sin början onsdagen den 1 maj och fortsätter så varje onsdag ända fram till och med den 18 september. Torsdagsträffarna på Nifsta gård börjar dagen efter, torsdagen den 2 maj och pågår varje torsdag till och med den 26 september.

Du har kanske något eget tips på utflyktsmål eller aktivitet? Tipsa i så fall gärna klubbkamraterna eller meddela mig (e-post middle-north-centre@mgcc.se) så ska jag se till att lägga ut det på maillistan.

Avsikten är att alla medlemmar i Middle North Centre ska vara med på centrets maillista. Om du inte brukar få information från mig via mail ber jag dig att kontakta mig på middle-north-centre@mgcc.se så lägger jag till dig. Likaså om du inte vill vara med på maillistan – meddela mig detta så stryker jag dig. Nyttillkomna evenemang och ändringar i gällande program meddelas förutom på hemsidan även via maillistan. Om du har bytt e-postadress, meddela mig då din nya adress. Flera mail kommer i retur p.g.a. okänd adress.

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

Väl mött på årets träffar, efter en lång och svår vinter har det äntligen blivit dags att backa ut bilen ur garaget!

Hoppas vi ses på SMGM!

/Christer Farneman



Frågor besvaras av Anders Gustafson på telefon:
076-115 02 42, eller via e-post:
anders@myhealey.com

**Välkommen till
British Sports Car
Meeting
2024
Lördagen den 17:e augusti**

Starten för BSCM är i år vid Willys i Bro. Avfart 148 från E18. Kommer ni gamla Enköpingsvägen tag av vid Håttunavägen alldeles väster om Bro. Starten sker mellan kl 09.30 och 11.00. Vi ser fram emot ca 8-10 mils körning i det fina uppländska landskapet. Träffen är som vanligt öppen för alla engelska sportbilar.
Kostnad: 150 kr/sportbil.

VÄLKOMNA!

Får du inga e-mejl från ditt centre? Då kan vi rekommendera dig att meddela oss din e-postadress på info@mgcc.se. Lättare kan det inte bli att få bättre och kontinuerlig information om vad som sker i ditt och andra centre!

PS. Du kan alltid kontrollera om vi har din rätta e-mailadress på medlemssidorna. DS.
/Styrelsen

**VIKTIG INFORMATION
0-24**





PÅ GÅNG

Inbjudan till träffar

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



SOUTH EAST CENTRE

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

27/4 Avgas-/bromstest, Motala

Ansvariga: Sven & Lars

9/5 Botanicus, Järlstad

Ansvarig: Per de Faire

18/5 Big Lake Centre, Forsvik

Ansvarig: Sven Adamsson

28/5 MG TC, Motala

Trädgårdsfika hos Ordells
Ansvarig: Sven Ordell

1/6 Sviestad, Linköping

Ansvarig: Michael Petri

8/6 Kyrktur

Ansvarig: Lars Woss

13/6 Sommarträff, Västankvik

Ansvariga: Inger & Gösta Fahlgren

14-16/6 SMGM, Marholmen Norrtälje

Ansvariga: MSC & MNC

18/6 Loppistur

Ansvarig: Per de Faire

29/6 Pyramiden i Aneby, Aneby

Ansvarig: Ingvar Lif

7/7 Högsommarträff, Medevi

Ansvarig: Per de Faire

10/7 Engelska Parken, Vadstena

Ansvariga: Hans Bengtsson, Kniven,
Håkan och Gerry

14/7 Högsommarträff, Medevi

Ansvarig: Per de Faire

21/7 Högsommarträff, Medevi

Ansvarig: Per de Faire

28/7 Högsommarträff, Medevi

Med besök av MG-vännerna från Big
Lake Centre

Ansvarig: Per de Faire

3/8 British Motor Meet, Hjo

Ansvarig: Tommy Petri

24/8 Damernas Tur

Ansvariga: Kerstin & Gerry Gardelin

31/8 Utflykt till Risinge

Besök på Risinge Hembygdsgård och
Risinge gamla kyrka.

Ansvarig: Åke Liljedahl

7/9 Slottstur

Ansvariga: Marianne & Per de Faire

14/9 MG-modeller genom tiderna, Motala

Ansvarig: Sven Ordell

28/9 Visingsö rundtur/vingård

Ansvarig: Ingvar Lif

5/10 Besök hos sportbilstillverkare, Vadstena

Ansvarig: Per de Faire

16/11 Teknikträff, Motala

Önskemål mottages tacksamt

Ansvariga: Sven Ordell & Lars Larsson

14/12 Lucia, Vadstena

Ansvarig: Lars Nilsson

Återkommande träffar

MÅNDAGAR: VÄSTRA HARG

VARANNAN TISDAG: KORNETTGÅRDEN

ONSDAGAR: VADSTENA &

HUSQVARNA FOLKETS PARK



WEST COAST CENTRE

Hansi Borgström, tel 0705-485 203

*Preliminärt program för West Coast Centre
2024. Exakta datum kommer senare.*

1/5 Vårupptakt, Varberg

Ansvarig:

Janne Stenwall, 0706- 585 565

5/5 Vårfika, Gottskär, Göteborg

Ansvarig:

Hansi Borgström, 0705-485 203

19/5 Tjolöholm Classic Motor Kungsbacka

Bilutställning

Ansvarig:

Hansi Borgström, 0705-485 203

19-25/5 British Car Week UBCC

Engelska bilveckan

Ansvarig:

Hansi Borgström, 0705-485 203

26/5 Tofta konstgalleri

Träff på Tofta konstgalleri i Varberg.

Ansvarig:

Hansi Borgström, 0705-485 203

9/6 Norsk-Svensk MG-träff

Gränsträff

Ansvarig:

Bengt-Åke Björk, 0705-705 411

15/6 British Motor Meet, Alingsås

Ansvarig:

Per Fröjmark, 0703-494 427

29/6 Halmstad Sports Car Event

Bilutställning

Ansvarig: Johan Leissner, 0732-471 365

10/8 Ljungby

Utflykt runt sjön Floren

Ansvarig:

Tomas Andersson, 0736-121 595

17/8 Hallandsträff, Falkenberg

Ansvarig: Hasse Schröder, 0709-444 456

2/9 Höstutflykt, Göteborg

Ansvarig:

Peter Kaspersson, 0707-686 087

Nov Filmafton, Göteborg

Ansvarig:

Hansi Borgström, 0705-485 203

Dec Hjulträff, Göteborg

Ansvarig:

Hansi Borgström, 0705-485 203

Tidningen Klassiker ordnar frukostmöten på Götaplatsen i Göteborg följande datum 2024 mellan klockan 06.00 - 08.00. Välkomna!

11 maj

08 Jun

06 juli

17 augusti

21 september

Klassiker www.klassiker.se



MIDDLE SOUTH CENTRE
Johan H Larson, tel 070-512 38 02

4/5 Vikingatur i Sorunda

De två senaste årens succéartade rundturer i Sorunda med vikingatema upprepas i år också. Vår guide Maria Landin ställer alla sina kunskaper om trakten till vårt förfogande.

Samling vid Sorunda kyrka kl 10.00, medtag fikakorg.

Ansvariga:

Tommy Lyngborn 0708-700 454

Bengt Sedell 070-640 27 11

Maj Spring Meet -24

I år planerar vi en tur runt Mälaren med start och mål i Strängnäs och övernattning i Bergslagen.

Ansvarig: Johan Larsson 070-512 38 02

25/5 Sörmlandsrundan

Efter några års uppehåll kör vi en Sörmlandsrunda igen. Startplatsen är Scandic Hotel i Södertälje, nära E4/E20. Samling för avfärd klockan 11.00. Medtag välfyllt fikakorg att förtäras efter vägen eller/och vid målet.

Ansvarig: Bengt Sedell 070-640 27 11

26/5 Gärdesloppet, Stockholm

Boka in den 26 maj för då genomförs 2024 års upplaga av Gärdesloppet. En stor nyhet är att det är tillbaka på Gärdet i Stockholm – platsen där Gärdesloppet startade för drygt 100 år sedan.

Mer info finns på:

kak.se/gardesloppet-2024

1/6 Ångans Dag, Mariefred

Traditionsenligt bokar vi den bästa platsen för våra MG-bilar. Till Ångans dag brukar det komma väldigt mycket folk som njuter av utställda bilar av alla modeller, båtar, marknad på torget, bra fikaställen och mycket annat.

Ansvarig: Johan Larsson 070-512 38 02

14-16/6 SMGM, Marholmen Norrtälje

Kom och möt klubbkamrater från hela landet i vackra, soliga Roslagen.

Se sidan 44 -45

Ansvariga: MSC & MNC

24/7 Hamnträff, Nyköping

Hamnträff för engelska bilar. Närmare information finns på hemsidan: <https://automobilsallskapet.se/hamntraffar>



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

21/5 Vinöträffen

Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med på centrets maillista.

6/6 Motorhistoriska Dagen, Örebro

Traditionell kortege genom Örebro.

Arrangeras av Nerikes Fordonshistoriker.

Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med på centrets maillista.

3/8 Bergslagsrundan

Årets Bergslagsrundan går till Historical Racing GRG, Gentlemen's Revival i Grängesberg, historisk motortävling för bilar & MC äldre än 1949. Vi tittar på tävlingarna och får parkera inom festivalområdet med våra MG. Middle West Centre och Dalecarlia Centre i samarbete. Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med på centrets maillista.

<https://www.facebook.com/profile.php?id=61553532306112>

17/8 British Sports Car Meeting

Årets upplaga av BSCM startar vid Willys parkering i Bro. Närmare detaljer kommer i nästa Bulletin.

United British Car Clubs Mälardalen Syd inbjuder till lördagsträffar

Hej alla entusiaster av engelska bilar! Ni är varmt välkomna till våra trevliga lördagsträffar i sommar, alla engelska bilar samt sportbilar från övriga Europa är välkomna till denna träff.

Café Rosenhill www.caferosenhill.se ligger i korsningen väg 225 mot Nynäshamn och väg 257 mot Tungelsta, även kallad Slingerbulten, i Grödinge. Både utomhus och inomhus finns plats att njuta av hembakat, klassiska smörgåsar, lättare maträtter samt kaffe av alla sorter, te och kalla drycker. Tid på dagen från kl 11.00.

Följande datum: 8/6, 29/6, 20/7, 3/8, 24/8 samt 7/9.

Parkering sker på grässlutningen mitt emot Caféet och bensinstationen på väg 257. Följ anvisningarna vid ankomst. Denna väg är mycket trafikerad så var mycket försiktig när ni går över till caféet.

För mer om våra bilträffar ulf@selart.se eller gå in på

UBCC's Facebooksida, UBCC Mälardalen.



SOUTH CENTRE

Hans-Åke Nilsson, tel 0705-868 481

Max Jacobson, tel 0708-93 84 01

** är evenemang där vi är medarrangörer eller inbjudna som gäster. Mer info kommer angående samtliga evenemang.*

28/4 Vårupptakt i "Svarta Bergen"
"En magisk plats med stenbrytning mellan åren 1889 – 1989. Över tre miljoner kubikmeter kasserad sten ligger slängda över landskapet runt det gamla stenbrottet".

Låter detta intressant? Klart du ska hänga med den 28 april på denna utflykt! Du kan antingen ta din MG eller annan bruksbil på detta tidiga evenemang som ligger i Häggshult utanför Lönsboda i nordöstra Skåne. Även smålänningar är välkomna på detta evenemang såklart!

Anmäl dig till south-centre@mgcc.se eller kontakta fredrik.kivivuori@mgcc.se om du inte fått utskicket!

Anmälan senast 21 april.

Välkomna!

Team South Centre

18/5 Österlen blommor

Hej alla MG-vänner!

Nu är det snart vår och det är dags att lufta våra MG-bilar.

Välkomna till Österlen blommor lördagen den 18 maj,

Turen är ca 8–10 mil, 2 stopp för fikakorngen om ni tar med.

I Kivik stannar vi för lunch på Bures Fisk för de som vill äta där.

Ni får se gula rapsfält, blommande fruktträd, gröna bokskogar och blått hav.

Samling sker på Ystad Saltsjöbads parkering mellan kl. 10,00 - 11,00.

Mer info kommer på MGCC:s hemsida och via mejlutskick första veckan i maj.

Välkomna.

/Tommy & Kärsti.

Tfn:0769-473 360

1/5-2/6 T-Tur på Jylland, Danmark*

Kontakt: Max Jacobson:

0708-938 401

Se annons i Bulletin 1-24!

6/6 Sveriges Nationaldag, Borgeby slott*

I samarbete med UBCC South

Kontakt: Hans -Åke Nilsson: 0705-868 481

Info på hemsidan och via mail.

6/6 Frukostmöte, Hässleholm*

I samarbetet med Klassiker, frukostkorngen med.

Kontakt: Fredrik Kivivuori, 0708-959 538

30/6 Sofiero Classic*

I samarbete med UBCC South

Kontakt: Hans-Åke Nilsson: 0705-868 481

www.sofiero.se Anmälan längst ner på

sidan. Ange *UBCC/MG Car Club*

6-7/7 SSM 2024 Ring Knutstorp*

Se <https://sportvagnsmeeting.se>

Kontakt: Tommy Hadrys, 0769-473 360

Info på hemsidan och via mail.

13/7 Thulinträffen på Citadellet, Landskrona*

Kontakt: Max Jacobson, 0708- 938 401

Info på hemsidan och via mail.

27/7 Hovdalaturen

Ansvarig: Fredrik Kivivuori, 0708-959 538

Info på hemsidan och via mail.

10/8 Autoseum Oldtimer*

Se <http://autoseum.se>

Ansvarig: Tommy Hadrys, 0769-473 360

Info på hemsidan och via mail.

24/8 Göingerundan

Ansvarig: Fredrik Kivivuori, 0708-959 538

Info på hemsidan och via mail.

25/8 Classic dag, Torups slott*

Kontakt:

Hans-Åke Nilsson: 0705-868 481

sept UBCC Klubbkampen*

Kontakt:

Hans-Åke Nilsson: 0705-868 481

Info på hemsidan och via mail.

30/11 Julavslut

Ansvarig:

Hans-Åke Nilsson: 0705-868 481

Info på hemsidan och via mail.

Återkommande träffar under maj – september

Borgeby slott, tisdagar kl 16.00 –
www.borgebyslott.se

Car & Coffee, första torsdagen i månaden. Falsterbo, Skoltorget kl 17.30 –

Hamnträff, Rydebäck, måndagar
Se deras hemsida!

Norra Skånes Fordonsveteraner
www.nordskanesfordonsveteraner.se

Nostalgimuseum i Tryde
<https://nostalgimuseum.com>

Tykarpsgrottan, onsdagar kl 17.00
<https://tykarpsgrottan.net>

Veteranbilsträff Folkets Park Billesholm
www.folketsparkbillesholm.se

Vikens hamnträff
Se deras hemsida!

Veteranfordonsträff
Vejbyststrand, 0730-515 395

Sporadiska utflykter kommer att ske när vädret tillåter, så håll koll i din mejlkorg!

Värt att besöka, där vi troligen finns på plats

8/6 Söderåsrallyt
Se deras hemsida:
www.soderasrallyt.se
Anmälan startar den 1 mars

9/6 Gavne slott Själland, Danmark
www.gavnoe.dk
Mer info kommer

24/8 Sportbilsklassiker, träff
Vitseröds gård, Stockamöllan
<https://sportbilsklassiker.se>

24/8 Svedala Motordag
<https://www.svedalamotorklubb.se>



DALECARLIA CENTRE
Johan Matz tel 070-395 41 14

13/4 Lugnetmarknaden, Falun

Vi kommer att ha en MG-monter där. Marknaden är inomhus.

18/5 Garageträff, Rättvik

Vi träffas hemma hos Johan Matz för att se på hans bilar och avslutar med en utflykt till Meteoritnedslaget.

6/6 Motorhistorika Dagen

Tillsammans med D.A.K., Plats ännu ej bestämd.

v31 Hill Climb

Mer info kommer.

3/8 Bergslagsrundan

Årets Bergslagsgrunda går till Historical Racing GRG, Gentlemen's Revival i Grängesberg, historisk motortävling för bilar & MC äldre än 1949. Vi tittar på tävlingarna och får parkera inom festivalområdet med våra MG. Middle West Centre och Dalecarlia Centre i samarbete. Detaljer meddelas senare per mail till dem som finns med på centrets maillista. <https://www.facebook.com/profile.php?id=61553532306112>



GUTE CENTRE
Mattias Schönbeck, tel 0768-306 571



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

Lördag 27/4 Garageträff

Vi startar upp vårens aktiviteter med en Garageträff vid Bengt Arne Gustavssons bilsamling i Lidköping, på Rådamossvägen 14 kl. 11.00. Det ligger på vägen ut mot Läckö, Kållandsö inte långt från Lidköpings brandstation. Här får vi möjlighet att se ett antal rallybilar m.m. Vi har inte satt ihop programmet helt än men återkommer med ett mer detaljerat program. Ansvarig KG-Lindblom: 070-546 61 31

Lördag 18/5 Bruksbesök

Vi gör ett besök på Forsviks Bruk, här blir det en guidad visning av bruket mm. Detta är en gemensam aktivitet med South East Center. Vi kommer att åka ett rally på vackra vägar inom Tivedens Naturreservat. Här återkommer vi med ett mer detaljerat program. Ansvariga för aktiviteten är: KG-Lindblom: 070-546 61 31
Sven Adamson: 070-520 90 47

25/5 Kinnekullerundan

Den obligatoriska Kinnekullerundan körs i år igen. En färd runt Kinnekulle då det blommar som bäst. Samling vid Utsiktens kaffestuga nära Hällekis kl.11.00 Här finns det möjlighet att köpa fika eller njuta av egen fikakorg. Ansvarig: KG Lindblom 070-546 61 31 Ingen föransmälan.

8/6 Rundtur i Kinnekullebygden

Lars och Elisabeth Strinnholm skulle ha hållit i denna aktivitet, en rundresa i den vackra Kinnekullebygden. Tyvärr gick Lars bort i december 2023. Eftersom de har förberett aktiviteten, har vi beslutat att genomföra den till Lars minne. Vi samlas vid Lundsbrunns Kurort kl.10.30 , Fikakorg medtages. Anmälan till: Sven Adamson 070-520 90 47

28/7 Medevi Brunn

Vi är inbjudna av South Est Center till en gemensam högsommarträff vid Medevi Brunn. Vi återkommer med ett mer detaljerat program. Ansvarig: Sven Adamson 070-520 90 47

2/8- 4/8 British Motor Meet i Hjo

Det är ett stort evenemang med ett par hundra engelska bilar som brukar hållas från fredag till söndag 1:a helgen i augusti. Program finns att hämta på nätet. Om ni vill ställa ut görs anmälan direkt till arrangören på BMM:s hemsida. Länk <http://www.britishmotormeet.se/>

31/8 Besök på äppelodling

Besök på Rudenstams Äppelodling utanför Huskvarna. Odlingen ligger på sluttningarna ner mot sjön Vättern med en underbar utsikt över landskapet och sjön. Vi träffas på parkeringen till Vid Mullsjö Motell kl. 10.30. Det finns möjlighet att fika och äta på Äppelodlingen samt handla i gårdsbutiken. Anmälan till: Sven Adamson 070-520 90 47

UPPROP till alla sommargotlänningar



Styrelsen har skapat ett eget centre för Gotland, ett Gute Centre. Ni fastlänningar som tillbringar era sommarveckor på ön, och som är intresserade av att där delta i kommande MG-aktiviteter, kontakta Mattias Schönbeck (mobil: 0768-306571, e-mail: mattias.schonbeck@gmail.com). Tanken är att få en lista med namn på er som är intresserade och som då kan få information om trevliga sommarträffar på ön. Ni kommer naturligtvis att fortfarande tillhöra ert centre på fastlandet. Möjligheten gäller självfallet även er som kommer att vara på tillfälligt Gotlandsbesök. Hälsningar Per de Faire, centrekoordinator



MIDDLE NORTH CENTRE
Christer Farneman, tel 0705-938 713

18/4 Pubträff

Samling som vanligt omkring kl. 18.30 på puben the Bishops Arms på S:t Eriksgatan 115 i Stockholm för trevlig samvaro över en bit mat och en öl eller två!
Väl mött! /Christer

1/6 Ångans Dag, Mariefred

Ånglok, ångbåtar, nostalgi, marknad och läckra bilar i Mariefred. Ångans Dag är en årlig högtidsdag i mysiga Mariefred. Ingen föranmälan – vi bokar traditionsenligt den bästa platsen för våra MG-bilar!

14-16/6 SMGM, Marholmen Norrtälje

Kom och möt klubbkännare från hela landet i vackra, soliga Roslagen. Se sidan 44-45
Ansvariga: MSC & MNC

24/7 Hamnträff, Nyköping

Hamnträff för engelska bilar. Närmare information finns på hemsidan: <https://automobilsallskapet.se/hamntraffar>

17/8 British Sports Car Meeting

Årets upplaga av BSCM startar vid Willys parkering i Bro. Närmare detaljer kommer i nästa Bulletin.

**United British Car Clubs
Mälardalen norr
inbjuder till lördagsträffar**

Några hundra meter från Långtora kyrka lite norr om Enköping ligger Skuggans Café. Tag väg 70 mot Sala vid trafikplats 142 i Enköping och kör ca 5 km och tag där av mot Långtora.

Vid Skuggans Café träffas United British Car Clubs Mälardalen några söndagar under säsongen för en fika eller lite att äta. Har du en brittisk bil är du välkommen, du är även välkommen med en annan bil huvudsaken intresset finns.

De aktuella söndagarna är:

2/6, 16/6, 29/6, 14/7, 28/7, 11/8 samt 1/9.

Kontaktman:

Stefan Olsson, 073-561 27 67



**SUNNY COAST &
ISLAND CENTRE**

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

11/5 Kosta Bilträff, Kosta

Ansvarig: Åke Ståhl, 0730-451 466

8/6 Döderhultsracet, Oskarshamn

Ansvariga:
Lisa & Lars Nilsson, 070-576 40 44

10/8 Touring på Öland, Färjestaden

Ansvarig:
Ingemar Gustafsson, 073-440 61 91



MID SWEDEN CENTRE

Lars-Erik Nilsson, tel 0701-888 613



POLAR CENTRE

Torgny Larsson, tel 070-573 42 15



OCTAGON CENTRE

Filip Gille tel, 070- 818 81 47
Håkan Eriksson tel, 072-599 34 43

4/5 Veteranmarknad

Veteranmarknad i Värmlands Nysäter

14-16/6 Velodromloppet, Gelleråsen

Information om evenemanget finns på MGCC:s hemsida. Om du vill ställa ut din bil på klubbparkeringen, så vill Gelleråsen att du förköper din biljett. Priset för utställare är då 200 kronor per person.

5/5 Motordag i Edsvalla

5/7 Klässbols brygga

Bilträff med grill och mys

24/7 Gammelvala i Brunskog

Bilträff mitt i Gammelvala-veckan

10/8 Samlarmässa i Ransäter



NORTH EAST CENTRE

Thomas Danielsson, tel 070-322 13 56



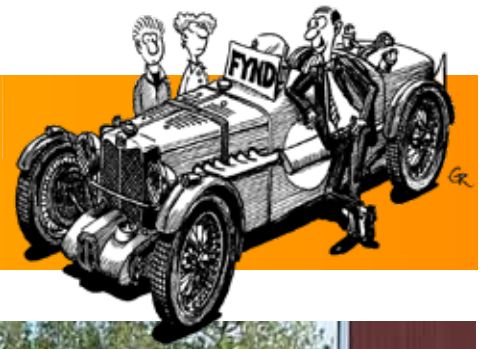
MG MARKET

Säljes: MG PB 4-seater

Säljer nu min MG PB 4-seater från 1935. Matching numbers. Bilen är helrenoverad med bl. a. ny tillverkad karosskorg. Motorn är renoverad av Colin Tieche i England (guru på Triple M motorer). Presentation av bilen finns i MG Bulletin nr 5/2018.

Sören Karlsson, Enskede
Tfn: 070-791 83 07





Säljes: MG TD - 53

Älskad och ytterst välvårdad bil säljes.

Ny röd skinnklädsel.

En mängd reservdelar samt MG-litteratur medföljer i köpet.

Pris: 250 000

Ring för mer info, 070-562 33 24

Maria Redhe Stockholm

Säljes: MG Magnette ZB 1958

Insomnad renovering, av en MG Magnette ZB Varitone 1958, svensksåld. Motorn renoverad. Diverse gamla och nya delar t. ex. extra växellåda, vindruta, diverse kromdelar, verkstadshandbok, reservdelsbok och troligen originalmotorn som är i delar m. m.

Prisidé 55.000 kr eller bud.

Janne Magnani, Vallentuna

För mer information ring 070-5931139



Säljes: MG PB 1935

MG PB tvåsitsig roadster från 1935, totalrenoverad i England, och förbättrad med motorblocket från en PA. En riktig röd Triple M-bil som är redo att köra ut på vägen. Förvaras i uppvärmt garage. Omfattande historik och dokumentation för underhåll inkl. leveransbeviset från MG-fabriken 22 nov. 1935. Importerad till Danmark från England 2004. Bilprovning 2022 utan kommentarer. Specifikationer: 939 cc motor, 43 hk, dubbel SU-förgasare, bra canvastak. Bilen är på Själland/Danmark. Få fler bilder genom att skriva till: thousig@post11.tele.dk

Pris: 295 000 DKK.

Lars Thousig, Danmark

Tfn: 0045 24 27 41 83

Onödigt vetande

Daniel Gabriel Fahrenheit dog år 1736, vilket motsvarar 947 Celsius.



Säljes: Komplet XPAG-motor

Ursprungsmotor XPAW konverterad till XPAG av Kjell Johansson på Anglo Cars i Getinge. Blocket omborrat med nya kolvar och ringar (060). Nya ventiler, styrningar och säten för blyfritt. Avgas 34 mm insug 36 mm. Röntgad och slipad vevaxel med nya vev- och ramlager. Slipad kam (Alingsås Motorrenovering). Vevaxel och ny koppling balanserade (Törnblads i Fristad). Startmotor och förgasare renoverade.

Mycket mer info om du ringer:

Janne Andersson, Vallentuna

070-557 18 16



Klubbinformation



MG CAR CLUB SWEDEN

c/o Anette Årstedt
Blixtorp 44
432 91 Varberg

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 2023

Huvudmedlem: 410 Kr
Familjemedlem: 60 Kr
E-medlem: 290 Kr



@MGCCSweden

KLUBBFUNKTIONÄRER

KLUBBENS STYRELSE

Ordförande

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



Vice ordförande

Hansi Borgström
tel 0705-485 203
hansi.borgstrom@mgcc.se



Sekreterare

Max Jacobson
tel 0708-938 401
max.jacobson@mgcc.se



Kassör

Anette Årstedt
tel 0705-785 692
anette.arstedt@mgcc.se



Ledamot

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



Ledamot

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



Ledamot

Harald Sonesson
tel 070-625 10 71
harald.sonesson@mgcc.se



Ledamot

Ola Troedsson
tel 076-109 68 90
ola.troedsson@mgcc.se



VALBEREDNING

Bengt Sedell (sammank.)
070-640 27 11
valberedning@mgcc.se
Knut Tersmeden
knut@tersmeden.com
Hans-Åke Nilsson
mail25420@gmail.com

REVISORER

Annica Raap (sammankallande)
070-6302656
annica@anra.one
Lars-Erik Vesterlund
Suppleant
Ewa Brander

MG BULLETINEN

Redaktör
Tommy Lyngborn
tommy.lyngborn@mgcc.se

BULLETINENS REDAKTIONSGRUPP

Bo Adolfsson, Hansi Borgström,
Per de Faire, Göran Fritzon,
Tommy Lyngborn & Lennart Nordström

HEMSIDAN

Ansvarig
P-O Nigrell
per-ove.nigrell@mgcc.se
Redaktör
Mats Månsson
mats.mansson@mgcc.se
Webmaster
Carola Pettersson
webmaster@mgcc.se

FACEBOOK

Redaktör
Vakant

MEDLEMSREGISTER

Christer Farneman
christer.farneman@mgcc.se

FÖRETAGSANNONSER

Hansi Borgström
hansi.borgstrom@mgcc.se

REGALIA

Anette Årstedt
anette.arstedt@mgcc.se

FÖRSÄKRINGAR

Försäkringskommitté MHRF
Anders Bäcklund, kontaktperson
tel 073-986 66 95
anders.backlund@mgcc.se
Max Jacobson
tel 0708-938 401
max.jacobson@mgcc.se

HISTORISKA KOMMITTÉN

Anders Bäcklund
anders.backlund@mgcc.se

MILJÖKOMMITTÉN

Mats Månsson
mats.mansson@mgcc.se

EUROPASAMORDNARE

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

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.

CENTREREPRÉSENTANTER

South Centre

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

Sunny Coast & Island Centre

Anders Bäcklund, Oskarshamn
tel 0739-866 695
Åke Ståhl
tel 0730-451 466
sunny-coast-islands-centre@mgcc.se

Gute Centre

Mattias Schönbeck, Klintehamn
tel 0768-306 571
gute-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
Sven Adamsson
tel 070-520 90 47
big-lakes-centre@mgcc.se

Octagon Centre

Filip Gille
tel 070-818 81 47
Håkan Eriksson
tel 072-559 34 43
octagon-centre@mgcc.se

South East Centre

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

Middle West Centre

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

Middle South Centre

Johan H Larson, Strängnäs
tel 070-512 38 02
middle-south-centre@mgcc.se

Middle North Centre

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

Dalecarlia Centre

Johan Matz, Rättvik
tel 070-395 41 14
dalecarlia-centre@mgcc.se

Mid Sweden Centre

Lars-Erik Nilsson, Sundsvall
tel 0701-888 613
mid-sweden-centre@mgcc.se

North East Centre

Thomas Danielsson, Umeå
tel 070-322 13 56
north-east-centre@mgcc.se

Polar Centre

Torgny Larsson, Boden
tel 070-573 42 15
polar-centre@mgcc.se

**För information om evenemang,
kontakta din Centrepräsentant!
Centre koordinatör: Per de Farié**

MODELLREPRÉSENTANTER

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

Jack Valentin
tel 0708-589 450
ya@mgcc.se

Y-typer

Jack Valentin
tel 0708-589 450
ya@mgcc.se

T-typer

Jan Levenstam
tel 08-361 832
midget@mgcc.se

Magnette ZA & ZB

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

1100, 1300

Jan Stenwall
tel 070-658 55 65
1100-1300@mgcc.se

MGA

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

Midget

Jan Levenstam
tel 08-361 832
midget@mgcc.se

MGB

Ulf Edström
0707-946 634
mgb@mgcc.se

MGC

Mats Thellmod
tel 070-530 30 18
mgc@mgcc.se

MGB V8

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

RV8

Steven Muskantor
0708-282 613
rv8@mgcc.se

MGF och senare modeller

Kjell Johansson
sms till: 070-346 68 09
eller modern@mgcc.se

MG BULLETINEN

Är medlemstidskrift för MG Car Club
Sweden och utkommer med 6 nummer per år.
Redaktör och layout: Tommy Lyngborn
Korrekturläsning: Bo Adolfsson
Ansvarig utgivare: Hansi Borgström
Tryck: Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB
ISSN 1652-4055

MATERIAL TILL MG BULLETINEN

Alla bidrag till MG Bulletinen är välkomna.
Bilder och text tas helst emot digitalt. Digitala
bilder bör helst ha en storlek på 500 kB eller
mer för att bli bra i tryck. Pappersbilder och
dia går också bra. Om du vill ha tillbaka ditt
inskickade material, bifoga svarsporto!
Skriv text till bilderna, det underlättar!
Textmaterial vill vi ha i Wordformat. Text på
papper endast i yttersta undantagsfall.
E-postadressen är: mgbulletinen@mgcc.se
Postadressen till redaktören är:
Tommy Lyngborn
Tylögränd 6
121 56 Johanneshov

Privatannonser för medlemmar

Skriv alltid både för- och efternamn samt
telefonnummer i din annons, och gärna e-post-
adress. Postadress publiceras endast om så
uttryckligen önskas. Bulletinen ansvarar ej för
riktigheten i annonserna.

MG Car Club of Sweden tar inte ansvar för
medlemmarnas affärstransaktioner. Redaktio-
nen förbehåller sig rätten att stryka i annons-
material.

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

Skicka din annons till redaktören!

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

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

Företagsannonser

Annonspriser för företagsannonsering:

¼ sida	400:-
½ sida	800:-
Helsida	1500:-
Baksida	3000:-

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

Utgivningsplan för 2024, se sid 2!

Eftertryck utan tillstånd förbjödes. Redaktio-
nen förbehåller sig rätten att använda och publi-
cera inskickat material både i MG Bulletinen
och på klubbens hemsida. Artikelförfattarna
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.

Pratts



www.verktygsboden.se