



## - ett projekt tar sin början -

**D**et inleddes ett projekt för ett antal år sedan. Det följdes då i realtid för en annan publikation och ingen försäkran fanns om det hela skulle få ett önskvärt slut. Här kommer en spoiler-alert: det fick det. Men i det *där* och *då* som var, så visste vi inte.

Anders som är projektets byggherre var redan MGB-ägare vid denna tid, men såväl som att bygget nu är klart har han nu gjort sig av med den MG:n. Han är nu MG-lös. Men då ville han ha något grövre än vad hans lilla roadster kunde erbjuda. Tankarna på att göra en historisk racer av denna möttes inte med blida uttryck från den övriga familjen. Men som Anders är en man uppvuxen i det av Småland översvullna amerikanska - så föll allt på plats då annonsen om ett avstannat projekt bestående av en MGB GT och en V8 dök upp. Att förse en MGB med V8:a är självklart på inget vis unikt, fabriken själv gjorde det 1973 och många är de MGB-ägare, framförallt i England och USA som konverterat från fyra till åtta.

Det bör tilläggas att texten ursprungligtvis skrevs för de mer allmänt sportbilskunniga, därför kom en del av texten att ha en viss antydning av förklarande, vilket ni MG-kunnige får ha överseende med. Även eventuella MG-grodor. Nå, så inleddes det...



*J35 Draken och J37 Viggen. Från samma era som projektet.*

**Den 18 augusti**, vid pass tolv, beger vi oss från Jönköping mot Stuvsta i Stockholms södra regioner. Vissa människor kan ta sig sådana friheter. För de med MG i sinne och hjärta är inget omöjligt. GT:n skall hämtas. En MG som alltså skall spela en huvudroll på dessa sidor framgent är tanken.

På resa norrut passerar man, då man nått upp till Linköpingstrakten, ett antal fullskaliga modeller av olika SAAB-plan. Det har varit J29 Tunnan, SK 60 och några civilflyg. Så har det alltså varit, men nu har skadern av plan utökats. I par står nu ett antal till utplacerade. Längst norrut är det Draken och Viggen. J35 och J37. Kopior av avancerade flygplansskapelser som genomskjutit sommarhimlar under ens uppväxt. Dundrande med efterbrännskamrarna påslagna har de sprängt fram genom himlar, över hav, kustremsor och förskrämda nötkreatur. Nu står de där längs vägen, (planen) på pedistalfötter liknande de som fanns till Revells och Airfixs små flygplans-modeller en gång i tiden och som man i bara undantagsfall använde sig av. Men nu är det vi som dundrar förbi, på väg för att hämta hem ett stycke insomnad bilhistoria, återuppväcka det, och få det att sträcka på sig som aldrig förr.

Resten av resan händer det inte så mycket mer att yvas över, en och annan ormvrak på vakt vid vägkanten efter trafikdödade djur, och en usel kopp kaffe söder om Herrbeta.



Stuvsta är förstockholmsvackert och varmt då vi kommer dit och med hjälp av säljaren, Leif, lastar vi bil och bildelar i en tillsynes aldrig sinande ström. Leif köpte paketet som det står, tanken var givetvis att färdigställa det hela, men motivationen försvann då han inledningsvis inte fick det helt klart för sig om bygget skulle möta några hinder vid en framtida besiktning. Det skall det dock inte göra, liknande projekt har färdigställts förr och till och med en V12-försedd MGB roadster rullar godkänd i Sverige.



Vi lastar det som lastas skall, och på väg söderut sedan, vid ett stopp vid en amerikansk,

enformig snabbmatskedja vid Södertälje, är polisen av det unga, blonda och mycket väna slaget. Åtminstone att döma av det vi ser i kön. Då vi lämnar haket gör sig Anders omedelbart skyldig till flera förseelser och trafiköverträdelser. Dock uppmärksammas inga.

Vi fortsätter genom den klara sensommarkvällen, men då den vinklar över i skymningsblått är fikabehovet oöverstigligt. Tyvärr råkar det infalla vid samma usla ställe som på uppvägen, men alternativen äro noll och kaffesuget stort. Då längtar man med en kraft som ger tårar till ögonen efter de forna korvkioskerna med därtill hörande gumma eller gubbe med vanlig korb och hemlagad mos. Tjugofem öre kostade en luffare på sjuttioalet, ett bröd med senap. Det minns jag bestämt. Efter en sådan satte man sig på sin Dakota och for hem. Ofta i minnet på dåligt plogade snömoddiga vägar. Men då sådant förblir vid en otillfredsställd önskan och dröm kan man ta till sig boken "*Korv, mos och människor*" av Leif Eriksson om just detta. Den har nyligen släppts.

Väl framme i Jönköpingsnatten möts vi av resans enda egentliga obehag. En herre i 70-årsåldern, endast iförd kalsonger och sin egen ilska slår upp ett fönster på vid gavel och ondgör sig över det oväsen vi åstadkommer. Kanhända vi släpar vår last lite ljudligare sedan. Tappar en redan obrukbar reservdel i hårt betonggolv. Anfall med silke och du skall besvaras med omtanke. Men stora projekt har föga förståelse hos den aningslösa menigheten.

Paketet som Anders köpt innefattar alltså en MGB GT av 69 års modell och en 3,5 liters V8:a som suttit i en Rover 3500 någon gång mellan 1967 - 76 och som då gav 137 hästar. Alltså samma motor som under några år satt orginalinstallerade i MG:n. Denna V8:a är dock inte i orginalskick. Bilens förrföra ägare, som startade projektet, inledde arbetet med att preparera motorn. Dennes brevväxlingen med engelska motorexperter gällande beställningar och frågor, är omfattande och sparad. Motorn renoverades och försågs med modifierade stage 1-toppar, vassare kam och en Holleyförgasare. I detta skick skall den vara god för ca 225 hästar. Då flyttades även kylaren fram för att få plats med V8:an i motorrummet. Dessutom är bilen rostlagad, bara vissa smärre angrepp återstår att åtgärda. Resten är som ni ser på bilderna nedpackat i lådor.

Med motorn följde en automatlåda, denna skall givetvis inte användas, det är Rovers 5-växlade manuella låda som skall portionera ut kraften. Och en sådan hade Anders turen att omgående få tag på, på annat håll. Tur, för de är eftersökta och svåra att få tag på. Den införskaffade växellådan läcker, troligtvis packboxarna. Motorn har stått oljetom och skall oljemättas upp över ventilerna. Alla bitar och delar som släpats hem skall gås igenom och granskas. Sedan är det tänkt att det som återstår av rost skall avlägsnas och åtgärdas. Men allt det där återkommer vi till.

