

# Austin Healey

**ENTHUSIAST nr 91** **DECEMBER 2001**



# Inledning

Hösten har passerat och det börjar lacka mot jul. Jag har alldeles nyss bläddrat igenom årets upplaga av MHRF:s annonsblad och kunde konstatera att det fanns mer än vanligt av Healey-prylar, kul. Hoppas dessa letar sig fram till behövande renoverare i klubben.

Hösten har ju varit ganska fin, jag luftade faktiskt Healeyn så sent som 18 november. Det var en fantastiskt fin höstdag med torrt väglag och en blek eftermiddagssol som bländade över rutramen. Ordentligt påbyltad körde jag ett par mil och njöt av den klara luften. Medtrafikanterna såg ut som fiollådor i ansiktet. Jag trodde nästan att nån av dom skulle ringa efter farbröderna i "vita rockar", men det hela avlöpte enligt plan och det kändes skönt att ha gjort den "sista" trippen för året.

Vi har fått ganska många nya medlemmar under året, några har som brukligt också fallit bort, men vi är nu nästan 300 medlemmar och det är jätteroligt. Flertalet av de nya har hittat klubben via hemsidan, det visar att klubben faktiskt kan dra nytta av en egen hemsida. Desutom är det ju ett bra komplement till tidningen, speciellt eftersom det går att snabbt informera om det som händer. Tanken med hemsidan är att informera om klubben och visa fina bilder mm, detta finns främst på den "engelska delen". På den "svenska" sidan ska man kunna hitta information om evenemang och liknande. Ett annat medium som vi ska utveckla är e-post. En del av er fick manuset till MHRF-magasinet via e-post, det lämpade sig väl att skicka ut på det sättet och vi sparade portokostnader. Vi uppmanar därför alla som har tillgång till e-post att skicka ett meddelande till kubbens adress - [ahcs@telia.com](mailto:ahcs@telia.com) - så kan vi utöka listan på adresser. Eftersom det börjar bli dags att göra en ny matrikel så uppmanas ni att i meddelandet ange era fullständiga adressuppgifter inklusive telefon, samt bildata (modell, chassinummer, reg.nr, färg och årsmodell). Ni som inte har e-post, skicka era data på ett vykort till kubbens adress.

Tyvärr måste vi komma med en pekpinne också, det är varje år ett relativt stort antal medlemmar som av någon anledning inte betalar sin medlemsavgift. I år var det 60!!!! medlemmar som ännu i september inte betalat, Kiki skickade ut påminnelse och i skrivande stund är det fortfarande ca 30 st. som inte betalat. Vi tycker att det är trist att behöva påminna er, men faktum kvarstår, ni som inte har betalat senast årskiftet blir strukna som medlemmar. Tänk på att för att få nyttja MHRF-försäkringen så krävs medlemskap i en ansluten klubb. Likaså, om ni flyttar, skicka adressändring, klubben får ingen uppgift automatiskt och B-post eftersänds ej.

Nästa års stora projekt är självklart Engelsaresan. Om du inte är anmäld, ta chansen att hänga med. Vi är nästan 40 bilar som åker och det är fantastiskt roligt, men visst måste även du följa med och även om bilen står uppallad så kan det finnas passagerarplats i någon av de bilar som är anmälda. Hör av dig till PG för mer info, numret finns på sidan 4.

Till sist, ha en skön julledighet och dröm om många hårda paket med healeyprylar i.  
*Redaktören*



Earls Court 1952, den första Austin Healey 100 presenteras



*Austin Healey*  
**ENTHUSIASTEN**

är den svenska Austin Healeyklubbens medlemstidning. Tidningen utkommer med ca 4 nummer per år. Redaktionen välkomnar medlemmar och andra med intresse för sportbilar och i synnerhet Austin Healey att medverka i tidningen. Tekniska tips, reseäventyr, renoveringshistorier eller bilder, allt är välkommet.

Redaktionens adress är:  
AHCS, c/o Anders Gustafson  
Bälingeågen 15, 125 41 Älvsjö  
E-post: [ahcs@telia.com](mailto:ahcs@telia.com)

Annonser till Entusiastens marknad skickas via brev eller e-post till adressen ovan. Annonsema publiceras löpande.

Austin Healey Club of Sweden grundades 1970 och är en ideell förening vars målsättning är att bevara Healey-designade eller Healey-tillverkade bilar. Klubben är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF.

| STYRELSE                                                                                                      |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Gunnar Berger, Ordförande<br>( <a href="mailto:gunnar.berger@lhandelsus.se">gunnar.berger@lhandelsus.se</a> ) | 08-708 7311 |
| Kristina Bengtsson, Kassör<br>( <a href="mailto:kiki@ultramare.se">kiki@ultramare.se</a> )                    | 08-28 65 96 |
| Anders Gustafson, Redaktör<br>( <a href="mailto:bugeye@telia.com">bugeye@telia.com</a> )                      | 08-749 3113 |
| Robert Eriksson<br>( <a href="mailto:tullgarn@zeta.telenordia.se">tullgarn@zeta.telenordia.se</a> )           | 08-711 1408 |
| Per Shoemer<br>( <a href="mailto:healeyguy@se.ibm.com">healeyguy@se.ibm.com</a> )                             | 08-746 7169 |
| Lennart Nystedt<br>( <a href="mailto:lennart.nystedt@allgon.se">lennart.nystedt@allgon.se</a> )               | 08-768 5474 |

| REVISORER                      |  |
|--------------------------------|--|
| Kerstin Engwall<br>Göran Utter |  |

| SEKTIONER                                                                                                    |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Göteborg                                                                                                     |  |
| Magnus Karlsson, 033-13 79 06, ( <a href="mailto:healey@telia.com">healey@telia.com</a> )                    |  |
| Stockholm                                                                                                    |  |
| Gunnar Berger, 08-708 7311, ( <a href="mailto:gunnar.berger@lhandelsus.se">gunnar.berger@lhandelsus.se</a> ) |  |
| Värmland                                                                                                     |  |
| Kjell Eriksson, 054-53 16 06                                                                                 |  |
| Skåne                                                                                                        |  |
| Håkan Rey, 040-15 57 04                                                                                      |  |

| TEKNISKA KOMMITTÉN          |  |
|-----------------------------|--|
| AH 100                      |  |
| Lars Engwall, 08-745 0694   |  |
| AH 3000, 100/6              |  |
| Bengt Larsson, 044-24 83 94 |  |
| AH Sprite                   |  |
| Claes Aggestig, 08-777 8684 |  |

| FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN        |  |
|-----------------------------|--|
| Claes Aggestig, 08-777 8684 |  |
| Bengt Larsson, 044-24 83 94 |  |

| KLUBBENS ADRESS                            |  |
|--------------------------------------------|--|
| Austin Healey Club of Sweden               |  |
| C/o Berger, Bandyågen 35, 129 49 Hågersten |  |

| INTERNET                                                                                                            |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <a href="mailto:ahcs@telia.com">ahcs@telia.com</a> , <a href="http://www.healeysweden.com">www.healeysweden.com</a> |  |

| KLUBBREGALIA                                                                 |  |
|------------------------------------------------------------------------------|--|
| Beställ från                                                                 |  |
| Kristina Bengtsson                                                           |  |
| Bromstensvägen 57                                                            |  |
| 161 71 Bromma                                                                |  |
| 08-28 65 96                                                                  |  |
| <a href="mailto:kiki.bengtsson@ultramare.se">kiki.bengtsson@ultramare.se</a> |  |

Postgironummer 405161-1

# evenemang mm evenemang mm even

Stockholmssektionens

Lucia-träff

Den 12/12

kl 19:00

i MHS lokaler

Bondegatan 74

**BRITISH MOTOR**  
AB

Reservdelar och Tillbehör till din M.G. Triumph,  
Austin Healey och BMC-Saloon car  
årsmodell 1955 och framåt



Tel. 08-664 53 10  
Fax. 08-664 53 18

Lidingövägen 75 - 115 41 Stockholm  
[www.britishmotor.se](http://www.britishmotor.se)

The  
Healey  
Inn



PUBKVÄLLAR PÅ  
Black & Brown Inn  
HORNSGATAN 50  
14/11, 3/12, 15/1, 14/2, 13/3, 9/4, 24/4

## Nya medlemmar

- |                                                                     |                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 382. Ingrid Thorell<br>Källvägen 11, 262 61 ÄNGELHOLM               | 394. Lars Söderqvist<br>Granbovägen 3, 820 10 ARBRÅ tel. 0727-400 32 |
| 385. Per Montén<br>Eriksvägen 2, 172 76 SUNDBYBERG Tel. 08-29 06 07 | 395. C. Boughart<br>Skansenvägen 35, 429 41 SÄRÖ                     |
| 386. Heikki Takanen<br>Järpstigen 19, 167 67 BROMMA                 | 396. Jonas Moberg<br>Svartlösavägen 89, 125 33 ÄLVSJÖ                |
| 387. Lars Jarnhammar<br>Rödklintsvägen 1, 137 36 VÄSTEHANINGE       | 397. Christer Olsson<br>Ladugatan 29, 273 36 TOMELILLA               |
| 388. Ingvar Nilsson<br>Bankgatan 1, 260 70 LJUNGBYHED               | 399. Martin Bogström<br>Tessinsväg 1 C, 217 58 MALMÖ                 |
| 389. Karin Weman<br>Leksellväen 101, 724 81 VÄSTERÅS                | 400. Ronny Svensson<br>Kronovägen 5, 191 34 SOLLENTUNA               |
| 390. Thomas Nordberg<br>Körsbärsvägen 21, 541 47 SKÖVDE             | 404. Adan Reutersköld<br>Gyllenborgsgatan 5, 112 43 STOCKHOLM        |



# England 2002



Om du inte redan har anmält dig till detta fantastiska arrangemang är det verkligen hög tid. 50-årsjubileumet av Austin Healey som bilmärke kommer att bli en riktigt stor händelse. Möt Healeyentusiaster från alla världens hörn. Klubbarna i Sydafrika, Australien, Holland, Frankrike, USA med flera kommer att delta.

PG Johansson som är vår Projektledare har tillsammans med Mats Svanberg skapat ett paket som inkluderar resan och vistelsen i England. Det finns några alternativa möjligheter att delta på själva evenemanget, men resan över kommer att företas gemensamt. Teamet förhandlar hårt med Scandinavian Seaways och vi har fått ett kanonpris på överfarten - 4500:-, vilket är ca 45% rabatt mot normalpris för bil och två personer.

Programmet i England startar söndagen den 28:e juli och avslutas den 4:e augusti. Beroende på tidtabell för överfart kommer vi att åka torsdag den 25 juli från Göteborg till Newcastle och åter igen måndagen den 5 augusti (med reservation för andra möjliga alternativ som inte är klara än). Det ger oss ett par dars fin biltur genom England som kan utnyttjas för besök av exempelvis British Heritage Motor Museum i Gaydon, eller kanske AH Spares.....

Den förhandsanmälan som gjordes i somras resulterade i drygt 40 bilar anmälda. Dessa personer har nu fått lämna definitiv anmälan och vi är i dagsläget **38 bilar!!**

Missa inte årets händelse, häng med du också! Om du gärna vill följa med, men av någon anledning inte kan ta egen bil finns det några passagerarplatser lediga. Hör av dig till PG för mer info om det.

Vi har fått indikationer på att det stora intresset medför att sena bokningar kanske hamnar på hotell en liten bit från evenemanget, så snabba på med din anmälan!!!



**PG Johansson**  
0501-18600  
pgj@swipnet.se

**Resekommittén**

**Mats Svanberg**  
0381-30277  
hultsteg@ebox.tninet.se



Ska du med eller?

...tjata inte, jag ska dansa med Margot Healey



**50**  
Austin Healey  
1952 • 2002

**THE AUSTIN HEALEY 50TH ANNIVERSARY CELEBRATIONS**

The Austin Healey 50th Anniversary celebrations in July/August 2002 salute the historic debut of the Healey 100, the sensation of the 1952 Earls Court Motor Show.

Highly acclaimed by the international motoring press and public alike, Donald Healey's new sports car prompted a manufacturing agreement with the Austin Motor Company, which heralded the arrival of the legendary Austin Healey, the most endearing of Britain's classic sports cars.

**FIFTY YEARS TO THE DAY AFTER AN HISTORIC AGREEMENT**

In celebration of this historic motoring landmark, the Austin Healey Club UK is staging the biggest-ever, one marquee meeting of star cars, celebrities and well-known personalities, that will capture the imagination of many thousands of enthusiastic visitors from the far corners of the world.

**BE A PART OF THIS SUPERB, UNIQUE EVENT**

Join us in celebrating one of the greatest British sports cars ever made. There's a choice of three tickets - with something for everyone.

**The Warwick** - your premier package ticket to the complete week-long event - Sunday 28 July to Sunday 4 August 2002. Includes accommodation and access to most of the programme items listed.

**The Longbridge** - a two-day package for Friday 2 and Saturday 3 August 2002, covering the track events and race days at Thruxton. Accommodation is included.

**The Thruxton** - a flexible option with the choice of one or two day tickets to Thruxton Race Circuit on Friday 2 and/or Saturday 3 August 2002. Accommodation is not included.

Booking forms are available on [www.austin-healey-club.co.uk](http://www.austin-healey-club.co.uk) or you can fill in your details on the back of this leaflet.

**CELEBRATE IN STYLE**

**WOKEFIELD PARK, READING, BERKSHIRE**

Centred on Wokefield Park in Reading, one of England's most beautiful and prestigious locations, the event brings together the largest collection of world-renowned racing, record-breaking and rally cars ever assembled for a week-long Austin Healey extravaganza.

Set in beautiful landscaped grounds, the venue combines an historic Mansion House with a modern Executive Centre, with excellent indoor leisure facilities that include a heated swimming pool, sauna and gymnasium.

A leisurely drive from the estate's imposing gates, the centre is approached through an 18 Hole Championship Golf Course and acres of beautifully landscaped gardens.

**Monday 29 July** Concours d'elegance, historical displays, regalia and displays. Buffet lunch. Golf challenge or gymkhana. Barbecue and evening entertainment.

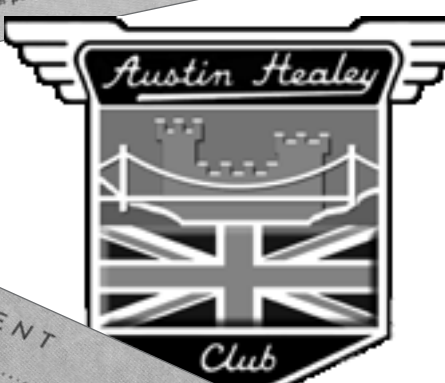
**Tuesday 30 July** Planned drives to Windsor Castle, Eton and the Cotswolds. Evening boat trip with dinner on board.

**Wednesday 31 July** Planned drive to Prescott Hill, near Cheltenham. Test your driving prowess and your car's handling up this famous hill. Dine out on the return journey to Wokefield Park.

**Thursday 1 August** Planned drives to places of Austin Healey historical interest. Plus film presentations, car displays, and a chance to meet the Healey family and other personalities.

**Saturday 3 August** Race Day at Thruxton. A day to really get the adrenalin racing through your veins! Austin Healey races and an inter-marque challenge, plus the chance to meet up with the stars and celebrities of yesterday's track fame. Gala Dinner at Wokefield Park.

**Sunday 4 August** Au Revoir! But it's by no means the end of the road. Lifelong memories, and the chance to savour your part in a lasting tribute to one of the greatest British sports cars ever made.



# ÅRS- möte

Årets höjdpunkt är självklart årsmötet. Med förra årets jubileumsmöte i ganska färskt minne så kändes det som att det skulle bli tufft att uppnå samma hejdlösa stämning med 50-talet bilar och ett underbart Öland som omgivning.

Det är rätt länge sedan klubben höll årsmöte i Mälarregionen. Förra gången var det vid Skokloster i samband med ett BSCM. Ett möte i Stockholm bör ju naturligtvis förläggas så att man känner att det är i Hufvudstaden man befinner sig i. Således blev strategin inför årets möte att verkligen förlägga det i Stockholm, inte utanför. Så ett ordentligt rekognoseringsarbete sattes igång och Börje Engwall kajkade runt i Midgeten i "stan" för att hitta den roligaste färdvägen och några bra hållpunkter.

Själva mötet och kvällsaktiviteten var inbokade på Sjölidens intima kursgård som ligger på vägen ut mot Dalarö.

Alla hittar till Kungens Kurva, så det fick bli samlingsplatsen. Vädet lovade inte så mycket vid den tidpunkten, men det skulle komma att bli en fantastiskt fin dag. När deltagarna – ca 20 bilar anlant och utbytt hälsningsritual antrade Börje en sten och gav entusiastiskt instruktioner



Börje ger instruktioner



Fler bilder finns på [www.healeysweden.com](http://www.healeysweden.com)

inför dagen. Vi åkte gemensamt in mot Stockholm med siktet inställt på Café Fåfången som ligget strategiskt beläget på en bergsknalle vid Danvikstull och med fantastisk utsikt över Stockholms vatten. Vägen är ett mål i sig och färden gick via Hornstull och Söder Mälarstrand. Förhandskontakter med ansvariga på Fåfången hade gett oss tillstånd att köra upp bilarna till caféet. Ni som varit där vet att det inte är särskilt stor plats, men vi lyckades klämma in alla bilarna innanför staketet. Väl på plats kunde vi avnjuta Cafés specialgjorda trekantiga smörgåsar medan de övriga gästerna ägnade sig åt att titta på bilarna.

Efter ca två timmars minglande runt bilarna blev det dags att åka vidare ut mot Sjölidens. Återigen hade Börje letat fram en bra sportbilsväg via Sickla strand, genom Nackareservatet och Tyresö. Väl framme ägnades några timmar åt att byta chassinummer och bra (och dåliga) historier.

Världshuset bjöd på grillat och med en otroligt bra service. Måltiden avnjöts utomhus som sig bör. För de som kände sig frusna fanns filtar att svepa in sig i. Senare på kvällen riggade Stockholms aktivitetsgång upp en dator, ratt och en overheadprojektor för virtuell körning av allehanda bilspele mm. De som inte trakterades av detta fortsatte ljugandet långt in på småtimmarna.

Söndag morgon blev en dag i regnets tecken, Jag var tvungen att sätta upp cabben och täta vatten läckor med små trasor, nåja man får väl vara nöjd eftersom det var första gången som jag åker i hållregn efter renoveringen. Nu styr vi bilarna mot Djurgården för det årliga årsmötet. Färden gick via Söderledstunneln och ..... ja det lät mäktigt när ett 20-tal Healeys dånade genom tunnelröret.

Samling längts ute vid Bleckholmen där Björn Olofsson har upplåtit plats på sitt jobb för mötet. Årsmötet avlöpte effektivt och bra på ca en timme. Väl ute i det envisa regnet är det bara konstatera att den gemensamma helgen är slut, några väljer att åka ut mot Gärdet för en sen lunch och andra åker vidare hem. Ett stort tack till arrangörerna och Börje Engvall som stått för programmet under hela helgen.



Vid Fåfången, trångt men gemytligt



Lennart och Sofie, kul hjälmar har dom också



## Vedermöda med en kamaxel

av Mr. Finespanner™

För flera år sedan när jag renoverade en motor åt en kund stötte jag på ett problem, jag aldrig tidigare stött på. Vi byggde en motor med lite högre prestanda än standard. Kunden hade införskaffat ett antal trimdelar, inkluderande en ny kamaxel. Kunden hade även valt den verkstad som skulle utföra maskinbearbetningen, en mycket kapabel och erfaren herre välkänd för sina arbeten på ”high-dollar” motorer av typen Ferrari och Aston Martin. Om man inte spenderade tiotusentals dollar på jobben hans verkstad utförde, var det lite svårt att få denne mans uppmärksamhet länge nog för att få jobben utförda inom en någorlunda rimlig tidsperiod. Efter månader av väntan var det äntligen dags att hämta kammen, vevaxeln, kolvarna och blocket, vilket enligt uppgift var linjehonat, borrat, monterat nya kamlager i samt färdigt för montering. När jag stängde dörren på min van, efter att ha lastat alltihop och betalat mannen, fällde han följande kommentar: - Förresten den där kammen passade verkligen illa! Hmm. Inget gott tecken.

Hemma i min verkstad upptäckte jag ganska snart att mannens kommentar var en kraftig underdrift. Det var inte bara det att kammen pas-

sade illa, den passade inte alls.

Alla lagerlägen hade exakt samma dimensioner på den nya kammen som på den gamla. Det främre lagerläget på den nya kammen passade perfekt i det främre lagret. Likaså där bak. De bägge inre lagernas innerdiameter korresponderade helt korrekt med de mellersta lagerlägena. Kammen var helt rak. Ändå passade inte kammen. Uppenbar slutsats: det måste vara något fel på lagernas inbördes position. Naturligtvis fanns inte de gamla lagerna till hands för en eventuell jämförelse, de hade för länge sedan kastats av mannen som utfört maskinbearbetningen. Vid denna punkt önskar jag uppmärksamma er på det första budet i Norman Nocks<sup>1</sup> *Restoration Procedures* – ”Kasta aldrig några gamla delar!!” Personligen följer jag generellt sett alltid detta bud bokstavligen, men har aldrig låtit det omfatta gamla kamlager. Det betalar sig att inte göra några undantag.

Efter noggranna studier och observationer, samt diskussioner med andra mekaniker, kom jag fram till slutsatsen att ett av hålen för de inre kamlagren inte var borrat exakt i linje med de övriga tre. Trots att alla dimensioner var korrekta hindrade denna lilla avvikelse i koncentricitet,

ungefär 0,1 mm, kammen från att passa om man inte monterade ett knutkors någonstans vill säga. Knappast någon praktisk lösning. Om ni tittar i fabriken service manual under sektion T, Service Tools, finner ni att fabriken hade serviceverktyg nummer 18G123A, Kamaxel Linjebrotsch, med massa brotschar och styrningar, som brotschade kamaxellagerna i blocket i linje med varandra. Resultatet i lager med korrekta innerdimensioner koncentriskt ordnade. Detta skulle ge ett bra resultat även om aalla lagerhål i blocket inte var borrade perfekt i linje, särskilt om det funnits lager av överdimension som gett lite mer ”kött” på den tjocka sidan av ett något ickecentrerat brotschat lager. Jag kunde inte finna några lager av överdimension hos någon av leverantörerna av Healey delar. Jag fick dock berättat för mig av någon av de gamla leverantörerna att överdimensionerade lager hade funnits förut, men nu var utgångna. Avvikelsen i rätlinjighet i mitt block var stort nog för att utesluta möjligheten av linjebrotschning av mina befintliga kamlager. Det icke centrerade skäret i mitt felaktiga lager hade resulterat i ett ovalt hål, vilket hade gett en avsevärd springa mellan lagerläget och lagret på ena sidan. Liknande figuren:

Den enda vettiga lösningen på problemet är att montera överdimensionerade kamlager, samt att linjebrotscha dem på plats i blocket. Eftersom dessa lager inte finns att köpa måste man tillverka dem. Jag hade hört motorrenoverare tala om babbits lager. Sådana används i riktigt gamla motorer och om man renoverar en sådan motor idag så skickar man de slitna lagerna till en specialist som bygger upp lagerna igen. Jag hade aldrig provat detta förut, men ansåg det vara värt ett försök, speciellt med tanke på de låga krafter kamaxellagerna utsätts för jämfört med vev och ramlager. Var finner man någon som behärskar denna gamla konst? Jo i Hemmings Motor News. Jag fann Paul’s Rod & Bearing i Parkville, MO. Kostnaden för denna typ av jobb, på den tiden, uppgick till cirka 300 kr + per lager. Det är bara nödvändigt att åtgärda de två mellersta lagerna. De främre och bakre lagerna rör man inte för att de senare ska kunna tjänstgöra som styrningar för linjebrotschningen. Jag skickade de bägge mellersta lagren till Bob och när de kom tillbaka (i tid) var bägge cirka en kvarts tum tjocka. Paul snålar inte när han bygger upp ett lager.

Nu hade jag mina överdimensionerade lager så det var dags för linjebrotschning. Jag vände mig till den legendariske Bill på Coleman Bros. Speed Shop i den vackra staden Elkridge i Maryland. Bill har renoverat motorer i många år och har sett det mesta. Uppgifter som hade gjort en ordinär renoverare spak och fått honom att börja fundera på en fusklösning är ren rutin för Bill. Jag lämnade blocket, kammen och lagerna. När jag återvände ett par veckor senare, satt kammen på plats och passade perfekt. Den kunde lätt vridas runt för hand. Bill sade att han hade haft lager-spån upp till knäna när han var färdig, men att slutresultatet verkligen var värt oredan. Jag förvarar numera alltid ett par överdimensionerade lager på hyllan för säkerhets skull. Jag rekommenderar varmt denna metod om ni stöter på problem när ni ska montera kamaxeln, antingen den inte passar alls eller om den går för trögt. Klart mycket bättre än släggmetoden...

Artikeln översatt av Magnus Karlsson i Borås.

Översättarens egna kommentarer:

Mr Finespanner heter egentligen Douglas Reid och han driver Healeyrenoveringsfirman:

**18 G Motorworks**  
**301 N. Rolling Road**  
**Catonsville**  
**MD 21228**  
**Tel 410-869-0606 Fax 410-869-0707**

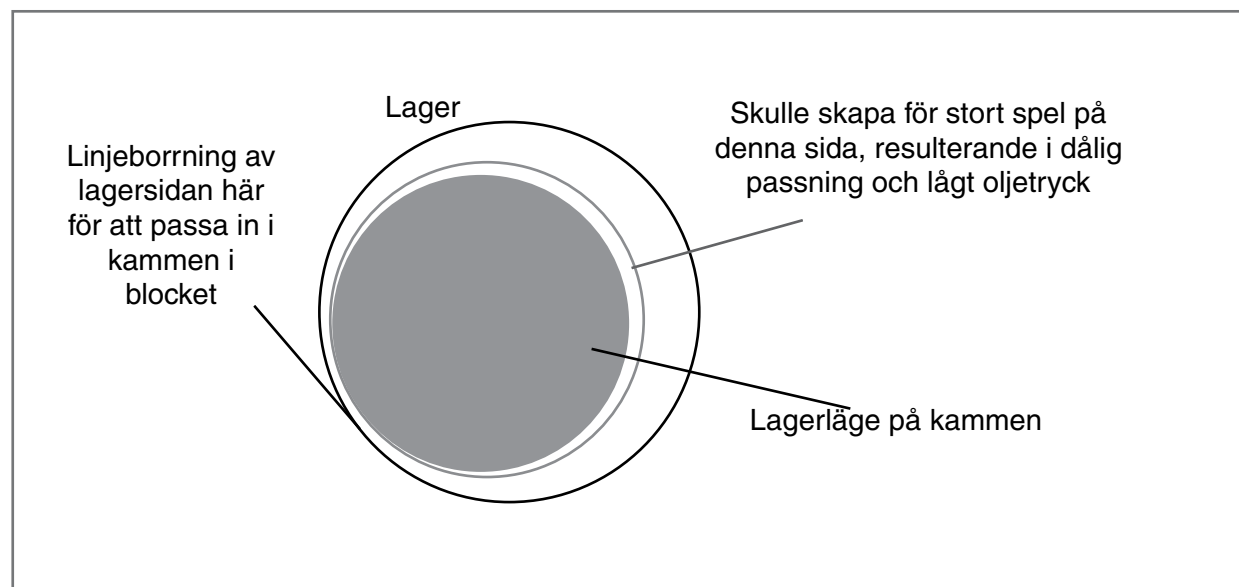
Douglas var mycket god vän med Donald Healey som alltid hälsade på när han besökte USA. Donald rekommenderade alltid Douglas firma åt amerikanska Healey ägare. Douglas tillverkar även Healey delar, bl.a. färdigböjda bromsrör och bensinledningar i metall med exakta originalnipplar och mycket god passform.

Anledningen till att denna artikel publiceras i den svenska Austin Healey Enthusiast är att Douglas alltid skickar sina tekniska artiklar för korrektur till mig innan publicering. Jag tycker det är bra att dessa utmärkta artiklar även kommer intresserade svenskar till godo.

När det gäller artikeln vill jag tillägga att detta problem egentligen inte bara gäller för block med icke centrerade kamlagerhål. Jag har funnit att om kamlagerna måste bytas mot nya så räcker dessa i regel aldrig till. De är helt enkelt för klena dimensionerade, vilket leder till ett för stort lagerspel, resulterande i ett för lågt oljetryck även i nyrenoverade motorer. Vill man göra en riktigt seriös renovering så bör man alltid använda sig av ovanstående metod. Det finns en firma i Sverige som bygger upp lager med babbits, jag har tyvärr glömt vad den heter, men de brukar annonsera i Classic Motor.

### (Footnotes)

<sup>1</sup> Norman Nock är en i Amerika mycket välkänd Healey renoverare som publicerat ett mycket värdefullt häfte med tekniska tips angående reparationer av Healeys. Det kan beställas på adress: British Car Specialists, 2060 N. Wilson Way, Stockton, Ca 95205-3126. Tel 209-948-8767 Fax 209 948-1030



Skissen visar problemet. Dimensionerna är kraftigt överdrivna

# Historien om Den Engelska Bilindustrin *varför gick det så?*

Av Bengt Eklind

Bengt fortsätter vidare med femte delen av sin berättelse om den engelska bilindustrin. 60-talet börjar gå mot sitt slut och bilarna som ska komma att forma 70-talets bilpark börjar komma allt mer. Samtidigt inträder fler och fler "särbestämmelser" för den svenska marknaden, vilket innebär att Bengt och hans kollegor måste uppbåda allt större fantasi och kreativitet.

En helt ny "tredndbil" skall också se dagen ljus - Range Rover, med den i hallarna kan det väl ändå inte bli fel.....



## Femte delen - TSV hittar på nya trix och tistlarna frodas.....

**MINI, MASCOT, HUNDKOJAN, ÅTTFEMTIAN, TUSENKOJAN, COOPERKOJAN,....KÄRT BARN HAR...**

På vägen i restaurangen hängde en tavla med en skiss eller utkast på den allra första Hundkojan, ritad av Alec Issigonis, och hur han ursprungligen hade tänkt sig den. Det måste ha varit i början av 50-talet och det var en bakhjulsdriven liten bil med en vattenkyld fyrcylindrig sidventilad boxermotor.

Instrumentbrädan bestod av en hastighetsmätare. Inget mer. Samma motorkonstruktion, som Jowett Javelin och Jupiter hade, var det tänkt. Det var därför, som den första Morris Minor hade en grill, som var utformad för bästa kylning av en boxermotor. Den motortypen kom aldrig i produktion. I den första Morris Minor, monterades en rak, sidventilad 4:a, från tidigt årtal. Från Morris 8, kanske.

Den bil som fått namnet namnet Hundkojan, var ett helt nytt koncept. Bränsletanken, 18 liter, satt framför vindrutan, under huven. Fjädringen bestod av s.k gummikonor. Motorn blev sedan en tvärställd, rak toppventilad 4:a Den gamla "A-motorn", som genom åren har funnits i 848, 998, 1098, 1275 cc. Genialisk och då, "vågad"

bilkonstruktion, som än idag (1998) faktiskt står som förebild för all världens småbilstillverkare. Även större bilar har tagit efter idén. Sammanbyggd motor med växellåda, slutväxel. S.k power pack, i en enhet.

Ursprungsmotorn har suttit i den senare versionen av Morris Minor, Austin A 30, Sprite, MG Midget m fl. De första "kojorna" var försedda med "skjutande" fläkt på högersidan av bilen, men det bullrade och kom ut för mycket varmluft ur hjulhuset på högersidan för engelsmännen, som ständigt kör med öppen sidoruta. De har dessutom ett "trafikspråk", bilister emellan, med högra handen, som hänger lite ungdomligt och nonchalant längs dörrsidan. Handsignalerna släpper fram, bromsar in, förbereder en sväng, osv.

"Motorn vändes och fläkten blev dragande och de vänsterstyrande Minibilisterna, fick ta lite mer oväsen," skrattade Ron, som berättade historien om världens nu mest långlivade(?) bil. Produceras fortfarande, 1997, under namnet Mini Rover. Över 40 år gammal konstruktion! Och inte välder den heller vid undanmanöver i 60 kmt.

Tillbaka till vårt samtal nu. Två och en halv timmes trivsamt och givande lunch. Ron tog till

orda: "Mini 1000 ska vi ordna till för Sverige och efterföljaren till Mellankojan, 1300/1500, Austin Allegro, kommer att anpassas för Sverige. Vi har till och med ett program för strålkastartorkare, som vi hoppas kunna montera på produktionsbanan. Likaså ADO 71, Austin Maxi 1500 och 1750 samt ADO 72, Mini Clubman, Mini 1275 GT, blir Sverigeaktuella. Morris Marina blir nog också en bil för Sverige. Men det dröjer till 1971 eller kanske -74 för vissa modeller."

"Nu, en mycket viktig sak", Mr Eklind," i översättningen av er bromsbestämmelse, F18, framgår inte helt kristallklart, om bilen får sid-öförflyttas mer än tre meter vid 2.9 m/sek2 retardation, med ena kretsen bortkopplad. Det gäller i Amerika. Vad står det ordagrant i den svenska versionen? Det är viktigt, Bengt. Allvarligt talat, det gäller om vi överhuvudtaget klarar de svenska bromskraven".

Så blir man Ron och Bengt i England. Inga krumelurer som att" kan vi spotta varandra i ansiktet, jag tror att jag är äldst"... osv.

I alla svenska bestämmelser gäller den svenska texten, om osäkerhet i tolkning skulle uppstå i översättningen. Samma som i lumpen. Om kartan och verkligheten ej överensstämmer, så

gäller kartan. I den svenska paragrafen står det: "Okontrollerbara kursavvikelser får ej förekomma. Dessa skall i så fall lätt kunna korrigeras." En typisk, svensk "gummiparagraf". Senare visade det sig, att Ron skulle nöja sig med den skrivningen.

"Mini 1000 har så kort hjulbas att den kan snurra runt med de diagonalt delade bromskretsarna under provet, om man inte håller hårt i ratten och kompenserar. Maxi är OK. Den har också diagonaldelning, men den är lång i hjulbasen," sade Ron.

"Varför delar ni inte bromskretsarna mellan fram och bakaxeln?"

"Bakhjulen sitter så långt bak och det är för lite vikt där, så att hjulen blockerar, före vi uppnår en retardation av 2.9 m/sek2. Då hjälper det inte hur bra bromarna är, om hjulen låser sig före 2.9. En sak till, Bengt. Ni får arrangera och montera strålkastartorkare på Mini och Maxi. Åtminstone till att börja med. Framåt 1974 -75 kommer vi med en totalt ny serie bilar och då är de större marknaderna Frankrike, Tyskland och Benelux-länderna lagmässigt ganska lika Sverige, och då kan vi skicka de flesta bilmodellerna till Sverige."

Kaffet avslutades och Ken Saunders föreslog att vi skull ta en tur till Abingdon, "några miles bort". Jag tackade för den innehållsrika lunchen, och tog adjö av Ron Smith och hans assistent.

Så lovade jag framföra hälsningar till några av våra gemensamma kolleger i Bilindustriföreningen, som Ron brukade sammanstråla med

i Bureau Permanents Technical Commitee i Paris.

Ron och jag skulle träffas åtskilliga gånger framöver i bilsäkerhetssammanhang och han blev mig till stor hjälp och gav alltid besked, som man kunde lita på. Det stärkte mina aktier hemma på kontoret.

Abingdon var tidigare produktionsfabrik för MG, Morris Garage, men nu användes en större del av byggnaden till "Advanced Projects". Inte ens Ken hade tillträde till vissa avdelningar.

Man arrangerade eller simulerade påkörningsolyckor vid övergångsställen, som då höll på att öka i alla världens storstäder. Man använde dockor i naturlig storlek och med identiska leder, armar och ben, som en människa är uppbyggd med. En SAE- dummy, med internationella mått, som oftast kallades Charlie, användes. Man ville mäta skador i ben, knän, lårben och bäcken.

Det hade visat sig vid en stor undersökning i USA, att den påkörda gångtrafikanten fick minst skador, om han eller hon kastades upp på huven och taket. "Reparationen" av människan blev då avsevärt billigare i pengar räknat. Cyniskt, jovisst, men ibland är det det enda sättet att mäta trafikskador.

Bilindustrin runt om i världen, har genom åren sänkt framändan och huven på bilarna, genom att bland annat "välta" motormontaget, mer eller mindre. Detta är en av orsakerna, luftmotstånd och styling är andra.

I en bil, som jag aldrig tidigare sett, hade en airbag, luftkudde, utlösts i bara 10 mph. Den frivilliga teknikern var svagt gul och skär i ansiktet, som efter en boxningsmatch med luftkudden, men skämtade om att han var tacksam för att sidorutan var helt nervevad och framrutan borta. Annars hade trumhinnorna spräckts.

Det inträffade nämligen på den levande grisen, vid provet förra veckan. Det blir en kraftig och omedelbar tryckförhöjning i kupén vid den mindre detonationen och mikrosekundsnabba uppblåsningen av luftkudden.

"Vad är det för bil"? frågade jag Ken.

"Vet inte!"

Jag såg på honom att han visste.

Några år senare förstod jag att det var en Morris Marina. Den kom till Sverige först 1972.

Den bil som skulle komma att heta Austin Maxi, och gick under arbetsnamnet ADO71 på fabriken, stod karosseriren och olackerad i ett hörn.

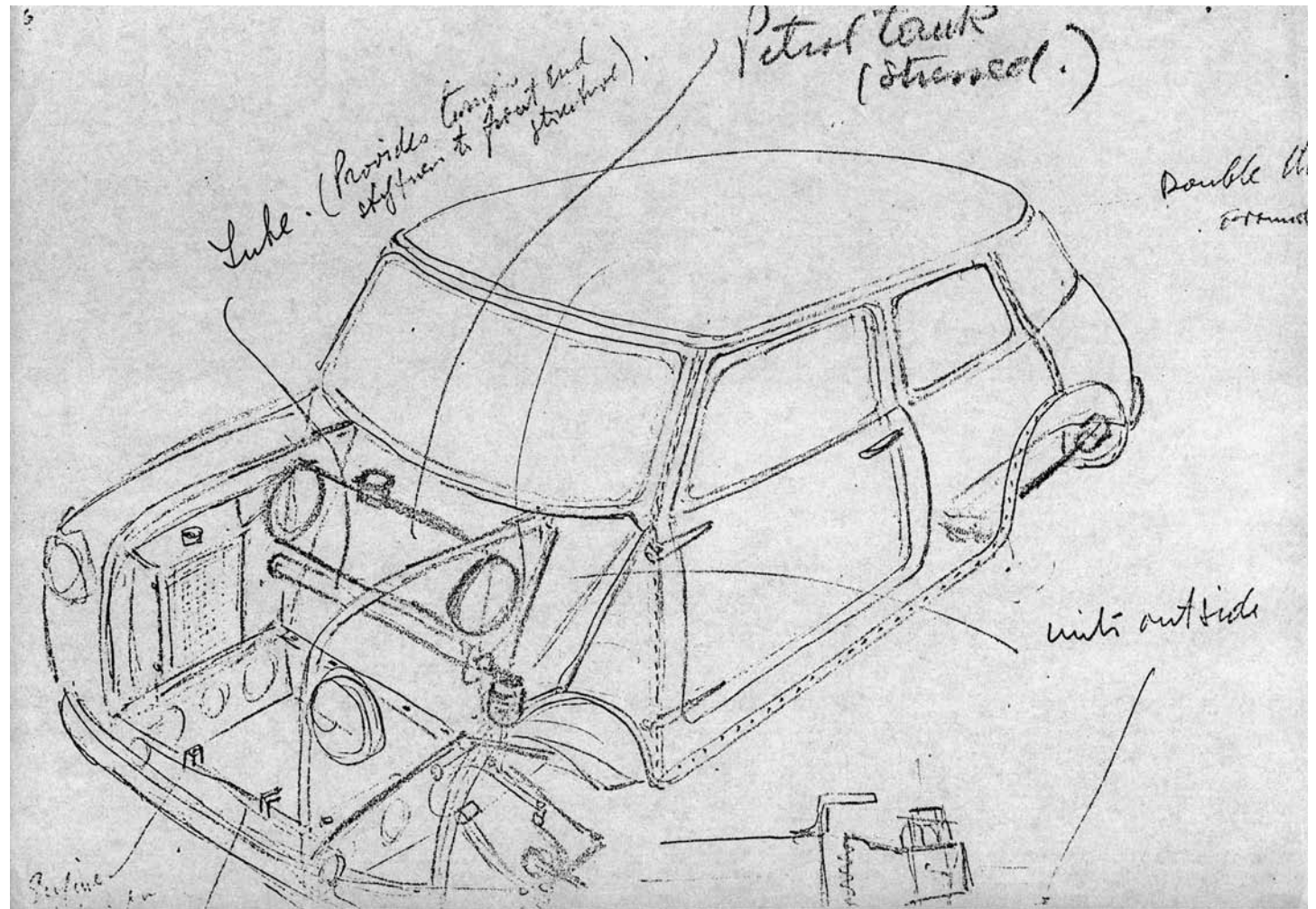
"Här kommer ni kanske få problem med rullbältesmonteringen bak," sa Ken."Det var egentligen därför vi åkte hit, så du kan börja fundera på, hur ni skall lösa bältesrullens placering bak".

Återigen igen en svensk särbestämmelse.

-Övre fästpunkten minst 45 cm över H-punkten.

-Två låsningar, en för snabb utrullning och den andra vid 0,3 g. Acc.- eller deceleration.

"Vi löser det i Sverige", chansade jag på, och skickade en tanke till Bengt på Auto-Liv





Men det gick åt bensin. 80-liters tanken visade nästan tom efter 25 mil. Med då hade pedalen haft blysulan på sig mest hela tiden. Mellan 130 och 150 tycktes den trivas bäst.

Det här var den allra första Range Rover modellen. Den utan avgasrening och utan ”förseglade” förgasare. Det kom året efteråt. Den var betydligt tröttare och konsumerade ännu mer bränsle. Att köra under 1.4 l/mil var ett konststycke. Men å andra sidan var den bensinsnålade personen inte den typiske Range Rover ägaren.

Svensk Bilprovnings huvudkontor i Vällingby hade hört av sig långt tidigare och uttalade önskemål om att titta lite närmare på konstruktionen. Det var Bertil Leidvik, som på den tiden var ”ansiktet utåt”. ”En provtur i terrängen vill dom säkert vara med om”, tänkte jag och märkte ut en bana upp och ned, kors och tvärs på Johannelundstippen. En gräsbevuxen soptipp med rasvin kelstigning.

Alexej Pellijeff, SBP:s förre VD, Bertil Leidvik och jag tror, Göran Löfgren, var med. De verkliga pionjärerna inom Svensk Bilprovning. Stönande tystnad och djupa suckar från baksätet var de enda kommentarerna i backarna. Särskilt när färdan då och då gick tvärs lutningen. Men dom var imponerade över att man kunde åka så bekvämt i terräng. Så prisades motorn för sin obändiga och närmast brutala styrka. Dom föreföll betydligt tryggare och mer pratglada, när vi åter stegade in på kontoret efter off-road-turen.

Vid ett besök vid fabriken1971 eller -72, fick jag syn på en blå Range Rover, på vars vindruta det var skrivet med gul krita ”King Carl Gustav of Sweden”. Den var föremål för upprepade kontroller av konstruktions- och kvalitetsfolket.

Någon tid senare besökte vår dåvarande Kronprins Göteborg, i något invigningsärende. Han åkte i sin nya Range Rover och uttalade sitt gillande över bilen till sina kompisar. Kronprinsen lär ha sagt att ”Jag kom på mig själv med att sitta där, ensam bakom ratten och sjunga rocklåten” King of the Road”.

Vår svenska VD kom i onåd hos engelsmännen och byttes ut mot en tillfällig försäljningsdirektör från det danska Leyland bolaget. Dynamisk, men ingen visste riktigt, var man hade honom. Han uppförde sig ibland som om freden i Roskilde 1648, hade blivit alltför fördelaktig för Sverige.

En engelsman, Dick, tog över efter bara några månader. Han längtade hem till England och väntade på sin karriär inom Leyland, så han satt mest av hela tiden och skickade strategiskt ut förtrupper vid ”riskfyllda” uppdrag. När dom såg ut att gå bra, dök han upp på platsen och lät sig fotograferas och gjorde Winston Churchill inspirerade aforismer och ”kloka” uttalanden i tidningarna.

**ETT NORDISKT BRITISH LEYLAND**  
British Leyland International ansåg att Skandinavien var att betrakta som ett gemensamt land. Det fanns ett gemensamt SAS-språk på flygbiljetterna, som alla tre länderna förstod, och om alla broschyrer, instruktionsböcker, fakturor, Åfkorrespondens kunde göras på ett språk skulle mycket kunna vinnas.

Samma bilar, samma specifikation och ett gemensamt lager av bilar. Att ingen kommit på det förut?

Idén kom upp inom Londonkontoret av okänd person. Engelsmännen kallade de ”osynliga” idésprutorna för ”whizz- kids”. De, som ständigt halvsprang i korridorerna och som aldrig hann lägga fram sina visioner fullt färdigt, ”ba’fatt måste på nästa sittning med marknadstrategi folket, som absolut vill ha mig med på det mötet. Dom har tjatat på mig så förbaskat. Jag är ledsen pojkar, men jag är tvungen att kila iväg nu”.

Nya idéer, vilket var liktydigt med ny Vd. Gunnar från Norge fick uppdraget. Det var en jobbig tid. Att jämt förefalla vara bakåtsträvare, och behöva tala om för honom, att reglerna var helt olika i Norge och Danmark. En dansk eller norsk bil klarade inte TSV:s besiktning i Sverige.

Det gick så långt, att jag i smyg ordnade så att den norska typbesiktningsexperten fick besiktiga några bilar i Sverige. Så fick han tala om samma sak för Gunnar, som så småningom insåg, att hans ursprungliga uppdrag med gemensamma bilar skulle misslyckas.

Vid en bilutställning i Earls Court, samma år råkade Gunnar och jag träffa Ken Saunders från Longbridge. Denne gjorde helt klart för Gunnar vad som gällde i de olika länderna.

Det hade gått så långt med samordning importen av både bil och reservdelslager, att vi besökte Fredrikstad i Norge, och inspekterade tillsammans med kommunfolket ett område intill hamnen. Där kunde de ta emot biltransportbåtar och iordningsställa upp till 100.00 bilar årligen. Vi körde ut på området, som tidigare varit soptipp och....tusentals måsar lyfte upp mot skyn och förmörkade himlen.

”Gert, det här är inget för oss! Tänk på alla lackskador av fågelträck. Vi tackar och sticker hemåt”. Gert, lugn som vanligt.”Håll masken, dom skall få bjuda oss på lunch först.”

##### SNARAN BÖRJAR DRAS ÅT.....

1970-års modeller började komma in och det var lag på rullbälten i baksätet. Höjden, 45 cm, över H-punkten var ett problem för de flesta bilarna och AutoLiv fick ta fram ett rullbälte, där bandet rullade ut sig uppfifrån. En del biltilverkarer valde att sänka baksätet, höja rullens infästning, eller länka om bältesdraging via C-stolpen.

Rullbältet bak, en nykonstruktion från Auto-liv, låste sig med en g-kännande microswitch. En mer teknisk lösning, än praktisk. Så snart man nådde 0.3g, så tickade det till i låsningen. Vid hård körning runt en rondell kunde irriterande tickande uppstå. Autoliv hittade på en annan lösning efter några månader.

Maxin hade 4-dörrar, stor baklucka, bäddbar och generöst benutrymme bak. Den presenterades som en typisk familjebil. Motorn, tvärställd, 1500 cc motor, överliggande kamaxel, 5-växlad och låg bränsleförbrukning Svårt att komma över 0.85 l/mil. Konceptet står sig bra, än idag.

MG:n fick en oväntat stor askkopp, placerad alldeles bakom växelspaken.

Året därpå kom cigarettändaren på instrumentbrädan. På frågan om askkoppen ena året och cig.tändaren nästa, blev svaret: ”Brittiska MG ägare röker mest pipa. Men den amerikan-

ska marknaden krävde tändare.”

Även Morris Marina visades och pressen fick se och provköra den på Mantorp Park och nästa dag var det återförsäljarna som fick prova på att köra Marina på en tävlingsbana. De flesta var mycket ungdomliga i sinnet den dagen. Alla ville och skulle sätta banrekord. Men bara med våra demonstrationsbilar! Varje handlare fick med sig minst ett exemplar hem.

Bland modellutbudet från fabriken, hade vi valt Marina 1.3, 4-dörr, och 1.8 TC, 2 och 4-dörr. Egentligen var Marinan ett steg bakåt i utvecklingen för engelsk bilindustri.

Stel bakaxel, bladfjädrar, en framvagnskonstruktion hämtad från Morris Minor, torsionsfjäder fram och med tämligen spartans och skramlig inredning. Säten och utrustning gav intryck av lågpris. Framtagen på rekordtid, sas det och det var inget som sa emot det påståendet

Ken Saunders sa att Morris var den enklare, vanliga massproduktionsbilen och Austin skulle stå för ”advanced design”. Den imagen ville Leyland skapa, för att täcka in alla smakriktningar. Morris Marina gick inte att sälja i Amerika beroende på namnet Morris. Så där fick den heta Austin Marina, utrustad med norsktillverkade stötfångare, fram och bak, i cellplast och gummi.

De gick under namnet ”5 m.p.h-bumpers”, eftersom försäkringsbolagen i USA krävde att inga skador skulle uppstå, när man skuffandes, fickparkerade in sig. På Volvon kallades de skämtsamt för ”ljugarbänken”.

Inför 1971 års modell, fick vi tvätta rejält i modellprogrammet. Då lagstiftades om första stegen i avgasutsläppen. Det började något tidigare med att CO-halten inte fick överstiga 4.5 % vid tomgång. Om den översteg 5.5 % underkändes bilen vid besiktningen. Eftersom det var lagstadgat med sluten vevhusventilation, var det nästan avgörande att motoroljan var nyligen bytt. Eller åtminstone inte utspädd med bränsle, beroende på för mycket chokekörning.

Ett säkert sätt var att lyfta oljemätstickan några mm vid besiktningstillfället. Då släpptes en

aning friskluft in i motorn och CO-halten sjönk några procentenheter.

Alla Triumph bilar av högre dignitet, 2.5 PI och TR6:an försvann från den svenska marknaden. Avgasreningen blev deras ”fall”. Triumph 2000 Mk 2 och Spitfire Mk IV behölls, liksom Rover 2000 TC:n och 3500 V8:an.

Jaguar likaså. Man tog till den amerikanska ”motorspecen” och var därmed gott och väl på den säkra sidan.

Samma med MGB och MGB GT, som var utrustad med en luftpump, som spädde ut avgaserna. Hundkojan klarade av kravet tack vare sin amerikanspecifikation med luftpump. Så dök det överraskande upp en Mini Clubman samt en vasare version 1275 GT med större däck. Ny framdel, grill och huv, mer instrumentering.

Utan att ha fått det bekräftat, så tror jag att skälet för framtagningen av Clubman med den längre fronten, var de amerikanska 50 mph barriärkrockproven. Mini Clubman blev aldrig någon större hit. Det skulle vara Hundkojan. Efter

en tid lyckades teknikerna med krocktestet för den också.

##### RANGE ROVER SOM LASTBIL.

Det kom krav från säljavdelningen och återförsäljarna, att Range Rover borde kunna besiktigas som lastbil. Då kunde köpare med eget företag lyfta av momsen och på så sätt få bilen att bli ungefär 18.000:- billigare. Nära 25 % av det totala priset. Det borde bli en extra skjuts uppåt med försäljningen.

Då behövdes ett lastförskjutningsskydd, alldeles bakom baksätet. Lastförmågan skulle dessutom överstiga sammanlagda vikten av passagerarna. Den passusen ändrades snart.

Jag tog kontakt med TSV, som gav detaljerade informationer om vilka krav, som nu skulle gälla. Vid den tidpunkten, 1970, fanns endast mycket subjektiva bedömningsgrunder för lastbil alternativt personbil, t.ex. typ av klädsel i dörrsidor, mattor på golvet, överhuvudtaget allmänt lastbilsintryck eller inte.

”Men glöm inte att man räknar med utbredd last i lastutrymmet på en lastbil och det ställer högre krav på däckens bärighet.”

Jag körde upp en Range Rover utan servostyrning till TSV i Hägersten, släppte ut rätt mycket luft ur framdäcken, så att den blev tungstyrd. Demonterade några tätningar mellan motor och förarutrymmet för att höja motorljudet i kupén

något. Man kallade på beslutsfattarna från TSV i Solna, men beslutet kunde, eller ville inte tas, utan självaste Byråchefen tillkallades.

Han tittade länge och omsorgsfullt på inredningen, kände och klämde på sätena, satte sig i förarsätet, svängde med ratten, fram och tillbaka och drog i växelspaken. Utan att direkt få in någon växel. Motorn var inte igång. Så trampade han ner först bromspedalen och sedan kopplingen. Så läste han i föreskrifterna med pek fingern som följeslagare under varje rad.

Till slut han:” Jaha, vi säger väl lastbil då.” Precis så gick det till.

Samma dag bekräftade jag sammanträffandet och hans löfte, skriftligen.

Den dagen kunde jag ha lätt ha snackat till mig en löneförhöjning. Men det glömdes bort i den allmänna uppståndelsen.

Gert var ”kall i tänket” som vanligt. ”Nu kan vi höja priset på Range Rovern utan att det märks för kunden. Vi får ju i alla fall begränsad tilldelning från fabriken.”

Så blev det också. Kunden köpte ”Rangen” 9000 kronor billigare, halva momsen, när den var avlyft och vi tjänade resterande 9000 extra per bil. Nu blev det uteslutande personer med eget företag, som köpte Range Rover.

Priset ”på gatan,” 1970, jag minns det väl, var 36200 plus moms. Avdragsgill för redovisande företag. Återförsäljaren betalade 27117 kr.

Verkstadschefen på vårt dotterföretag i Stockholm, Scanauto, lät konstruera ett skjutbart skydd, med skenor i taket och rejäla låsspärrar i golvet. Efter hållfasthetsprovning av skyddet, intygades F 144 och allt var OK.

RangeRover blev innebilen och föregångare till ett antal liknande bilar. Både från USA och Japan. Men ingen har hittills levt upp till Range Rovers kvalitetsstatus. Leveranstiden ökade till 5-6 månader, oftast mer.

Hägglund & Söner i Örnsköldsvik hörde av sig och ville köpa RangeRover motorer till en snögående bandvagn. Det skulle röra sig om 8000 motorer i effektområdet 130-150 hk och med en vikt på 150-180 kg. Rovers V8 var den enda motorn som kunde uppfylla deras önskemål betr. vikt/effekt och kompakthet.

Roverfabriken sa tvärt nej till förfrågan.

Avtalet med GM hindrade rena motorleveranser.

Det skulle emellertid dyka upp mörka moln på RangeRover himlen längre fram. Mer därom senare.



# British Sports Car Meeting 2002

Av Robert Eriksson, bild: Tommy Lyngborn

British Sports Car Meeting har blivit en institution för oss som bor i Mälardalen. Man kan alltid vara säker på att vädrets makter är på gott humör, mig veterligen har det "bara" regnat vid ett par tillfällen under de 25-tal år som evenemanget har funnits. Bilarna är ett av huvudintrycken. Eftersom det är ett samarrangemang med så många brittiska bil-klubbar får man en riklig variation av bilar att titta, lyssna och lukta på. Sen brukar det ju trängas en del motorcyklar på vägarna också. Mälaren runt går av stapeln samma dag och dom blir bara fler och fler för varje år.

Lördagsmorgonen började som sig brukligt för oss Stockholmsbaserade Healey-ägare med samling vid Röda Kaféet i Fittja för en gemensam avresa till Strängnäs där årets upplaga av BSCM startade.

Drygt 100 bilar samlades vid Svensk bilprovning som ligger strax söder om Strängnäs. Rallyt gick som vanligt på tid och på omväxlande vägar med olika underlag även grus. Det kändes inte så speciellt lockande att leka Timo Mäkinen på grusunderlaget även om Big Healeys användes som rallybil på sextio-talet med för låg markfrigång. (Fegis: Det måste ha känts EXTRA lockande eftersom Healeyn är en riktigt tung RALLY-bil :-). reds. anm).

Det var olika typer av kontroller. Allt från att titta på motordelar och peka ut på en plansch, manöverprov samt vanliga frågor. Exempel på en fråga: Vad är en rubank? Självklart tänkte jag, men var sitter den på bilen? Hmmm jag tror min gamla träslöjdsmagister nämnde någon om en trä-hammare (se där, gratispoäng för Morganägare). Frågorna var inte lätta denna gång heller.

Vi fick behålla vandringspriset inom klubben då Per Schoerner och Ditte Freudental tog hem första priset med 38 poäng. Vår AH sponsor Thomas Brandt på British Motor kom på andra plats med sin häriga MGBV8. Om jag summerar mötet denna gång så blev det åter igen en av årets absoluta höjdpunkter. Många entusiaster som tar ut sina pärlor och kör så det ryker mellan kontrollerna under en sol som envist parkerade på himlen, helt underbart. Dessutom brukar BSCM vara mycket välarangerat, så även i år. Stort tack igen till alla som har varit med och arrangerat.



Glada vinnare. Per och Ditte

## Annonsmarknaden KÖP, BYT & SÄLJ

Privatannonser i Enthusiasten är gratis för medlemmarna. Skicka in din annons på vykort eller via e-post till redaktionen, adresser finns på sidan 2. Annonserna publiceras i nästkommande tidning.

### Köpes

#### Till AH 3000 Mk2 (BJ7)

Ryggstöd till baksäte, instrument, knappar och knoppar till instrumentpanelen, Stötfångarhorn i bra skick, mm. Ring eller e-posta och berätta vad du har och vill sälja.

Anders Gustafson, 08-749 3113  
070-564 1432

e-post: [bugeye@telia.com](mailto:bugeye@telia.com)

Jag söker en Austin Healey 100/4, renoveringsobjekt! alla stadier av intresse.

Hasse Nyström, 08-765 85 00,  
070-6388501

[lidcity@algonet.se](mailto:lidcity@algonet.se)

Jag söker et meget godt eksemplar av LHD Mark IIA eller Mark III. Jeg har tidligere hatt begge typer, men ikke i toppskikk. Jeg er interessert i å betale opp mot 300 SEK for den rette bilen.

Thor Egil Saeter  
+47 90178990

[thor.egil.saeter@essilor.no](mailto:thor.egil.saeter@essilor.no)

Motorhuv till en Austin healey sprite mk1 -60.

Ann-Christine Holmqvist, 0226-61710  
[bmw.r100rt@home.se](mailto:bmw.r100rt@home.se)

Hastighets- och varvräknare till AH Sprite.

Claes Stenestad, 08-346177, 070-7502704

Hardtop till AH Sprite MK I Frogeye

Maria Arleskär (dagtid) 033-204945,  
0703-191931

[Maria.arleskar@jenkins.se](mailto:Maria.arleskar@jenkins.se)

Jag söker en skala till hastighetsmätare på min MGC -68 roadster. Den är graderad 0-220 km/h och är troligen samma mätare som i AH 3000. Just nu har jag en 0-140 mph skala i mätaren. Alla tips tas tacksamt emot.

Bertil Olsson, 070-6588797  
[bertil.olsson@mitec.se](mailto:bertil.olsson@mitec.se)

Hardtop önskas till Austin Healey 100/6 (BN4). Har du en som du inte använder eller en som måste renoveras ring mig (Hardtopen kan vara sliten bara bakrutan är hel).

Robert Eriksson, 08-711 1408

Jag är intresserad av att köpa en 100 -58 eller 3000 64-67.

Lars Stokka  
[wassberg@mbox301.swipnet.se](mailto:wassberg@mbox301.swipnet.se)

Om det är någon som har en Austin Healey Sprite ått försälja i renoveringsbart skick vore jag tacksam för ett litet tips via mail.

[johan.wiberg@melkers.se](mailto:johan.wiberg@melkers.se)

#### AH 100/6 eller 3000

Jag är på jakt efter ett fint exemplar o även om en röd 100/6 eller 3000 är mina favoriter inser jag att man "får ta det som erbjuds" (ej renoveringsobjekt)

Olle Widell, 08-767 9965, 070-3044010

### Säljes

#### Healey 3000 1962, BJ7

Mycket fint bruksskick. Höstpris 160.000kr prutat och klart.

Kjell Jakobson, Borgholm. 070-406 24 94.

#### Till Austin Healey Sprite MK II

Växellåda, liten skada i framkanten på huset.

Mats Böös, 016-149255, 0709-268431  
[boos@swipnet.se](mailto:boos@swipnet.se)

#### Sänkningssats Austin Healey BJ8

Jag har tagit fram en sänkningssats för både fram- och bakvagn som kan ge dej ett snyggare stuk på din vagn.

PG Collection, 0501-186 00, 070-692 65 11

#### Till Sprite Mk1

Orginalförgasare med luftrenare. Bromstrummor fram, hjulcyl. bak, Huvudcylinder broms/koppling, Rutram, Pedalställ, Orginal reservdelsbok + mycket annat smält och gott.

Nyren. generator Mk2

Staphan Horste 0381-15385, 070-696 6548

## Austin Healey Butiken

|                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| Klubbmärke (tyg)                    | 35:- |
| Klubbmärke (dekal)                  | 20:- |
| 25-års dekal                        | 5:-  |
| 30-års dekal (155x85 mm)            | 10:- |
| 30-års dekal (300x160 mm)           | 25:- |
| 30-års skylt (plast, 300x160)       | 25:- |
| AH-vinge (dekal)                    | 20:- |
| Streamer                            | 30:- |
| (I'd rather drive my Austin Healey) |      |

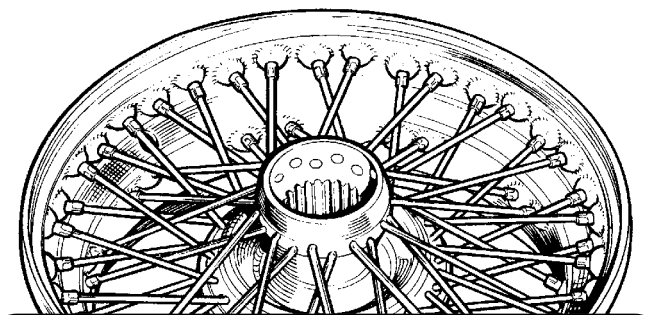
Nummerskylthållare (porto tillkommer) 60:-

Vagnsmärke 250:-  
Vagnsmärke 25 år 75:-

Pinns, kavajhål 15:-  
Slipshållare 25:-  
AH-vinge 30:-

T-skirt (S, M, L, XL) 65:-  
(gul, röd, grön, grå, orange)  
T-skirt 25 år (svart) 60:-  
Pikétröja 30 år (blå) 125:-

Mugg (porto tillkommer) 30:-



## EKERHJUL SERVICE

Blästring · Riktning · Lackering · Splinesrenovering  
Riktning av alum./plåtfälgar · Rengöring av kromfälgar  
Utbytesfälgar · Montering/demontering av däck

Vi säljer även nya fälgar, se vår hemsida

BRÅLUNDEN 14, 167 74 BROMMA

Tel. 08-26 59 34, 070-422 23 44, [www.ekerhjulservice.nu](http://www.ekerhjulservice.nu)

# Utdrag ur.....



## Motorhistoriska Riksförbundet och miljön.

MHRF:s målsättning är att vi alla skall utvecklas på miljöområdet och vara uppmärksamma på utvecklingen och ta till oss de förbättringar som kommer. På det lokala planet kan klubbarna göra mycket genom att upplysa, påverka och även bearbeta lokala politiker och beslutsfattare. Bjud gärna in till diskussionsmöten, och eller garageträff och visa att våra äldre fordon inte alltid är miljöbovar som helst skall utrotas, enligt en artikel i dagspressen för en tid sedan. Vi vill ju inte att hobbyns villkor skall försämras på grund av okunskap om vår verksamhet. Har din klubb några förslag till åtgärder på miljöområdet, sänd några rader till MHRF:s kansli och berätta vad just er klubb gör. Vi sprider gärna goda råd till alla andra medlemsklubbar och dess medlemmar. Vår hobby måste fortleva av många anledningar. Fordonen ska bevaras till eftervärlden. Hobbyarbetet innebär för många människor en trivsamt socialt samvaro.

*Repetition av vad som tidigare skrivits om det vi alla bör tänka på och leva efter.*

- Håll ditt fordon i ett tekniskt gott skick, rätt inställd tändning och förgasare sparar både miljö och plånbok. Byt komponenter som ej fungerar tillfredställande.
- Täta och byt läckande packningar mm i motor och drivlina. Använd moderna material när detta är möjligt.
- Anlita firmor och företag som följer miljölagar och skyddsbestämmelser.
- Vid motorrenovering bör hårdare ventilsäten mm sättas in så att bränslen utan skyddande tillsatser kan användas. diskutera med andra renoverare och klubbar hur de löst problemen.
- Ta hand om gammal olja och andra restprodukter på ett miljöriktigt sätt, dvs lämna avfallet på en miljöstation. Använd aldrig gammal motorolja till andra ändamål, den innehåller upp till tusen gånger mer cancerframkallande kolväten än ren olja.
- Lämna gamla blybatterier och metaller till återvinning.
- Om din bil lämnar ”visitkort” efter en parkering så torka upp oljan med en trasa. Några klubbar har tagit fram särskilda droppskydd att lägga under fordonet vid parkering.
- Använd i möjligaste mån miljövänliga bilvårdsprodukter (miljömärkta), schampo, avfettningsmedel mm. Helst sådana som är biologiskt nedbrytbara.

*Tänk på att ett välvaxat fordon håller sig renare längre, är lättare att tvätta och kräver mindre rengöringsmedel.*

Om tvättning ej kan ske i särskild spolhall, är bästa stället gräsmattan eller en grusplan. Undvik att tvätta på asfalterade gator där smutsvatten och oljerester rinner rakt ner i dagvattenbrunnar och sedan direkt ut i våra vattendrag. Som på många platser sedan renas till dricksvatten.

*Miljökodex för veteranfordonsägaren.*

- Visa respekt för vår miljö vid all verksamhet.
- När så är möjligt använd bränslen och material som uppfyller kretsloppsprincipen.
- Begränsa tomgångskörning och buller.
- Välj material och reservdelar med miljöhänsyn.
- Handha bränsle, olja och andra vätskor, liksom uttjänta delar och batterier på ett miljöriktigt sätt.
- Utnyttja kommunernas miljö och återvinningsstationer.

*Sammanfattning.*

Vi skall alla hjälpas åt att vara varsamma om miljön i vår hobby. Visa att vi tar vårt miljöansvar på allvar, låta miljötänkandet genomsyra all vår verksamhet i allt från renoveringar till träffar och rallyn. Då är vår förhoppning att risken är mindre för obehagliga överraskningar i form av restriktioner i framtiden.

*C-G Lillieroth och Eivor Fredriksson /miljö*

## Nya ansikten på MHRF:s kansli.

Daina Johansson som har varit flitig och hjälpt till på både kansliet och försäkringsavdelningen har flyttat från Stockholm och övergivit oss. Hon har ersatts av Hans Blomqvist med gedigen bakgrund i mc-branschen, såväl inom tillverkning (Moto Laverda, Italien) som grossist- och detaljistsidan. Han är sedan slutet av sextiotalet medlem i MCHK och aktiv inom föreningens redaktionskommitté. Som samlarfordon har han en Nimbus och fyra Laverda motorcyklar, samt en Hillman bil.

Jag själv, Horst Brüning, har efter nästan 30 år i Stockholm flyttat till Skåne och bytt avgasluften mot frisk lantluft (koskit m.m.). Jag kommer att fortsätta med vissa uppgifter för förbundet men kommer att ersättas som kanslisekreterare av Carl Zeidlitz, även han mer mc- än bilkille. Han är ung, född 1972, och har efter studier inom historia och kommunikation på universiteten i Stockholm och Amsterdam, arbetat som produktionsledare i ett dotterföretag till AB Svensk Filmindustri. Även han är medlem i MCHK och samlar på TWN 250 och Yamaha 1100 motorcyklar. Calle tillträder sin tjänst på kansliet den 6 augusti

Båda dessa herrar kommer säkert att klara sina arbetsuppgifter galant men ni får väl ha lite tålamod och ge dem tid att akklimatisera sig och sätta in sig i alla rutiner och frågor.

## Nya fordonslagar den 1 oktober

Den 1 oktober träder två nya lagar i kraft som är av intresse för oss, lag (2001:558) om vägtrafikregister och lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den första, Lag om vägtrafikregister, ersätter exportvagnkungörelsen, bilregister-kungörelsen, turistvagnkungörelsen och kungörelsen om interimslicens för fordon. I den nya lagen kan man bl.a. lära sig vilka fordon som skall vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas, när ett avställt fordon får och inte får brukas och mycket mer. I Lag om vägtrafikdefinitioner kan man bl.a lära sig att en buss är en bil som är inrättad för transport av fler än åtta personer utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för något annat ändamål eller att en lastbil är en bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Definitioner kan vara viktiga så många av oss bör nog ta en titt på dessa bägge lagar. Ni hittar dem lätt på nätet under www.notisum.se eller www.riksdagen.se. I det senare fallet, länka vidare till Rixlex och Näringsdepartmentet.

## IHVO:s möte i Bryssel den 1 juni

Ändamålet med mötet var att följa upp det gemensamma arbetet med Direktivet om skrotning av gamla fordon (End of life vehicles directive). I oktober 1999 samman kallade FIA och AIT ett möte med representanter för IHVO, FIVA och FEMA som alla för sig hade diskuterat direktivet med EU-kommissionen och Parlamentet. Det gemensamma uttalande som följde på samarbetet resulterade i att Direktivet ändrades så att hänsyn togs till de historiska fordonen som inte kommer att omfattas av Direktivet. Sir John Rogers uttryckte en önskan att FIA och AIT fortsätter sitt samarbete med de organisationer som är involverade i veteranfordonsrörelsen så att varje sådan organisation är underrättad om de andras ståndpunkter och kan samordna sin lobbyingverksamhet. Ett antal frågor som kan vara potentiellt bekymmersamma för historiska fordon diskuterades. (Läs hela artikeln genom att ladda hem PÅ GÅNG nr 5 från MHRF:s webbplats www.mhrf.se)

*Horst Brüning Hans Blomqvist*

## Skrotningspremien höjs

Sedan 1 juli i år gäller nya regler beträffande skrotning av personbilar och lätta lastbilar/bussar (totalvikt högst 3500 kg). Tanken att skrota en så ädel sak som en gammalbil är väl främmande för de flesta av oss, men för sådana som ändå umgås med tanken kan det vara intressant att bilskrotningspremien höjts från 500 till 1200 kronor för bilar mellan 8 och 16 års ålder vid skrotningstillfället och till 1700 kronor om bilen är äldre än så. Utskrotning av bilar yngre än åtta år bedöms väl inte som så angelägen och där är premien bara 700:-. Den här 700- kronan betalas även till de som fått sitt fordon ”administrativt skrotat”, ex vis genom att registerhållningsavgiften ej betalats under en följd av år. Anledningen till höjningen är att det tidigare beloppet inte täckte skrotningsfirmans kostnad och att bilägaren alltså fick lägga till pengar för att bli av med sitt objekt, med allt fler gamla bilar i naturen som resultat. Det som betalas ut måste förstås betalas in i andra änden och nu höjs skrotningsavgiften på nya bilar till 700:- medan resten täcks av det sedan 1998 gällande producentansvaret. För privatimporterade bilar gäller emellertid att hela skrotningsavgiften, 1500:-, skall erläggas vid importen. Traktorer, tyngre lastbilar och bussar, samt motorcyklar berörs inte av det här.

*Hans Blomqvist*

## Annonsbladet ”på gång”

Årets Annonsmagasin kommer ut i november som vanligt, och blanketterna har börjat distribueras till klubbarna för vidare utskick till med-lemmarna. De finns också att hämta på MHRF:s hemsida: www.mhrf.se. MHRF:s Annonsmagasin är sannolikt Nordens största annonsmedium där säljare och köpare inom alla riktningar i vår hobby kan mötas. Oavsett du vill köpa eller sälja en bil, en motorcykel, en traktor, reservdelar, tillbehör eller vad som helst inom veteranhobbyn är Annonsmagasinet rätt forum. För klubbarna är det definitivt rätt ställe för information om

nästa års träffar och rallyn, och företag som har varor eller tjänster att erbjuda kan helt enkelt inte avstå från att visa upp sig här.

## Rätt uppgifter på kansliet?

MHRF kommer att skicka ut ett korrektur till medlemsklubbarna tillsammans med kallelsen till årets förbundsstämma. Korrekturet innehåller uppgifter om klubbens adress, medlemsantal, styrelse o.s.v. Det är mycket viktigt att uppgifterna korrigeras och skickas/faxas tillbaka MHRF:s kansli snarast möjligt. Vi får ofta påminna klubbar både två och tre gånger innan uppgifterna kommer in, ett drygt och tråkigt jobb, helt i onödan! De uppdaterade uppgifterna i registret utgör grund för rösttal vid förbundsstämman och uttag av medlemsavgift till MHRF. Vi hänvisar också ofta folk som ringer och söker kontakt med klubbar till de personer och telefonnummer som framgår av registret och det är naturligtvis viktigt att uppgifterna då är korrekta! Vi ser fram mot allas er medverkan att få korrekta uppgifter.

**Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad**

**Telefon 08-30 28 01**

**Fax 08-31 27 06**

**Besöksadress Tomtebogatan 33**

**Adress**

**Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad**

**Box 21152 100 31 Stockholm**

**E-post till kansli: mhrf@mhrf.se**

**www.mhrf.se**

*Horst Brüning*

**HOT OFF THE PRESS!**

# *Cape Collection*

**Call for your FREE copy now!**

The Cape Collection. The definitive guide to the choicest selection of Big Healey parts and accessories.

Fuel systems and exhausts, cooling and heating, brakes, wheels and tyres, trim, hoods and hardtops. It's all here for the asking.

Call us now and become a member of our exclusive Club Cape for free!

We can supply everything you'll need to keep your Healey in tip-top shape. All are available off-the-shelf. We operate a 24-hour Hotline ordering service.

**Visit our website for immediate parts ordering. Drop in at 'Norton's Notions' and catch up with the best in Big Healeys.**



CLASSIC PARTS FOR AUSTIN HEALEYS

BROADACRES, WALL HILL ROAD, CORLEY, COVENTRY CV7 8AD, UK  
TEL: +44 (0)1676 542292 FAX: +44(0)1676 542464 [www.cape-international.com](http://www.cape-international.com)

**CAPE SPORT  
No.1**

*The first of the CapeSport Big Healeys is nearing completion.*



**Straight off  
the production line!**

An historic classic, ready for the road. Soon to become some lucky individual's prized possession. Could it be you? Give us a call before someone else does, and stake your claim.



Och dom kliar  
inte ett dugg

Vi tycker att två hardtoppar  
är mycket colare än en