

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 145 Juni 2017



PG har ordet

Tack för mig!

Vi köpte vår första Healey nyårsaftonen 1996 och blev medlemmar i klubben efterföljande år. Där började vår långa Healeyresa med många nya vänner samt ett antal fantastiska resor bl.a. till HISW i Cirencester, 50th Anniversary samt 2nd EHM i St Moritz.

När jag som ny medlem sedan läste Gunnar Bergers ledarspalt i Enthusiasten från maj 2005 kände jag ett visst intresse att engagera mig i klubben. Efter en stor lobbyingverksamhet med framförallt Nils-Fredrik i spetsen blev jag vald som ordförande på årsmötet 2005.

Med grunden lagd i den "räddningsprocess" (var svårt att hitta engagerade styrelsemedlemmar) som Stockholmssektionen med Gunnar i spetsen gjort med klubben i början av 90- talet var det inspirerande att utveckla nya vägar, både till nationella och internationella etableringar i Healeyvärlden.

Med vårt tidiga deltagande i Europeiska möten hade de kontakter etablerats som fordrades för att arrangera 3rd European Healey Meeting 2008 i Sverige. Efter ett gediget klubbarbete blev detta en stor succé för oss, och bedöms av många som ett av de bästa mötena hittills. Att vi genom detta även skapade en stabil ekonomisk plattform kändes trygghande.

Även de egna klubbaktiviteterna har utvecklats mycket positivt med över 90 deltagare på våra årsmöten, vilket är unikt för en klubb med 350 medlemmar.

När jag nu ser tillbaka på mina tolv år som ordförande känner jag både glädje och tacksamhet över att ha fått varit med och utvecklat denna fantastiska klubb. Vill också framföra ett tack till alla styrelseledamöter, regionsansvariga och medlemmar som medverkat till att positionera klubben till vad den är idag.

Jag vill också önska Uffe och styrelsen lycka till i framtiden.

PG

PG i en miljö han får mer tid för nu. Som andra pensionärer ...



Omslagsbilden: Börje Engwalls uppnosiga groda.

Foto: Tommy Lyngborn



**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

Austin Healey Club of Sweden är ansluten till
Motorhistoriska Riksförbundet
www.mhrf.se

TRYCK:

åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer september 2017
Manusstopp den 15 augusti

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård, Anders Gustafson, Tommy
Lyngborn och Robert Petersson
Grafisk produktion: Anders Lotsengård
Ansvarig utgivare: Ulf Aggeryd
ISSN 2001-7650

Redaktionen adress:

Anders Lotsengård
Ljustervägen 5
572 40 Oskarshamn

e-post: magazine@healeysweden.com

STYRELSE

Ulf Aggeryd, ordförande	070-990 59 00
chairman@healeysweden.com	
Kjell Åman, kassör	072-251 51 33
treasurer@healeysweden.com	
Helen Elmgren, ledamot	070-870 04 54
helen.elmgren@telia.com	
Fredrik Spong, ledamot	070-697 87 26
fredrik@spong.se	
Per Schoerner, MHRF-försäkringen	073-560 51 54
insurance@healeysweden.com	
Mikael Frieberg, regaliaansvarig	076-282 80 99
mfrieberg1@gmail.com	
Andreas Stenberg, ledamot	072-204 08 51
a.stenberg@me.com	

WEBMASTER

Göran Larsson
070-575 82 47
goran.m.larsson@comhem.se

REVISORER

Daniel Svanström och Göte Hellström

SEKTIONER

Väst	Vakant	
	westsection@healeysweden.com	
Norr	Leif Sundqvist	070-337 25 24
	northsection@healeysweden.com	
Öst	Lennart Nystedt	070-796 14 37
	eastsection@healeysweden.com	
Syd	Johan Ekman	070-980 75 34
	southsection@healeysweden.com	
Mellan	Kjell Eriksson	054-86 61 29
	middlesection@healeysweden.com	

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engwall	08-745 06 94
AH 100/6, 3000	Bengt Larsson	044-24 83 94
AH Sprite	Erik Sandgren	0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN

Per Schoerner, 08-746 7169, insurance@healeysweden.com
Bengt Larsson, 044-24 83 94, storhealey@hotmail.com
Magnus Karlsson, 070-3933349, magnus@healeyspecialists.com

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden
c/o Per Schoerner
Brinkvägen 2B
141 33 Huddinge

HEMSIDA www.healeysweden.com

E-POSTADRESS goran.m.larsson@comhem.se

KLUBBREGALIA

Mikael Frieberg
076-282 80 99
mfrieberg1@gmail.com

MEDLEMSREGISTRET

Ditte Freudenthal
08-746 71 70
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO

405161-1

BANKGIRO

125-4556

ORGANISATIONSNUMMER

802422-4415

Medlemsavgift 350 kr. Familjemedlem 50 kr.

Innehåll nr 145

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktören
Sid 4–7	Åter till sin fornstora glans – Sveriges första AH100 renoverad. <i>Magnus Karlsson och Robert Petersson</i>
Sid 8	Nya medlemmar presenterar sig
Sid 10–11	Pojkdrömmen som blev sann, del 10 <i>Börje Engwall</i>
Sid 13–14	Årsmötet på Gotland <i>Anders Lotsengård</i>
Sid 14	Nya medlemmar presenterar sig
Sid 16–17	Mittbild - AH100 BN1.
Sid 18–19	Tysk test från 1990 av AH3000 <i>Sonja & Ulrich Krämer</i>
Sid 20–21	1955 Earls Court Motor Show AH100 <i>Steve Norton</i>
Sid 21	Seger för Nyblaeus/Welch på Donington!
Sid 22–23	Aggerys Healeyhörna
Sid 25	Vårmonstring i Stockholm <i>Lennart Nystedt</i>
Sid 26	Teknikfråga.
Sid 26	Open workshop hos Sideways - <i>Torsten Jönsson</i>
Sid 28	Roy Jackson-Moore in memoriam <i>Charles Matthews</i>
Sid 30	Healey Market
Sid 31	Regaliashopen

Redaktören

Först några snabba rader om det just avslutade årsmötet och årsträffen på Gotland. Visst var det ett alltigenom lyckat möte? Endast några små bilincidenter (men vad kan man räkna med när det är ett fyrtiotal gamla bilar på rull!), ett strålade väder – även om det var lite strilande under lördagen – och över 90 medlemmar.

Vi som stannade kvar ett par dagar på Gotland belönades med två fantastiska sommardagar, sol från blå himmel.

Ett kortfattat bildreportage från årsmötet hittar du på sidorna 13–14. Tack förresten för alla bilder som mejlats till mg, endast en bråkdel får plats i detta nummer.

Det innebar också lite av slut på en era och början på en ny – mångårig ordföranden PG avtackades efter en ordförandeperiod som nog varit den mest framgångsrika i klubbens historia. De första tio åren kanske undantagna, vet inte eftersom jag inte var med då! Jag är säker på att vår nye ordförande Ulf Aggeryd tillsammans med sin till stor del nya styrelse även fortsättningsvis kommer att hålla AHCS-flaggan högt och fortsätta klubbens utveckling.

Ävenså Nils-Fredrik avtackades efter dito mångåriga och mycket viktiga insatser i klubbens styrelse. Kan inte låta bli att betona att utan Nisse, i god samverkan med PG, hade vårt Europamöte i Falkenberg 2008 inte blivit den oomtvistade framgång det blev, och kanske inte ens blivit av?

Ett stort tack till er båda, och jag vet att ert engagemang i och för klubben inte slutar i och med denna formella avgång! Att ni båda hedrades med ett av medlemmarna enhälligt beslutat hedersmedlemskap i AHCS visar på den uppskattning vi alla känner för ert arbete.

Efter fleråriga goda insatser avtackades även Tommy Lyngborn för sina år i styrelsen och det mångåriga arbetet som min företrädare på denna redaktörspost. Det var han som satte standarden för tidningen, en standard som jag kämpar hårt för att kunna behålla.

Några kanske tycker att detta nummer är väldigt ”tekniskt” med mycket renoveringsreportage etc. Själv tycker jag ofta det är spännande att läsa om andras vedermödror och lösningar, men visst skulle jag **gärna ta emot även annat material från er medlemmar**. Gärna med personlig prägel från resor och äventyr, problem, roliga incidenter, din bils historia etc. Behöver inte vara så där överdrivet seriöst, men visst bör det ha någon form av Healeytwist, eller åtminstone sportbilsanknytning.

Anders Lotsengård

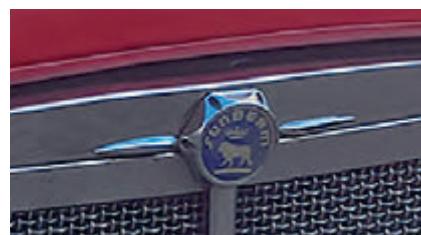
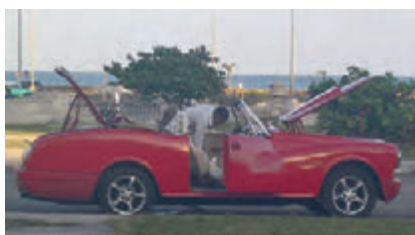
Så här nöjd var Bengt Larsson efter välförtjänt erövrande av Trådhealeyn som Årets Enthusiast.



... och så här nöjda var jag och hustru Maria under hela årsmöteshelgen!



Frågan i förra numret: vad är det för bil han tvättar och polerar? ... var tydligen för svårt för våra medlemmar, inget svar har inkommit! Med reservation för att svårighetsgraden kanske ökat genom de ”modifieringar” som är vanliga på Kuba, men visst är det en Sunbeam! Se kylarmärket till höger.



Åter till sin fornstora glans.

Magnus Karlsson berättar för den tidigare ägaren Robert Petersson om det mycket speciella arbetet att totalrenovera en extremt tidig bil.



Text: Robert Petersson och Magnus Karlsson. Foto: Magnus Karlsson.

Den 18 augusti 1953 såg den 114:e tillverkade Austin-Healey 100:an dagens ljus i Longbridge. Då var den tänkt att skeppas till USA, men kidnappades av Raymond Sjöqvist som i sin egenskap av framgångsrik racerförare och chef för importören Ostermans anläggning på Vanadisvägen ville ha den att tävla med.

Så kom Sveriges första Austin-Healey hit, och efter de första åren i Sjöqvists händer fick den ett minst sagt brokigt liv. Vi har redan i Entusiasten Nr 143 December 2016 kunnat läsa om delar av dess historia, men när den nu har återbördats till nyskick av Magnus Karlsson i Borås är det dags att fördjupa oss i vad som skiljer en så tidig 100 från de senare, och hur det gjort renoveringsarbetet extra svårt och intressant.

– Den här bilen såg faktiskt bättre ut än vad den var. Det som störde mer än väntat var ett stort antal gamla lagningar där man inte brytt sig om originalitet. Vidare saknades ett stort antal av de delar som just gör en tidig bil så speciell, berättar Magnus.

Här följer några exempel ut renoveringsprocessen. Magnus berättar också att han haft ovärderlig hjälp av några som specialiserat sig på tidiga bilar, kanske främst amerikanen Roger Moment. Du som vill fördjupa dig ännu mer i projektet hittar mycket på Magnus hemsida:

www.healeyspecialists.com

Ratten. Redan den är unik då den är ställbar och har ett speciellt centrum lackat med en speciell matt finish. Som tur var fanns den med bilen, men måste renoveras. Jag fick det gjort i Australien, men inte utan strul. De skickade den färdiga ratten för tidigt så lacken hade inte härdnat och förpackningen lämnade spår. Det var bara att göra om och göra rätt.



Ramlagren. Ett vanligt problem på alla 100-motorer är för litet spel i det mittre lagret. Lars Törnblad har tillverkat ett speciellt verktyg med vilket man kan hona upp de 4–5 hundradelar som den var för trång och därmed slipper man arborra.



Golvet. Tidiga bilar hade ett golv som var helt plant, senare gjorde man en upphöjning i bakre yttre hörnen för att ge mer plats för blad-fjädrarna.



Skruv. Här ett exempel på att tidiga bilar använde spårskruv i mycket stor omfattning. Givetvis har vi följt exemplet och alla skruvar är av korrekt typ.



Stolsinfästning. De första bilarna hade stolarna skruvade rakt i golvet som här. Det fanns ett antal hål i bottenramen för justering, men inga skenor. Dessutom var bottenramen handgjord, inte pressad. En bra sak med detta är att stolen kommer lägre och ryggstödet klädsel skadas därmed inte av kontakt med den nedfällda sufflettens framkant.



Gångjärn och dörrstopp. Tidiga gångjärn hade en extra skruv i mitten, förmodligen för någon slags justering. Dörrstoppen är också mycket speciell, Bengt Larsson i Åhus hjälpte mig med blecken som liknar de som satt i Triumph TR3.



Mattkanter. Alla bagagemattor samt mattorna bakom stolarna är tillverkade av ett material som kallas "Hardura" och de ska ha kantning av typen "French Roll", det vill säga att den sys från baksidan och sedan viks över och sys igen i samma söm. Omöjligt att köpa mattor med det idag, det får man fixa själv. Heltäckningsmattorna framför stolarna och över tunneln av märke "Karvel" saknar kantning förutom runt hålen för växelspaken och handbromsen.



Bagageutrymme. Mattan över tanken i de tidiga bilarna är helt olik den som senare massproducerades.



Stolsklädsel. Ingen klädsel man kan köpa idag är korrekt. Formen och tjockleken stämmer inte. Som tur var fanns originalen kvar och jag måttade efter dem. Man får kapa ner skumgummit, främst på höjden, sedan borra ut lite undertill med en hålsåg, och till sist slipa ner mitten så att den inte står upp som på en fotboll. För att få en korrekt form på sätena måste skumgummit skulpteras om helt och hållet. Detta görs för hand med hjälp av en bandslip. Alla tidiga 53:or lackades i Healey Blue metallic, eller Healey Grey, en solid gråblå färg. Klädseln var densamma för bägge, ett mörkblått skinn med grå piping för att matcha bägge. Jag gjorde mönster och monterade klädseln. Sydde gjorde den erfarna tapetsören Jan Holmkvist.



Instrumentbrädan. Första tiden användes en tvådelad bräda som sedan monterades ihop. Underifrån ser man korrekt typ av skruv för infästningen i bilen. Ett problem var att hitta den korrekta typ av gummilist som sitter runt den del som omsluter instrumenten. Det visade sig att samma list som sitter mellan stötfångarhornen och stötfångaren passade perfekt!



Värmesköldar.

Det går att köpa sköldar i Europa, men de passar inte alls. Dessa som passar så perfekt kommer från Moss Motors i USA och det är Roger Moment som gjort mallarna.



Torpedväggen. Korrekta gummigenomföringar är egentligen omöjliga att få tag i. Dessa har Roger Moment gjutit själv. Bromsrör i stål var också svårt att få tag i. Dessa är gjorda i USA, men han som gjorde dem har numera dött. Säkringsdosan är också annorlunda mot senare bilar.



Framvagn. Här syns åter stålbromsrören samt de nya muttrarna till bärarmarna jag lyckats få tag i. Även den unika svarta ytbehandling som tidiga bilers chassidetaler hade och som vi lyckats få till. Extra kul är det med signalhornen, de saknades och jag trodde det skulle vara omöjligt att få tag i några. Men till sist hittade jag nya original – i kartong!



Bakre dörrstolpe. Låsblecket är smälare på tidiga bilar. De var omöjliga att få tag i så jag fick tillverka och låta kroma dem. Den grå pipingen runt aluminiumpanelen är också unik för tidiga bilar.

Innerdörr. Även här hittar vi piping runt öppningen, något som snabbt försvann i produktionen då de hade en tendens att lossna. Mönstret för skruvfästningen är också unik.



Oljetrycksslang. En oerhört ovanlig originallösning med slang. Jag lyckades hitta NOS-exemplar av både den och startkontakten bakom.



Blinkers och bakljus. En kul historia. Bilen hade tre ovanliga tidiga original och en ännu tidigare sak jag aldrig sett förr, alla i dåligt skick. Min kompis Roger Moment skruvar på chassinummer 1, den bil Donald Healey turnerade i USA med 1953, och han hade det motsatta problemet. Den skulle ha den typ jag hade en av, men han saknade en. Alltså fick jag byta den ena mot fyra friska av rätt typ till den här bilen! Det är också viktigt att glasen är original, nytillverkade har ofta fel märkning och kan variera i kulör.



Blinkers fram. Det ska vara den tidiga typen med frostat glas. Samma typ som på senare 100:or, men med frostat glas. Det frostade originalglaset är utomordentligt svårt att hitta.) Dessutom ska den vara svarta gummilister mellan strålkastarna, via blinkersen och ner till karoskanten.



Tändspole. En typ jag knappt sett, men den satt i alla 100. Hittade en NOS.



Suffletten. Det fanns tre olika typer av ställning och den tidiga, som bilen saknade, var svår att få tag på. Suffletter man köper från England är alltid felsydda, de bästa är istället av fabrikat Robbins, som är den största tillverkaren av suffletter i USA totalt sett, och dessa säljs av Moss Motors i USA.



Sittbrunnskapell. De tidiga var lite annorlunda i formen, en kille i Kanada skickade en mall efter lite tjat. Vi lyckades t.o.m. skaffa en korrekt förnicklad dragkedja, vilket inte är det lättaste i dag.



Vindrutefällning. Tenaxfästena för fjädern till rutan och kapellet sitter så här på tidiga bilar vilket gör att de sliter på kapellet.



Instrument. Märkligt nog hade alla tidiga bilar tempmätare som visade Celsius. Dessutom gick det bara till 100 grader, anledningen var att de hade ett öppet kylsystem som gjorde att det kokade vid 100. Men vi ville trycksätta systemet och kalibrerade därför om mätaren så den visar 100 vid cirka 115 grader. Instrumenten renoverades till toppskick av en expert i Schweiz. Tändlåset har också en korrekt, rund, nyckel.



Kylarslang. Det svåra är att hitta rätt typ av slangklammer, men de finns i USA. Slangarna kommer från Roger Moment och har korrekt radie på svängen, vilket engelsköpta inte har. Notera också att fläkten saknar skydd, det gjorde den på riktigt tidiga bilar.



Sidorutor. Den här tidiga typen av rutor satt på de 1 000 första bilarna. De var mycket svåra att hitta och ännu svårare att renovera. Jag hade också problem med listen runt cockpit. Den som satt i bilen var sönderborrad, men jag försökte få till den. När vi började nytillverkades inga, men så började man göra det men passformen var sådär. Det tog en veckas arbete för att få till den.



Verktygsrulle. Så här ska en original se ut. Till och med domkraften är original. Vissa saker är svåra att hitta, speciellt fettsprutan, och då främst baklocket med pip. Men Roger Moment har gjutit en handfull. De var så svåra att göra att han inte gör fler, men jag fick en av dem.



Nya klubbmedlemmar presenterar sig

Jag fortsätter ta mig friheten att ställa några frågor till våra nya klubbmedlemmar sedan förra Enthusiasten.

När vi alla hjälps åt att se varje tillfälle när vi träffar någon Healeyägare eller Healeyentusiast som ett medlemsvärnsvärnprojekt kan klubben säkert fortsätta växa i samma takt. Men det ställer också krav på att vi tar hand om våra nya medlemmar på ett bra sätt!

Robert Wass, 54 år, Vallentuna. AH 3000 Mk2 BN7, 1961. BXE039. Medl nr 734.



Jag blev uppringd av min far i november 2016 som sa att hans granne hade en Austin-Healey i garaget och skulle sälja den i samband med att han flyttade. Farsan undrade om vi skulle köpa den tillsammans för det var en hel del jobb att göra på den. Det visade sig att hela bilen var nedplockad i delar som låg i en massa lådor så det kommer ta ett tag att lokalisera vad det är för grejer och var de ska sitta. Jag var lite tveksam eftersom jag har en T-Ford från 1920 som jag hade tänkt lägga ned en del jobb på. Jag blev i alla fall övertalad så nu får T-Forden vänta ett par år på att bli fin!

Första registrerade ägare 610707, var direktören för Ankarsrums bruk. Sedan fick bilen körförbud 611124. De 2 efterföljande ägarna var ett försäkringsbolag, följt av Gamleby Mekaniska Verkstad, varför jag misstänker att bilen har blivit rätt illa krockad.

Jag har inte hunnit forska mer än så men jag ska försöka göra det framöver, och det behövs nog: bilen har nämligen en chassi-plåt som visar att det skulle vara en 4-sitsig BT 7L men på "Body

Number-plåten" står det BN7! Jag har fått ett certifikat från British Motor Industry Heritage Trust som säger att chassinumret är BN 7L/14341

Jag har ingen annan förklaring än att man har råkat stansa in fel nummer av misstag. BN7:orna gjordes ju inte så många utav.

Eftersom jag i princip inte kan något alls om Austin Healey hoppas jag kunna komma i kontakt med andra medlemmar för att lära mig mer i samband med träffar och andra event.

Tuve Skoug, 69 år, Tygelsjö. AH 3000 Mk2 BT7, 1961. Ej reg ännu. Ska bli blå över vit. Medl nr 735.



Det är min första Healey. Att det blev en Healey är väl en pojkdrom som går i uppfyllelse, en underbart vacker klassiker!

Att det blev just denna bilen, det var så att jag råkte ut för en fallolycka 2013 – rullstol i nästan ett halvår – då får man en annan syn på livet, det kan gå fort. Då bestämde jag mig för att köpa en bil till, som jag kan renovera i min verkstad medan tid finns, så december 2013 köpte jag Healeyn.

Bilen kommer ifrån ön Maui på Hawaii, USA, och förra ägaren har sagt att när bilen är klar, så flyger han till Sverige och provåker den. Jag har inte forskat vidare i någon tidigare historia, men det kommer.

Just nu står "bilen" i Rydebäck hos Anders Schildt som renoverar karossen åt mig. Bild på bilen, det nya chassiet, finns med i reportaget från öppet hus hos Anders Schildt. Han hjälper mig med chassie och kaross medan jag håller på med motor och växellåda etc.

Healeyklubben är för mig en tillhörighet med bilen, intressant tidning, tips och kontakter.

Gustav Olander, 23 år, Göteborg. Familjmedlem Bengt Olander. AH Sprite Mk1, 1959. KPE665. BRG. Medl nr 736.



Jag fick den 2014 av pappa Bengt med "villkoret" att den blev renoverad. Har hört talas om denna släktbil så länge jag minns, har alltså lite personlig anknytning till den, och alltid varit intresserad av att få se och åka i den.

Pappa Bengt köpte denna bil (då röd) tillsammans med sin kompis Urban i London 1979. De hade planerat att tågluffa men ändrade sig – de köpte bil istället! Renoverades hjälpligt sommaren 1980 och sedan ut på en åtta veckor lång Europaresa: Tyskland, över Alperna och ner till Franska Rivieran. Förutom ett drivaxelbrott gick det bra.

Plockades ner 1983 för renovering, men så kom det vanliga i vägen (fruar, familj, barn etc!), så den blev stående i 30 år. Men så tyckte pappa och hans kamrat Urban att det var bättre att jag fick den. Så efter mycket jobb i tre år är den nu besiktningsklar och i sommar blir det resor! Fast en huv i plåt vore inte dumt ...

En otrolig möjlighet i arbetet med att bevara bilen genom all den expertis som finns i klubben – har redan fått tips som hjälpte mig få godkända avgasvärden! Ser fram emot att få dela fler tankar och ideer!

Magnus Danefur, 39 år, Vetlanda. AH 100 BN1, 1955. Ej reg ännu. BRG. Medl nr 737.



Nu är den min!

Min pappa och vår dåvarande granne köpte denna Healey samma år som jag föddes, för 39 år sedan. Jag minns att jag som liten var väldigt imponerad av bilen och torrkörde den ofta i garaget. Sen dess har den stått lagrad på diverse platser, men tanken på att en dag få äga och köra den har alltid funnits där.

För några år sedan erbjöd jag dem att förvara den hemma hos mig. Det gjorde jag kanske av strategiska skäl, och på min födelsedag nu i april kom beskedet att jag fick köpa den. Vilken present!

Den är i OK skick med tanke på tiden som gått, men jag inser att det kommer att krävas en hel del tid att få den i bra skick. Med tredje barnet på väg inser jag också att det kan ta en stund. Under tiden suger jag i mig tips och kunskap och jag ser fram emot att få vara en del av Healeyklubben med all den kunskap som finns här.

Nu när jag och barnen torrkör bilen är det med en härlig känsla. Nu är den äntligen min!

VERKTYGSBODEN

Alla priser är inkl moms!



KAMPAJ
699 kr
ord. pris 999 kr
artnr 494124
KAMPAJ

Starthjälp med multifunktion

En ultimata bärbar strömkälla för alla tillfällen och produkter. Starthjälpen har en patenterad teknik för att hjälpa igång bilar med 12 Volts elsystem samt att kunna både driva och ladda läsplattor, mobiler, kameror och bärbara datorer. Kraftigt uppladdningsbart batteri med låg självurladdning. Medföljande kitt innehåller laddare för både vägguttag och cigarettändaruttag samt utgångar för att passa flera olika produkter. Du kan ladda upp en helt urladdad iPhone 4S 6 gånger.

Parkeringslyft, fyrepelare

Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasten. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppkar för att skydda bilen under. Behöver inte skruvas



KAMPAJ
23.900 kr
ord. pris 26.799 kr
artnr 85268
KAMPAJ



KAMPAJ
9.999 kr
ord. pris 12565 kr
artnr 497378
KAMPAJ

Krymp/sträckmaskin, heavy duty

Krymp- och sträckmaskin för yrkesbruk. Dubbel uppsättning av maskiner underlättar arbetet och spar tid genom att man inte behöver byta käftar när man ska krympa eller sträcka. Fotmanövrering gör maskinen enkel att jobba med eftersom du kan hålla i plåten med dina två händer. Käftar tillverkade i hårdat verktygsstål. Arbetsdjup: 120 mm.



14.990 kr
artnr 496471

Tvåpelarlyft, 4-ton

Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget eller verkstaden. Passar så väl proffs som hobbymekaniker. Lyften har manuell frigöring av låsspärrar på båda sidor. Den är utrustad med en kraftig aluminiummotor på 2200 W med kylflänsar som förebygger överhettning. Manöverboxen har ett 24 V styrsystem. Lyftarmarna är asymmetriska och är även utrustade med klämskydd.



79.494 kr
artnr 64745

Universalfräsmaskin ZX6350C

Universalfräsmaskin med kraftig pelare av gjutgods. Maskinen är utrustad med dubbla spindlar.



1.995 kr
artnr 497179

Aluminium garagedomkraft 2-ton

Kraftig garagedomkraft tillverkad i aluminium med modern design. Försedd med svängbara bakhjul och gummerat handtag. Gummiplatta ingår. Lägsta höjd är 90 mm och högsta 430 mm. Vikt 23 kg.



KAMPAJ
4.999 kr
ord. pris 7.450 kr
artnr 497975
KAMPAJ

Verktysvagn med verktyg, 277 delar

Verktysvagn med totalt sju lådor, sex av dessa är fyllda med verktyg som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgummiinlägg med bestämd plats och uppmärkning



3.329 kr
artnr 487800

Förvaringsskåp rött 2000x1000x500 mm

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



KAMPAJ
11.500 kr
ord. pris 13.500 kr
artnr 496769
KAMPAJ

Garageinredning silver/svart

Komplett garageinredning, set i stilrent silver-svartlackat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Många praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget. Medföljande bänkskiva av rostfritt stål ger dig en både tålig, snygg och framförallt välkommande arbetsyta. Modulen innehåller dessutom en hurs med skåp med lucka för skräp samt ett fack med hållare för pappersrulle, detta för att ytterligare spara på utrymme och golvyta vilket ger en större och renare helhetskänsla i ditt garage. OBS! Verktyg mm. på bilderna ingår ej.

Webshop verktygsboden.se

Ordertelefon 033-20 26 50

E-post order@verktygsboden.se

Butik i Borås Källbäcksgatan 1. Tel. 033-15 72 75

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 10.



Text och bild: Börje Engwall

När detta skrivs har Stockholmssektionen av klubben just haft sin Vårmonstring. Vår och vår ... Ja vi fick ju vår beskärda del av s.k. aprilväder i år. Snö till slutet av månaden april, gör ju ingen glad. Vårmonstringen började bra på morgonen, men övergick till kallare och blåsigare väder under dagen. Men glädjen att få lufta bilarna gick inte att ta miste på.

I detta avsnitt ska vi återvända till karosspysslet. Och hur oerfarenhet kan ställa till det under resans gång. Detta är min första Big Healey renovering, och som sådan stöter man på många nya problem. Healeyn har ju ngt som kallas "semi-monoque", d.v.s. att ramen har golv, innerskärmar och torped med fotbrunnar fastsvetsade på ramen, till skillnad från andra rambyggda bilar, där karossen ställs som en separat enhet ovanpå en ordinär kryss eller stegram.

MGA, Triumph TR och Morgan, för att nämna några, har kaross ställd på en ram. Spriten, som jag äger, har ju i stället en självbärande kaross utan ram. F.ö. en av de första (om inte DEN första) öppna sportbilen byggd så. Karossen på en Big Healey kan närmast liknas vid skalet på en frukt – ett "hölje".

Vid inköpet såg jag att dörrarna var lite tajta i överkant. Men eftersom karossen var påslängd i all hast inför försäljningen, tänkte jag efter att ha kikad på ramen, att detta bara var en justeringssak. Vem försökte jag lura? Mina tankar inför renoveringen var, att spänna fast den blästrade ramen på ett svetsbord jag skulle bygga av balkar. Men när den väl kommit hem från blästringen, och jag började kika och kolla ramen med ställinjal, spända ståltrådar mm, tyckte jag den såg rätt bra ut. Eller väldigt bra i min värld.

Ni har ju följt mina vedermödor i ett antal avsnitt, och vet att mycket plåt har bytts. Utbyggare, tvärbalkar mm har bytts mot fräscha bitar. När nu turen kom till karossen, plockade jag ned shroudarna från sin plats uppe i garagetaket. Tog en helg nere på firman, där jag har lite mer svängrum, och lutade av dem med färgborttagning.

De nya, mer miljövänliga färglösarna, luktar svagt, på nära håll, som gammal Bums. Men effekten är blaha blaha. Vräkte på sörjan, och lade tunn "prasselplast" ovanpå för att behålla fuktigheten i sörjan. Efter en halv dag, var färgen mjuk att skrapa bort (se vinjettbilden!). Inte som när färgen skulle bort på Spriten. Då köpte jag någon tysk färglösare, som översatt hette "Kråkan". Jäklar, den var det drag i. Utan handskar försvann nästan fingrarna! (Och lukten dödade säkert en och annan hjärncell ...).

Dessutom var främre shrouden full av Bondo (USA variant av Plastic Padding). Bilen var krockad vänster fram, både rakt på lyktan och rakt över framhjulet vid några/något tillfälle under dess levnad. Sandplåten bakom stötfångaren saknades bl.a. Motorhuven var tigt i sin ursparing i shrouden på vänster sida. Jag har nu knackat den till betydligt bättre passform, men lite finlir återstår. Gjorde bl.a. en mall på höger "mungipa" av grillen, som spegelvänd skulle passa i vänster "mungipa". Där blev det många timmars knackande.

Den bakre shrouden var i betydligt bättre skick. Lite bucklig under stötfångaren, då troligen några kantstenar och dyl. haft närbkontakt vid ett flertal tillfällen. Dessutom någon spricka i en av originalsvetsarna på shrouden. Bucklorna är idag utknackade, och sprickan skall svetsas.

Med shroudarna rengjorda och fastsatta på chassit, började jag laborera med skärmarna. De är svetsade sedan tidigare med lagningsbitar från Kilmartin. Många börjar injusteringen av dörrarna från A-stolpen, men jag valde B-stolpen istället, då bilen var fräschare baktill. Alla som monterat bakskärmar på en Big Healey vet att de är lite luriga. Man får "åka" med dem fram och åter mot flänsen

på shrouden/innerskärmen, innan man hittar rätt position. Sedan hängdes dörrarna på plats. Suck!

Alldeles för tigha i bakkant. Ut med förfrågan på Austin Healey Owners Group på Facebook. Vad ska jag göra? Flera svarade att om bilen varit lite krockad framtill, så åker torpeden lätt bakåt. Räcker med några mm, så kommer problemen med dörrspringorna. Jag fick rådet att sätta en hydraulpress (typ Porta Power) ifrån nederkant av baksätet (där man har hälarna) till överkant insida av torpedvägg, med brädbit emellan, och pressa lätt. Höger sida rörde sig några mm, och dörren gick åtminstone in i dörrhålet, om än tigt. Men jag lyckades inte röra torpeden mer.

Sedan skulle vänster sida tacklas på samma sätt. Ha! Rörde sig inte en mm. Depression och sömnlöshet följde. Jäkla bilelande! Gick inte ned i garaget på en vecka! Till sist gick jag ned och bara satt på en stol och glodde och funderade. Hur tusan ska jag greja det här? Började kika på hur torpeden satt fäst i ramen. Hmmm ...

De där hållade (ostplåtarna) som börjar uppe vid huvudcylindrarna ser ju ut att vara det som styr det hela, där de sitter fästade i den snett uppåt bakåtriktade balken från framvagnsbryggan. Började lite fint slipa på svetsarna på den lilla triangelformade täckplåten som sammanfogar de bägge "ostplåtarna". Under den var svetsarna inte så snygga. Kapade loss även dessa samt svetsen mot innerskärmen. Tryckte lite lätt på hydraulpressen, och Voilå, det rörde sig! På ett litet kick satt dörren åter på plats, med perfekta dörrspringor. Den natten fick inte Eva någon nattro. Någon bredvid sov som en stock, snarkade så sängen vibrade. Vilken lättnad!

Ostplåten fastsvesad i "rätt" läge.



Nu var det bara att göra samma sak på höger sida, då jag inte var nöjd där. Dessutom hade Anders "BLY" varit och mätt lite dörrhåll som referens till sin BJ7 renovering, och påtalat skillnaderna mellan höger och vänster sidas dörrhåll.

Gör om, gör rätt! Vänster sidas framskärm anslöt perfekt till dörren, men höger sidas lämnade en större springa nedtill än uppåt. Lasse (bror) och jag kikade på detta, och upptäckte att krocken på vänster sida av shrouden, hade tvistat den lite grand. Bøjde man ned höger sidas lyktinfästning, passade skärmen bättre.





Midjeveckets passning före och efter krympning av skärmen.



Jag fäste upp shrouden i övre främre tvärbalken framför kylaren, efter att jag fått pressa den framåt 3–4 mm (torpedväggen var ju lite frampressad). Linjerade upp ramen i våg med laserns hjälp, och kollade sedan lyktorernas centrumlinje på samma sätt, och då blev det någorlunda ok, men inte helt bra. Så jag snittade helt resolut framskärmen framför dörren lodrätt. Från pressvecket och nedåt. Längst ned blev springan 5 mm, när dörrspringan blev bra. Däremot låg shrouden nu 8–9 mm under de rakt utstickande plåtarna på huvudramens framkant. Hmmm ...?



Jodå, gott om spackel på shroudens nederdel!

Men jag hade en kaross som passade snyggt ihop, utom på vänster sida mellan dörrens bakkant och bakskärm. Gjorde en masonitmall av dörrens kurvatur. Den stämde inte alls med bakskärmen. Iväg till broder Lasse och hans krympmaskin. Några pressningar

med den, så linjerade dörr och skärm ihop. Nu var jag nöjd så långt. Men att shrouden satt så lågt bekymrade mig.

Jag hade i ett tidigt skede bestämt mig för att göra en chassissnurra. Dels för att lättare komma åt att lacka överallt, dels för att kunna stå och montera bränsle, broms och elkablar, istället för att åla under bilen. Sedan när den skall rostskyddas, kan jag ställa den i lämpliga vinklar så att vätskan kryper in överallt. När den väl var uppsatt i snurran, kunde man hitta vinklar och vrår man aldrig sett tidigare.

Helt suveränt! Då började man fara runt med ställinjaler, laser mm igen. Man kunde ställa chassit i perfekt vinkel. Då ser jag att ramen nog inte är så felfri som jag trodde (eller "ville" tro) från början. Mäter man från fotboxarna och framåt, är den lite mer böjd än vad jag sett i andra vinklar. Nu när man kan stå och kika med ögonmätt och linjaler på rätt avstånd, ser man att shroudens miss mot nedre främre infästning, nog sammanfaller med det mått ramen är böjd. Alltså 8–9 mm från fotboxens framkant, till framkant på plåtbitarna på ramen.

Med mer erfarenhet av Big Healey

renovering, hade man nog byggt det där svetsbordet ändå ... Nu får jag lite mer castervinkel än original, och får fila upp hålen i nedre kylarfästena någon mm, men tror nog att allt går att få ihop bra i slutändan. Man lär så länge man lever.

I nästa avsnitt ska jag bland annat visa hur snurran byggdes. Men förhoppningsvis så kommer sommarvärmen, och med den alla trevliga turer med bilen. Jag ska försöka pyssla lite med objektet ändå, exempelvis med sådant som luktar och dammar, nu när man kan stå ute. En torkvinda är ju perfekt att hänga saker i som ska lackas. Eller hur Eva?

Kör med alla sinnen öppna i sommar. Tänk på alla dårar som sitter fastnaglade i sina SMS samtidigt som de kör. Kanske en förklaring på alla konstiga buss och lastbilsolyckor som skett den senaste tiden. Hua för att möta ett sådant "herrelöst" fordon! ●



En sista passningskontroll, nu med plåtren kaross.

Äntligen klart: Besiktningsfritt för de flesta Healeys!

Bygger på "Klassikers" nyhetsbrev 2017-05-22

Nu är beslutet taget: Bilar som är minst 50 år och motorcyklar som fyllt 40 befrias från kravet på kontrollbesiktning. Men de nya reglerna börjar gälla först den 18 maj 2018.

Klassiker har tidigare rapporterat om Transportstyrelsens förslag om att bilar som är minst 50 år och minst 40-åriga motorcyklar ska slippa kontrollbesiktning. Nu har det formella beslutet fattats. Det dröjer dock tills i maj nästa år innan de nya reglerna införs. Bakgrunden till omdaningen är de nya EU-direktiven som alla medlemsländer ska införa

På Transportstyrelsen pågår nu ett arbete med att revidera det befintliga regelverket, att anpassa vägtrafikregistret och att förbereda informationsinsatser till fordonsägare om de kommande förändringarna. Enligt Transportstyrelsen kvarstår flera detaljer att reda ut. Bland annat om det kommer bli aktuellt med övergångsregler.

– Det innebär att vi i dagsläget inte kan säga exakt hur de nya reglerna kommer påverka ett visst fordon, säger Patrik Sveder, utredare på Transportstyrelsen.

Enligt Transportstyrelsen är beskedet till alla som undrar att avvakta i nuläget.

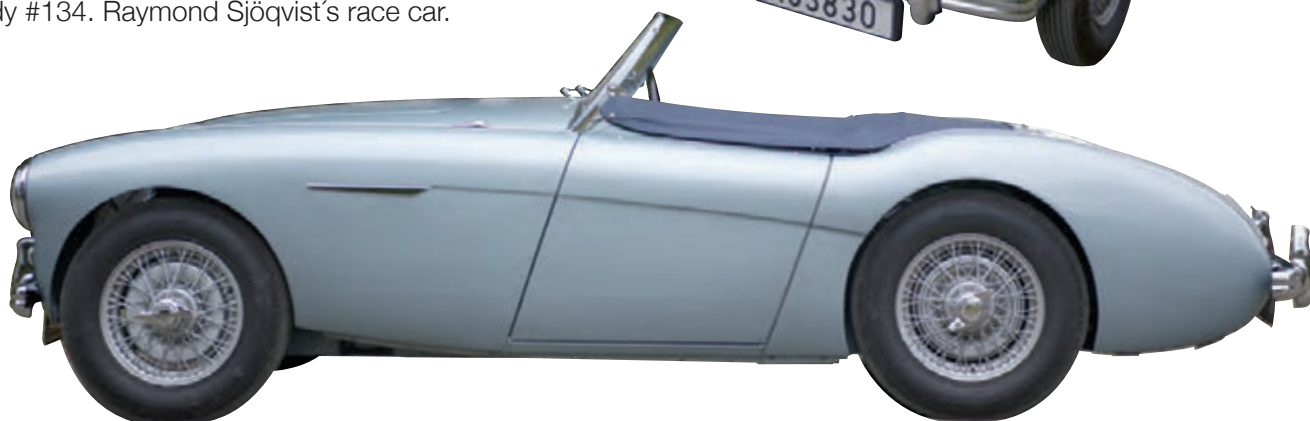
– Vi kommer att gå ut med information i god tid när allt är klart. Dagens besiktningsregler gäller tills vidare, säger Patrik Sveder.

Award winning restorations!



Internationally acclaimed Concours Quality Restorations. Best in Show, St Moritz 2004. Best in Class, Halmstad 2008. Best and Second in Class, Cruiff 2013. Second in Class, Alsager 1991. We also cater for non-concours cars and make high quality repairs and services. We are well known for our free and friendly advise. Follow our high quality work on www.healeyspecialists.com

The First Healey in Sweden now completed.
Body #134. Raymond Sjöqvist's race car.



BORAS MOTOR CORPORATION AB

Söderkullagatan 27 B, 50763 Borås, Sweden, phone 0703-933349,
e-mail magnus@healeyspecialists.com, www.healeyspecialists.com



Årsmötet på Gotland – vilken succé!



Över 90 deltagare intog Toftagården och turnerade på Gotland i fint sommarväder.
Beskrivs nog bäst genom ett bildkollage – bilderna talar för sig själva.
Övervältigande mycket bildmaterial har strömmat in från deltagarna, endast en liten del får rum här.
Foton från: Tommy Lyngborn, Birgitta Nordh-Berger, Börje Engwall, Göran Berger, Lennart Nystedt, Lennart Persson, Mats Svanberg, Mikael Frieberg, Monica Åman, Patrik Ekermann, Sören Olausson, Torsten Jönsson.



"Är det inte här någonstans det ska vara en motor?"

PG Johansson och Nils-Fredrik Nyblaeus hedrades välförtjänt genom utnämning till klubbens hedersmedlemmar nr 6 och nr 7.



Lunchrast på Krusmyntagården.



Svanbergs Healey har stenkoll på både mål och riktning.



Avfärd förbereds (ovan) och sedan en imponerande rad med Healeys på väg till nya äventyr.





Men det var som sagt årsmöte, inte bara trevliga utflykter och ätande.

Under söndagsmorgonens samling valdes Ulf Aggeryd enhälligt till ny ordförande (Ulf syns med hustru Lena här till höger) och nyvaldes till styrelseledamöter Helen Elmgren och Fredrik Spong.



Gotländsk blomsterprakt mot historisk bakgrund.



Vi var, trots hög medelålder, inte äldst på gotland!



PG avtackade Tommy Lyngborn efter mångårigt styrelsearbete och redaktörskap.



*Även en Big Healey kan ibland kännas liten ...
Anders Lindman nedan ser nöjd ut, trots 100 mil enkel resa till Visby.*



*Familjerna Frieberg, Hellström och Åman på beachparty.
Men allt har en ände, så även detta – färjan väntar!*





Helt ny unik **Sideways** kolserie.

84.47 resp 84.60 mm. (2990 cc resp. 2999 cc)

För att undvika extra borrar och eventuell omfodring av cylinderblocken så har vi tagit fram kolvar med 0.13 mm skillnad i diameter. Detta innebär att motorn enbart behöver en lätt honing vid renovering/kolvbyte och motorblocken kan få dubbel livslängd mellan större ingrepp.

Den lilla skillnaden i cylindervolym är enbart 0,3 %.

Vi rekommenderar även användandet av dessa kolvar vid originalrenoveringar då kvalitén är avsevärt mycket högre än de kolvar som säljs som "std/original" till Austin-Healey. **11 250 kr/sats inkl. moms**

Sideways anti-roll bar kit

Missa inte vår populära uppgradering för framvagnen. Fästena är tillverkade i 7075 aluminium och krängningshämmaren i svenskt, hårdat och kulbombat stål. Länkhuvuden är av högsta motorsportkvalité.

Tack vare stålets höga styrka och kvalité har vi kunnat gå ner i dimension och vikt jämfört med våra konkurrenter och ändå åstadkomma en lika stark krängningshämmare.

22 mm diameter **6 219 kr inkl. moms**

25 mm diameter **6 500 kr inkl. moms**



Behöver du hjälp i renoveringen?

Kontakta oss för att få hjälp i din renovering. Vi har lång erfarenhet och hjälper regelbundet entusiaster att komma vidare när tiden, orken eller motivationen börjat ta slut men drömmen ändå finns kvar.







Galleri

*Austin Healey 100 BN1 1953
Sveriges första Austin Healey.
Se renoveringsreportage sidan 4–7
Foto: Magnus Karlsson*

I den tyska tidningen "MotorKlassik" från juni 1990 testades i en lång artikel tre Healey 3000 BT7 (1960) på den tyska racerbanan "Hockenheim Ring".

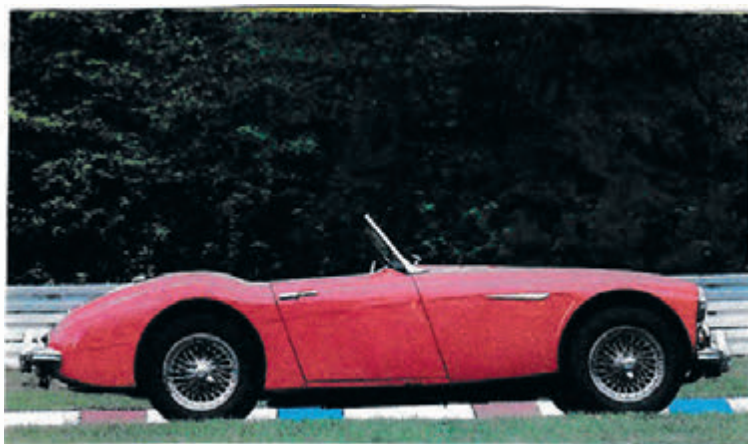
Artikeln skrevs av Michael Riedner och foton togs av Frank Herzog.

Denna förkortade version har översatts av våra medlemmar Ullrich och Sonja Krämer och bearbetats av redaktören.

Man testade accelerationen kontinuerligt från 0 till 160 km/h.

Testbilarna, som kördes av en och samma förare, var:

- **Serie 3000 MKI BT 7** (1960), ingen modifikation, röd. 124 Hk, vänsterstyrd, ägare Heinz Humpart, i tabellen "Resultat" nedan under beteckningen "serie"



- **Racing Healey 3000 MKI**, röd, racing no. 136. Ca 190 Hk, högerstyrd, minimal utrustning, rakskurna drev (Tulip-box), ägare Helmut Reinel, FHR titel 1988, i tabellen "Resultat" nedan under "OTK 76"



- **Racing Healey 3000 MKI**, guldmetsall/svart. Ca 220 HP enligt mätning, vänsterstyrd, normal utrustning, rakskurna drev (Tulip-box), ägare Peter Kuprianoff, i tabellen "Resultat" nedan under "Goldie"



Walter Röhr/Peter Kuprianoff vann med Koprianoffs "Goldie" 1991 första pris i Bavaria Rally och andra pris i FIA European Historic Rally Trophy. Kommenterat i Austin Healey Club Germany 2/91.

Accelerationsmätningen gjordes med certifierat "Preisselerhjul", banan var torr med normalt kylig vårtemperatur.



Resultatet av mätningarna enligt tabell nedan.

Det kan kanske vara intressant för dagens Healeyägare att ha dessa resultat, så vi kan jämföra våra bilar med dessa tre bilar i lite olika trimningsgrad och utrustning.

Resultat i sekunder

Ort: Hockenheim, Waldgerade

Väder: torrt, kyligt

	Serie	OTK 76	Goldie
0-40 km/h	2,3	2,	2,2
0-50 km/h	3,4	3,3	2,7
0-60 km/h	5,1	3,0	3,4
0-70 km/h	6,4	4,0	4,4
0-80 km/h	8,1	5,3	5,4
0-100 km/h	12,6	7,3	7,7
0-120 km/h	18,1	9,5	10,2
0-130 km/h	21,4	10,8	11,9
0-140 km/h	25,4	12,0	13,9
0-160 km/h	41,9	15,8	17,9

Kommentar.

För oss som har race-3000 idag kan man konstatera att i varje fall effektsiffrorna inte imponerar.

Det har hänt en hel del på motor-trimningsfronten under de drygt 25 år som gått sedan denna artikel skrevs.

De två racebilarna med 190 resp 220 Hk vore nog inte konkurrenskraftiga i dagens tävlingar. Toppeffekter på upp emot 300 Hk är idag möjliga (om än kanske lite kortvariga ...?).

Anders L

Butik och snabb postorderservice

Reservdelar och tillbehör till din MG, Austin-Healey, Triumph, Mini eller annan BMC saloon car från årsmodell 1955 och framåt.



www.britishmotor.se

Gustav Adolfsvägen 8, S-141 32 Huddinge

Telefon: 08-664 53 10 • Fax: 08-664 53 18 • E-post: info@britishmotor.se

Öppettider: måndag-fredag 11.00-17.00 • lördag i regel 11.00-14.00 (sommartid stängt)



Vår engelske medlem och välkände Healeyentusiasten och renoverare Steve Norton har under några år gjort en genomgripande och prisbelönt renovering av en tämligen berömd Healey 100, inklusive återskapande av många just för en "showcar" speciella detaljer och kännetecken. Bilen auktioneras ut nu i juni, och när du läser detta vet du kanske hur det har gått. Prisuppskattningen före auktionen ligger på 1,2 – 1,6 Mkr. Texten är till stor del från Bonhams beskrivning, och bilderna från Bonhams och Steve N.

This historic Austin-Healey, right-hand drive chassis #228607, is one of the four cars displayed by the factory at the 1955 Earls Court Motor Show.

The accompanying BMIHT certificate records the fact that '228607' was shown at Earls Court, and was the first Austin Healey 100 painted in Florida Green over

white. It also lists the matching green interior trim, a laminated windscreen, and a heater as factory fitted options.

'TAC 787' was registered after the show (on 10th November 1955) to the Donald Healey Motor Company Ltd, and later that same month was sold to a Lt Colonel Hyde of Woking, Surrey. Lt Colonel Hyde kept the Healey until December 1963, by which time it had covered some 45,000 miles.

On 30th January 1964, 'TAC 787' was bought by Mr Alan Wayland of Plaistow, Sussex, who kept the car until September 1965. Towards the end of his ownership, the engine was rebuilt and the car re-sprayed in its original Florida Green/Old English White colour scheme. The current history file contains the original service history documents and photographs of the car from Alan's ownership including on tour in Europe in the Italian Alps and at Lake Garda.

At some time during the winter of 1965, the Healey was bought by an estate agent in Woking, and finally, after some other owners, it was purchased on 11th July 1997 by the current owner.

By this time showing circa 91,300 miles on the odometer, 'TAC 787' had been partially dismantled and was in a sorry state. Nevertheless, Anders Clausager – senior archivist at the British Motor Industry Heritage Trust – was able to identify it as one of the 1955 Earls Court Show cars, a finding confirmed not only by the original chassis and body tags but also by the discovery of the words 'show car' written on some of the fittings and other unique detailing exclusive to 'show' cars.

Steve Norton recalls his thoughts at the





time 'Keith had known it was the show car for years so getting the chance to buy it and restore it was a once in a lifetime opportunity, having restored the 1953 Turin Motor Show BN1 now on display at the Dutch Healey Museum, I saw similarities in the detailing on both cars'

The restoration did not commence immediately, and it was not until May 2010 that this challenging project commenced. It would not be completed until June 2016, but the six-year labour of love was amply rewarded when 'TAC 787' won the 'Best of Show' and '100 Class' awards at

the Austin-Healey Owners Club National Concours that same month. It was subsequently displayed on the AH Club stand at the NEC Classic Car Show in November 2016.

During the engine rebuild, the opportunity was taken to increase its power output by incorporating the special camshaft and high-compression pistons of the 'Le Mans' model.

TAC 787 is to be sold by Bonhams at the Goodwood Festival of Speed June 2017, its presented in outstanding condition, exactly as displayed in 1955, 'TAC 787' has

original tools (in roll), jack and handle (in roll), wheel hammer, tonneau cover and side screens (both with bags), and its original 'Ace' number plate.

Accompanying documentation includes restoration instructions, (copy) original Warwick Council registration ledger, vehicle registration letters, press cuttings and period photographs, 100/4 Register notes, various service records and receipts, concours marking certificate, current MoT, V5C Registration Certificate, etc.

Dristade mig att Sms:a vår styrelsemedlem och internationellt aktive förare Nils-Fredrik Nyblaeus efter hans premiärrace för säsongen på Donington "Hur det gått"?

Svaret var så genuint lyckligt och sprudlande av stolthet att jag inte kan låta bli att ta in det "in extenso"! AL

"Kul att du frågar. Svar ja. Donington i söndags. Ett 2 tim race med två förare. Det gick absolut strålande

JAG VANN!! (Klassen)

Hörde du? Jag vann!!

För första gången i livet!!! Wow wow wow wow!!

Hade tre Etypes, två Sunbeam Tiger (V8), 7 (!) Austin Healey 3000, en Lotus Elan 26R Shapecraft, en Shelby 350GT, en Morgan SLR, två TVR Grantura mm mm bakom mig.

Vi var två varv(!) före tvåan.

Jag körde 51 varv av 78 och Jeremy 27 (varav 6 med SC).

Det gick som sagt strålande.

Min bästa varvtid var bara 0,3 sek efter Jeremys bästa

men före Smithies, Clarkson, Le Blanc, Pangborn mfl."

Nisse 🤔🤔🤔🤔🤔🤔🤔🤔





Aggeryds Healey- hörna

Hello Healey Lovers! Sköna maj välkommen! I skrivandets stund är det äntligen lite vårkänsla ute och värmen gör att allt börjar slå ut. Allergitabletter, nässpray och ögondroppar går nu åt i en rasande fart men det får man leva med, och hellre lite bra väder och rinnande näsa & kliande ögon!

På egna bilfronten intet nytt sedan förra rapporten och jag får väl lite skamsat erkänna att det inte blivit så värst många timmar i garaget den senaste tiden. Men sent ska syndaren vakna och nu när vägarna är torra och solen skiner så vill man ju ut och lufta bilarna igen. Tog en sväng under de få fina april dagarna med min 3000 och upptäckte då att det läckte ifrån både vatten och bensinslangar så det får bli några dagar i garaget och fixa till allt som ska göras innan det bär iväg för årets möte på Gotland. Johans 100 ligger fortfarande i ide men jag ska göra en insats och väcka upp den igen.

Annars är det väntans tider som gäller! Vårt första barnbarn ska väl titta fram runt mitten på maj och det är nervösa tider! Mest då för Johan som ska bli pappa för första gången. Han har nu insett att bara ha ett barn blir dyrt med tanke på alla inköp som är gjorda, så det är bättre att skaffa fler och slå ut investeringsarna på ett eller två till. Men jag antar att mamma Cissi vill ha ett ord med där!

Som vanligt startade auktionsåret i slutet av januari med sex stora auktioner i Scottsdale

Arizona. Det blev lite blandad kompott jämfört med 2016. De mindre aktörerna visade på ganska stora ökningskurvar medan de stora drakarna Bonhams, RM Sotheby och Barret-Jackson hade minskad försäljning med 2–21 %. Nu kan ju en eller två väldigt dyra bilar påverka försäljningsresultatet ganska mycket men generellt är åsikten att marknaden har satt sig lite mot året innan. Vilket inte är så konstigt med tanke på hur otroligt mycket den ökat under de sista fem åren. Det är väl bara bostadsrätter i Stockholm som bara går upp, och upp, och?!

SCM har även tittat på hur marknaden har utvecklats sedan 2013 fram till början av 2017. Runt världen har det varit mellan 40–47 bilauktioner per år och år 2013 så var den totala försäljningen 741 miljoner USD från 47 auktioner. Marknaden toppade år 2015 med en försäljning på 770 miljoner USD från 43 auktioner. År 2016 så blev det totalt 720 miljoner USD från 40 auktioner. Respektabla siffror som visar att den klassiska bilmarknaden fortfarande är en "megaindustri" som omsätter otroliga siffror.

I majnumret av SCM så har man även en analys av AH 100 där man anser att det är en bra framtida investering. Medianpriset är idag 76 000 USD (ca 608 000 SEK) baserat på 153 sålda bilar som man har data på. Trenden är uppåtgående!

När det gäller antal sålda Healeybilar så är trenden som jag påtalat tidigare att färre och färre rapporteras men vi har i alla fall några riktigt bra siffror för 100M-versionen att skriva om. Räknar fortfarande med en växelkurs på 8:1 för att det ska bli lite lättare att följa de tidigare priserna. Ni som vill glädjas åt er egen värdeökning får då räkna om det hela till dagens kurs med runt plus 10 %.

Barret-Jackson Scottsdale, USA

1960 Austin Healey Sprite. #AN5L22187. 11463 miles. Silver med svart inredning. Lacken är inte i toppskick och mycket över-sprut på gummilisterna. Krom och inredning i bra skick. Bra passform på karossen. Inga uppgifter om när renoveringen gjordes eller av vem.



Kondition +2.

Såld för 33 000 USD eller ca 264 000 SEK.

Kommentar: Mycket bra sålt och lite förvånande resultat! Men en bil som säkert ger den nya ägaren mycket glädje framöver. Såg ut att vara en bra gjord renovering men med lite missar på de små detaljerna.

World-wide Auctioneers, Scottsdale, USA

1956 Austin Healey 100M. #BN2L232274. 746 miles. Florida green/old English White

Faktaruta.

Vad betyder "konditionssiffrorna" i auktionsvärderingarna?

Kondition #1-bilar är i världsklass. Den frammanar bilden av den bästa bilen, i rätt färger, på gräsmattan vid de finaste concours evenen. Perfekt ren – har rengjorts ända ner till däckens slitbanor. Lackering och krom spegelblankt. Damm och smuts är förbjudet, och alla delar, inklusive alla originaldekaler, är korrekta och perfekt monterade. Beskrivningen i ett ord av #1 bilar är "**concours**". För att ge ett bra exempel från vår egen klubb så är Nils-Fredrik Nyblaeus blå 3000 (se bild nedan) en kondition 1 bil som kan ställas ut vart som helst i världen, och vinna priser, och inbringa de stora pengarna!

#2-bilar skulle mycket lätt kunna vinna en lokal show. De kan vara tidigare #1-bilar som har körts och åldrats. Även rutinerade domare måste leta noga för att finna brister, men de kommer förmodligen att hitta några, osynliga för den vanlige åskådaren. Färg, krom, glas och interiör är av högsta standard. Ingen synlig avgasrök vid start, inga ovanliga ljud från motorrummet. Bilen upplevs som om den kommit direkt från tillverkningen. Beskrivningen i ett ord för #2-bilar är "**utmärkt**". Det är många i klubben som har kondition 2- bilar, ingen nämnd och ingen glömd!

#3-bilar har några, men inte alla felen i en #4-bil, vilket kan balanseras av kanske en fräsch lackering eller en ny, rätt inredning. #3-bilar fungerar bra, men kan ha vissa felaktiga delar. Dessa bilar används inte för dagligt bruk men klarar en långresa utan problem. Den vanlige åskådaren hittar inte några synliga fel, utan tycker att du har en väldigt snygg bil! "**Bra**" är ett ord som beskriver en #3-bil. I denna kategori faller nog majoriteten av våra bilar i klubben. Många gånger så kan även en mängd modifieringar leda till att en annars #2-bil kommer att klassas som en #3. Jag tar min egen 3000 som ett bra (?) exempel!

#4-bilar är bruksbilar med brister synliga med blotta ögat. Kromet kanske skrovligt eller repigt, vindruta med stenskott. Lacken är tveksam, och kanske har stötfångaren eller en skärm en liten buckla. Interiören kan ha spruckna sömmar eller en krackelerad instrumentbräda. Inga viktiga delar saknas, men fölgar eller inredningen etc. kan skilja sig från original. #4-bilar kan också vara en tämligen sliten äldre renovering. "**OK**" är ett ord som beskriver en #4-bil.

#5-bilar är renoveringsobjekt med exempelvis svåra rostskador, matt och flagnande lack, felaktig/trasig motor och mekanik, sliten och trasig inredning, rostprickigt och skadat krom. Bilar i denna kategori är vanligtvis "barn finds" eller bilar med långvarig lagring och försummelse och kräver stora ansträngningar, och en tjock plånbok, för att bli trafiksäkra. "**Rå/risig, eller ett vrak**" kan bäst beskriva en #5-bil.

För att öka spännvidden så kan bedömningen även ha en plus eller minussiffra för respektive kategori. Med andra ord så är en nummer 2+ bil mycket nära en concours-bil.

med svart inredning. En topprenovering där allt är i stort sett perfekt.

Full dokumentation och vinnare av A-H Club Gold i concouren. Dock saknas uppgift om vem som gjort renoveringen vilket alltid är ett minus.



Kondition -1

Såld för 203 500 USD eller ca 1 628 000 SEK.

Kommentar: Bra och rätt pris för både säljare och köpare. Intresset var otroligt stort och priset gick väldigt fort uppåt för att sedan sakta ner när 200 000 USD passerades. En härlig bil som hade allt det som krävs för att ta hem de stora pengarna

RM Sothebys Paris, Frankrike

1956 Austin Healey 100M. #BN2L230813. 35 miles. Svart/röd med svart inredning. Renoverad av JME Healeys i England. Har fullständig dokumentation och alla originalverktyg och böcker sedan bilen var ny. Renoveringen är fullständigt dokumenterad med fotografier och kvitton från allt som har spenderats, enligt uppgift ca 80 000 USD. Lite missar på de små detaljerna vilket drar ner konditionen.



Kondition +2.

Såld för 215 006 USD eller ca 1 720 000 SEK.

Kommentar: En av de äkta 640 byggda bilarna vilket givetvis ökar värdet. Vi betraktar det som ett bra köp där värdet framöver kommer att gå upp då det aldrig kan tillverkas fler äkta 100M bilar. Men som köpare gäller det att se upp då många 100 ser ut att vara äkta 100M, eller är "dealer converted", vilket inte är samma sak!

The Finest Boca Raton USA

1967 Austin Healey 3000Mk3. #HBJ8L41015.

12122 miles Blå med blå inredning. Ett riktigt "barn find". Inte på vägen sedan 1971. Enligt uppgift är bromsar och motor genomgången och bilen kan köras. Men i övrigt så behöver den mycket för att bli i bra form.



Kondition 4.

Såld för 53 900 USD eller ca 431 000 SEK.

Kommentar: Svårt att avgöra om det är ett bra eller dåligt köp. Marknaden för Healey 3000 är inte så stark just nu och ska man renovera den här bilen till ett bra skick så är inköpspriset helt galet. Men nöjer man sig med en bil som har en härlig patina och struntar i det kosmetiska så är det väl OK. Blandade känslor runt den här transaktionen.

Bonhams Paris, Frankrike.

1956 Austin Healey 100M. #BN2L229932. 3279 miles. Old English White med röd hardtop, röd inredning. Renoverad för ca tio år sedan, dock ingen uppgift av vem som gjorde jobbet. Har dokumentation som bevisar att det är en äkta 100M ifrån fabriken.



Kondition 2

Såld för 202 881 USD eller ca 1 623 000 SEK.

Kommentar: Bilen såldes ny till Californien USA och det ryktades om att det då var en så kallad "dealer converted" bil. Men senare efterforskning och dokumentation visar att det är en äkta fabriksbyggd 100M. Har vart med tidigare på marknaden och såldes 2008 i USA för 159 500 USD. Priset är rätt med tanke på hur marknaden värderar äkta 100M bilar.

Företags- och privatannonser.

Inget nytt att rapportera från den sidan. Finns några privatannonser där man beskriver sina bilar som absolut toppskick, och vem skulle inte göra det? Man begär mellan 60–82 000 USD för 3000Mk1-3 bilar.

Alla fick med förra tidningen valberedningens förslag till ny styrelse så ni vet vad som gäller inför Gotlandsmötet och alla ni som kommer – enligt Mats så är vi runt 80 stycken, gör er stämman hörd på årsmötet!

Mötet är till för att ni som närvarar ska tycka till och ge synpunkter. För er som tyvärr inte kan vara på plats, finns alltid chansen att lämna in motioner och synpunkter som givetvis kommer att tas upp på mötet. Klubben är till för oss alla som älskar Austin Healey och den gemenskap som klubben skapar så gör er stämman hörd!

Vi kan bara bli bättre om det kommer in friska förslag och synpunkter!

Hälsningar, Ulf & Johan



Välkommen till British Sports Car Meeting

2017

lördagen den 19:e augusti

Årets upplaga av BSCM startar i vackra Södermanland, närmare bestämt på parkeringen vid pendeltågsstationen i Läggesta. Starten sker mellan kl 09.30 och 11.00. Kostnad: 150 kr/sportbil

Vägbeskrivning: Åk E20 och ta av vid avfart 139 mot Mariefred. Pendeltågsstationens parkering ligger alldeles vid avfarten. Frågor besvaras av Anders Gustafson på telefon: 076-115 02 42

VÄLKOMNA!

Avoid frustration and simply go for the best



KILMARTIN
AUTOMOTIVE
SHEETMETAL

Kilmartin is the premium brand for Austin Healey chassis and sheetmetal replacement parts. Our craftsmen have been producing highest quality chassis for all Big Healey models and a complete program of replacement parts for over 30 years.

Kilmartin chassis and sheetmetal parts are widely known for their impeccable quality and superior fit. We take pride in delivering professional restorers and Austin Healey owners a range of over 600 premium quality sheetmetal parts. Avoid frustration and simply go for the best.



europe

www.kilmartin.eu
info@kilmartin.eu
+31 653 555 388

Värmönstring i Stockholm



Text: Lennart Nystedt
Foto: Jonas Lindquist

Fredag kväll, säkerligen den varmaste kvällen hittills i år. I morgon, lördag är det dags för Värmönstring. Vädret ser lovande ut. Ladda picknickkorgen, kolla över bilen och var allmänt förberedd för morgondagen.

Iväg i bra tid på morgonen, jodå vädret bra, solglasögon på. Denna gång följde sonen Simon med som kartläsare, kan inte gå fel. Samling i Kallhäll norr om Stockholm, I år var det Miniklubben som var arrangör. Ett femtontal bilar dök upp till starten och Healeyklubben var regerande mästare.

Målet var att köra en slinga på ca 9 mil och svara på frågor längst vägen. Vi var snart på väg, tyvärr växlade vädret snart om till mulet och nordliga vindar, temperaturen sjönk åtskilliga grader, det var bara att packa ner solglasögonen. Men vad gör det när man får vara ute och köra på trevliga vägar? Navigeringen gick bra (tack Simon) och frågorna var blandade och lagom kluriga. Efter det obligatoriska fikastoppet och ytterligare några mils körning blev det en avslutande grillning med prisutdelning. Långa diskussioner om det kostade 200 eller 250 kr att få ett däckbyte gjort i Kallhäll och om vi hade passerat en vägbank eller en järnvägsbank i Stäket. Thomas från kojaklubben var dock allsmäktig domare så diskussionerna tystnade snart. Ett dignande prisbord dukades upp. Deltagarna samlades, förväntansfulla, tysta – vem skulle ta hem segern i år? Och tro det eller ej, **Healeyklubben segrade i år igen!** Denna gång var det **Kerstin och Lasse Engwall** som klarade frågorna bäst.

Grattis på er båda! Nu är det bara att ladda om för nästa år! Tack Mini Seven Club för ett bra arrangemang, vi ses nästa år.



Lördagen den 26 augusti är det dags för årets Lergökarally i Ängelholm.

I år är alla årsmodeller välkomna att delta, både i utställningen och att medverka i rallyt.

Vi ser gärna att ni **anmäler er på hemsidan www.lergokarallyt.se** senast den 15 augusti för att underlätta incheckningen.

Deltagaravgiften är 250:- per fordon, anmäler ni er efter detta datum eller kommer som "drop in" på rallydagen tillkommer en extra avgift på 50:-.

För er som endast vill ställa ut ert fordon är avgiften 100:-.

Samling på Valhall Park sker mellan kl. 7.00 – 9.00, efter incheckningen bjuder arrangören på "frallefrukost" för alla i bilen.

Förutom bilar, motorcyklar och andra veteranfordon är det matmarknad, motormarknad och mycket mer.

På scenen blir det en After Rally-fest med uppträdande.

Mer information finns på www.lergokarallyt.se

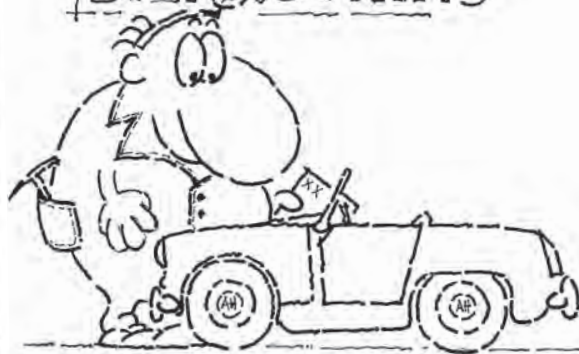
Ev frågor: Tony 0705-500014

SMALLEYS FUNDERING



Besiktigar dom leksaksbilar också.....!?

BILFÖRÖVNING



LXAC #362

Västgötsk inbjudan!

Bäste medlem i Healeyklubben!

Vi är några "gubbar" och "gummor" i Rover-klubben, Triumph-klubben och MG-klubben i Skaraborg som sedan i höstas träffats regelbundet. Nu vill vi bjuda in även dig som är intresserad av brittiska bilar och brittisk kultur.

Tid: Sista fredagen i varje månad kl. 19.00 under hela 2017

Plats: Lindärva GårdsPub

Hemsida: www.lindarvagardspub.se Telefon: 0708-99 18 46

Den 30 september träffades vi för första gången på Lindärvapuben. Ägaren Håkan Lans håller puben öppen för oss sista fredagen i varje månad.

Håkan är genuint motorintresserad och har själv flera entusiastbilar.

Det har varit trevliga fredagskvällar sedan starten i höstas med god mat och dryck. Den som vill ha en varmrätt bör beställa senast onsdag samma vecka. Drycker finns i god sortering. "Nödmat" typ pytt-i-panna går alltid att ordna om man inte förbeställt. Annars finns fika för den som hellre vill ha det.

Vägbeskrivning:

Puben ligger i Lindärva intill Vinninga mellan Skara och Lidköping.

Hjärtligt välkommen!

Hans Örtlund Tel. 0504-144 00, 0709-62 15 84 E-post: hans.ortlund@gmail.com



Tekniktips/Teknikfrågor

Tar tacksamt emot både större och mindre tips, frågor eller atiklar för att hålla denna spalt levande i varje nummer!

Från vår medlem Lars "Smalley" Carlsson har nedan nödrop (?) inkommit.

Hej Anders!

Lite tekniska spörsmål om min Sprite Mk2 – GCA623:

Jag hittade den ju som ett ladugårdsfynd (se tidigare artikel i Enthusiasten).

Den var då försedd med enkelförgasare – SU 1¼. Dubbelförgasarna och grenröret fick jag vid sidan om.

Motornumret uppdagades så småningom – 9DB-UH-32460. Certificat från BMIHT införskaffades och motorn skulle egentligen ha nummer 9CG-DA-H/24765.

Efter att ha plågat Google och diverse hemsidor har jag kommit fram till att det kan vara en motor från en Austin A40. Den har definitivt inget racingstuk och känslan av "Trampebil" fick sin förklaring.

Det var alltså dags att prova de bifogade dubbelförgasarna. Förmodligen originalförgasarna, SU1¼. För några år sedan omhändertagna av Förgasarteknik i Södertälje, husen renoverade och försedda med nya spjällaxlar/bussningar.

Nu skulle leksaksbilen bli lite piggare.

Den startade bra och drog piggt i väg, men sen ... totalt orkeslös! Alla justeringar görs om enligt instruktioner och CO kollar så gott det går med den införskaffade utrustningen.

Motorn varvar sedan fint upp en, två, tre gånger men fjärde gången bara fräser det i förgasarna och luften fladdrar i insuget. Försöker köra på första gaspådraget men helt orkeslös.

Här i min del av Småland är det mest 50-talets amerikakultur som blomstrar med jättestora slag-skepp (absolut trevligt i sig) men vi Anglofiler lever i viss anonymitet. Alltså finns det inte många här som tittar under huven, sparkar på däck och kommer med de behövliga praktiska råden.

Kan det vara A40(?)-motorn? Är den för liten? För små ventiler? Jag kan inte webhitta några specifikationer på motorn. Är det någon som vet?

Kanske är det någon av i klubben som hottat upp sin Sprite med större motor och ställt den gamla trötta på undantag någonstans i garaget?

(PS. Problemen borta när singelförgasaren återmonteras! Det blev dock fuskbil till årsmötet – Volvo.)

Smalleyhälsningar Lars Carlsson #362
lar@fransson-nordh.se

Nyvald sektionsledare i Syd, Johan Ekman inkom med några rader:

Årets tema för Nostalgia festival i Ronneby den 1 Juli är "1967", passar ju fint om vi kan visa upp en -67:a 3000. Jag har kontaktat Nostalgia för en klubbplats så skriv Healeyklubben på anmälan!

Vi har fått möjligheten att ställa en bil i MSCCs tält på Svenskt Sportvagnsmeeting 7-9 Juli på Ring Knutstorp. Tävligen krockar tyvärr med ett Healeyrace på Zandvoort så det blir inte så många Healeys på banan, men hör av er om ni har en fin eller intressant bil till tältet istället. Först till kvarn!

Jag jobbar tyvärr vid båda tillfällena så jag behöver inte skylla på att bilen fortfarande står på pallbockar ...

Vem är jag? **Johan Ekman**, bor i Karlskrona och är maskinist i flottan. Har en 3000 Mk2 som jag hjälpte till att renovera första gången 1983, det är fostrande att skrapa underredsmassa som tretton-åring! Ärvde bilen 2010 och satte igång med en renovering som snart är klar.

Kontakta gärna mig om ni har idéer för Syd-sektionen!

Johan Ekman, 070-980 75 34,
ekgubbe@gmail.com

Open Work Shop hos Sideways Engineering.



Den 29:e maj var det dags för en gemensam träff hos Anders Schildts verkstad Sideways Engineering AB i Helsingborg.

Drygt 60 besökare, inte enbart från vår klubb, hade hittat dit och fick njuta av utsökt gulaschsoppa tillagad över öppen eld samt framförallt en hel drös med Healeys i varierande stadier. Fyra tävlingsbilar var för tillfället inne i verkstaden för mer eller mindre omfattande arbete. Pricken över i:et var Anders egna nybyggda racerbil. Håll utkik på banorna i sommar för den tål att granskas både i depån och på banan! Naturligtvis tillsammans med övriga medlemmar i det ständigt växande Healey Racing Team.

Anders visade även upp ett pågående projekt med en totalrenovering av en AH3000 där den första egen framtagna Sidewaysramen används. Ett ambitiöst projekt av ett så litet företag som tydligt visar vad man satsar på och man vet vad man kan och vill.

Stort tack till Anders med familj som arrangerade en perfekt open-workshop dag.

Text och bild Torsten Jönsson



Our Latest Big Healey Performance Catalogue

Is Now Available

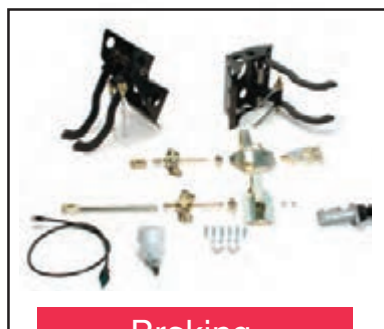


Our latest Austin Healey Performance catalogue features 200 new products, 12 extra pages, updated specifications and technical information that our customers have been asking for.

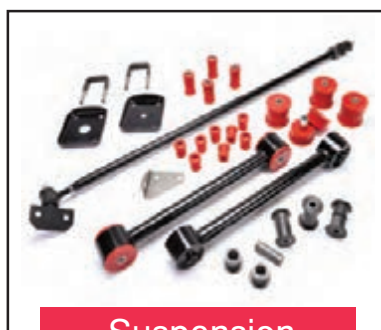
Continued investment in the latest design and production technology has enabled Denis Welch Motorsport to add some innovative new high-performance products to the range.

To order your copy please call us
or visit our website www.bighealey.co.uk

New Products Include:



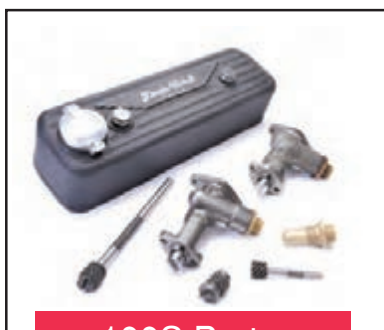
Braking



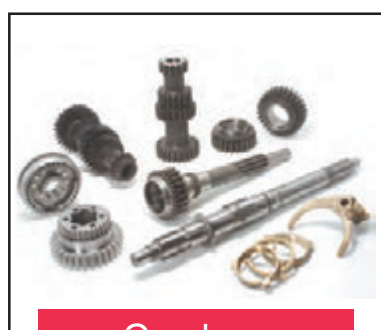
Suspension



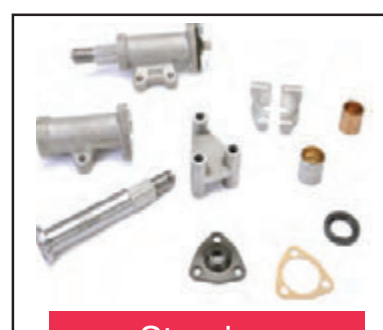
Electrical



100S Parts



Gearbox



Steering



The price is right...

The quality is excellent...

The performance is legendary...

You deserve the best...

DENIS WELCH MOTORSPORT, YOXALL, BURTON ON TRENT, STAFFS DE13 8NA, ENGLAND

Parts Hotline: +44(0)1543 472244 E-mail: sales@bighealey.co.uk



Roy Jackson-Moore

28th May 1925 – 30th April 2017

Roy föddes i maj 1925 i England, och gick efter skolan 1942 med i Royal Air Force. Fick sina vingar i slutet av andra världskriget efter att ha gjort en del av sin flygtränning i Miami, Oklahoma.

Efter att ha lämnat RAF i slutet av 1948, utvandrade Roy till USA, där han med hjälp av sin far fick ett jobb hos Kaiser-Frazer i Detroit.

Under konjunktur nedgången 1951 slutade Kaiser-Frazer tillverka bilar och Roy flyttade till San Francisco för ett arbete som försäljare

för Rootes bilar, innan han fick ett jobb som säljare för Austin.

1953 kallades Roy till Austins huvudkontor där han träffade Donald Healey (DMG) och körde honom i USAs första Austin Healey 100 tvärs över Amerika till Miami International Motor Show. DMG och Roy diskuterade möjligheten att åka till Bonneville att sätta internationella rekord att öka försäljningen av 100, och senare det året körde de en standard 100 på saltökn.

Roy återvände för att köra Endurance bilen och Steamliner 1954 och 100-6 Streamlinern 1956. Han körde även flera race och backtävlingar olika AH100 för Austinåterförsäljare samt works100S-bilar på Sebring och i Carrera Panamericana med Carroll Shelby. Ytterligare en anmärkningsvärd Healeyframgång kom under Nassau Speed Weeks.

Efter ett besök i England, slutade Roy på Austin för att istället bli representant för AC i Los Angeles och han körde en AC Ace i SCCA lopp på Sebring. 1959 lämnade familjen USA och återvände till England där han arbetade som personlig assistent till VD:n för Aston Martin, och senare blev exportchef.

År 1965 lämnade Roy fordonsindustrin och flyttade till Ibiza och startade ett dryckesföretag som han drev tills han återvände till England och Beaconsfield. Väl där startade han ett musikföretag i Aylesbury.

Roy gick i pension 2003 och fortsatte att njuta av sin många hobbies och behåller sitt flygcert fram till 2014. Han stödde och deltog i många Healeymöten, inklusive Healeys retur till Bonneville 2009, där han körde den återskapade Endurancebilen på saltet. När Roy nu ansluter till sin älskade fru Denise går våra djupaste kondoleanser går till hans barn Jamie och Robin. Roy var en av livets sanna gentlemän, och jag är hedrad över att ha känt honom och delat många trevliga minnen tillsammans.

Tack Roy för att jag fick vara din vän!

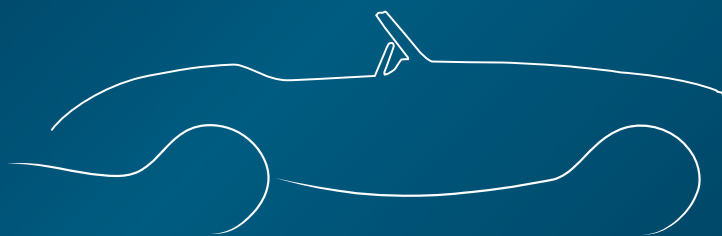
Charles Matthews



Roy och Donald Healey med 100-6 Streamliner på Bonneville 1956.



Roy och Jackie Cooper med 100S under USA-turné på 50-talet.
Foton från Roys familjearkiv och Charles Matthews



QUALITY AUSTIN-HEALEY PARTS!

Our team are ready to assist with our fast and friendly service. We have vast stocks so order fill rates are unrivalled by any other Healey parts supplier.

Whatever your Austin Healey requires, buy it from the company who understands your needs and shares your passion.

For **Austin-Healey** models: 100M, 100S, BN2, BN4, BN6, BN7, BT7, BJ7, BJ8



Visit our website www.ahspares.co.uk

Tel: 0044 (0)1926 817181 | Email: sales@ahspares.co.uk

Westfield Road, Kineton Road Ind. Est. Southam, Works. CV47 0JH, UK

Healey Market

Ni som annonserar: glöm inte att meddela redaktionen när ni köpt eller sålt delar och annonserna ska tas bort!

Vår relativt nye medlem #689 Kent Forsén vill motvilligt sälja sin helt nyrenoverade AH 100 av utrymesskäl. Inte i garaget, men Kent får inte plats i bilen! Vore synd om den försvann utolands, men risken är stor om inte någon i klubben letar efter en fin AH100. De har ju blivit extremt populära under senare år. /Red.

Austin Healey 100-4 BN 2 1956

Nyrenoverad till ett mycket fint skick. 5 st. nya däck och kromade ekerhjul, ny inredning, klädsel, sidorutor, sittbrunnscapell och cabben. Motorn renoverad. Nytt krom och eloxering på sittbrunnssarg.

Prisidé: Dyr men antagligen prisvärd! Begärt pris 620 000:-

Ring eller mejla Kent Forsén för mer information: kentforsen@telia.com

Tfn 031-931 655



KALENDARIUM

FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN

På medlemmarnas önskan återinför vi vårt kalendarium här i tidningen.

Men tänk på att informationen på hemsidan oftast är mest aktuell och mer innehållsrik.

Alla Sektioner.

Har inte några arrangemang att rapportera förutom **Lergökarallyt** (fortfarande lite nyfiken på den något obskyra benämningen och vad man egentligen syslar med nere i södern ...) på sidan 25, och **BSCM** på sidan 23, och lite mer info från nyvalde **Johan Ekman i Syd** på sidan 26. Håll utkik på **hemsidan**, där kan det dyka upp arrangemang!



KÖPES:

Vår Spriteåkande Västerviksmedlem #527 Torgny Gunnarzon, tillika huvudansvarig för den årliga Sportbilsdagen i Västervik, har elproblem!

"Är det någon som har eller vet någon som har, en generator med vinkelväxel till en Sprite -60.

Det är så tråkigt att ha en varvräknare, som inte fungerar. Känns inte som en sportbil då ...

Ring eller mejla om du har något tips!"

Torgny Gunnarzon, 073-331 19 48

eller info@sportbilsdagen.se

RHK-serien 2017

Knutstorp 7-9 juli (dessvärre inte många 3000 där – vi kör på Zandvort den helgen!)

Mantorp 18-20 aug

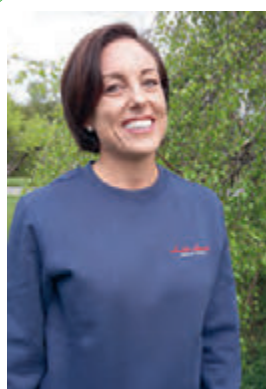
Falkenberg 15-17 sept

Mer info om de olika tävlignarna på

www.rhkswe.org

Boka in och besök Healey-depån!

Nytt i Regaliashopen!



**Perfekt för sommarens kvällscrusing!
Klassisk mellanblå sweat-shirt**

i unisexmodell med snygg AHCS brodyr. Mycket hög kvalitet med "stretchribb" i muddar och avslut. Dold ficka med dragkedja. S till XXL.

Pris 350:-



**Vadå vindrufs?
Modern SACO-mössa** i svart bomull (95 %) med snygg broderad AHCS-logga i rött och vitt. Passar till alla i alla åldrar!

Pris 135:-

Regaliashopen

Broderade tygmärken.

Snygga färger och tydliga detaljer.
Monteras enkelt med strykjärn.

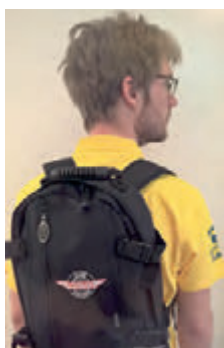
Anvisning medföljer

Pris endast 25:-

Piffa upp jackan, tröjan, skjortan, blusen, blazern, kepsen, overallen!

Runda 67 mm

Wings 150 x 120 mm



AHCS Ryggsäck.

Snygg och bekväm ryggsäck lämplig för den korta promenaden under bilturen.

Stor ficka på framsidan och flera fack på insidan. Separat mobilficka med uttag för hörlurar. Bärhandtag, vadderade axelremmar, baksida och botten samt reglerbara remmar på sidorna.

Pris 355:-



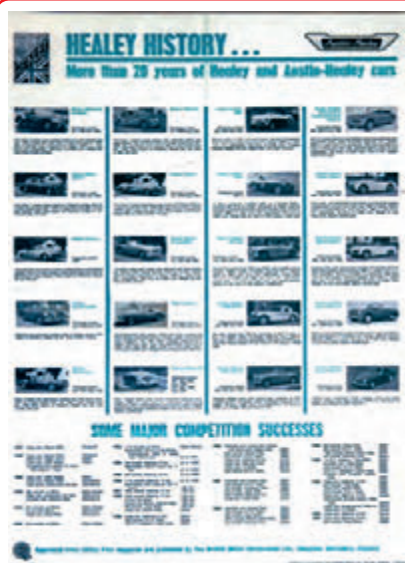
Stort, lyxigt Badlakan

av kamrad ögelfrotté (550gr/m2)

Finns i vitt och marinblått med röd AHCS logga.

Storlek 90x150 cm, (räcker runt alla magar!)

Pris 345:- plus porto



"Lennarts Healey Poster"

Inplastad, storlek 40 x 57 cm, pris 125:- inkl. porto

(och kommer ni till Stjärnhov, – trevligt med besök här ute på landet – och hämtar den eller köper på Årsmötet kostar den bara 100:-!)



AHCS Buff.

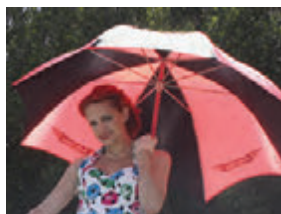
En halsduk, en mössa, en bandana, ett hårband!

Välj hur du använder den. Skyddar dig mot vind, kyla, sol, snö och piffar upp din outfit.

Pris 130:-



Nyckelring DHMC 100:-



Paraply "golfmodell"

grön/vit, svart/röd resp
röd/vit: 250kr;
blå/gul: 275kr,



Klubbmarke tyg Nedsatt pris 25:-



Klubbdekal Metallfolie 20:



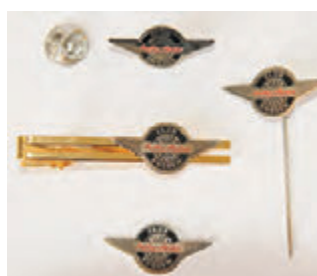
Vagnmarke 280 kr



Vagnmarke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmarke TEHMIS 300 kr



Knapphållspin 20kr. Slipsnål 20kr. Slipsklämma 30kr.
Klubbmarke 20 kr



Använd klubbens utmärkta och snygga reflexväst!

Med stor klubblogga på ryggen. One fit all! 70:-



Registreringskylthållare 50:-

Rea, Rea, Rea!! Nedsatt pris!



Skjorta mörkblå med ryggtryck
Stl: M, L 435:- **Nu 299:-**



T-shirt ljusblå/svart/vit/mörkblå
100:-



Piké "Lacoste", svart, röd 210:-
Kvarvarande stl: S, M.



Klubbkeps: svart, grå, blå, 120:-



Piké "Slazenger" (bra kvalitet!).
Färger: Grå/Kornblå/Beige.
S till 3XL. 230:-



Fleecejacka MAC 1, med AHCS logga broderad. Två fickor med dragkedja. Dragsko i nederkanten. XL XXL. 240:-

Beställ regalia NU (annars glömmer du det!) genom att gå in på: www.healeysweden.com/regalia eller maila: mfriberg1@gmail.com

Du kan även ringa Micke på 076-282 80 99.

För tröjor/skjortor etc **ange färg och storlek.**
Frakt/porto tillkommer



Your Austin Healey 100 restoration should be done one way... the perfect way!

100 HEALEYS is dedicated to the preservation, restoration and recreation of one of Britain's greatest sports cars: the Austin Healey 100, 100M and 100S. We believe restorations should be done one way... the perfect way! Our team of craftsmen and skilled technicians can perform any task required, from complete

frame-off restorations to repairs. We have an internationally acknowledged reputation for investment grade restorations and the production of a continuation series of the iconic 100S. We are based in the Netherlands and have a worldwide client base.



Investment Grade Restorations

100 HEALEYS | Breinderveldweg 23 | 6365CM Schinnen | The Netherlands
www.100healeys.com | email info@100healeys.com | phone +31 653 555 388

