

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 130 Oktober 2013



Denna fantastiska sommar måste gå till historien som en av de finaste på många år. Detta väder har ju gett tillfälle till mycket Healeyåkande som för min egen del närmar sig 500 mil.

Vårt årsmöte, som p.g.a. 4 EHM i Skottland var bestämt att förläggas till hösten, gick av stapeln 30 aug-1 sept i det natursköna Värmland. Det blev som alltid ett mycket uppskattat möte med bra väder, och ett perfekt rally runt sjön Fryken.

Efter årsmötesmiddagen på lördagskvällen var det 70-talsfest på hotellet med bl.a. Micke Rickfors som berömde våra Healeys, dessutom Harpo, Landslaget, Monica Törnell samt Svenne & Lotta.

Själva årsmötet som hölls på söndagen genomfördes enligt planerna där endast Anders Lindman av sagt sig uppdraget som sektionsansvarig i norr, på den posten valdes Leif Sundqvist. Årsmötet avslutades med val av Årets Enthusiast som blev jämn röstning där lottdragning fick avgöra, lotten föll på Börje Engvall som har lång gedigen historia i klubben.

Ett stort tack till Mona och Kjell som genomfört mötet på ett alldeles strålande sätt och till allas belåtenhet. Dessa årsmöten är så uppskattade att fler medlemmar borde vara intresserade av ett deltagande.

Från South Section hör vi positiva nyheter där Healeygänget

återigen vann den engelska klubbkampen med 62 startande ekipage. Den fina Vandringsspokalen tillhör nu AHCS Section South efter tre segrar, GRATIS! Detta bårdar gott inför 2014 eftersom det är beslutat att årsmötet skall hållas i södra delen av landet.

Håller vädret i sig är bara att styra ut Healeyn ur garage och köra.

PG Johansson

Omslagsbilden: Healey 100 GT.
Fotot: Robert Petersson



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

TRYCK:

åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer i december 2013.
Manusstopp den 15 november

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: Per Gunnar Johansson

Redaktionens adress:
Anders Lotsengård
Ljustervägen 5
572 40 Oskarshamn

e-post: magazine@healeysweden.com

STYRELSE

Per Gunnar Johansson , ordförande chairman@healeysweden.com	070-692 65 11
Marianne Waplan , kassör treasurer@healeysweden.com	072-368 93 23
Anders Gustafson , sekreterare anders@myhealey.com	076-115 02 42
Lasse Johansson , sektionssamordnare eastsection@healeysweden.com	0722-52 66 55
Tommy Lyngborn , tommy@lyngborn.se	0708-70 04 54
Nils-Fredrik Nyblæus , marknadsansvarig n.nyblæus@telia.com	070-637 06 08
Per Schoerner , MHRF-försäkringen insurance@healeysweden.com	073-560 51 54

WEBMASTER

Göran Larsson
070-575 82 47

mgbgt-larsson@telia.com

REVISORER

Kjell Eriksson och Göran Berger

SEKTIONER

Väst	Per-Olof Heiwall westsection@healeysweden.com	070-511 98 86
Norr	Leif Sundqvist northsection@healeysweden.com	070-337 25 24
Öst	Lasse Johansson eastsection@healeysweden.com	0722-52 66 55
Syd	Peter Bäckström southsection@healeysweden.com	0705-76 50 58
Mellan	Kjell Eriksson middlesection@healeysweden.com	054-86 61 29

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, bengt_larsson@hem.utfors.se
Magnus Karlsson, 033-13 79 06, 492karlsson@telia.com

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden
c/o Gustafson
Bälingevägen 15
125 41 ÄLVSJÖ

HEMSIDA www.healeysweden.com

E-POSTADRESS mgbgt-larsson@telia.com

KLUBBREGALIA

Nina Nyblæus
0708-858214 eller 0155-52350
nina.nyblæus@telia.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 130

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktören mm.
Sid 4-5	Concours 2013 - Skottland
Sid 6-9	Skottland, en reseberättelse – Christer Lundström
Sid 10-13	Healey 100GT – Robert Petersson
Sid 14-15	BSCM 2013 – Tommy Lyngborn
Sid 16-17	Mittbild: Anabolstinn Healey 100(6?)
Sid 18	Årsmötet 2013 i Sunne – Mona & Kjell Eriksson
Sid 20-21	Hamnträff i Nyköping – Lasse Johansson
Sid 23	Aggerys Healeyhöra
Sid 24	Nya medlemmar presenterar sig
Sid 25	Healey Market – Medlemsannonser
Sid 26	Vad kan felet vara - Tips vid elfel
Sid 29	Fordon från fordom – Lasse Hellsten
Sid 30	Läsarreaktioner
Sid 31	Regalishopen

I nästa nummer (bland annat):

- ✕ BLY – en tung Healeyhistoria, andra avsnittet (som var utlovat redan till detta nummer men kommer i #131!)
- ✕ Skottlandsmötet – Det spännande slutet på Christer Ls berättelse.
- ✕ Engwalls 100 – Första turen efter 30 år!
- ✕ Gamla (?) Enthusiaster – Vem står på tur tro?
- ✕ Racesäsongen – Summering av säsongen (som också var utlovat nu, men säsongen är inte slut ännu!)
- ✕ Ruddspeed AH 3000 – Autosport 1960

Redaktören

Tänkte vara mycket kortfattad, och istället ge plats för dels en nytilträd sektionssledare i norr, dels två höjdpunkter från årets race-säsong (förlåt mig Jocke ...).

Jag heter Leif Sundqvist och är nyvald sektionssansvarig för North Section.

Bor i Skellefteå tillsammans med min sambo Inger. Blev medlem i klubben för ca tio år sedan då jag köpte min Healey. Egentligen hade vi tänkt att köpa en M.G. så vi for på en bilutställning. Där träffade vi min företrädare Anders Lindman med sin Healey, och därmed var saken avgjord – det var en Healey vi skulle ha!

Samma dag var det en annons på en Healey i lokaltidningen men den var redan såld. Dock kom den ut till försäljning cirka ett år senare och då blev det affär – äntligen var vi Healeyägare!

Vi åker ganska mycket på träffar, det brukar bli 200-300 mil per år. Det längsta vi åkt med bilen är till årsmötet i Loka för några år sen.

Vi har ju inte så många Healeys här uppe så vi samarbetar lite löst med andra sportvagnsklubbar. Varje år har ”grannstäderna” Skellefteå, Piteå och Luleå tillsammans en ganska välbesökt sportvagnsträff. Jag hoppas att jag kan förmå fler Healeyägare att dyka upp där.

Ni är alla medlemmar i Healeyklubben varmt välkomna hit upp till Norrland!



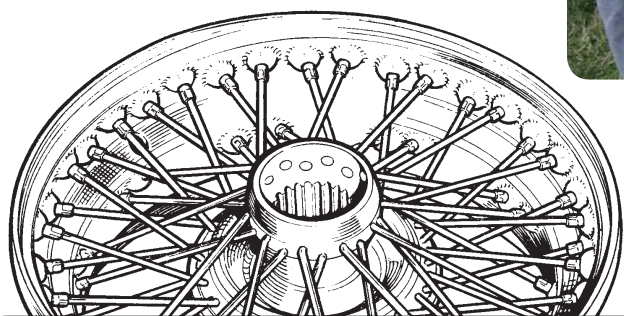
Foto: Tommy Lyngborn (Goodwood)



En höjdarkräftskiva i Healeydepån på Kinnekulle

Foto ovan och nedan: Racefoto, Begt-Åce Gustavsson

Jocke Glaes på topp ... (fast det var inget roligt, men bilden blev bra!)



EKERHJUL SERVICE

Blästring · Riktning · Lackering · Splinesreovering
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
e-postadress: lindgren_kurt@hotmail.com

EUROPEAN CONCOURS 2013

vid European Healey Meeting, Crieff/Scotland

En kort rapport från Skottlandsmötet var med redan i julinumret. Men ytterligare lite uppmärksamhet är befogat, eftersom concoursen var en stor framgång för oss i den svenska klubben. Fyra av våra medlemmar (samtliga som ställde upp i tävlingen!) på prisplatser i sina resp. klasser, varav två klassvinnare och både första och andra pris i den största klassen. Dessutom blev Börje trea i Peoples Choice. Storslam är nog inte att överdriva!

Följande artikel och prislista är en bearbetning av material i vår engelska systertidning, vilken jag tacksamt fått tillgång till genom ursprungsförfattaren, domarordförande Josef Eckert. Anders Lotsengård

På "The 4th European Healey Meeting - European Concours" var det ca 40 bilar som presenterades av sina stolta ägare.

Vädret var det sämsta tänkbara – ihållande och kraftigt regn. Därför togs ett "sista minuten beslut" att tävlingen skulle hållas i hotel-

lets sporthall – ett mycket klokt beslut, som räddade både de tävlande, deras bilar, besökare och domare från att bli genomblöta.

Förutom domarbedömningen var det en people's choice-omröstning. De flesta modeller av Healeys var representerade – främst Big Healeys, och endast fyra Sprite.

Totalvinnaren var en stor överraskning för oss alla – inte vanligt att en Frogeye Sprite "drar ner brallorna" på alla Big Healeys och blir totalvinnare av en "European Concours" (det du Svanberg!).

Domarna var mycket imponerade av kvaliteten såväl i grundarbetet som i prepareringen inför concouren

av den vinnande Spriten.

En kort anekdot: Pauline Jones, ägare av vinnarbilen: "Vi lade avslutade renoveringen i sista stund och lämnade vårt hem i Wales på söndag kl 17:00 för att komma fram till Crieff Hydro Hotel halv två på natten före concouren. Vi hade bara tid för en kort tupplur innan vi gav bilen en snabb tvätt och uppförskning.»

Pauline och hennes make Emrys har renoverat bilen på egen hand till denna mycket höga standard. Pauline var i kontakt med domarna inför tävlingen och var då inte säker på om de skulle hinna bli klara med bilen i tid, eftersom det krävdes mycket mer arbete att slutföra renoveringen än de hade trott.

En av de första gratulanterna till totalsegern var Daniel Schlatter, ägare av NOJ 393, som ställde upp i 100S-klassen.

När man jämför resultaten av People's Choice, var de helt i linje med concoursdomarnas

EUROPEAN CONCOURS 2013

vid European Healey Meeting, Crieff/Scotland

Domarordförande: **Josef Eckert**

Domare: **Mike Ward (UK), John Bowman (UK), Peter Dodson (UK), Josef Eckert (UK/Germany), Hiroshi Takemori (Japan), Alex Geigy (Switzerland), Paul Borloo (Belgium), Per Schoerner (Sweden), Bengt Larsson (Sweden), Bob Gilleland (USA)**

Administration: **Mell Ward (UK), Charles Macnamara (UK), Vladan Gabrhel (Czech Republic)**

Resultat

Pokal	Vinnare
Klass 1: Bästa Standard 100, 100M	1st: Jerzy Bylica, Poland, AH 100, WP1 1V 2nd: Jochen Schmitt, Germany, AH 100M, RZ AH 159H 3rd: M. Verstraete, Belgium AH 100M, HUM 833
Klass 1A: Bästa 100S	1st: Daniel Schlatter, Switzerland, 100S NOJ 393 2nd: Vic Jacob, Switzerland, 100S GKE 008
Klass 2: Standard 100/Six 3000 Mk 1 & Mk 2	1st: Nils-Fredrik Nyblaeus, Sweden, 3000 MK1, AH 1961 2nd: Odd Spandow, Sweden, 3000 MK1, DFE 167 3rd: Peter Roses, USA, 100/6 100 SIX
Klass 3: Standard 3000 Mk 2A & 3	1st: Lennart Persson, Sweden, 3000 MK2A CTS 491 2nd: Steve Kirby, USA, 3000 MK3 SVC 672 3rd: Paul Fennell, UK, 3000 MK3 7YXF
Klass 4: Modifierade Big Healeys	1st: Peter Anderson, Australia, 100/6 PA 1 2nd: Rob Elliot, Australia, 3000 MK2 RE 555 3rd: Dave Dawson, Australia, AH100 AH 1008
Klass 5: Standard Sprites MK1	1st: Not awarded 2nd: Robert Stark, Australia, Sprite MK1 2094H
Klass 6: Standard Sprites MK2 – MK4	No entrant in this Class
Klass 7: Bästa modifierade Sprites	1st: Pauline Jones, UK, Sprite MK1 616 YUU 2nd: Börje Engvall, Sweden, Sprite MK1 HCX 025 3rd: Gery Rowe, Australia, Sprite MK1 22602H
Totalsegrare	
Frederique Constant Klocka	Pauline Jones, UK, Sprite MK 1 616 YUU
Peoples Choice Kristallglas	1st: Peter Anderson, Australia, 100/6 PA 1 2nd: Pauline Jones, UK, Sprite MK1 616 YUU 3rd: Börje Engvall, Sweden, Sprite MK1, HCX 025 4 th : Luc De Corte, Belgium, 3000 MK1 1AYQ 986

beslut. De tre första vinnarna av i "folkets val" återfanns också i toppen av prislistan för concouren.

Domarna framförde ett stort tack från juryn till Tony Curran och hans "Organizing Team», för de utmärkta arrangemangen och deras enastående entusiasm. Alla uppskattade hur bra allt fungerade trots det avskräckande vädret. Och i det kan nog även alla åskådare instämma!



Pauline Jones, 4th European Healey Meeting Concourevinnare, med sin Sprite Mk 1 två dagar efter concoursegern under "The Rest and be Thankful Hillclimb" 28th May 2013. (foto: Bob Kemp)

Våra svenska pristagare.

Till höger: Börje Engwalls Sprite.

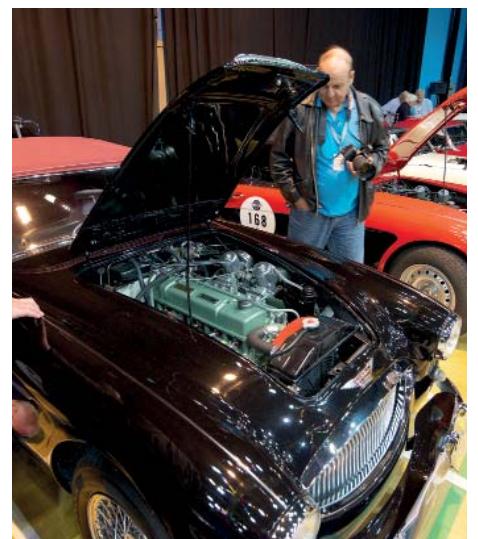
Nedan vänster: Nyblaeus 3000

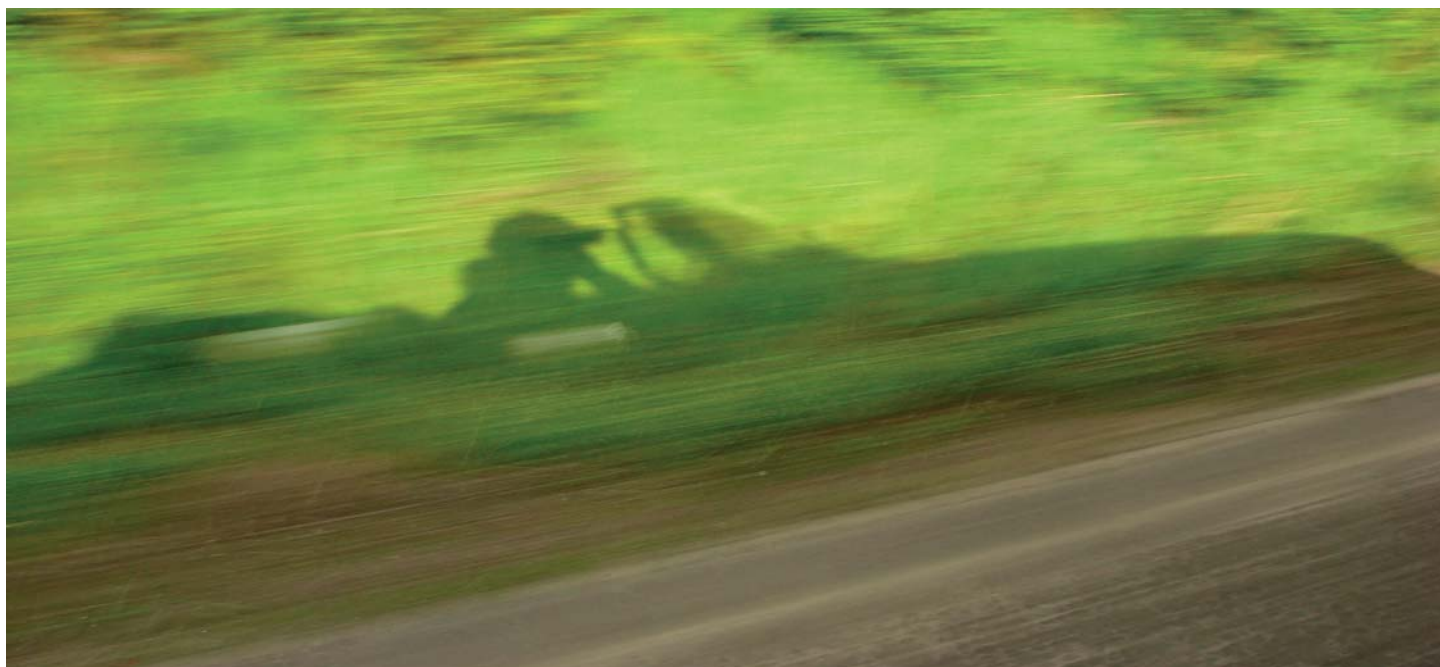
Nedan mitten: Odd Spandows 3000

Nedan höger: Lennart Perssons 3000 Mk2



Den totalvinnande Spriten i gröngräset





Det fjärde International Healey Meet, Crieff 2013

En solig reseskildring i text och bilder från en av våra nyare medlemmar, Christer Lundström, Ramlösa. Medl nr 564.

Förberedelserna var i kortaste laget. Efter hemkomst från Rom, hade jag en dag på mig att packa upp för att därefter ge mig av igen. Resan till det 4 internationella Healey-mötet skulle företas med enbart mig som förare. Upplägget var, att familjen, dvs. fru, dotter och svärmor (!) skulle ansluta med flyg på söndagskvällen.

Men nu var det fredag morgon. Bilen, en AH3000MkIII av 1967 års modell, stod otåligt i garaget och svettades som en tävlingshäst (droppade olja). Bilen, lackad i ursprunglig "Healey Blue", importerades av undertecknad från USA 2010, i samma utmärkta skick som idag. En del småsaker var fixade sedan den anlände till Sverige, påskveckan 2010. Men i stort sett – i skick som (eeh) ny?! Bilen blev strippad, blästrad och uppbyggd igen av Knut Holzer på BMC i USA. Första ägaren efter renoveringen, hade till slut fått ett ultimatum av sin fru. Sälj några av de 15 klassiska bilar som står i garaget, annars flyttar jag. Valet föll på en E-type, några amerikanska järn och så – min Healey. Några större utflykter hade den



amerikanske ägaren inte ägnat sig åt. Varken i Healeyn eller några av de övriga 14 bilarna. Han hade för mycket annat att göra. Men nu var det dags att testa den "på riktigt". Det borde bli ett par hundra mil på denna resa –

om nu allt gick enligt plan?

Färden ner längs E6 flöt på bra. Jag hade införskaffat 1 par hörlurar med Bluetooth och "noise cancelling", så resan skulle bli något lite lättare. Nära hamnplan i Lomma fanns fiket vi skulle ses på. Ett antal deltagare från Sveriges sydliga del, skulle här ses och ta en fika, innan resan styrdes västerut. Kaffet kom till slut, och mackorna räckte och blev över. Jag kände igen en del sedan mitt första årsmöte 2010, och hälsade glatt. Åskådarna flockades på parkeringen. En äldre gentleman ifrågasatte om det skulle gå att köra så långt med dessa klenoder. Jag påstod bestämt att det inte skulle vara några problem! "Jo, men till Gotland är det ju en rejäl bit", menade gentlemannen enträget. Då jag upplyste honom om att vi skulle till SKOTTLAND, inte till Gotland, lommade han iväg med ett skeptiskt leende. Nåja, vi ger inte upp så lätt ...

Healeybränna

En liten grupp av bilar bildades ganska snart efter bron. Ekipagen Fredrik & Viktoria Spong, jag i ensamt majestät (se ovan!),



Björn & Marianne Olofsson samt Bosse J & Karin K hittade snabbt en gemensam rytm. Det kändes ganska bra att ha lite sällskap, åtminstone så här i början. Själv tycker jag att det är halva tjugningen. Att åka omkring, omgiven av vackra Healey's gör ju upplevelsen så mycket större! Efter bron över Stora Bält, tog vi en välbehövlig lunch. Solen gassade, och det var skönt att byta sätet mot en dansk designbänk, under tiden vi intog riktig dansk fastfood. Utan några större malörer, närmade vi oss Esbjergs färjeläge.



När ungefär en halv mil återstod, insåg jag att det stramade rejält i pannan. Solen tar ordentligt i en öppen bil, och jag hade redan fått en riktig Healey-bränna. Denna skulle komma att lägga sig först framåt onsdagen veckan därpå, men det visste jag inte då.

Vi parkerade vid färjeläget på utsatt tid, och gick runt och hälsade på glada svenskar, norrmän och danskar – samtliga med fina Healeybilar omkring sig. Någon undrade var sällskapet Berger befann sig. Gunnar och Lotta kom, men något sent enligt vissa?! När färjan öppnade bogporten och släppte på bilarna, gissar jag att minst hälften var Austin Healeys. En mäktig syn! Här fick man en förvarning om vad som komma skulle.

Parkering på bildäck, incheckning och fötterna högt i en halvtimme gjorde susen. Baren var redan välbefolkad, och man fick en känsla av att det nog ändå var norrmännen som tog täten vad gäller festligheter. Som "ny" medlem var detta ett bra tillfälle att lära känna ytterligare folk från klubben. Jag är jättedålig på namn, vilket gjorde att jag kämpade en del med detta till en början. Ett av de skönaste "paren" var nog Torbjörn Ström med sin chaufför Gunnar. Jag hamnade bredvid dessa herrar under middagen, och fick mig en och annan historia till livs. Mycket intressant och väldigt roligt. Min ackumulerade trötthet från veckan som gått, gjorde att jag kröp till kojs ganska tidigt för

att orka köra hela påföljande dag.

När vi rullade av färjan i Harwich, lyste fortfarande solen. De brittiska öarna brukar ju inte slösa med den varan, men det skulle visa sig att vi skulle ha tur nästan hela veckan! Skönt! Mitt tak sluter ju inte helt tätt om man säger så. Har dock förstått att jag inte är ensam om att beväpna mig med lite trasor och annat för att hålla den värsta "fukten" borta från kabinen. Spongs, Olofssons, Börje & Eva Engwall samt Gunnar & Lotta Berger hade bokat ett B&B i närheten av Cowshill.

det inte fanns något sådant sällskap. Till slut gick det upp för mig att bokningen gått fel. Jag bad snällt om ursäkt och önskade därefter en ny chans lördagen därpå. Denna lördag, alltså. Svaret jag fick var väldigt kort och ganska kryptiskt. Det framgick ändå ganska tydligt att värdinnan inte var så imponerad av svensken och hans bokningsteknik. Näväl, det skulle väl gå att lösa, när vi väl kom fram. Vår lilla grupp hade splittrats upp något under sista timmen, men eftersom det var dags för lunch på en väldigt mysig pub, lyckades vi göra en återsamling av styrkorna. Stället serverade de största fries och lökringar jag någonsin sett. Ingen trodde att jag skulle klara uppgiften, vilket visade sig vara ett helt riktigt antagande.

För att spara lite tid pressade vi bilarna ganska länge på motorvägen. Björn O:s bil tyckte till slut att det blev för varmt. Fläkten fungerade inte riktigt som den skulle. Efter att Anders Schildt och Co. stannat till med folgebilen, blev diagnosen att Björn nog inte skulle sitta i fler bilköer. Start- och stoppmetoden rekommenderades varmt (!). Under tiden ringde vi ett par samtal till vår B&B värdinna, för att justera ankomsttiden. Det vankades kvällsvard när vi kom fram – frågan var bara NÄR? Det löste sig till slut och trafiken började också så smått att lätta – inga längre köer i alla fall. När vi lämnade A1 och sökte oss ut på landsbygden, kändes det som om bilarna verkligen kom till sin rätt. Det var något med landskapet i kombination med bilarna. Det kändes verkligen som om de hörde hemma här! Jag låg efter Börje och Eva i deras Sprite en lång stund. Ångorna/avgaserna i kombination med landskapet gjorde att körningen kändes betydligt mera spännande. Ett par mindre byar passerades, och jag fick berättat av Fredrik Spong, att en del av damerna på bygden faktiskt lättade på klädseln en aning när vi körde förbi. Jag fick skulden till uppträdet, eftersom jag var



den enda som körde utan kvinnligt sällskap. Dessutom med en ledig passagerarstol till förfogande. Efter att det börjat skymma, kändes det som om vi snart faktiskt hade nått målet. Durham passerades, och det kunde inte vara långt kvar. En del trixande och en del frågor till lokalbefolkningen rörande rätt vägval blev det. Till slut nåddes vårt så efterlängtnade B&B Low Cornriggs Farm i Cowhill. Förutom Björns fläkt, Bosses spräckta framruta och Gunnars släpande avgasrör, hade det mesta gått vår väg. Min bil var alltså fortfarande intakt. Dagen hade varit lång, och vi var ganska hungriga. Föga visste vi vad som väntade...

Värdinnan Janet hälsade hövligt på



samtliga utom undertecknad. Hon hade inte glömt min palaver från förra veckan. Harry i huset bjöd oss till bords, och undrade om vi var hungriga? Jag tror att det serverades både förrätt, fem varmrätter och ett antal desserter, ivrigt ackompanjerade av värdens roliga och stundtals obegripliga berättelser. Jag kunde inte låta bli att lägga märke till att värden, i mångt och mycket, faktiskt påminde ganska mycket om de tjuar som fanns porträtterade längs väggarna. Dialekten här inne i landet var inte att leka med. Kvällen blev riktigt underbar, och historier om tjuar och utställningar av boskap, blandades med oljeluktande anekdoter om tidigare Healey Meet och annat. En helkväll med andra ord. Vi tackade till slut för oss, och letade upp våra rum i god ordning.

A free spirit

Efter en rejäl frukost, tog Harry mig åt sidan och avslöjade att "the misses" was really furious with you last Saturday ... but I usually stay away for some time, and then she forgets! I do believe you are forgiven now!" Därefter kom jag och Janet riktigt bra överens, och hade lite av "ett moment". Så bra, att jag vågade berätta lite om mig själv och varför vi var här. När jag berättade att jag var gift och hade tre barn, plirade hon tillbaka och

utbrast: "Oh, I thought you were more of a free spirit ..."

Gunnar Berger hade vid det här laget pro-visoriskt lagat det hängande avgasröret på ett elegant vis. Frågan var bara hur länge det skulle hålla...

Dagen inleddes med en fantastisk vägsträcka, med slingriga vägar, dolda kurvor och milsvid utsikt. En tydlig indikation på att det var bra Healey-vägar var alla motorcyklar som frekvent syntes i böjarna.

Efter en kort paus på en utsiktsplats med fik och spektakulär helikopterlandning, gav vi oss iväg norrut igen. Ju närmare vi kom skotska gränsen, desto fler Healeys hade vi omkring oss. För mig, som ganska nybliven

kanske inte lät som en höjdare. Men det var det! Bortsett från att det var en bit att gå (längs en naturstig), var boendet av högsta klass. två rum, två badrum, öppen spis och fullt utrustat kök på ovanvåningen etc. Riktigt stort och härligt.

Närmaste grannarna var Healey-entusiaster från Tyskland och Australien. Den röda rally-kopian med elegant vit hardtop och tillhörande känguru på bakluckan.

Efter ett par timmar var det en välkomsceremoni i lobbyn, där hotellchefen Stephen Leckie hälsade oss välkomna med säckpipa och traditionsenlig kilt.

Strax efteråt stötte jag på en av de australiensiska fruarna, som minglade i restaurangområdet.

Hon berättade att de hade köpt två Austin Healeys som båda hade rasat på vägen hit. Nu körde de en AUDI, vilket inte var helt samma sak. De var dock inte speciellt ledsna för det. Själv hade jag varit något nedåt, om två av mina bilar hade rasat. Jag förstod snart, att dessa australiensare var av det sorglösa släktet, som gärna njöt av livet och inte tog det allt för allvarligt. De undrade hur länge jag skulle stanna – då jag svarade att jag var tvungen att jobba så snart mötet avslutats, förklarade hon att de åtminstone tänkte stanna två månader i Europa. Nu när de ändå var här...

Under kvällen anlände min familj. Fru, dotter och svärmor var lika imponerade som jag över boendet. Den stora överraskningen var nog de olika giveaways som man hade placerat ut i respektive rum. Svärmor Lena var speciellt intresserad av den fina skotska pläden, men whisky-glasen gjorde nog också sitt till.

Concours och Mr Stewart

Måndagen var ganska lugn för de som inte skulle delta i Concours de elegance. Vädret

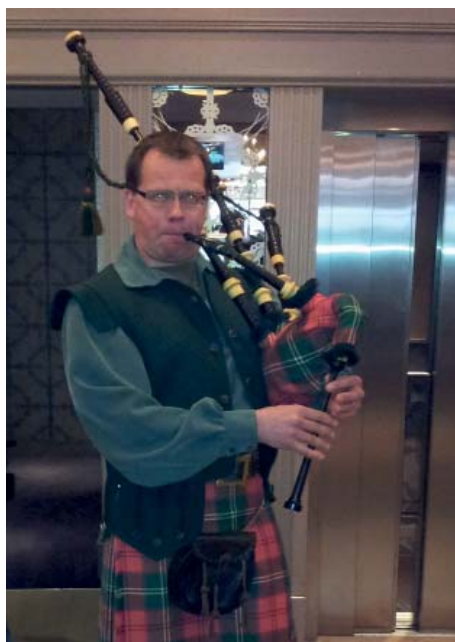


var inte det allra bästa, så de flesta bilar flyttades in under tak, så att bedömningen kunde ske under ordnade former. Detta var

medlem, är det fortfarande en otrolig känsla att se så många fina bilar på vägen samtidigt. Belgare, tyskar och t.o.m. australiensiska bilar passerade med en leende förare i sittbrunnen.

Grieff Hydro och säckpipor

Check in på Grieff Hydro, väster om Dundee, gick galant. Jag placerades i stugorna, vilket



min första concours (som åskådare), och jag blev allt lite sugen på att någon gång ställa ut min fina bil. Förmodar att man lär sig ganska mycket, bara genom att delta?! Dessutom var det extra intressant att få se den återuppståndna NOJ under partytältet.



Som om detta inte var nog, fick vi avnjuta (?) det lokala Crieff High School Pipe bands färdigheter på säckpipor. De svenska bilarna placerade sig riktigt bra. Börje var extra stolt och väldigt lycklig över sin andra plats.

Det gick ett rykte om att självaste Rod Stewart skulle uppträda under kvällen. Jag måste erkänna att jag tyckte att det var riktigt bra planerat, med tanke på att Mr Stewart ju är en av världens mest kända skottar. Svärmor, som

Loch Lomond, och jag och min fru Johanna konstaterade ganska snart att vi hade kört öppen engelsk bil i dessa trakter förut. Närmare bestämt på vår allra första semester tillsammans. Förra gången tog vi oss fram i en gammal MG. Inte fel, men målet, även

förra gången, var att sitta i en Healey. Ekonomin tillät inte detta då, men nu satt vi alltså här igen – i en Healey! Kul!

Innan vi tog oss an "Rest and Be Thankful" Hill Climb (anno 1906), skulle det svaras på frågor. Johanna, som är måttligt intresserad av motorer, skrattade gott när det gick

upp för henne att hon skulle identifiera reservdelar i en tygpåse. Givetvis utan att



få se innehållet. Det gick sådär, men vi var glada i alla fall. Man lär så länge man lever.

Bankörning med volt

Onsdagens bankörning på Knock Hill, ca 27 miles nordväst om Crieff, blev en riktig höjdpunkt. Svenska klubben stod som arrangör, och skötte det hela med bravur. Jag, som inte ens var säker på om jag skulle delta eller ej, fann mig snart sladdandes runt på slalombanan för att pressa tiderna i grenen som kallades Auto Test. Hur kul som helst. Till slut lyckades jag slå Gunnar Bergers tid, vilket innebar snabbaste skandinav. Alltid något, speciellt eftersom bilarna i topp var rejält vassade.

Därefter ut på banan, efter en säkerhets-briefing förstås. Senaste gången jag körde på bana (Knutstorp) var i min svansmotorförsedda Porsche 911. Detta var något helt annat. Hjälms och handskar, avgasdoft och vinkningar – sedan iväg. Jag njöt verkligen av bankörningen. Hornen växer ju som bekant efter varje varv, och det var säkert ganska bra att målflaggan kom upp när den gjorde det. Doften av bränd olja bekymrade mig inte just då, vilket det borde ha gjort. Jag var euforisk, och slätrade genast bort till mannen som körde "Rolls-Healeyn". Tre byggda, varav minst två fortfarande existerar. Det var riktigt intressant att höra hur ägaren kommit över bilen! Vilken story – "The car that never was"! Därefter hörde jag om holländaren som hade voltat. Vi blev alla oroliga, men det hade gått förvånansvärt bra för föraren. Med bilen var det tyvärr sämre. Trist, men ganska vanligt att någon råkar ut för avåknningar, när inte fokus är 100%.

Efter att ha njutit i fulla drag av denna dag på Knock Hill, körde jag mot hotellet igen med ett stort leende. Min fru påstod att jag skimrade och log ett fänigt leende under resten av kvällen. Familjen hade varit på sightseeing i Edinburgh, vilket gjorde att



åt i restaurangen nedanför tillsammans med min dotter Clara, avslöjade dock bluffen ganska snart. Hon åt vid bordet bredvid "Mr Stewart" och kunde, via sms, meddela att det faktiskt var en kopia. Allt som glimmar är inte guld...

Tisdagens Swiss Alpine Run, var vårt första "internationella" rally. Turen gick upp mot

Dagen bjöd på en del regn, men inte alls i den omfattning som vi hade upplevt förra gången vi var här. Är det något vi lärde oss tidigt i vårt förhållande, var det att cabba på och av en MGB! Ett snabbt pitstop på Inveraray Castle, var även det en upplevelse.



damernas mungipor också pekade rejält uppåt. En riktig höjddag med andra ord!

Missljud och skrammel ...

Ja, hur går det – tar de sig hem på egna hjul efter den hårda bankörningen? Den spännande fortsättningen i nästa nummer!

Healeymodellen som försvann – Healey 100 GT



Text och bild: Robert Petersson

Kan man kopiera en bil som inte finns? Visst kan man det – om den har funnits – och om man är lika målmedveten som Albert Sollevi.

Healey 100 "GT" fanns faktiskt, till och med i tre exemplar, men de försvann ännu snabbare än de kom till. Det handlade om att anpassa sig till omständigheterna, något som Donald och Geoff Healey var mästare på, gamla Mille Miglia-ävar som de var.

Inför Mille Miglia 1954 anmälde man tre 100 i GT-klassen, förmodligen för att sikta på en klassegger då totalseger var omöjlig. Man hade till och med låtit trycka upp en liten upplaga broschyrer för "Healey 100 GT" för att få arrangörerna att tro att det var en produktionsmodell, men det gick åt skogen redan vid besiktningen inför tävlingen.

Man skulle kunna tro att det var italie-

narna som gjorde en fuling för att favorisera sina egna, men förmodligen stämmer den officiella versionen att Healeys homologeringspapper inte var i ordning. Annars hade de säkert protesterat mer, nu byggde man istället snabbt om bilarna på plats och anmälde dem istället i klassen "Sportvagnsprototyper över 2 000 cc" – och vips – efter tävlingen var Healey 100 GT-modellen förpassad till historien.

Berättelsen finns att läsa i bland annat Bill Piggotts bok "Austin-Healey 100 In Detail" där man också visar en bild på en av bilarna, OON 441, under preparering inför Millen hos S.U. i Birmingham.

Vidare kan man läsa om satsningen i den franska boken "Les Healeys de Mille Miglia" av Hervé Chevalier och som tur är har den även en engelsk text. I bägge böckerna beskrivs vad som skiljer en GT från en van-

lig 100, nämligen nästan ingenting utom en hardtop. Vi får veta att man efter klassningsstrulet slet av hardtopen och rutan och monterade låga plexirutor. Därmed var 100S-stilen född av bara farten.

De tre bilarna var även i övrigt något som kan kallas för 100S-prototyper. Bland annat hade de skivbromsar av samma klumpiga typ som Jaguar D-Type, något gjorde att man var tvungna att montera 16-tums Dunlophjul av samma typ som D-Type hade, komplett med peg-drive och allt.

Albert Sollevi har tidigare ägt en rad Healeys, bland annat två 100S och i en av dem körde han faktiskt ett av de tre Mille Miglia han kört på 90-talet. Albert har också en 100M som han köpte 2007, men den stora frågan är hur han kom på idén att bygga en 100 GT?

– Det började med att jag 2008 köpte en

För skojs skull har Albert lagt ett "GT" till märket i grillen. "Alltid retar det någon originalputte", skrattar han när jag upptäcker den udda skapelsen. Albert har ett stort bibliotek med bilmaterial i Skånegården där han bor med italienska hustrun Fabrizia och ett par högljudda taxar.





hardtop till min 100M, men taket var ett renoveringsobjekt och blev liggande. Så fick jag se bilden av 100 GT i Bill Piggotts bok och insåg att det var just en sådan hardtop – en vinylklädd historia från Universal Laminations, som jag hade och tankarna satte igång.

Men Albert, som saknade sina 100S och

de montera en annan maskin i en 100 – och ändå behålla en klassisk känsla? Vi tänkte på Daimlers fina 2,5-liters V8 som satt i Daimler SP250 och senare i förenklad utgåva även i Daimlerversionen av Jaguar MKII.

Planerna gick ganska långt och man gjorde en rad mätningar och analyser för att kolla om och hur det i så fall skulle funka, men till sist gav man upp.

Det var praktiskt svårt och kändes inte heller helt rätt.

– Det går ju att få bra fart i en ombyggd 100-maskin, så vi beslutade gå en mer konventionell väg och då blev plötsligt 100 GT-konceptet intressant.

Sagt och gjort, en vanlig 100 införskaffades och började renoveras och byggas om till

100S-specifikationer.

– Peter Jaye hade inte tid själv så Phil Kennedy fick ta sig an projektet. Han är en erfaren bilbyggare som länge hållit på med Jaguarer och bland annat hjälpt till att upp-

datera MKII:or med modernare mekanik. De senaste 20 åren har han specialiserat sig på Healey 100 och han har även byggt min 100M.

Utgångspunkten var en BN1 vars chassi modifierades och förstärktes till 100S-utförande. Ett standard 100-block modifierades för att passa ihop med en ny 100S-topp och det hela kröntes med att par SU-förgasare av samma, sandgjutna, typ som satt i Jaguar C-type.

En 3000 fick släppa till en centreshift-låda och overdrive, på det viset skiljer den sig från förebilden.

– Jag blev lite inspirerad av en av de 100S-bilar jag hade. Under paraden i samband med 40-årsjubileet av Kristianstads GP gick treans drev i 100S-lådan och då jag hade en gammal David Brownlåda, införskaffad som reserv till en Aston DB3 jag tidigare haft, liggande så satte vi i den. Healeys egna 100S-racerbilar hade ju just en sådan låda och jag gillade att ha spaken i mitten i en 100.

Bakaxeln hämtades från en BN2 och istället för att jaga upp Jaguar D-typebromsar monterades nya skivor och ok av Dunloptyp hämtade från Denis Welch.

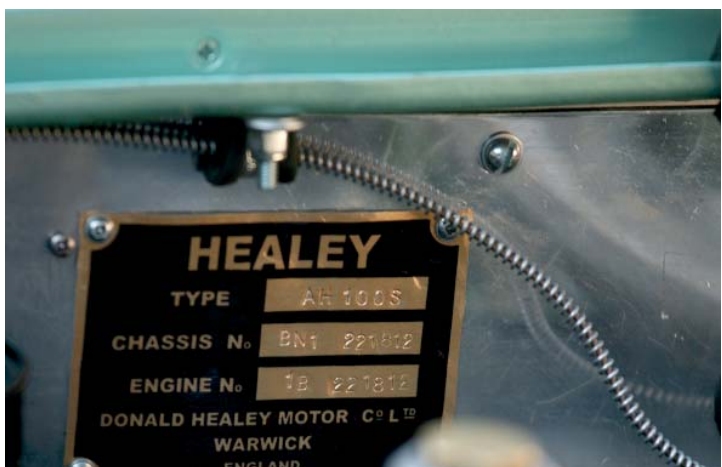
– Motorn byggdes sedan av Richard Parker som stod för motorerna hos Denis Welch, han har sedan dess öppnat eget och verkar



längtrade efter en lättare 100 med mer effekt, började först drömma om en riktig "Hot Rod".

– Det var den engelske renoveraren Peter Jaye och jag som funderade på om man kun-

Detaljarbetet är enastående både in- och utvändigt. Instrumentbrädan domineras av den stora, kronometriska varvräknaren som Albert hade redan innan projektet påbörjades. Under motorhuven ser det ut som på en 100S så när som på de sandgjutna SU-förgasarna av samma typ som satt i tidiga Jaguar C-type. Chassinummerplåten säger "100S" för att antyda specifikationen, men är nyttillverkad och innehåller dessutom korrekt BN1 chassi- och motornummer.





Alberts 100 GT delar en lada med bland annat en Porsche 356 och en Austin-Healey 100 M. Vid mitt besök fanns även en MGA Twincam Coupé och en Ferrari 308 GT4 tillfälligt huserade i den generösa byggnaden.

veta vad han gör. När vi körde bilen på en rullande landsväg visade den 187 hästar vid 4 500 varv! Otroligt, och förmodligen lite väl optimistiskt. Men ...

Karossen och dess understruktur är helt i aluminium och lacken är en grönmetallic inspirerad av förebilden. Man hade inget exakt recept och gick efter bilder och de replikor av hastighetsrekordbilar som byggts. Donald Healey lär ha gillat kulören som har samma ursprung som Aston Martins liknande racingfärg. Den användes nämligen av karossmakaren Tickford som ju byggde karosser åt både Aston Martin och Healey.

Inredningen kläddes i en matchande grön färg och fick stolar av 100S-typ. Pricken över i är en stor, gammaldags kronometrisk varvräknare som verkligen ger bilen en klassisk racingkänsla.

– Jag hade mätaren på hyllan hemma och tyckte att den kunde passa, berättar Albert.

Löjligt nog var hardtoppen, startpunkten för hela projektet, en av de besvärligare sakerna att få ordning på.

– Jag vill inte tänka på hur mycket pengar jag lagt ner på att renovera hardtoppen, en tröst är att med den kommer speciella, och mycket bättre sidorutor än Healeys original.

En annan investering som säkert svider är Dunlopfälgarna på 16 tum som är exakt som originalen, med peg-drive och allting.

Detaljarbetet är enastående helheten är bedövande elegant. Alla rör och ledningar

är klamrade på gammaldags vis och genom 100-grillen skimtar till och med en oljeky-

lare av samma typ som användes då. Det är en cylindrisk sak som innehåller filter och

som enligt Albert kommer från en Commer-lastbil.

När Albert ger mig nycklarna är jag inte sen att ta plats bakom ratten, en ratt som förresten är ett renoverat original. Förarstolen är fast monterad och man sitter överraskande bra. Hela bilen rister till när den stora fyran går igång med ett dovt muller. Tomgången är på gränsen till rå och man får varva en aning för att maskinen ska plana ut och gå jämnt. Man kan ana en ganska vild kamaxel och hög kompression.

Men så fort man har rull på ekipaget är den förvånansvärt snäll och lättkörd. 3000-växellådan är nog den





bästa i sitt slag jag provat, den är distinkt, men ändå lätt. Lådan är byggd av Matthew Hall som likt Richard Parker tidigare jobbade hos Denis Welch, men nu har öppnat eget.

Från början satt en 3,55-slutväxel i, men Albert tyckte den var i längsta laget. Protokollet från den rullande landsvägen visar på samma sak. Redan vid 4 500 varv på fyran gjorde den 120 miles per hour, 193 km/h, och då hade man överdriven kvar – samt efter lite inkörning även ett högre varv tillgängligt.

Som tur var hade han en 3,9 liggande, den var hämtad från den 3000 i Sebring-stil jag köpte av honom för några år sedan, en bil han gjort ett omvänt byte av utväxling på, och nu kom hans 3,9 åter till nytta.

Utväxlingen stämmer perfekt ihop med de höga Dunlop Racingdäcken och Alberts 100 GT är oerhört kvick på de snabba, skånska vägarna. Dessutom känns den så där tigt och bra som bara riktigt välbyggda bilar gör. Det enda som stör harmonin är de lite spårkänsliga racingdäcken.

– När jag fick den hade de ställt chassit för racingbruk, med bland annat en aggressivt negativ camber och då var den ännu nervösare, men nu har jag återgått till en normalare framvagnsinställning.

Åkturen i den vackra försommarkvällen tar alldeles för fort slut och jag styr tillbaka mot gården utanför Vellinge.

Det känns lite vemodigt att kliva ur och jag anar att även Albert känner en viss tomhet

nu när det intensiva projektet, det tog bara ett år att färdigställa, är klart. Vad har han tänkt göra med den nu?

– Nu när jag har bevisat för mig själv att det gick att bygga en 100 GT åker hardtopen av, det är alldeles för bullrigt med den på. Sedan kan jag njuta av en öppen super-100 – utan hardtop – precis som de som körde de tre bilarna i Mille Miglia 1954 till slut fick göra!

Mille Miglia ja, hur gick det egentligen för förebilderna till Alberts fantastiska bygge?

Lance Macklin i startnummer 550 körde Millen för första gången och han körde ensam. Den franske legenden Louis Chiron körde även han ensam i 557, medan Tommy Wisdom hade ”Mort” Morris-Goodall som co-driver i 551.

Från början hade GT-bilarna extraljus och rejäla signalhorn monterade fram, men när man bytte klass senarelades även starttiden, exempelvis betydde startnummer 550 att Lance Macklin startade klockan 5.50 och vid den tiden hade det börjat ljusna så man tog bort extraljusen.

Både 551 och 557 fick problem, men Lance Macklin körde på och efter 13 timmar 38 minuter och 34 sekunder körde han över mållinjen på en 23 plats totalt och femte plats i klassen. Hans snittfart var dryga 73 miles per hour, cirka 118 km/h över hela sträckan, inklusive tankstopp!

Riktigt så hårt vågar jag inte köra i Alberts replika, trots att vägarna i Skåne kan påminna en del om de i norra Italien ...



British Sports Car Meeting 2013



Bild och text Tommy Lyngborn

Den 17:e augusti var det återigen dags för BSCM, British Sports Car Meeting. Väderprognosmakarna hade varit lite tveksamma angående regnets vara eller inte vara inför dagen. Kanske detta gjorde att det bara kom 37 bilar till start. Något regn såg vi inte till, inte någon sol heller för den delen. Starten gick från Willys parkering i Bro.

Vid första kontrollen tränades vi i att stå i kö, typ en timme för de som kom dit sist.

Där skulle man identifiera konturen av svenska landskap, inte så lätt minsann.

fanns för däcksparkande och en avslutande kopp kaffe innan prisutdelningen.



Inget är som att stå i kö!



Fika i gröngräset



Rolf förhör om landskapen.

På den andra skulle man bl. a veta när en kyrka byggdes som låg en mil bort...? Vi visste inte heller att de hade en styrkelyftningsklubb i Örsundsbro, inte heller att de gjorde brännvin där i början av förra seklet. På de övriga kontrollerna gick det inte så bra heller. Som vanligt var det trevliga funktionärer längs banan och välplanerat upplägg.

Färden gick längs fina vägar och banan var precis lagom lång med tid för en fika-paus längs vägen.

Vid målet i nämnda Örsundsbro radades bilarna upp längs hamnen och gott om tid

Healeyklubben representerades av fyra Spritar och två storebröder. Som vanligt var det bra representation av klubben i prislistan, två, tre och fyra (en TVR räknas som en Healey om man kommer tvåa i den).

Ett stort tack till de som år efter år ser till att vi den tredje lördagen i augusti inte behöver tänka på att ha något annat att göra än att åka Healey. Du som inte var med i år, kom igen till nästa år det kommer inte att regna då heller!

Healeyåkare vid BSCM-prisbordet



Från vänster: Anders och Anna-Karin kom tvåa och tvekade lite vid valet av pris. Per och Douglas, trea, valde en skruvdragare. Peter Ehn med kartläsare knep fjärdeplatsen

Renoveringar och reparationer



Vi utför kvalitetsarbeten på engelska sportagnar. Allt från oljebyte till helrenovering. Renoverar du själv? Tag vår hjälp med speciellt komplicerade delar. Vi bygger standard och raceöversväxlar som provkörs i provbänk, utför professionella förgasarrenoveringar, byter och brotschar kingpinbussningar, monterar inredningar och suffletter, renoverar och balanserar motorer, balanserar ekerhjul korrekt m.m. m.m. Välkommen med alla förfrågningar.



BORAS MOTOR CORPORATION AB

magnuskarlsson@bornet.net
0703-933349

Husbondegatan 36B
507 60 BORÅS

www.concourshealeys.com





254
FREDERIQUE CONSTANT
GENEVE



Galleri

Kraftfull "down under" AH100

Foto: PG Johansson

Se även faktaruta sidan 27

Årsmötet 2013 i Sunne, Värmland



Text och bild: Mona & Kjell Eriksson
Bearbetning: Anders L

Det var Kjell och jag som arrangerade mötet i Sunne i skarven mellan augusti och september. Vi hade bokat Quality Hotel Selma Lagerlöf och rallyt var planlagt runt den vackra skön Norra Fryken.

Vi hade hoppats att den inte helt okända Fröken Fräken skulle dyka upp, men hon lurade nog bara i vassen under dagen ... Vi hade ansträngt oss att göra kluriga frågor som inte berörde bilar eller motorer.

På fredagen var det incheckning och vi delade ut en påse med diverse turistmaterial, namnskylt, sponsrat Löfbergs Lila kaffe samt en rallyskylt till varje ekipage. Deltagare checkade in och minglade till 19.00 (det är vi duktiga på i Healeyklubben!), sedan grillbuffé i stora matsalen. Kjell hälsade välkommen till det vackra Värmland och passade på att ge lite information om rallyt på lördagen.

På lördag var det då dags för rally. Den första kontrollen var innan rallyt startade. Passageraren skulle med hjälp av ett snöre beräkna midjemåttet på sin chaufför (utan att omfamna densamme!). Mona fick god hjälp av Gunilla Lindman, som på det sättet fick chans att omfamna de flesta förarna, för det mesta till båda parter stora belåtenhet. Det blev många dråpliga kommentarer. Iväg åkte de för att ta sig runt banan med hjälp av en specialgjord vägbeskrivning. Tydligt fungerade det, för alla kom tillbaka nöjda och be-

låtna. Lämnade in sina svar och klurade på den sista kontrollen som var att beräkna vikten på en gottepåse, vilket var en utslagsfråga. Klockan 19.00 var det allmän drink som klubben bjöd på inne i det runda fontänrummet. Trerättersmiddagen med tillhörande drycker i stora matsalen bidrog sedan till att rundheten från fontänrummet avspeglades såväl i midjemått som i somligas fötter ...

Sedan blev det prisutdelning efter dagens rally. På prispallen placerade sig i nämnd ordning ekipagen Lasse & Kerstin Engwall, Anders & Anna-Karin Gustafson/Håmark samt Maria & Claes Arleskär. Gunnar Berger visade sig ha bäst rutin på att bedöma godisvikter (skulle bli en perfekt bodknodd kanske ...) och hade nästan exakt rätt vikt på godispåsen. Blev extra populär när han donerade innehållet till årsmötets juniora deltagare.

Efter middagen skingrades gruppen, en del gick in på 70-tals show, andra hamnade i baren och många lyckades kombinera de två aktiviteterna. Stämningen var hög, flera dansanta klubbmedlemmar tröttnade ut sig på dansgolvet.

Söndag var det årsmötesförhandlingar och utdelning av trådhealeyn till årets Enthusiast. Aldrig har det varit så jämt i omröstningen – de tre nominerade hamnade på röstetalen 15, resp 15 resp 14! Lottdragning fick genomböras, och lyckans gosse Börje Engwall fick välförtjänt motta hedersutmärkelsen och förvara den till nästa årsmöte (som beslöts hållas i de södra regionerna, troligen Blekinge).

Vi värdparet blev avtackade med två fina röda vinflaskor.

Tack och på återseende!
Mona och Kjell



VERKTYGSBODEN

**FRI
FRAKT!**

699:-
exkl. moms 559:-

Cylinderläckage testare

Art.nr 487671

Går snabbt att diagnostisera problem med kolvar, ringar och ventiler. Lättavläst mätare för korrekt provning och exakta resultat. Lätt att justera regulatorn. Indikerar tecken på läckage. 0-7 bar i arbetstryck.

Bromskolvsverktyg 37 delar

Art.nr 487673

37 delars adapterset, för att skruva/pressa tillbaka vänster och högergående bromskolvar vid byte av bromsbelägg. Uppsättningen adapterar är lämpliga för ett brett spektrum av fordon. Den vänstergående är lämplig för Ford, Citroën och Renault applikationer. Precisionen på adapterplator tillsammans med bromskolvsverktyget hjälper till att förhindra skador på kolvar och tätningar. Detta uppdaterade adapterset passar det senaste utbudet av fordon.

749:-
exkl. moms 599:-

Lageravdragare 50 & 75 mm

Art.nr 487674

För montering/demontering av hjullager. Hammarsmidd konstruktion för lång användning. Instruktion medföljer. Förvaringsväska ingår.

832:-
exkl. moms 666:-

Bussnings- & lagermonteringssats

Art.nr 487675

Bussnings- och lagermonteringssats för lagerbanor och packboxar. Minskar skador på lagerhus och axeltappar. För rak montering. Verktygsskivorna är vändbara för ut/indrivning av lagerbanor och packboxar. Inklusive 14 st bussningsdrivare 10-42 mm. Förvaras i praktisk verktygsväska.

359:-
exkl. moms 287:-

Rörexpandersats, 3 delar

Art.nr 487677

Verktygen täcker rör med diameter 30-44, 38-62, 54-87 mm. Expanderar röret likformigt, kan även användas för att återställa deformationer.

399:-
exkl. moms 319:-

Pluggnyckel-sats

Art.nr 487725

Oljepluggsats i 12 delar. Innehåller följande: T-handtag, 6-kant 3/8" hylsor: 8, 10, 12, 14, 17 mm, 4-kant 3/8" hylsor: 8, 11, 13 mm.

189:-
exkl. moms 151:-

Kamlåsningset

Art.nr 76908

Kamlåsningset för motorer med överliggande kamaxel.

260:-
exkl. moms 208:-

Mutterspräckare sats, 4 delar

Art.nr 489223

Mutterspräckarsats som används för att dela mutrar som fastnat. Fyra olika storlekar Ø14, 20, 30 och 36 mm. Alla placerade i en kraftig plastväska med bårhandtag.

199:-
exkl. moms 159:-

Koniskt bromsledningsverktyg

Art.nr 489235

Dubbelkonisk verktyg för bromsrör 4,75 mm och 6 mm. Smart konstruktion som placeras bäst i ett skruvstöd men går med lite god vilja att använda direkt på bromsrören under bilen. Levereras i stabil plastväska med bårhandtag.

699:-
exkl. moms 559:-

Bult- & mutteravdragare

Art.nr 489225

Mutter- och bultavdragarsats med 10 st olika hylsor som man knacker på den skadade bulten eller muttern. Fungerar utmärkt då det slirar och inga verktyg passar. Från 9 mm upp till 19 mm. Tillverkade i hårdt stål med utvändig sexkant 16-27 mm för bästa möjliga grepp. Alla förpackade i stilfullt aluminiummetul.

199:-
exkl. moms 159:-

Ventilbrottsch set

Art.nr 489055

Ventilsättesfräser i sats. 13 st olika fräser med skaft och vridhandtag placerade i kraftig plåtväska med skumlinlägg så allt har sin plats. Storlek fräser 45° och 0°: 30-32,5-35-37,5-40-42,5-45-47,5-50-52,5-55-57,5 och 60 mm. Skaft 6-6,5-7-7,5-8-8,5-9-9,5-10-10,5-11-11,5 och 12 mm. Skaftlängd 89 mm.

1 839:-
exkl. moms 1 471:-

Avdragarset, 12 delar

Art.nr 489249

Avdragarsats med både två och tre armar i smitt, maskinbearbetat stål. Tre armar av varje längd, 110 mm, 225 mm och 280 mm. Klot i hårdt stål 27x15x4 mm. Alla delar förpackade i kraftig plastväska där varje del har sin bestämda plats.

999:-
exkl. moms 799:-

Metallbandsåg bärbar

Art.nr 487804

Bärbar metallbandsåg som är speciellt lämplig till att kapa profiler, stolpar mm. Den är ett bra alternativ till vinkelslip då det inte uppstår någon gnistbildning. Maximal sågbredd och sågdjup: 100 mm. Bandhastighet: 70 m/min. Dimensioner sågblad: 1140x13x0,6 mm. Motoreffekt: 700 W. Spänning: 230 V.

1 495:-
exkl. moms 1 196:-

Polermaskin med polersvampar

Art.nr 486179

Polermaskin med dubbelt vridmoment, ergonomisk design och väger endast 2,2 kg. Maskinen har variabel hastighet och en extra lång elkabel på 4,5 meter.

Levereras med:
1 st Kärdborrerondell 125 mm, 1 st gul polerdyna 150 mm, 1 st blå polerdyna 150 mm, 1 st vit polerdyna 150 mm, 1 st lammullshätta 125 mm, sidohandtag och blocknyckel.

BÄST I TEST
Praktiskt
Båtagande

995:-
exkl. moms 796:-

På väg till hamnträffen i Nyköping



Hamnträffen i Nyköping med brittiskt tema är alltid lika trevligt att besöka. Inte minst eftersom Nisse och Nina brukar bjuda på hemmahösträff på eftermiddagen innan vi åker till Nyköpings hamn.

I år trotsade ett 10-tal bilar med förare/passagerare tunga moln och lite regn för en trevlig stund hos Nisse och Nina som laddat grillen med hamburgare, korv och tillbehör.

Nisse bjöd på en rundvandring i hans nya STORA garage där bland annat hans nya (senaste) racebil en AH 3000 stod parkerad.

I gemensam kortege anlände vi till Nyköpings hamn och allmän förbrödning uppstod med allt från E-typer, Morrisar, MG och annat kul. Det brittiska temat till trots hade ett antal andra inte fullt så brittiska bilar också letat sig dit.

Vid 19-snåret presenterades några utvalda bilar för publiken bland annat min 3000 Mk3.

Tack Nisse och Nina för, som vanligt, en trevlig eftermiddag.

Text och bild:
Lasse Johansson



*Godis är gott!!!
Sådant "garage",
sådana bilar.*



Låt oss presentera några av våra egna unika produkter till Austin-Healey!

Alla delar är tillverkade för optimal kvalité, passform och design!



Kollapsibel rattstång - delar 1869:-



Växellådsåska - lightweight 1750:-
Växellådsåska - extra strong 1750:-



FIA tank - 45 liter 6250:-
FIA tank - 105 liter 10 125:-



Lyftarlock - sats 1422:-



Kamaxlar inkl. lyftare - unika och
nyutvecklade 6 480:- till 9675:-



Ventiltallrik - per st 71:-
Ventilfjädrar - race sats 2113:-



Vipparmsstöd, distanser, shims
Komplett sats 3 240:-



Pedalställ std 4375:-

Pedalställ dubbla - tävling 5625:-



Adapter - bultade hjul 2 344:-



Fördelarhållare 397:-



Hardtop (skal) - lightweight 11 250:-
Hardtop (skal) - extra strong 13 750:-



Gaslänkage SU 2938:-
Gaslänkage Weber 6525:-



Bromsledningar - kit 5019:-



Bladjädrar Rally / "semester" 5063:-/par
Bladjädrar Race 5063:-/par



Krängningshämmare 4200:-
- komplett kit

OBS!
**Alla våra priser är
inklusive moms!**

Behöver du reservdelar?

**Vi utökar ständigt vårt lager och håller
liknande priser som i England.**

Austin-Healey



Aggeryds Healey- hörna

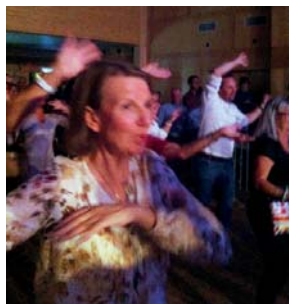
Hej igen alla Healeyvänner!

Efter ett uppehåll är vår spalt här igen! Trodde att de flesta var ganska trötta på vår sida men på årsmötet kom det så många uppmuntrande ord så vi får väl konstatera att vi är tillbaka igen "på allmän begäran"! Tack till alla ni som gav så många uppmuntrande och fina ord!

För att få till ett lite bredare forum så har jag döpt om spalten till Hörna istället för Noteringar. Då kan man ju ta ut svängarna lite extra när det inte hänt så mycket på marknaden, eller då man vill skriva om lite annat!

Apropå årsmötet 2013; stort tack till Mona & Kjell för ett toppenbra och trevligt möte! Underbara vägar & natursköna upplevelser och de lyckades till och med att blidka vädergudarna så det gick att åka med cabben nere hela tiden! Vissa gjorde det även om regnet öste ner på uppfärden under fredagen och vi ska väl inte nämna namnet på föraren som ville trotsa regnet, men Nina var tapper som stod ut i blötan!

Till er som inte regelbundet åker på klubbens årsmöten vill jag säga; GÖR DET! Det är en mycket trevlig samvaro, avspänd stämning, god mat, en öl eller kanske två och MYCKET snack! För er som är lite mindre vana Healey ägare är det ett ypperligt tillfälle att få ta del av otroligt mycket erfarenhet runt våra bilar, tips på var man ska och inte ska köpa delar, råd & dåd runt allt som rör våra kära bilar mm. Om ni tror att kvällarna bara ägnas åt att sparka däck och prata bilar så bifogas en bild på årets "Dancing Queen - Birgitta" som gjorde dansgolvet osäkert under kvällen efter vår goda middag!



Ber om ursäkt för bildkvaliteten men jag försökte att hålla takten samtidigt som kortet togs! Men det får väl duga som bevis för att vi inte bara sitter i baren och pratar om bilar! Så vi ser nu fram emot ett ökat deltagande på årsmötet 2014!

Hur ser det då ut på marknaden?

Kan väl sammanfattas med "good news – bad news"! Marknaden i stort är uppåt så det brakar om det, framförallt då det gäller Ferrari, Jaguar, Aston Martin och andra mer exotiska märken. När det gäller våra kära Healey bilar har väl marknaden satt sig lite och till och med gått ner något. Gäller dock ej 100S! Typiska priser för 3000 i bra skick verkar numera ligga på ca Sek: 350 – 400 000, toppskick kanske uppåt Sek: 600 – 650 000. 100 modellen ligger ganska lika men med en premie för en äkta 100M. Jag har lite tunt med rapporter om Healey bilar för denna spalt men lovar att vara bättre förberedd till nästa nummer och samla på mig mer information. Nu var manusstoppet redan 15-9 och tiden är lite för kort för att gå igenom alla gamla resultat och framförallt att få fram all relevant information runt alla Healey bilar som vart till salu! Men jag har i alla fall en att rapportera om!

Bonhams Greenwich CT, USA.

1955 Austin Healey 100, BN1. Serie nummer 1B221424. Vit med röd inredning. 84 884 miles. Äldre renovering som sett sina bästa dagar. Dålig passform på dörrar, inredningen icke original. Smutsigt motorrum och krom som var i behov av renovering igen. Registrerad på motor nummer och ej chassi nummer vilket kan ställa en del frågor!

Kondition - 3

Såld för 38 500 USD – ca Sek: 250 000:-

Kommentar: Rätt pris för en typisk bruksbil och som kräver stora insatser för att nå de högre nivåerna på utställningar. Men kan säkert fungera som en rolig bil för lite vardagsbruk. Rätt pris med tanke på skicket och den nya ägaren bör bara ta väl hand om bilen och köra den.

Men om vi tittar på marknaden i stort så är det som jag nämnde tidigare uppåt! Man

börjar nästan undra om det är en "bubbla" på gång, men det säger man ju om bostadsrätter i Stockholms innerstad också och de bara fortsätter uppåt. Men det byggs ju inte mycket nya bostadsrätter i innerstaden och det byggs definitivt inga nya Ferrari GTO, Aston Martin DB2 – 5 eller Mercedes Måsvingar, och då går priserna upp! Lite exempel på vad som sålts på senaste tiden:

1961 Jaguar E-type "Barn find". En av de tidigaste bilarna, nummer 60. Stått i en lada i över 30 år och var totalt rutten! Såldes för det otroliga priset 168 790 USD – ca Sek: 1 100 000! Ta då med i beräkningen att man räknar lätt med att det kostar runt 1 500 – 2 000 000 att renovera en E-type till vinnande skick! Så när allt är klart har man en E-type för runt 3 miljoner! Bra eller dålig investering? Tja den som lever får se!

1962 Mercedes Benz 300SL, Roadster.

Skivbromsar och med gjutjärnsmotorn och har en hardtop. Trots att bilen har modifierats med en mängd saker som gör den bättre och lättare att använda, typ servostyrning, elektronisk tändning och bättre generator så såldes denna bil för den otroliga summan av 1 448 720 USD – ca Sek: 9 420 000. Man ska då ha i åtanke att 300 SL Roadster brukar ligga klart under den täckta varianten, eller populärt kallad "Måsvingen". Under perioden 2008 – 2012 var det normala priset för en 300 SL Roadster runt 4 – 4 500 000 så här kan vi snacka om värdeökning! Eller så var det två budgivare som tycket att det smakade gott med all fri Champagne man alltid bjuder på under dessa auktioner!

Ferrari 340 / 375 MM. Äldre tävlingsbil som var med i Le Mans 1953. Totalt renoverad och har all dokumentation inklusive loggbok där alla gamla förare finns noterade. Såldes för det facila priset av 12 812 800 USD – ca Sek: 83 300 000!! Ingen tvekan om att man har så man klarar brödfödan när man kan lägga ner sådana pengar på en bil!

Men: Nu ska vi också ha klart för oss att de flesta som är inne och bjuder på dessa bilar inte är vanliga entusiaster utan sådana som ser bilar och konst som ett bättre och trevligare alternativ till än att placera sina miljoner på börsen.

Sedan imponerar det säkert mer på vänner – flickvänner – älskarinnor att ha en lyxbil i garaget än att visa upp sitt kontoutdrag från sin aktiehandlare! Eller ...? Osvuret är bäst men bilarna säljs i alla fall till fantastiska priser!

Nu ska vi väl inte deppa för mycket att marknaden för våra bilar har gått ner lite för god kvalitet kommer alltid igen och vi har trots allt bilar som går att använda! Goran kanske inte håller med då bakaxeln på hans bil rasade på väg till Sunne men drivaxlar får man ju betrakta som en förbrukningsvara som ska gå åt lika väl som att man tankar och byter däck!

Kul att vara tillbaka igen och jag lovar att komma bättre förberedd till nästa nummer med mer Healey information! Ha en bra höst och preparera era bilar ordentligt inför den långa och mörka vintern!

Hälsningar från Uffe & Johan

Nya klubbmedlemmar presenterar sig.

Jag har tagit mig friheten att ställa några frågor till våra nya klubbmedlemmar sedan förra Enthusiasten.

Kjell Häggström, 68 år från Lerberget, AH Sprite MK1 1958, DBZ178. Grön. Medl nr 662.



Jag satt i april i år och kollade äldre bilar på datorn, när jag fick syn på en annons om en Sprite. Ringde upp fick beskedet att bilen inte var såld. Den fanns i Klippan, endast några mil hemifrån. Körde direkt dit och blev visad till ett garage. Där stod bilen täckt med ett par lakan, när dessa avlägsnats var det jag som blev helt såld! En grön Frogeye i mycket fint skick, det blev affär direkt. Vilken känsla att köra en gammal liten öppen bil, jämfört med att alltid kört nyare bilar.

Bilen har efter tidigare renovering, ägts och vårdats i 10 år av en medlem i Healeyklubben. Hemma i garaget var det mycket som skulle kollas. Dessutom var mina meckarkunskaper minst 40 år gamla. Jag upptäckte avsaknaden av tumnycklar, fettspruta mm.

Efter att läst medföljande litteratur flertalet gånger var det dags för lite småfix. Det blev koll av bromsar, byte av en del slangar, styrbälgar, drivaxel, packningar samt en skadad fälg, som jag fick tag på i Ystad. Största problemet var funktionen på blinkerreläet (lucas+jordat elsystem), men efter tre felaktiga är de nu ok. Har ett litet oljeläckage mellan växellådan och kardanaxel, ser bökigt ut att komma åt, tar tacksamt emot tips.

Ser fram emot trevliga träffar och utbyte av erfarenheter inom klubben.

Anders & Pia Asplund, 60+, Örebro. AH 3000 Mk III 1965, DBY234. Svart. Medl nr 663.



Anders och jag såg en annons i SvD i maj där en Austin Healey 3000 Mark III var till salu i Stockholmsområdet. Eftersom jag som ung hade en Austin Healey 106, reg nr T 52006, som jag tyvärr blev tvungen att sälja, har jag sedan dess varit intresserad av att återigen få en Healey i min ägo. Jag ringde upp ägaren, John Löweberg, och köpte bilen.

En bilfirma importerade bilen 1966 och sålde den vidare till Nils-Börje Gårdh. Den var vid detta tillfälle grön. Han gav 14.500 kr. Efter några år såldes bilen vidare och köptes via en bilhandlare av John Löweberg 1969. Nu blev Healeyn svart och fick bli en aluminiumtopp. Han har sedan dess haft bilen i sin ägo fram till nu i maj 2013.

Vi är nu tredje brukare i Sverige. Bilen är i bruksskick med lite slitage på lack och lister som vi avser att fixa till.

Medlemskapet innebär att vi kan få kontakt med duktiga och intresserade Healey-ägare som redan har hjälpt oss med teknikaliteter och var man kan få tag på delar osv. Facebooksidan är också trevlig. Ser också fram mot fler exemplar av tidningen som är mycket trevlig.

Hans Wistén, Stockholm. AH Sprite Mk 1 1958, CAL928. Speedwell Blue. Medl nr 664.



Köpte bilen nu i april i år. Har tidigare haft två "Big Healeys" men letat efter en Frogeye.

När jag hittade en i nästan mint condition, med matching numbers och originalfärg slog jag till.

Jag är tredje ägaren på bilen – den jag köpte den av köpte den av ursprungliga ägaren 1968, så jag vet så gott som allt om bilen och dess historia.

Markus Eriksson, 43 år, Bromma. AH Sprite Mk1 1958, AWJ527. Röd. Medl nr 665.



Mitt Spriteintresse började tidigt då en Sprite Mk2 fanns i min mormors garage. Bilen tillhörde min morbror, som numera även är medlem i klubben. Jag lekte i bilen nästan varje dag. Det var därför naturligt att när jag senare studerade i San Fransisco skaffade en Healey. Denna gång en Mk1. Tyvärr kunde jag inte ta den med hem när jag flyttade tillbaka.

Det dröjde till i somras då jag hade möjlighet att skaffa en ny "Groda". Denna bil har chassinummer AN5 L/4416.

Den är registrerad första gången i Sverige 1958-12-30 och har sedan haft 12 ägare innan mig. Mannen jag köpte bilen av hade haft den i trettio år.

Jag hoppas genom mitt medlemskap i klubben träffa likasinnade och utveckla mina kunskaper om Healeys.

Healey Market

KÖPES:

AH 3000 BJ7 eller tidig BJ8:a phase1

(med små blinkers och pos.ljus)

Vänsterstyrd är ett krav från hustrun! Jag söker en bil som behöver göras iordning, dock inget vrak.

Intentionen är att göra en s.k. rullande renovering.

Börje Engwall 070-410 09 54, frogeye@telia.com,

Ev kan en eller två Miator lämnas som dellikvid (Reds anm.)

SÄLJES:

Lumenition elektroniskt tändsystem till AH 3000 med Lucas fördelare DM6. Inkl. fästplåt. Helt nytt. Pris: SEK 800,00.

Clas Arleskär, 070-306 13 16. clas@workshealey.se



SÄLJES:

Austin Healey 100/6 1958. Bil i gott bruksskick. Vässad motor (29D) samt justerbara Koni dämpare. Går bra med ett grymt ljud.

MHRF försäkrad samt besiktad i våras.

Ställer undan bilen i slutet på oktober/början på november till ett mindre garage och blir då tyvärr svår att överskåda.

Bilen finns i Hudiksvall. Hör av er för mer info.

Marcus 070-681 48 96

Marckus_winberg@hotmail.com



SÄLJES:

Austin Healey 3000 BJ8 MK III 1964. Har köpt en 190SL varför jag har bestämt mig för att sälja min Austin Healey 3000.

En BJ8 MK III fas 2 från 1964. Har haft den 8 år och är 2:e ägaren i Sverige. Bilen togs in 1989. Högerstyrd, racinggreen med gul piping. Nya 72-ekers fälgar med nya hubbar, däck och spinners. Ny hastighetsmätare. Större delen av framvagnen är utbytt. Motorn går bra, tar ingen olja, tät och fin. Växellådan skrapar lite på 2:an, men är inget problem att köra med. Nya golvmattor fram. Bilen är besiktigad och i trafik. Den går alldeles utmärkt. Kederlisterna är av någon konstig anledning nedslipade och övermålade. Karossen är rak och fin, suffletten är mycket bra, sittbrunnsskåp medföljer. Diverse delar följer med bilen.

Pris 325000 SEK. **Bo Nilsson Tel. 0706 374752**



Som ni märker är det lite tunnt med annonser. Tänk på att även i dessa Internetdagar når du ett antal klubbmedlemmar som du inte når via vår ypperliga hemsida. En annons i tidningen är ett bra komplement, även om jag är medveten om att den inte kommer ut dagligen! AL



Vårutflykt med förhinder - vad kan felet vara?

En lätt omarbetning av Jan Levenstams artikel, tidigare införd i MG Bulletinen.

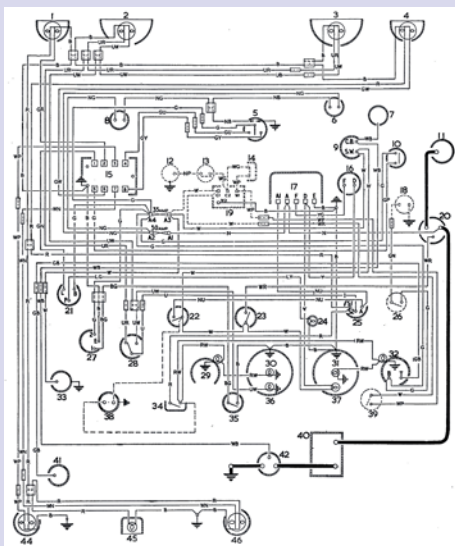
Vad kan felet vara? Del två

I vår artikelserie om fel har vi kommit till ELFEL.

Man skulle kunna skriva många artiklar om elfel med en artikel kring varje el-problem, men här tar vi endast det övergripande. Jag går ej heller in på reparation eller renovering av enskilda komponenter.

Våra bilar har ju LUCAS elsystem. Skämtet säger ju att Lucas uppfann det plötsliga mörkret, men det är mest ont förtal från avundsjuka "ickebrittbilsägare"!

Många tycker att elfelen är de värsta eftersom man vanligen inte studerat bilens kopplingsschema innan något händer. Många tycker även att det är svårt att förstå schemat.



Det är även relativt vanligt att man kompletterar bilen med olika elektriska tillsatser eller gör modifieringar. Originalschemat är logiskt uppbyggt med bestämda färger på ledningarna för de olika funktionerna.

De flesta Healey har bara två säkringar,



vilket gör att det ibland kan vara lite svårare att finna vilken slinga som orsakat kortslutning eller tappat kontakten. Det kan även medföra "spänningsmatning bakvägen".

Kopplingsscheman visas oftast som en förminskad bild, som är svårläst och där det är svårt att följa ledningsdragningarna. För att underlätta så följer alla engelska bilar samma färgkoder för ledningsdragningarna.

Alla som är "jordat" är **svarta**, ledningar som matar olika enheter och är skyddade av säkringar är **mörkgröna** (matning till torkarmotor, matning blinkers, bromsljus mfl), och skall fungera endast då tändningen är påslagen.

Ledningar som rör tändning och bränsle är **vita** med någon komplementfärg. **Bruna** ledningar är direkt eller indirekt anslutna till batterier och är matningsledningar till generator, laddningsrelä, säkringsdosa, startnyckel mm.

Matning till strålkastare är **blåa** med komplementfärg, **röda** ledningar med komplementfärg är för matning till bakljus, nummerplåtsbelysning, instrumentbelysning. På kopplingsschemat är vanligtvis färgkoderna utskrivna.

Hjälpmedel för att söka elfel är ett universalinstrument eller en lampa (eller lysdiod) med 2 krokodilklämmor. Ett av de vanligaste felen då en enhet inte fungerar är dålig kontakt i någon av dess anslutningar, oxid eller smuts eller t o m brott vid en anslutning eller koppling. Ta för vana all alltid börja med att undersöka detta.

Vi börjar med ett av de lättaste och ovanligaste felet.

Signalfel.

Slutar tutan att fungerar brukar det vanligen bara vara oxid i kontakterna i anslutning till hornen (de sitter ju vanligen mycket utsatta för väder och vind). För bilar med signalknappen i rattcentrum kan det vara oxid i släpkontakten eller den anslutande ledningen vid rattstången eller i själva knappen. Med hjälp av universalinstrumentet och kopplingsschemat letar man sig bakåt från själva signalhornet till batteriet genom att mäta spänningen vid varje kontaktpunkt. (Vissa modeller kräver att tändningen skall vara påslagen för att tutan skall fungera).

Ljusfel.

Ljusfel, dvs. fel på hel/halvljus och parkeringsljus är oftast lätta att hitta eftersom det är "raka kopplingar" mellan lampenheterna och batteriet via någon typ av strömbrytare.

Det är nästan oförsäkt att påpeka att man skall börjar med att kontrollera att lamporna och säkringarna (när det finns!) är hela och ger kontakt. Inte ovanligt att

speciellt säkringarna eller lamporna får isolerande oxid i sina säten.

Börja undersökningen med voltmeteren och kontrollera att det finns ström fram till lampsocklarna. Finns ingen spänning här, arbeta dig bakåt och kontrollera vid varje kopplingshylsa och se var det avbrottet finns. Det kan även vara dålig kontakt inne i strömbrytaren. Slå till och från brytaren ett antal gånger för att på så sätt "rensa" kontaktytorna". Några Healey-ägare har, för att minska spänningsfall mellan batteri och lampor, monterat ett mellanrelä, och då kan det vara reläet, som slutat att fungera. Det skall höras att det slår till då man tänder lamporna och byter från hel- till halvljus.

Blinkerfel.

Även blinkerfel är oftast lätta att hitta eftersom det är "raka" kopplingar mellan lampenheterna och blinkerspak och blinkrelä fram till batteriet. Vanligen är det dålig kontakt i någon anslutning eller lampsockel. Speciellt vanligt är att någon av kopplingarna i bagagerummet har glidit isär eller ledningen skadats. Fungerar ingen av blinkerlamporna och man hör inget tickande från blinkerreläet är det troligen detta som gått sönder. Det går inte att laga, så det måste ersättas. Det sitter oftast på torpeden i motorrummet.

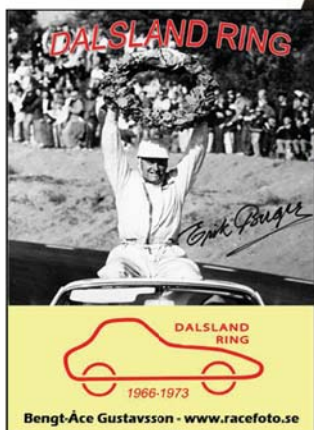
Bromsljusfel.

Det är inte sällan det blir fel på bromsljusen. Det är vanligen ledningen mellan bromsljuskontakten och lamporna som oxiderat i någon kontakt men ofta kan själva bromsljuskontakten kärva/vara trasig. Har man silikonolja i bromssystemet, har det i flera fall hänt att gummimembranet i kontakten slutat fungera. Följ bromsledningarna från huvudcylindern så hittar du den! Att byta kontakten är ganska lätt i på de flesta bilarna, men kräver att man efteråt luftar bromssystemet noga.

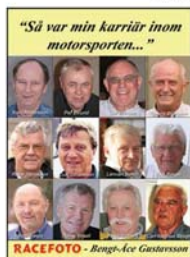
Övriga elfel.

Elfel på olika extrautrustningar, vindrutetorkare, fläktar, radio extraljus mm matas direkt från en strömbrytare oftast via en säkring. Slutar någon enhet att fungera, mät med instrument eller testlampa var avbrottet finns. **Men kolla alltid säkringarna först!**

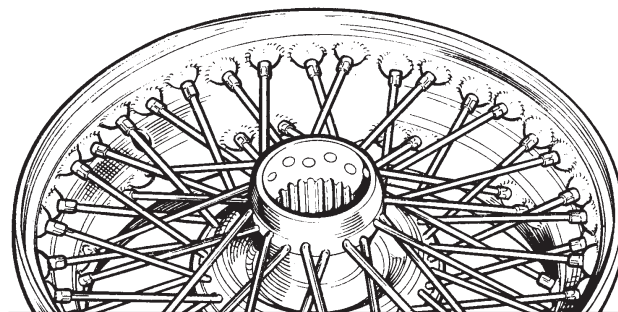
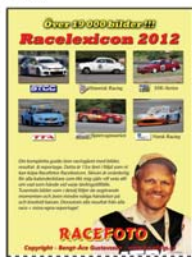




Jag heter Bengt-Åke Gustavsson.
Jag är fotograf och journalist inom motorsport i allmänhet och racing i synnerhet. Det är jag som har gjort dokumentärfilmen om Dalsland Ring som blev utsedd till årets film av Discovery Channel 2006. Jag har även gjort en film om sextioalets racerförare. Dessa och många andra produkter hittar ni på min hemsida: www.racefoto.se. Text Erik Bergers modellbil, Racelexicon, fotocollage, julkort mm.



0703-40 93 00



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
e-postadress: lindgren_kurt@hotmail.com

Fakta om mittbildsbilen "PA1".

Peter Andersons Healey "PA1" levererades om en standard 100 Six till USA. Nu renoverad och uppgraderad med en mängd godsaker. Mest iögonfallande är den prydliga karossmodifieringen till en helaluminium "wide body 100" (fast det fortfarande är en sexcylindersbil!). Motorn är en 4,3 l med DMD aluminiumblock med rakkuren BJ7-växellåda. 16 tum kromade ekerfälgar och full race bromssystem får stopp på det hela. Styrnäckan ersatt med kuggstång, teleskopiska stötdämpare, diffbroms, elektrisk vattenpump etc etc. Det finns ingen hejd på de förbättringar (?) som gjorts. Bilen vann "Peoples Choice" i Skottland och vann även klassen "Modifierade". Renoverad och ombyggd av The Healey Factory, Rob Rowland, Victoria Australien.

Pedal to the metal

there's more to it than you might think.

That's why we make our own.

Healey 100 Pedals
Right or left hand drive
Brand NEW CAD designed

From £95
plus VAT

You may only buy these once, but don't scrimp on quality, get the real thing.



We've CAD designed these pedals from original drawings to exact dimensions and tolerances as we know being out of sight does not mean standards should be compromised.

These have been TIG welded, not merely MIG welded, whilst the pivot tube has been machine "reamed" after welding to ensure a good fit to the shaft. These certainly were copied and re-copied from a 50 year old part.



Finished in a high quality stove enamelled black paint and available in a full range of variants, including a 100/4 hydraulic clutch variant and 100S.

Don't buy a product that will be a pain to fit and perform poorly, make sure you buy the best, that will last. You know that's what you will get from Denis Welch Motorsport – excellence as standard.

Visit our website or call today to order the latest Big Healey Performance Catalogue, detailing over 200 new products, all built with care to last.



The price is right... **The quality is excellent...**

The performance is legendary... **You deserve the best...**

www.bighealey.co.uk

DENIS WELCH MOTORSPORT, YOXALL, BURTON ON TRENT, STAFFS DE13 8NA, ENGLAND
Parts Hotline: +44(0)1543 472244 E-mail: sales@bighealey.co.uk



The Original Austin Healey Parts Specialists

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

www.ahspares.co.uk

"Supplying Austin Healey parts since 1972"



Det kom ett inlägg från en mångårig klubbmedlem som liksom åtskilliga av oss andra är "blandmissbrukare". Sysslar alltså inte bara med Healeys i fordonsvärlden utan även lite andra avarter (?). Att det går att kombinera olika intressen är detta en bra illustration till. Läs och njut av bilderna på fordon från fordom! Och vilken fördel att den ena hobbyn kan njutas även på vintern.

Jag har sedan två år flyttat från Södertälje till Töreboda kommun där jag mest sysslar med att renovera gamla hästvagnar, slädar och redskap. Använder även dessa ekipage i turistikörning och i skogen.

Detta har gjort att jag har svårt att vara med på alla healeyträffar, då de flesta inte är i min region. Dock finns det en ganska stor mängd veteranfordonsträffar som jag försöker vara delaktig i.

Hajstorp slussområde vid Göta kanal är det en träff varannan onsdag under sommaren med ca 250 deltagande fordon vid varje träff. Även Mariestad, Lidköping, Flugebyn och Forsvik har återkommande välbesökta träffar.

Jag är nog tyvärr den enda som representerar med en "Frogeye" på alla dessa

träffar. Har träffat några Healeys i form av 100 och 3000, men de är tyvärr sällsynta.

Som jag angav så är mitt numera stora intresse hästekipage och hästar. Jag brukar dock kombinera dessa intressen och visa båda vid dessa fordonsträffar.

Som namnet anger är det ju veteranfordon och även en hästvagn är ju ett fordon. Jag brukar påpeka att jag har det äldsta fordonet på träffen då de flesta bilar bara är 40-50 år gamla medan mina hästfordon är 100 och mer.

Den 10 augusti var jag på den årliga veteranfordonsträffen i Forsvik utanför Karlsborg. Ca 150 st. bilar, traktorer och en av mina slädar var på plats samt en loppis med inriktning på bildeler och verkstad. Träffen har en slogan som lyder "Vi på hjul, medar och band behöver träffas ibland".

Denna dag var det ett 20-tal bilar från Jönåkers motorhistoriska klubb och ett 30-tal bilar från Triumfklubben där. Kanske en träffpunkt även för Healeyklubben i framtiden?

Jag var givetvis där med både medar och hjul samt en loppis. Träffade till min glädje en Healey ägare med sin röda 100 från Karlsborg. Han är inte medlem i klubben, men är ofta ute på möte i denna region. Passade på att ta en några bilder på våra tre ekipage varav den gula s.k. "häststöttingen" i mitten är nästan lika gammal som de två healeybilarna tillsammans. Dessutom fick jag med vår fina barnvagn från 30-talet.

Det är kul när man kan samverka i kulturhistoria. "Häststöttingen" är nyrenoverad till originalskick och är en hästdragen jättespark som kommer att köras i vinter efter en av mina nordsvenska hästar.

Vid pennan: Lasse Hellsten medlem #131



Butik och snabb postorderservice

Vid årsskiftet flyttar vi. Därför erbjuder vi nu 20 - 50 % rabatt på alla delar i lagret till din MG, Austin Healey, Triumph, Mini eller annan BMC saloon car.

Passa på, först till kvarn gäller!

FLYTTTREA

BRITISH MOTOR AB

FLYTTTREA

www.britishmotor.se

Lidingövägen 75, S-115 41 Stockholm • baksidan av Kungliga Tennishallen
Telefon: 08-664 53 10 • Fax: 08-664 53 18 • E-post: britishmotor@swipnet.se
Öppettider: mån-fre 11.00-17.00 • lör i regel 11.00-14.00 (sommartid stängt)

Dialog med läsare. Mer av sådant, vi har utrymme nog att vädra lite tankar, synpunkter och åsikter. Både bildligt och bokstavligt utrymme alltså!

Denna gång en teknikfråga från Gustaf L och några små reflektioner från andra medlemmar. Signatur är helt OK, men redaktionen måste ha skribentens namn. Red.

Hej Anders!

Jag heter Gustaf Lindström, medlemsnr 567. I aprilnumret av tidningen skrev du att du gärna tog emot frågor angående Healey-gandet. Jag har en Sprite Mk 1 från -59 som är i minst sagt dåligt skick. Min ambition är att i alla fall lämna den ifrån mig i något bättre skick än när jag fick den. Jag är dessutom nybörjare vad gäller bilrenovering, så jag har en typisk nybörjarfråga:

En av de mera välbevarade delarna av bilen är faktiskt motorhuv, med bara några smärre rostfläckar som behöver åtgärdas. Tänkte först bara slipa bort rosten och därefter greppa en sprayburk med bilgrundfärg inköpt på någon mack som stod på en hylla i garaget och grunda med.

Hejdade mig dock innan jag hann börja spruta, och nu till frågan; Är valet av grundfärg när man lackar kritiskt, finns det någon grundfärg som är speciellt lämplig på en gammal Sprite, eller någon som man skall undvika? Och när grundningen är gjord, var hittar jag färger i rätt nyans?

Efter huven så skall jag ge mig på att skrapa rost på diverse stag mm som finns under huven i motorrummet, vilka färger rekommenderas där? Samma som på motorhuvens ovansida, eller andra typer?

Tacksam för kloka svar till en Sprite-nybörjare!

Gustaf Lindström, Flen

Hej Gustaf!

God ambition att göra din bil bättre, finns nog inga Healeys som inte går att förbättra!

Några korta svar på din frågeställning:

1. Rent underlag, Rent underlag, Rent underlag (jo, så viktigt är det att det är värt att upprepas!) Du måste ner till frisk plåt. Punkt-bläster på små fläckar, eller med en Dremel (motsv) och slipstift. Slippapper, roterande stålborste etc på större ytor, exempelvis på de stag du nämner.
2. Har du inte tillgång till bläster, eller hyser minsta tvekan om att det kan finnas rostporer kvar, behandla då först med ngn form av ”rostätare”. Finns i de flesta färgaffärer och tillbehörsbutiker.
3. Sedan gäller det främst att på få tillräcklig med färg. Antalet my kan vara avgörande för hur länge det kommer att hålla sig. Flera tunna lager bättre än få tjocka. Blir det för tjockt med färg kan du riskera sprickor så småningom. Lagom som vanligt alltid bäst!
4. Tvåkomponentfärg, med pensel eller i spray, är alltid bättre än enkomponent. Men är lite jobbigare att hantera. Bra billacker kan du få tillblandade i välsorterade färgbutiker i den kulör du önskar. Dessvärre (sic!) har de vattenbaserade tagit över – betydligt sämre att arbeta med. Upplands Bilfärg AB i Uppsala levererar dock riktig lack på sprayburk.
5. När du valt topplack så väljer du en grund som passar för lacktypen. Ta inte bar något de har på macken eller du har i hyllan ...
6. Rätt nyans: är bilen flyttbar – ta med den till en färgaffär och jämför med deras färgnyanskartor. I annat fall, ta med en del som har rätt färg. Är det väldigt noga med exakt nyans så finns det ”elektroniska färganalysinstrument” på vissa ställen som läser och kodar. Vet dock inte hur vanliga de är.

[illegible]

Under hemresan från Healeymötet Scotland ...

... drabbades ett av ekipagen av problem med motor och växellåda. Transportproblemen hemmavid löstes av det kreativa paret omgående genom att skaffa ytterligare en Miata.

//Inge Vidare

Ibland är man med om konstiga saker!

Häromsistens var vi på hamnträffen i Nyköping, vilken föregicks av en utomordentlig grillträff hemma hos Nisse och Nina.

Kvällens tema var engelska bilar. Många fina engelska, och även andra bilar kom till hamnen, Healeys, MG, hundkojor med flera. När det vart dags att välja "kvällens bil" utsågs en DODGE?!! till vinnare. Hur tänkte man då??

```
//miss Understood
```

Hej!

Tack för ett bra genomfört healeymöte. Som förstagångsdeltagare fick vi ett mycket bra bemötande av klubbmedlemmarna. Ett särskilt tack till de styrelsemedlemmar som tog hand om oss under middagen. Vi vill också rikta ett stort tack till Mona och Kjell för ett utmärkt arbete.

Hälsningar från dalmasarna

Ulla o Sune Matsson Malung

Pub-kvällar i Stockholm

**Black & Brown Inn,
Hornsgatan 50B**

Onsdag 23/10

Torsdag 21/11

Onsdag 18/12

**Vill bara påminna om att det är trevligt med lite
läsarreaktioner!**

Och även tekniska frågor, där gäller att den frågande får svar ”inom kort” via mejl – behöver alltså inte vänta på nästa utgåva av tidningen!

Redaktör'n

Regaliashopen



Klubbjacka 1500:-



Klubb resp TEHMIS-keps svart, grå, blå, sand 120:-



Halsduk, ull - svart 280:-



Skjorta mörkblå ryggttryck 435:-



Paraply "golfmodell" grön/vit, svart/röd resp röd/vit 250kr; blå/gul 275kr, grön/ TEHMIS 50kr.



Piké "Lacoste", svart, röd 210:-



Picknickfilt, svart / grön 230:-



Pikétröja, svart, grön 170:-



Förbandssats, fickformat 25 kr



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



Bilvårdshink hoppfällbar 120:-



Klubbmärke tyg 35:-



Klubbdekal Metallfolie 20:



Vagnmärke m medlnr 280 kr



Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmärke TEHMIS 300 kr



Knapphåls핀 20kr. Slips-nål 20kr. Slipsklämma 30kr. Klubbmärke 20 kr



Nyckelring DHMC 100:-



Registreringskylthållare 50:-



Dekal vinyl 35 kr



Vykort nr 1 21x15 cm 10:-



Vykort nr 2 21x15 cm 10:-



Vykort nr 3 21x15 cm 10:-

Beställ regalia NU (annars glömmar du det!) genom att gå in på: www.healeysweden.com/regalia eller maila: nina.nyblaeus@telia.com Du kan även ringa Nina på 0708-858214.

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

KAS

Kilmartin Automotive Sheetmetal

Made in Australia



Kilmartin has been the premium brand for Austin Healey chassis and (sheet)metal replacement parts for over 25 years and is now available throughout Europe.

The [Kilmartin Chassis](#) and sheetmetal parts are widely known for their superior quality and fit.

We produce chassis for the full range of Austin Healeys and stock 600+ different (sheet)metal parts. Call or email for info and prices. We can also assist in putting your car on a new chassis.

Need a new chassis?



Our new [Austin Healey 100S](#) chassis and aluminium inner body panels made to exact specs.



KAS europe

www.kilmartin.eu

Email: info@kilmartin.eu

Tel. : ++31 653 555388