



VETERAN bladet

Nr 121
Feb 2022

Jonas satsar på dieseldrift i nytt projekt

SIDAN 6-7



Bild: Gröger Löf

En modern Duramaxdiesel från General Motors i en Chevrolet Surbuban från 1970. Kan det vara något att satsa på? Absolut, det tycker i alla fall Jonas Uhrbom.

Opel knockade
sina konkurrenter
med nya Kadett

SIDAN 12



30 000 mil
i samma
hobbybil

SIDAN 8-11





Gjutaregatan 7A
571 42 Nässjö
www.nssvk.se
klubb@nssvk.se

Aktuellt

När detta skrivs har precis corona restriktioner släppts, vilket har underlättat planeringen för vårens aktiviteter.

Redan i början av mars får besöka Er Bil i Nässjö och bekanta oss med deras verksamhet. I mitten av maj blir det en utflykt med hemligt mål. Alla vägar till målet är asfalterade om du är rädd om lacken.

I detta nummer får vi bekanta oss med Jonas Urboms projekt, en Chevrolet Suburban från 1970, som konverteras från bensin till en häftig dieselmotor.

Vidare får ni läsa om Lennart Ahlséns upplevelser med sin MGA. Bilen som han ägt sedan 1993 och kört 30 000 mil med, i ur och skur, utan tak.

Planeringen för Rally Högland har börjat under ledning av Hans Urbom. Mer information i nästa nummer av Veteranbladet som kommer i början av maj.

Glöm inte årsmötet den 6 april!

Siwert

konton

Pg nr: 49 60 33-2

Bg nr 222-4129

**Medlemsavgiften
är 350 kr/år och
familjemedlem
50 kr/år.**

Norra Smålands Sport och Veteranfordonsklubb

Vår klubblokal finns vid

Gjutaregatan 7A, där vi träffas varje onsdag från kl 19.00
över en kopp fika.

Du hittar lättast från bron över järnvägen i Nässjö mot
Malmbäck
höger i första rondellen efter ca. 200 meter parkera till
vänster

klubblokalen finns under Securitas.

Klubbens motto är :

Låt de gamla hjulen rulla !

Syftet är att verka för bevarande av två- tre- och fyrhjuliga
fordon.

I begreppet "bevara" lägger vi inte in enbart själva
samlandet, utan också sådant som har att göra med att hjälpa
till vid anskaffning av reservdelar, litteratur och teknisk
support m m.

Klubbledning/funktionärer:

Ordförande	Sivert Axelsson 0709 326175
V.Ordförande	Jan-Eric Wilsson 0705 292037
Sekreterare	Roger Johansson 0703 089337
V. Sekreterare	Kenneth Johansson 0730 982840
Kassör	Jonas Uhrbom 0721 706471
Suppleant	Hans Uhrbom 0705 878305
Suppleant	Bernt Gustavsson 0705 256640
Klubbvärd	Lennart Claesson 0703 675083
Klubbvärd	Lennart Ahlsén 0703 393487
Renov.ladan	Kennert Salomonson 0705-919082
Bibliotek	Sven –Erik Grundsten 0380-12446
Sportvagnar	Sven Stenquist 0703 247659
Sportvagnar	Lennart Ahlsén 0703 393487
Mopeder	Karl-Gustav Karlsson 070-286 92 15
Redaktion	Sivert Axelsson 0709 326175
Redaktion	Sven Stenquist 0703 247659
Redaktion	Kenneth Johansson 0730 982840
Redaktion	Lennart Ahlsén 0703 393487
Redaktion	Jonas Uhrbom 0721 706471
Rally Högland	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Bernt Gustavsson 0705 256640
Försäkringar	Åke Rehn 0704 486515
Revisor	Lars-Göran Andersson 0705 388923
Revisor supp.	Hans Uhrbom 0705 878305
Valberedning	Rune Karlsson 0708 928790



PROGRAM - VÅR 2022

Mars

Onsdag 9 mars, kl 18.00 **Obs! tiden**

Besök på ER Bil, Koltorpsgatan 1 Nässjö (mitt emot Preem macken)

ER Bil är återförsäljare av Honda och Fiat. Företaget har utvecklats med tillbyggda lokaler, fullserviceverkstad mm och även en anläggning i Vetlanda sedan Kjell Carlsson tog över företaget 2004. Kjell berättar för oss och visar anläggningen och efter bjuds vi på fika. Möt upp vid huvudentrén, hemsida: www.erbil.se

April

Onsdag 6 april, kl 18.00

Årsmöte 2022

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE 2022

Plats: Bonneville Farm, Isåsa 13, Nässjö.

Årsmötesfrågor och beslut tas enligt dagordning som tillhandahålls på plats.

Som tradition bjuder vi på en rejäl smörgåstårta + kaffe och kaka.

*Frågor och förslag tas vänligen emot **senast 23 mars** på mail, klubb@nssvk.se.*

Obs! Anmälan senast **1 april** till Lennart 0703-39 34 87(tel eller sms)

VARMT VÄLKOMMEN!

VILL DU BLI FUNKTIONÄR ELLER MEDHJÄLPARE I KLUBBEN?

KONTAKTA VALBEREDNINGEN, Reidar Wångehag, tel 070-445 26 44

Tag chansen att engagera dig till trevlig gemenskap och en insats för klubben.

Maj

Onsdagen 18 maj, kl 18.00 **Obs! tiden**

Vårutflykt med hemligt mål

Vi träffas vid klubblokalen för gemensam avfärd mot platsen, ca: 25 km.

Fika finns att köpa när vi kommer fram.

Juni

Söndagen 19 juni

Rally Högland, information och anmälningsblankett i nästa nummer av Veteranbladet.

Dags att betala medlemsavgiften för 2022

Medlemsavgift 350 kr, familjemedlem 50 kr, betalas till PG 49 60 33-2

Viktigt: Uppge ditt och ev. familjemedlems namn på inbetalningen

Obs! Inga inbetalningskort bifogas

Julfest lockade ett 50-tal medlemmar

Till många stora glädje kunde vi i år träffas på "Bonneville Farm" den 15 december för den traditionsenliga julfesten. Tillställningen hölls med coronasäker dukning i lokalen och de cirka 50 medlemmar som kom kunde avnjuta kvällens skinksmörgås med tillbehör på ett säkert sätt. Under tiden vi åt och umgicks såldes det lotter i mängder och ett gediget prisbord med många skänkta priser fanns på plats. Lottdragningen sköttes av Lennart Claesson och Roger Johansson som efter ett antal år med denna syssla fick det hela att flyta utan missförstånd med siffror och nummer. På prisbordet kunde de lyckliga vinnarna välja på allt från hemlagad ostkaka, hemstöpta ljus, biltillbehör, LP-skivor, med mera, det fanns något för allas tycke och smak.

Avslutningsvis tackade ordförande Siwert Axelsson alla



Man kunde riktigt känna spänningen när det var dags för dragning i lotteriet.

som kom och gjorde det till en trivsamt kväll, samt riktade även ett stort tack till alla som skänkt priser till kvällens lotteri.

Text: Roger Johansson. Foto: Lennart Ahlsén



Lillian och Sune Pettersson ställde givetvis upp på julfest.



Det var många ämnen som ventilerades vid bordet och alla verkade trivas.



Skinkmacka med tillbehör stod på menyn – ett uppskattat inslag.

Tradition hölls vid liv på årsmöte

Efter flera inställda datum på grund av coronan kunde vi äntligen hålla årsmöte för 2019 och 2020 den 13 oktober. Det var ett 20-tal medlemmar som hörsammat kallelsen till "Bonneville Farm" i Isåsa utanför Nässjö. Mötet inleddes med att ordförande Siwert Axelsson hälsade alla



Jan-Eric Wilsson och Roger Johansson valdes till ordförande samt sekreterare.

välkomna och en tyst minut hölls för de medlemmar som gått bort under året.

Till ordförande respektive sekreterare för mötena valdes Jan-Eric Wilsson och Roger Johansson. För att göra det hela lite smidigare hölls inga val vid mötet utan styrelse och funktionärer

är oförändrade tills kommande årsmöte 2022, då måste vi komma i rätt ordning med val och mandattider så det stämmer framöver. En punkt uppmärksammades när det gäller valberedningen, där saknas det två namn inför kommande årsmöte, kandidater till detta efterlyses och förhoppningsvis är det några som ställer upp.



Klubben bjöd som vanligt på smörgåstårter, det gäller att hålla hårt på traditionerna.

För att inte bryta en gammal tradition så bjöds det på smörgåstårter och kaffe efter mötet.

Text: Roger Johansson. Foto: Lennart Ahlsén



I BACKSPEGELN

Säker källa

Kan jag verkligen lita på det? Ja, den frågan blir bara mer och mer aktuell när det numera är enkelt att hitta fakta på nätet, men den är inte alltid rätt. En källa som däremot brukar vara pålitlig är de förnämliga böckerna "Stora Bilboken" som gavs ut mellan åren 1951–75. Böckerna kan rätt ofta hittas på Tradera och andra auktionssajter.



Vauxhall Victor hade god fart på försäljningen.

Full fart framåt

Det gick bra för General Motors fabriker utanför USA på 60-talet. 1965 hade företaget tillverkat tio miljoner bilar sedan starten och det firades med en Vauxhall Victor som utsågs till jubileumsbilen. Så här såg fördelningen mellan länderna ut. Opel Tyskland 5 022 868, Vauxhall England 3 503 800, Holden Australien 1 358 807, General Motors Brasilien 92 402 samt General Motors Argentina 22 123 bilar. Strålande siffror kan man tycka men jämfört med kom koncernens resultat i USA var de inte så märkvärdiga, där slog mellan åren 1961–65 rekordet på bara fem år.

Genialt drag skapade stor uppmärksamhet

Det gällde att skapa uppmärksamhet på mässan New York World's Fair 1939, det lyckades Pontiac verkligen med. Man tog helt enkelt en vanlig sedanmodell och försåg den med en kaross av akrylplast, dessutom pressades en lättklädd kvinna in i bagageutrymmet och därmed var succén given. Resultatet blev att Pontiac körde vidare med konceptet även 1940.

Modellerna hade vita gummi hjul tillsammans med vitmålade metalldelar och delar som var pläterade i krom, koppar eller nickel. Showbilarna turnerades senare runt hos återförsäljarna i USA och användes i många kampanjer, dessutom sågs de ofta i nationella tidskrifter.



Den transparenta karossen visade fordonets inre funktioner så att intresserade kunde se alla mekaniska och tekniska finesser.

Rekordsnabb tvätt

Tvätten skulle klaras av på rekordtid! Superkändisen rallyföraren Erik Carlsson bidrog säkert till att försäljningen av Glänsers tvättkuddar sålde riktigt bra under en lång rad år.



Bilden spelar ett spratt

För några nummer sedan fanns ett uppslag om småbilar och kvinnliga förare där vi frågade oss om inte kvinnor vågade köra stora bilar. Svaret blev givetvis ett rungande ja, självklart kan de det! Trots det kan man väl undra om inte damen bakom ratten i den här bilen – en pampig Austin A120 Princess – hade aningen för stort självförtroende, rattkransen skymmer ju sikten!



Inte så farligt.

Nej, nu var det inte så illa som det ser ut, allt handlar om hur fotografen stod placerad när bilden togs vilket tydligt framgår av profilbilden.

Hela sanningen

Reklam har ofta en tendens att överdrivas men här stämmer allt! Monarscooten blev en långkörare som tillverkades mellan åren 1957–1969. Motorn var från början en tysk ILO med trampor. 1961 fick uppdaterades scootern och fick kickstart.





Jonas Uhrbom ser framåt och längtar till den dagen det är dags att öppna dörren och börja ratta sin Chevrolet Surburban på riktigt. Om allt flyter på som det är tänkt så blir det framåt sommaren.

Jonas nya projekt – en riktig värsting

Varför blev det en USA-bil till?

Svaret kommer blixtnabbt.

– De är bäst, tycker jag.

Jonas Uhrbom har sin bestämda uppfattning om den saken.

Det började med en –69:a Valiant Signet. Sedan dess har ett flertal olika modeller köpts och sålts genom åren. I dag finns flera bilar i familjen och en av dem har Jonas ägt i 40 år.

– Det är en Oldsmobile Cutlass –69:a som jag köpte 1982.

Den gamla trotjänaren har använts väl trots att den fick vila under en tioårsperiod när barnen växte upp. Senaste projektet är en Chevrolet Suburban från 1970. Varför det blev en ytterligare en bil har sin förklaring.



General Motors Duramaxdiesel ser riktigt mäktigt ut ur den här synvinkeln, det är den också.

– Jag har tittat på sådana under flera år och tyckte de var intressanta. Egentligen behövde jag inte en bil till men



Jodå, den nya drivlinan kommer att få plats under huven, Jonas är helt säker på den saken.

och ny golvmatta innan den importerades hit 2005 vilket var ett stort plus.

Bilen regbesiktades och genomgick en vanlig besiktning, sedan blev den stående och bytte ägare tre gånger.

när den här bara ploppade upp kunde jag inte backa.

För ovanlighetens skull hittade Jonas en totalt rostfri Surburban, de flesta bilarna av den här modellen brukar annars vara väldigt rostangripna. Att döma av skicket är det mycket troligt att bilen rullat i någon av de torrare staterna i USA. Den hade också försetts med ny klädsel



Jonas trivs i den ljusa kupén och känner sig för bakom raten. Det här åket kommer säkert att användas flitigt.

Under huven vilade en 454:a som visade sig ha ett skuret vevlager men det hade ingen större betydelse eftersom Jonas hade börjat klura på om inte en Duramaxdiesel från en modern chevapickis skulle kunna pressas ner i motorutrymmet.

När sedan sonen Oskar hittade en motor från en krockad -08:a pickup som bara rullat 3 500 mil var det inget att tveka på, det blev affär.

Det var en riktig best som landade i garaget. Den turbomatade 6,6-litersmotorn pumpar ut 365 hästkrafter och vridmomentet ligger på rejäla 887 Nm. Om det mot all förmodan skulle vara så att man inte nöjer sig med de här



En rostfri Chevrolet Surburban från tidigt 70-tal som dessutom är rak i sidorna är numera ytterst sällsynt både i USA och i Sverige.



Är det ont om plats i garaget kan man förvara sina bildelar i lastutrymmet, åtminstone om man äger en Surburban.

respektingivande siffrorna går det relativt enkelt att höja effekten utan att det går håll i plånboken. Lite jobb framför datorn kan åstadkomma under, vi snackar om flera hundra hästar extra. Med åren har sonen Oskar lärt sig knepen och han lär inte vara svårövertalad om nu farsan skulle bli sugen på det.

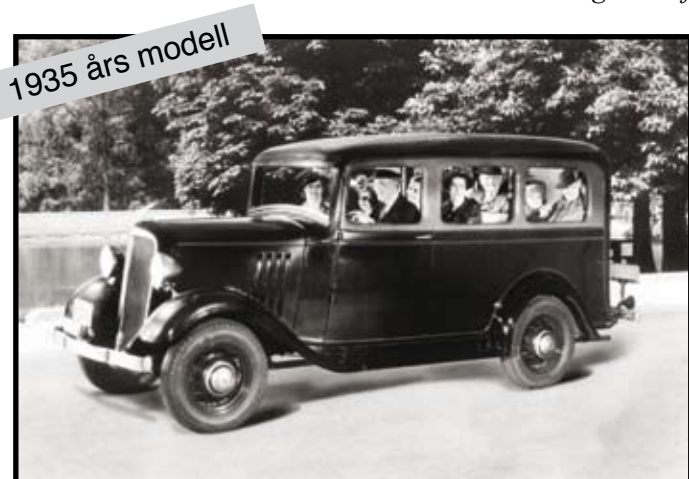
För att ta hand om vridet inhandlades en cheva 4L80-automat som var anpassad till motorn. När Jonas skulle byta olja och filter i lådan hittade han metallspån i sumpen och började felsöka.

– Det var trumman till treans växel som var trasig, men i övrigt verkade lådan frisk. När den ändå var isär bytte jag till nya belägg också, så nu ska det funka.

Trots att Jonas bara skruvat på projektet under lediga stunder sedan i höstas har han kommit en bra bit på väg, men visst återstår det en hel del knep och knåp innan motor och låda sitter på plats. Klart är i alla fall att hela paketet ryms mellan ramskenorna och skulle det dyka upp några problem så får de lösas efterhand.

Eftersom Jonas tycker det är rena avkopplingen att gå ut en stund i garaget då och då så lär det inte dröja länge förrän hans Surburban är på rull igen. Som läget är nu siktar han in sig på den kommande sommaren.

Text och bild: Greger Lööf



Chevrolet Suburban introducerades 1935 och är idag den bilmodell som varit i produktion med samma namn under längst tid i hela världen.

Min

MGA 1961

Text & foto: Lennart Ahlsén



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

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

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

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

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

Han hade importerat den från Kali-



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

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

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

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

2001 monterade jag en instrumentbräda

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

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

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

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

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

Några minnesvärda resor

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





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

Flaggstängerna

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

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

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

Han kom som en räddande ängel.

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



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

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



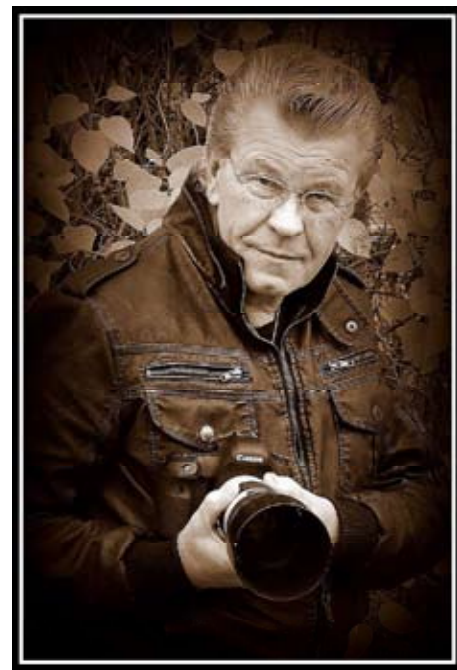
proffsig renovering. Hopsättningen gjordes sedan i Nässjö. Bilen har nu gått ca 6000 mil sedan dess och går förträffligt. Med tanke på hur många mil som jag kört med min MGA så är det väldigt lite som har krånglat. Några topplockspackningar har jag dock fått byta. Annars är det bara vanligt underhåll som man alltid måste göra.

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

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

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

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



Oktagonala hälsningar från Lennart MGA i Nässjö.
fotograf@lennartahlsen.se

GM General Motors

**SLÄPPER
LOSS**



Kadett Coupé med extra kort, sportig
golvspak. Toppfart 146 km/tim. GRRR!

NYA STARKA OPEL KADETT

...slår knock-out på alla i sin prisklass!

Nu släpper General Motors loss årets verkliga bilsensation... nya, starka Opel Kadett-serien... som slår knock-out på alla i sin prisklass... med helt ny design, med starkare motor 60 hk GRRR! med snabbare acceleration (0–100 på 18 sek.) och högre toppfart (138 km/tim.), med nykonstruerade, skönare stolar, med större innermått, med

60

större bagageutrymme, med 13" hjul, skivbromsar fram, laminerad vindruta och 12 volts elsystem. Välj mellan 2 och 4 dörrar, Coupé och Caravan. Släpp loss Ni också... kör avspänt, kör snabbt och säkert, kör med omtanke om Era medtrafikanter... släpp loss i nya, starka Opel Kadett.



HK! GRRR!!

