

To the left or to the right that is the question!

I en båt sitter ratten på höger sida och den sidan kallas styrbord!

I en bil sitter ratten på vänster sida och den kallas förarsidan, om man nu inte vill vara så förbaskat English så ratten måste sitta på höger sida.

Kom nu ihåg att vi har faktiskt högertrafik i Sverige!

Jag har kört en hel del RHD och visst går det, man lär sej snabbt att växla med vänster hand å sånt och man har väldigt fin uppsikt över vägrenen, som på vänstertrafikens tid. Men jag vill sitta ute vid mittlinjen med bästa uppsikten också i min vänstra backspegel. Då trivs jag.

Det vill engelsmännen också fast tvärt om!

Min GT V8:a som är från 1975, alltså utrustad med Rubber Bumpers, inte heller helt i min smak, köpte jag hos Brookside garage söder om London för ett par år sedan. Bilen hade haft 8 ägare och senast ägd sedan 1990 av tandlläkaren John Vaseley och visade sej vara en pärla. Bilen alltså.

Helt renoverad ut- och invändigt och omlackerad till Damask red från nån gul originalfärg. Mycket välgjort arbete! Jag fick massor med dokument och fotografier med bilen.

Men motorutrymmet var en katastrof, det var inte omlackerat utan motor och innerskärmar mm var helt sonika översprutade med rostskydds massa, som om motorn var nåt katten hade släpat in.

Jag monterade ur motor och växellåda och konstaterade efter demontering och slitagemätning att förmodligen hade bilen inte rullat mer än de ca 60000 miles om mätaren visade. Den fick dock ny kamaxel, planade toppar och inslipade ventiler mm. Efter en komplett rengöring, uppsnygning av allt aluminium och blåstring samt lackering av luftrenare mm var allt som nästan nytt.

Då, när jag tänkte lackera motorrummet kom ingivelsen att jag skulle flytta ratten och ändra till LHD.

Pedalställ, ratt med rattstång, instrumentbräda och pedaler mm skruvades bort. Tomas Jaksch i Norrköping (jaksch.se) hade en skrotad högerstyrd RB som vi plockade delar ifrån och jag inhandlade en Heritage LHD pedalbox samt ny LHD kuggstång från England.

Pedalboxen har ett förmonterat fäste för gaspedalen och givetvis färdigt urtag för rattstången. Jag klippte bort valda delar och svetsade in den i torpedens vänstra sida. Det är ju bara dom med kromad stötfångare som har förberett hål för rattaxeln på båda sidor och den rattstången är ju för övrigt inte kollapsbar.

Jag mätte in rattstångsfästet symetriskt mot höger sidan, (fästet är helt lika för vänster eller höger montage) och monterade det med nitmuttrar av stål. Det går inte att komma åt genom att dra fast något med genomgående bult och mutter. Rattstångsinfästningen är justerbar i sina infästningar så det gick enkelt att finjustera in rattstången mot den nya kuggstången. Dessutom fegade jag lite genom att montera vänster sida utan att först ta bort höger sidas rattstångsinfästning!!

Utifall det skulle gå åt h-e!

Pedalstället justerades och riktades om så att broms- och kopplingsarmar fick rätt vinkel efter min 65-as pedaler som mall (den är en LHD!) Gaspedalen måste korrigeras på samma sätt. Sedan var det bara att montera broms- och kopplingshydraulik och flytta bromsservo, nya bromsrör och lite ledningar. En hel del jobb gjordes bakom instrumentbrädan, el.kablage, fästen, värmewires, längre hastighetsmätarwire mm. Tomas Jaksch gjorde förlängningsekablage med originalanslutningar vilket underlättade så det var då bara att klicka dit kablagen och allt fungerade lika bra på vänster sida. Blinkersspak mm anpassades till rätt sida bakom ratten.

Från den skrotade MG:n skar jag ur plåten runt instrumenten (hastighetsmätare och varvräknare är ju bara 80 mm i diameter på en RB) och svetsade in delen i LHD brädan jag köpte av Gert på MG-center. Sen slipning, lite spackling och krymplack (blir perfekt resultat om du krymplackar i bastun och ca 60 grader).

Återmonteringen var inga problem och då bilen redan hade träpaneler överallt så täcktes brädan med en ny LHD-träpanel. Resultat tycker jag blev utmärkt och jag är mycket nöjd med att jag kämpade mej igenom och utförde min barbariska tanke.

En startknapp monterades i hålet till vänster för OD-brytaren (den manövreringen sitter ju i torkarspakarmen på min bil). Ganska mysigt att smälla i gång V8:an med en knapptryckning och då bilen har bara en ljuddämpare, så låter den så härligt mustigt. Totalkostnad för allt LHD-material blev ca 9000.- (Tomas fick dock en flaska whiskey för sitt elkablagearbete som inte räknats in i totalsumman)

Nu är min fabriksoriginal-V8 också försedd med kromad MG-grill och kromstötfångare fram och bak, sänkt fjädring med ca 1 tum samt ställbara stötdämpare överallt och bilen går helt underbart ... så bra att Tomas Jaksch nu har lyckats köpa den av mej.

Tomas (tomas@jaksch.net) kommer tyvärr att återställa bilen till RHD och sätta tillbaka dom där tunga fula (tycker jag) stötfångarna! Vissa människor är trygghetstorskar och kan tydligen inte leva om inte allt förblir som det har varit.

Kommentera gärna den filosofiska tanken!

Så egentligen var mitt arbete helt onödigt! Jag hade dock roligt så länge det varade. Nu har jag bara 2 st MG:ar, min kära -65:a (samma bil som jag en gång ägde på 60-talet och nu återställt till sitt ursprung) och en nyligen inköpt TF 160 från Durham i Skottland, alltså högerstyrd ha ha! som håller på att bli racebil. Mest sonen som jobbar med den. Ett nytt häftigt MG-objekt är dock på väg in...

Jag lär tydligen aldrig kunna bestämma mej och njuta av de bilar jag har.

Märkligt!!

Jan Carlsson (snart 70 som tror han är 17!)
Medlem 4896

Har du några funderingar så mejla gärna på jan.carlsson@carsport.se