

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 136 Mars 2015



PG har ordet

Det har inte blivit mycket skidåkning denna vinter eftersom säsongen varit för mild på mina breddgrader. Som bilden nedan skvallrar om hittade dock jag och ett av mina barnbarn snö lite längre norr ut.

Men då borde det å andra sidan funnits mer tid över för våra Healeys – men jag har knappast rört bilarna efter att jag garagerade dom i höstas. Dagarna blir nu längre och ljusare tider är på gång. Snart är våren här och det är återigen dags att lufta våra bilar.

Våren brukar ju bli hektisk så jag ber Er att tidigt boka in Er på vårt årsmöte på västkusten som är kryddat med 45-års jubileum. Se påminnelse på sidan 22.

Med anledning av detta har vi bjudit in Joe Jarick från Australien som jubileumsgäst. Han är en stor kännare av Healeys och framför allt 100S, Joe kommer att hålla ett föredrag om sina Healey-upplevelser och erfarenheter. Därför präglas årets första Enthusiast av ett 100S-tema.

Helgen efter årsmötet går Oldtimers GP av stapeln på Gelleråsen i Karlskoga, där RHK ansvarar för racingen och Picko för övrig festivitas.

Styrelsen var länge tveksam till någon form av samling eller gemensam träff endast en vecka efter vårt årsmöte. Men vi kom på andra tankar när vi fick information om att våra norska Healeyvänner har planerat ett litet rally till Loka Brunn och Gelleråsen GP. De kommer med 23 bilar och vill ställa ut tillsammans med oss i en gemensam Healeyparkering. Anmäl er gärna på uppropet i tidningen. Se info på sidan 27.

Hjälp också till att utse årets Enthusiast. Vi har nu ändrat på tillvägagångssättet och ni medlemmar förväntas skicka in förslag på kandidater med motivering till Tommy senast 15 april. Styrelsen utser därefter årets vinnare som presenteras på årsmötet. Mer info sidan 18.

PG Johansson



Omslagsbilden: Healey 100S AHS 3601 under sin "svenska" tid.

Foto: Peter Gunnars



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

TRYCK:

åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer juli 2015
Manusstopp den 1 maj!

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

ISSN 2001-7650

Redaktionens adress:

Anders Lotsengård

Ljustervägen 5

572 40 Oskarshamn

e-post: magazine@healeysweden.com

STYRELSE

Per Gunnar Johansson, ordförande 070-692 65 11

chairman@healeysweden.com

Marianne Waplan, kassör 072-368 93 23

treasurer@healeysweden.com

Tommy Lyngborn, sekreterare 0708-70 04 54

tommy@lyngborn.se

Lasse Johansson, sektionerna 0722-52 66 55

eastsection@healeysweden.com

Nils-Fredrik Nyblæus, marknadsansvarig 070-637 06 08

n.nyblæus@telia.com

Per Schoerner, MHRF-försäkringen 073-560 51 54

insurance@healeysweden.com

Mikael Frieberg, 076-282 80 99

mikaelfrieberg@yahoo.se

WEBMASTER

Göran Larsson

070-575 82 47

mgbgt-larsson@telia.com

REVISORER

Kjell Eriksson och Göran Berger

SEKTIONER

Väst Per-Olof Heiwall 070-511 98 86

westsection@healeysweden.com

Norr Leif Sundqvist 070-337 25 24

northsection@healeysweden.com

Öst Lasse Johansson 0722-52 66 55

eastsection@healeysweden.com

Syd Peter Bäckström 0705-76 50 58

southsection@healeysweden.com

Mellan Kjell Eriksson 054-86 61 29

middlesection@healeysweden.com

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100 Lars Engwall 08-745 06 94

AH 100/6, 3000 Bengt Larsson 044-24 83 94

AH Sprite Erik Sandgren 0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN

Per Schoerner, 08-746 7169, insurance@healeysweden.com

Bengt Larsson, 044-24 83 94, healeybengt@telia.com

Magnus Karlsson, 033-13 79 06, 492karlsson@telia.com

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden

c/o Per Schoerner

Brinkvägen 2B

141 33 Huddinge

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 136

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktör'n
Sid 4-5	Healey 100S från svensk synvinkel - Anders Lotsengård
Sid 6-8	Healey 100S – 60 Years - Joe Jarick
Sid 8	Värmönstringen 2015 - Inbjudan
Sid 9	AHS 3910 – en "svensk" 100S - Joe Jarick
Sid 10-12	Mitt liv med Healey - Fas två! - Mikael Frieberg
Sid 14	Bankörning Björkvik Ring - inbjudan
Sid 16-17	Mittbild - Endurance Car på Bonneville
Sid 18	Årets Enthusiast - dags att nominera!
Sid 20-22	Aggerys Healeyhörna
Sid 23-24	Pojkdrömmen som ska förverkligas. - Börje Engwall
Sid 27	Healeyträff på Gelleråsen 13-14 juni
Sid 28	Nya medlemmar presenterar sig
Sid 30	Kalendarium och Healey Market
Sid 31	Regaliashopen



*Även en regnig dag är Healey ett fantastiskt fordon!
För ni har väl inte missat att köpa paraply?
Kolla Regaliashopen i slutet av tidningen!*

Redaktören

Sitter och flärpar på mojen, något jag ofta gör när hustrun inte är hemma. Flärpa på mojen förresten – det vet väl alla att det innebär att man har kontrollen över kontrollen, alltså fjärrkontrollen, och kan se på åtminstone två, ibland tre, program samtidigt. Inte görligt om man inte är ensam herre på täppan!

Men det var jag, herre på täppan alltså. Hamnade (som vanligt) på kanalen "Motors" där det går det ena mystiska motorprogrammet efter det andra. De rapporterar ofta från mer eller mindre lokala rallyn i England, eller rättare sagt Storbritannien – är ofta Skottland eller Wales som är slagfälten. Där kör de en hel del historiska bilar, och nu till min notering: förvånansvärt många Volvo i farten, både PV, Amazon, 140-serien och ibland t o m P1800. Men förvånansvärt få, ofta inga, Healeys med i leken. Och detta oavsett om det är riktiga rallyn eller sådan där låtsasrallyn ("regularity" tror jag de kallas).

Sett till tillgängligheten på respektive bilmärke i England så borde det väl vara tvärt om, eller? Har Healeys blivit för fina och för dyra för att användas till det de en gång var framgångsrika i, som vinnare i rallyskogarna? Eller är det ägarna som blivit för gamla, vågar inte använda dem utan har sin Healey stående i mausoleum? Synd på så rara årtor!

Här på landet har man ju gott om tid att läsa både ditten och datten. Till ditten hör väl ett antal (otal?) motortidningar. I en av dem såg jag nyligen en mycket slående "oneline": "Golf är ett pyssel för undersysselsatt pensionärer som tappat förmågan att fokusera på varvräknaren!" Är inte helt säker på om det avser golf med stort G (d.v.s. VW) eller med litet g (d.v.s. jordbruk) – men tycker nog det kan stämma oavsett vilket? Tänk sån filosofisk visdom det kan finnas även i tekniska tidskrifter!

Nu över till något helt annat, kanske viktigare? Först dock en liten brasklapp: några bilder är från äldre papperskopior, inte alltid inscannade med bästa upplösning vilket påverkar tryckkvalitén. Som ni kommer att märka, om ni tar er förbi denna drapa, så är det mycket 100S i detta nummer. Dels naturligtvis beroende på vår gäst under kommande årsmöte, dels också eftersom dessa ikoner rusat i pris något fantastiskt under senare år. Tror man kan säga att när NOJ såldes åkte tappen ur tunnan. Kan nämna att om någon har några kronor över så är den tidigare svenskägda AHS 3910 till salu för ca 9,8 miljoner svenska kronor... Den som lämnade Sverige på 70-talet för ca 12 000 kronor!

Vill också passa på att plugga för ett par inslag i detta nummer: 1) Ni som är i närheten av Stockholm under våren, missa inte inbjudan till **Värmönstringen** på sidan åtta. 2) Ni som vill ha chansen att köra era Healeys lite häftigare än vad som (nuförtiden!) medges på våra vägar: kolla inbjudan till **Björkvik Ring** på sidan 14.

Att det är mer än dags att betala medlemsavgiften behöver jag väl knappast påpeka, eller?

Till sist: Gynna gärna våra annonsörer när ni behöver delar/tjänster till era Healeys. Vi tillåter inte vilka företag som helst att annonsera, så en annons i vår klubbtidning innebär att många av våra klubbmedlemmar har goda erfarenheter av deras service och delar/tjänster.

Vi ses snart på sommarvägarna!

Anders Lotsengård

Upprop – Redaktören behöver hjälp! (FAVORIT I REPRIS!!!)

Detta är det elfte numret jag producerat under min snart treåriga period som redaktör. Det är och har varit jätteroligt – lärorikt, kontaktskapande och även bildande på andra sätt. MEN: det tar (för) mycket tid!

Jag skulle vilja ha hjälp av en, två eller flera personer för att i ett operativt redaktionsutskott få hjälp med följande:

Textredigering. Tvättning, rättning, koll av fakta, ibland avkortning, avstämning med skribenten etc. Du ska alltså ha ett visst mått av "språköga" för svenska, lite healeykunskap ingen nackdel. Disponerar du Adobe In Design så är det en fördel, men inget krav. Microsoft Word (eller motsv kompatibelt med Word) är helt OK.

Bildbehandling. Du måste ha tillgång till Photoshop av en inte alltför gammal version (klubben har bara en enanvändarlicens). Grundläggande kunskap i programmet bra, men sedan lär jag dig snabbt vad som skall/kan göras med inskickade bilder.

Kan lova stimulerande uppgifter och trevliga kontakter med klubbmedlemmar som en extra bonus!

Ring (070-5801383) eller mejla (magazine@healeysweden.com) om du är intresserad eller har några frågor!

DU HAR VÄL INTE GLÖMT BETALA MEDLEMSAVGIFTEN?

Med förra numret fick du faktura. Har du inte betalt, gör det snarast!

Enligt vår kassör är det förvånansvärt många som missat att göra inbetalningen.

Hittar du inte fakturan så har du plusgiro och bankgironummer samt årsavgiften på föregående sida.

Glöm då inte skriva ditt medlemsnr (eller ditt namn om du inte "hittar" ditt medlemsnr!) vid inbetalningen.

Healey 100S – från svensk synvinkel



Clas Arleskär i sin då ägda AHS 3601

Foto denna sida: Peter Gunnars

Övriga foton: Clas familjealbum.

Idetta nummer har jag (och förhoppningsvis även ni läsare!) glädjen att ha två artiklar av, tror jag att jag vågar påstå, en av världens mest erfarna och kunniga 100S-kännare/ägare.

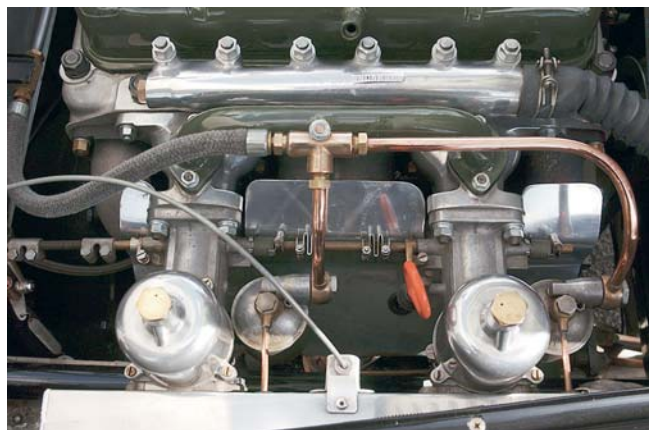
Joe Jarick är hans namn, australiensare som dessutom kommer till vårt årsmöte där han kommer att kåsera om Healey i allmänhet och 100S i synnerhet. Du kan läsa hans artikel på sidan sex.

Med hjälp av bl. a Clas Arleskär har jag här försökt att göra en liten ”svensk 100S-historia”.

Genom åren har det funnits fem 100S i Sverige. Två bilar såldes nya av Ostermans under 1955 – AHS 3705 och AHS 3910.



Vi börjar med fyra bilder som visar typiska 100S-detalljer:





AHS 3705 i full fart på Torpgårdens travbana i Boden och dess sorgliga slut (vad man idag vet!) under Midnattssolsrallyt 1956



AHS 3705, såldes till Arne Lindberg i Lycksele. Arne tävlade en hel del med bilen bl.a. i Sveriges Grand Prix i Kristianstad 1956.

Sista bilden vi funnit på Arnes 100S är från Midnattssolsrallyt 1956 där den kraschade häftigt och förmodligen skrotades efter detta.

AHS 3910 (faktiskt det högsta chassinumret för "vanliga" 100S!) fanns i Stockholms-trakten ända fram till 1976 (vet flera klubbmedlemmar som haft chans att köpa den för en spottstyver, men inte tyckte det var något att ha ...) då Joe Jarick köpte Healeyn och exporterade den till Australien. Healeyn ägs idag av Clive Smith i Melbourne. Clas A har sett den vid ett par tillfällen i Australien. Bilen är idag i ett mycket fint renoverat skick. Vi har tyvärr inga bilder på bilen under tiden i Sverige. Sista ägaren i Sverige var Bo Frick. Mer om denna bil i Joes andra artikel sidan 9.

AHS 3503 köpte Albert Sollevi mitten 90-talet och lät renovera den i England hos Peter Jaye. Gamla och minnesgoda medlemmar kommer kanske ihåg den från klubbens 25-årsjubileum i Eksjö, där Albert deltog med just denna bil, nyrenoverad i originalfärgen röd (en av två röda från fabriken). Ägs idag av Bruno Verstraete, CH.

AHS 3708 köpte Albert Sollevi och Jonas Lidén 1995 från Paul Haus, USA och sände den till England för att restaureras av Peter Jaye. Bilen fanns efter renoveringen i Sverige 1995-2000 då den såldes. Bilden visar den innan renoveringen startades – den var

då röd men återställdes vid renoveringen till originalfärgen, se bilden från 2002 då den ägdes av Colin Beasley. Den ägs idag av Charles Matthews, England. En liten parentes: Jonas Lidén är fortfarande ägare av en speciell Healey – den första AH 100 som importerades till Sverige 1953 med Raymond Sjökvist som välgående ägare/tävlingsförare på 50-talet.

AHS 3601 är Clas gamla bil. Köptes i nyrenoverat skick 2000 med premiärtur till klubbens 30-årsjubileum på Öland. Clas sålde den till den för många av oss välkända concoursdomaren Derek Mayor i mars 2012. Bilen är den enda som i original levererades svart, vilket den också var i Clas ägo. En mer detaljerad historia om just denna bil hittar du i Enthusiasten nr 104 och 105, 2007. Har du inte tidningarna kvar, så går den att googla fram.

En parentes till: En slump antagligen att två av fem 100S i "avvikande" färg – en röd och en svart – har haft sin hemvist i Sverige! Alla övriga vit/blå.

Anders Lotsengård

AHS 3910 (ex Bo Frick) provsitts av Göran N och Steve Pike

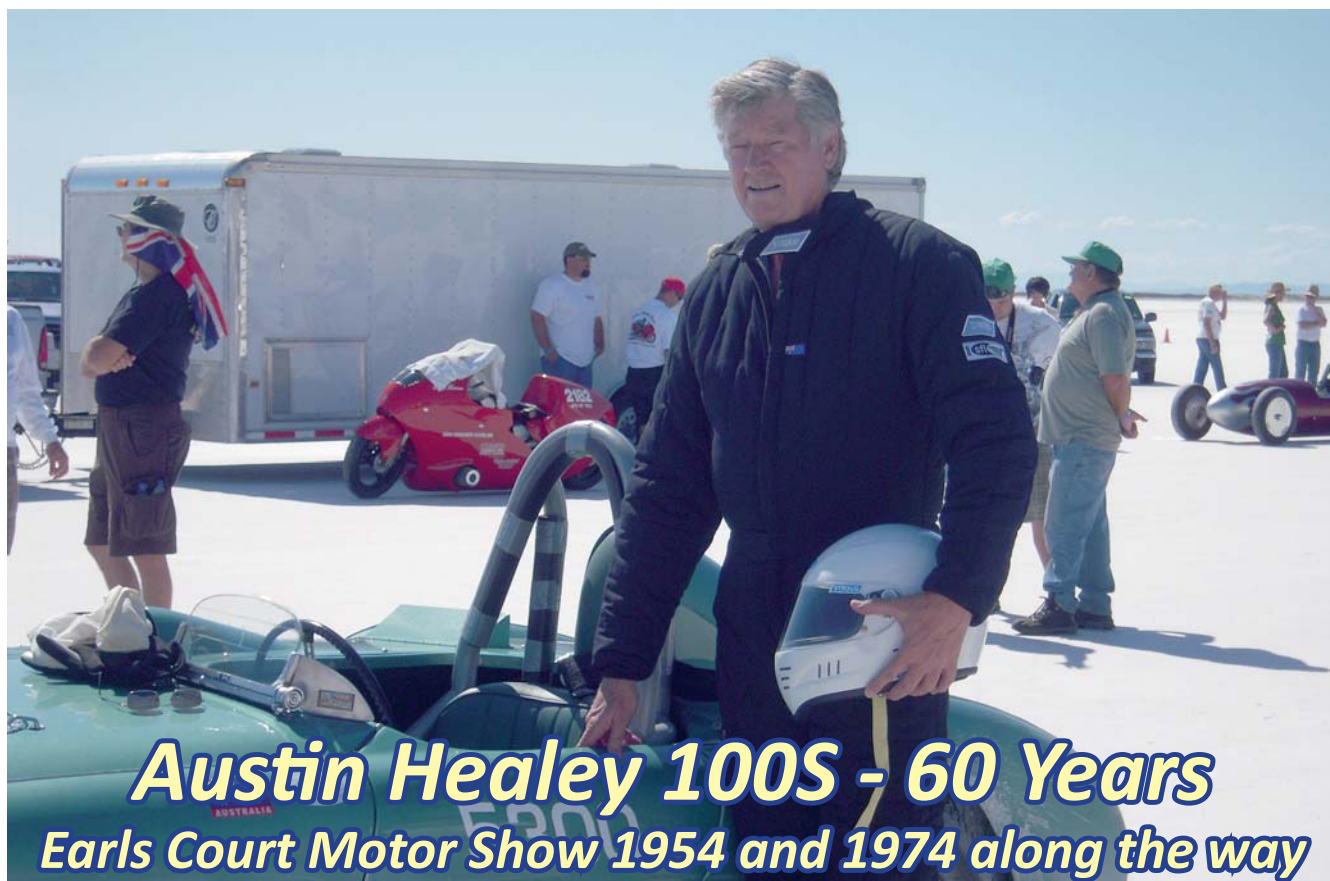


AHS 3503 på torget i Eksjö under AHCS 25-årsjubileum 1995



AHS 3708 vid inköpet i USA 1995 och 2002 i renoverat skick





Austin Healey 100S - 60 Years

Earls Court Motor Show 1954 and 1974 along the way

Oktober har när detta skrivs kommit och gått vilket påminde mig om Earls Court Motor Show i London – särskilt sedan nedläggningen av vår lokala motorshow för några år sedan. Earls Court Motor Show hölls varje oktober mellan 1937 och 1976 med undantag av krigsåren. Med så mycket som beskrivs som "spektakulära" händelser dessa dagar, är det svårt att förstå hur mycket Earls Court emotsågs av motorindustrin och allmänheten. Det förbåddade frisläpandet av följande års nya modeller och var en händelse man inte fick missa.

Årets oktober var viktigt för mig eftersom det nu var sextio år sedan lanseringen på Earls Court av en ny tävlingsmodell – Austin Healey 100S. När en tillverkare på femtiotalet släppte en ny tävlingsmodell blev resultatet en uppsjö av tidningsartiklar och landsvägstester. Många skrivna i förväg och i största hemlighet för att kunna publiceras samtidigt med lanseringen på mässan. Att få chansen att förbereda ett sådant scoop före den offentliga presentationen var mycket uppskattat av motorjournalisterna.

100S var inte annorlunda, och den stora publiciteten garanterade de nödvändiga beställ-

ningarna av vad som skulle vara en "limited production sports racing car". Bakom kulisserna var aktiviteten i Warwick frenetisk – Geoff Healey och teamet arbetade hårt för att garantera leveranserna av de första 100S i februari. Tidpunkten var kritisk för att kunna delta i starten av tävlings säsongen i USA, Sebring i Florida.

Earls Court 1954 hölls mellan 20:e och 30:e oktober. Austin Healeys utställningsmonter måste beskrivas som sensationell. Förutom den nya tävlingsbilen fanns också i montern 100S Streamliner, direkt från Bonneville Salt Flats, Utah. Bevis på Austin Healey-teamets imponerande resultat på Bonneville visades också av en vägg med AAA certifikat som bekräftade dussintals rekordnoteringar. Streamlinern visades på ett lutande podium, med en plexiglasskiva istället för motorhuv,

Mike Hawthorn provsitter utställningsbilen 100S på Earls Court.



Lite bakgrundsfakta.

Australiensaren Joe Jarick har genom åren gjort sig känd som en av Healey-världens mest meriterade 100S-kännare och ägare.

Denna artikel bygger på ett föredrag han i höstas höll på Healeymuséet i Holland med anledning av 60-årsdagen av presentationen av 100S på Earls Court. Översatt och lätt bearbetad av mig.

Samtliga bilder från Joes arkiv.

Sverigekopplingarna är flera; Joe köpte AHS 3910 från Sverige på 70-talet (se separat artikel), han deltog på TEHMIS 2008 i Falkenberg; det var på TEHMIS som planerna på att återskapa Streamlinern och föra den tillbaka till Bonneville uppstod. Joe skriver själv:

"Following conceiving the ideas at the 2008 European AH Meeting in Sweden, a small team of mainly 100S owners built replicas of the original 1954 Bonneville 100S Special Test Cars and took them to Bonneville to emulate the efforts of the Donald Healey and his team in 1954. I co-drove the replica Endurance Healey of Bruno Versaete and was responsible for the technical and historical accuracy of the two cars as well as media, negotiations with the organisers, The Utah Salt Flats Racing Association."

Joe kommer dessutom till vårt 45-årsjubileum på Tjörn nu i juni.

Anders Lotsengård

vilket visade den överladdade motorn. På detta sätt fick besökarna en mycket bättre uppfattning av den fantastiska Gerry Coker-formgivningen, finslipad i Armstrong Whitworths vindtunnel.

Vanliga Austin Healey-entusiaster var inte bortglömda – bredvid 100S stod en standard Healey 100, med en "Universal Laminates" hard top, som visades för första gången.

Det finns ett antal bilder av Austin Healey-montern 1954. En där Mike Hawthorn sitter i den nya Austin Healey 100S sticker ut som speciellt spännande. Jag såg denna bild första gången i Autosports oktobernummer 1954. Det slog mig att denna publicitet måste ha varit en riktig kupp av Austin Healey, eftersom Mike då körde för Ferrari i både F1 och sportbilar. Han kom så småningom att 1958 bli Storbritanniens första världsmästare, och även då för Ferrari. Även om femtiotalet var en relativt sorglös tid, borde en racerförare av Mike Hawthorns kaliber varit ovillig att främja ett annat fabrikat, speciellt i en ny sportvagnsracer!

Det är mycket troligt att Bic Healey, genom Donald Healey och hans goda vän Gregor Grant, redaktör för Autosport, fått Mike att posera i 100S. Oavsett omständigheterna, får vi fortsätta fundera på om det någonsin fanns en verklig chans att Mike skulle köra en Austin Healey i tävling. Vi vet dock att Mike bett om och fått en testsession i en Healey på Silverstone, Bic körde dit bilen för honom.

Regeln var att endast tillverkare fick ställa ut på Earls Court. Donald Healey Motor Company hade ställt ut i eget namn före tillblivelsen av Austin Healey och Donald hade tur som fick vara utställare 1954 med en bil som han inte formellt tillverkade.

Nu en avvikelse ett par snabba steg framåt: tidigt 1973 arbetade och bodde jag i London. Något som i Australien vanligen kallades "feriearbete i England". Arbetet blandades med regelbundna besök i Warwick, där jag följde med testbilprogrammets medlemmar, leverantörer och jagade intressanta Austin Healeys och dito delar, ju ovanligare desto bättre! Den 100S jag hade ägt sedan 1971, AHS 3701, var helt nedplockad i förråd hemma i Australien. På den tiden jobbade jag som kartografisk tecknare för Shell i Nordsjöoljeprojektet och Shells South Bank kontorskomplex var på vintern mycket mer komfortabelt än Nordsjön, där den verkliga verksamheten ägde rum.

Jag besökte DHM Co i Warwick första gången september 1973, som ett resultat av ett brev jag sänt 1972 med information om att jag påbörjat ett register över 100S. Orsaken till detta var mitt köp av AHS 3701 i nedplockat skick, och det därpå följande letandet efter saknade delar och hjälp med renoveringen. Under denna process fascinerades jag av de många racehistorierna rörande 100S, framförallt i mitt sökande efter min egen AHS 3071s historia. Det visade sig att den under sitt då bara 15-åriga liv haft 21 ägare! Så småningom kom mitt detektivar-



Pressbild tagen utanför Cape inför Earls Court. Samma bild som jag använde 1974!

bete att även inkludera och till slut bli mer fokuserat på fabriks- och testbilarna, där jag fördjupade mig i DHM Co's utvecklings- och raceaktiviteter.

Earls Court? Ja, tillbaka huvudämnet! När öppningsdagen för 1974 års Earls Court Motor Show närmade sig var jag fast besluten att inte låta 20-årsjubileumet av 100S-lanseringen passera obemärkt. Under ett av mina regelbundna besök i Warwick, informerade Bic mig att Donald, precis som vanligt, skulle delta under öppningsdagen – detta var alltid en stor dag för bilindustrin.

Jag funderade på hur högtidlighålla årsdagen. Jag hade tidigare köpt ett releasefoto från showen 1954, taget utanför Cape-anläggningen. Det var faktiskt samma foto som användes på förstasidan av 100S-broschyrerna. Jag fick bilden förstörad till 30 x 10 cm och monterade den på en pappskiva. I nedre högra hörnet skrev jag med vita "gnuggisar" i stora bokstäver helt enkelt:

"Austin Healey 100S, Earls Court Motor Show 1954 -1974"

Den 16 oktober, på öppningsdagen, gick jag till Jensen Healey-montern där Donald och Bic befann sig bland Jensen Healey-bilarna. Inte för ett ögonblick slog det mig att någon av dem skulle tycka det var lite udda att någon "från kolonierna" skulle uppmärksamma en händelse som inträffat 20 år tidigare. Jag var aningen upphetsad samtidigt som jag försökte föreställa mig hur det hade varit i samma hall 20 år tidigare.

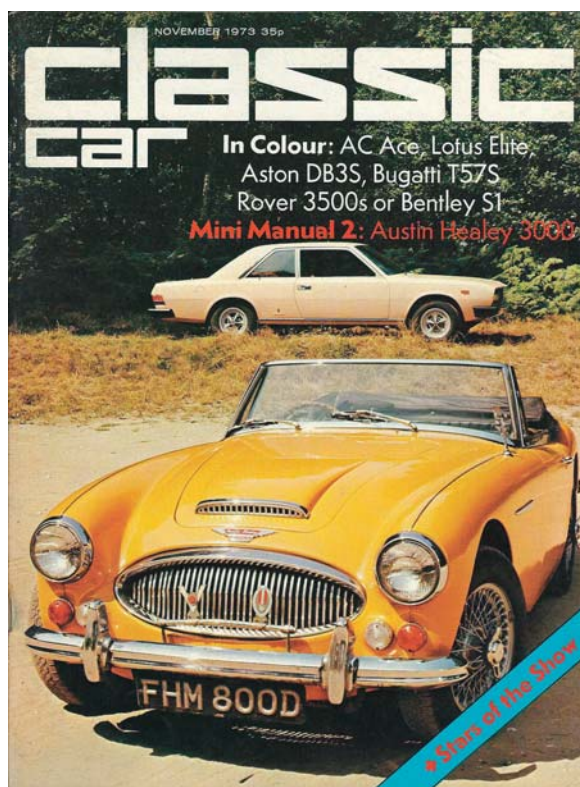
Earls Court avsågs ju vara en

hyllning till ny bildesign, fokuserat på dagens händelser och att generera framtida försäljning – detta i en svunnen tid, innan biltillverkarna började använda sin historia för att lansera sina nya modeller.

Donald undertecknade glatt min plakat, och skrev dit "Earls Court, 16 oktober 1974" vilket gör det till en mycket uppskattad souvenir från tillställningen.

Går tillbaka ett år, mitt första besök i Earls Court Motor Show var faktiskt 1973. När jag gick in i utställningshallen såg jag att den nya tidningen, Classic Car (sedermera Thoroughbred and Classic Car) var ute med sitt andra nummer. På framsidan fanns en Austin Healey 3000 Mk III.

En ovanlighet på 70-talet: En Healey i en motortidning!



Forts nästa sida.

I sin monter hade de dessutom två stora affischer visande de två första omslagsbilderna, varav en alltså visade en Healey!

Idag kanske det är svårt för många Austin Healey-ägare att förstå känslan av att se en Austin Healey på framsidan av en biltidning. Men 1973, efter att produktionen av Austin Healey upphört, hade de då på 70-talet praktiskt taget försvunnit för omvärlden.

Detta var innan det fanns tidningar specialiserade på klassiska bilar. Snabbspola framåt till idag när de flesta motsvarande tidningar kör artiklar om Austin Healey så gott som varje månad, dessutom ofta på framsidan. En marknadsföring av Austin Healeys över hela världen större än den som någonsin gjordes medan den fortfarande var under tillverkning!

Därför frågade jag mannen på Classic Car Magazine vad han skulle göra med Austin Healey-affischen när showen var slut. Den troligen skulle kastas! Jag frågade om jag kunde få den om jag kom tillbaka i slutet av showens sista dag. Till min förvåning sa han Ja! Naturligtvis var jag där den dagen, och affischen har jag fortfarande i mitt garage!

Tjugoårsdagen av 100S är nu länge sedan och 60-årsdagen är här. När jag reflekterar över 40 års 100S-ägande förvånas jag över hur snabbt tiden har gått.

Än mer fascinerande är att ett så litet antal byggda bilar kunnat ge en sådan uppsjö av tidigare, nuvarande och potentiella framtida ägare och entusiaster som jag under åren haft förmånen att kunna dela erfarenheter med om

100S. Kanske mest uppskattar jag att ha fått möjlighet att dela erfarenheterna med den underbara gruppen begåvade människor som var på Warwick och gjorde allt möjligt! ●



Joe Jarick

Tre 100S i gott sällskap under Australian GP 1998 - AHS 3901, AHS 3807 och AHS 3904



Värmönstring!

Bland slott och Herresäten

Lördagen den 9:e maj

Healey- och Mini klubbarnas vårmönstring går i år liksom förra året längs vackra vägar på Mälaren.

Arrangörer även i år är Brommagrodorna, en del av Healeyklubben.

Samling på första parkeringen vid Drottningholms slott klockan 09.30.

Som vanligt tävling mellan klubbarna och individuellt. Fina priser.

Föranmälan till Hans Wistén senast den 2:a maj per e-mail:

hans@brommagrodorna.se

Ange antal deltagare samt bilmärke. Servering finns vid målet.

Deltagaravgift 50 kr per ekipage.

VÄLKOMNA!



AHS 3910 - en "svensk" 100S utvandrad till Australien via England



När vi väl började "grotta ner oss" i den svenska 100S-historien så dök det upp mer och mer information. Från Joe Jarick kom detta material med svensk och AHCS-anknytning. Översatt och lätt bearbetat av mig, Anders L.
Bilderna inscannade från Joe's 100S-album.

AHS 3910 i nuvarande skick med nuvarande ägaren Clive Smith, Sandown, Victoria, Australien

Mars månad 1973 reste jag till England från Australien för ett feriearbete som sedan visade sig vara i tre år!

Precis innan jag anlände till England hade Bo Frick kört sin 100S, AHS 3910, från Sverige till London och för att försöka sälja den, utrustad med standard AH100-motor, till att antal Austin-Healey verkstäder som på den tiden fanns i London. Några som jag vet han kontaktade var D & S Engineering, i norra London och Sam Croft-Pearson i Kensington. Bo begärde 800 pund för bilen. Antagligen beroende på att 100S-en inte hade originalmotor var det ingen som nappade.

Fred Draper hade nyligen satt upp AH Spares i Lymington-Spa efter att ha lämnat sin anställning som reservdelschef på Donald Healey Motor Company. Jag bodde i centrala London och eftersom jag ofta var i Warwick brukade jag titta in för att träffa Fred. Någon gång 1973 träffade jag ett par medlemmar i svenska Austin-Healey klubben, Robert Petersson och Kenneth Andrén. Jag tror det var Fred Draper som satte dem i kontakt med mig.

Följden blev att under Roberts och Kenneths täta resor till London för att hämta delar till Austin-Healey och Triumph brukade vi träffas för ett glas på någon lokal pub och "prata Healey".

Efter att ha köpt AHS 3904 från Isle of Wright för en vän i Queenslands räkning, insåg jag att om jag sålde min egen 100S, AHS 3701, som jag lämnat i ett lager i Queensland, kunde jag köpa en annan 100S och stanna permanent i England.

Mot denna bakgrund försökte jag 1974 köpa

AHS 3910 från Bo Frick genom att överföra pengar till Kenneth Andrén's bankkonto med en förfrågan till honom att förhandla med Bo Frick. Under tiden hade jag köpt en racepreparerad 100S-motor med avsikt att ersätta standard AH100-motorn i AHS 3910. Oturligt nog nekade Bo att sälja sin 100S, så det rann ut i sanden.

100S-motorn hade jag och en kamrat tagit upp i hissen till min lägenhet på andra våningen i centrala London. Jag hade ingen annanstans att förvara den. Faktum är att den stod i eldstaden, eftersom jag gissade att de var den starkaste delen av golvet!

Inte långt därefter fick jag möjligheten att



AHS 3910 vid leverans i London oktober 1976 med standard 100-ruta och dito motor



En ung Robert P och en dito Joe J i London 1975 diskuterar detaljer på cold air-boxen till Joes från Portugal just inköpta AHS 3807.

Foto: Kenneth Andrén

köpa AHS 3807 från Portugal, den 100S jag fortfarande idag äger. Eftersom denna bara hade gått 20 400 miles när jag köpte den, behövde jag inte den extra motorn jag hade i eldstaden. Denna (motorn alltså!) sålde jag till Rick Davis, ägaren av AHS 3507. Den fanns i New York och hade fått sin motor ersatt av en V8:a. Rick var placerad vid USAF Base Scunthorpe och vi träffades då och då.

På väg att leverera 100S-motorn till sin nya ägare på Air Force Base tittade jag in hos Arthur Carter, och hans mekaniker bytte ut Blydensteinkamaxeln mot en standardkam. Rick var inte intresserad av att tävla med sin 100S men Arthur var! Jag tog ett 6-cylinders lättmetalltopplock som delikvid för 100S-motorn. Och som ett tack för hjälpen och hans ansträngningar fick Kenneth Andrén topplocket.

Under 1976 lyckades jag genom min vän Glyn Lambert köpa AHS 3910 från Bo Frick. Jag tog med den till Australien och den såldes sedan till Peter Davis. Idag äger Clive Smith denna f d svenska 100S.

Joe Jarick

Min liv med Healey – fas två!

Min första kärlek, min skilsmässa och min återförening med Austin Healey



Andra delen av mitt liv med Healey började 1991. Den Healeylösa tiden mellan 1971 och 1991 innehöll en Porsche 356, några AMGA, MGB och några VW cabbar. Några av dessa var bara objekt och såldes vidare till kamrater med större tekniskt kunnande. Men tanken på och önskan om att än en gång kunna sätta sig bakom ratten i en Healey fanns hela tiden kvar.

I september 1991 fanns en annons i DN. "Austin-Healey Mk 3 -66 ej helt original, 115 000:-". Priset var överkomligt, frågan var i vilket skick den var. Ett morgontidigt telefonsamtal till ägaren utanför Stockholm bekräftade att bilen saknade ganska många delar. Men mitt intresse var väckt och att komplettera med lite detaljer kändes bara kul. (Känner ni igen hur man redan på detta stadium av en begynnande affär börjar att lura sig själv).

Vi gjorde upp om att träffas påföljande morgon. Healeyn var nylackad röd och grann, "kromen blixtra i dess nos" och de nya 72-ekersfälgarna var skinande blanka. Sen var det bara några "detaljer" som fattades. Inredningen saknade originalstolar, baksäte samt sidorutor med tillbehör. Dörrsidorna var hyggliga, mattorna hemmatillklippta av nålfilt och instrumentbrädan hade fin "patina". Varvräknare och oljetrycksmätare fungerade.

Några andra saknade detaljer var sufflett och sufflettställning, båda stötfångarna samt inredning i bagageluckan. Tekniskt sett så gick motorn inte rent så den var svår att provköra. I övrigt så var motorn renoverad med

nya ventiler, säten och styrningar. Även växellådan var genomgången och lät åtminstone bra och ingen växel "ramlade" ur under den hackiga provkörningen. Säljaren hade tidigare anmält att överväxeln inte var i funktion. Bromsar, framvagn, hjullager och bakaxel var nyrenoverade och helt OK.

Så var det då rosten. Säljaren berättade en hel del om det som åtgärdats och påvisade även ställen där till och med jag kunde se att svetskunnandet inte varit så välutvecklat. Han kan inte ha haft några stora studieskulder för genomgångna svetskurser. Vänster bakskärm var däremot i bra skick. Ingen rost. Den var av plast! Men ramen var i hyggligt skick enligt min okunniga bedömning.

Nåväl, det fanns alltså mycket att göra och mycket pengar skulle gå åt för att färdigställa bilen. Men den var trots allt besiktigad och körklar, så jag skulle kunna göra en s.k. rullande renovering eller snarare rullande komplettering. Priset var överkomligt. Om jag tar det lugnt och kompletterar bilen under några år så den blir komplett i original, så ska jag därefter skruva isär den och låta lacka om den på riktigt, så att jag slipper att skämmas för "garagelacken". Med det resonemanget

blev det dags att lura sig själv igen. Den var ju så vacker! Affären genomfördes efter en framgångsrik prutningsrunda. Två lyckliga nyblivna Healeyägare ser ni i ingressen ovan!

Bilen sorterades ut med hjälp av ny tändspole, kondensator samt injustering av tändningen och förgasarna och gick så småningom hyfsat. En ny solenoid fick överväxeln att fungera perfekt både på 3:an och 4:an. Kvarstod en irriterande vibration ifrån bakaxeln. Denna vibration kom att bestå under många år.

Vi har haft mycket trevligt med bilen under "kompletteringsåren". Hustru Ann-Sofie och jag gjorde bl.a. ett par resor till England i kombination med arbete och några semesterdagar, där vi kunde fylla bruksbilen med delar som smugglades till Sverige enligt gängse olagliga förfarande. På den tiden kunde det löna sig att köpa själv i England om man inte räknade resekostnaden. Det fanns inget EU och man kunde köpa för export vilket innebar att man kunde komma undan moms.

Åren rullade på och så blev det dags att anmäla sig till Skottlandsresan 2013. Så 2012 fattades beslut om att nu skulle bilen lackas om och göras riktigt fin till det celebra mötet tillsammans med hela Europas finaste Healeys. Sagt och gjort. Bilen skruvades isär så pass att lackeringen skulle kunna göras utan att ta ur inredning och motor. Överraskningarna avlöste varandra. Fast har man hållit på med gamla bilar så var det egentligen inga överraskningar, men man hoppas ju alltid att allt ska vara mycket bättre på just den här bilen.

Båda shroudarna var kraftigt korroderade i kanterna. Plåtskärmarna var så perforerade efter försiktig blästring att de passade bättre på skroten. Bakluckan var mest plasticpadding, sammanhållen med vissa metalldeklar som tjänat som övningsobjekt på någon svetskurs, såg det ut som. Nya skärmar och baklucka beställdes via British Motor. Allt i aluminium vars egenskaper av de flesta bedöms som bättre än stålplåten, speciellt då de ska möta shrouden som är i samma material.

Eftersom passformen på karossdetaljerna

Visst ser den fin ut? Men vid förberedelser för "lite enkel omlackering" visade den sitt rätta jag!





Tråkiga upptäckter vid demontering och blästring. Inte mycket att lappa vidare på!

generellt är usel från samtliga de Brittiska leverantörerna är det svårt att välja ut en av dem. Jag tilltalades av den tillverkare som har den invalade trådförstärkningen i skärmarnas hjulhuskanter, tillverkad av aluminium, istället för av stål. Med samma logik som att aluminium mot aluminium är bättre än stålplåt mot aluminium. På dessa grunder beställdes skärmarna från "A Head 4 Healeys" via British Motor. Det visade sig sedan att formen på framskärmarnas rundningar inte var de bästa. Å andra sidan så var de inte för långa som de från AH Spares brukar vara. Bara att välja de som man tycker är minst dåliga.

Under tiden som dessa delar beställdes tog sig klubbkamrat Bosse Johansson an den bakre shrouden och gjorde ett fint jobb som vanligt. Ännu mera jobb var det med den främre shrouden som var riktigt illa där. En lokal förmåga lovade att fixa den med hjälp av en god vän som jobbat med aluminium i halva sitt långa liv. Efter två månaders fördröjning fick jag se resultatet. Det såg nästan ut som om jag själv skulle ha försökt! Förstört mer än gjort nytta. Bilen flyttades omgående därifrån.

Nu var det också helt kört med att försöka bli klar till Skottlandsresan. Besvikelsen var stor. Det var ju det som var grejen, att köra själva tillsammans med klubbkamraterna i egen Healey till mötet. Så blev det nu inte. Vi fick åka i en modernare bil till mötet i Skottland och

hade i alla fall några väldigt trevliga dagar bland alla inspirerande fina Healeys och massor med glada bilvänner.

Efter dessa dåliga verkstadserfarenheter så hamnade jag av olika anledningar och flera turer hos Sideways Engineering och Anders Schildt. Anders tog sig an bilen och gjorde en grundlig genomgång av kaross och chassi. Till skillnad från den Sörmäländska lokala förmågan så kunde Anders bidra både med gedigen kunskap och lång erfarenhet av just Healeys – trots sina unga år.

Sideways genomgång resulterade i att hela bilen rensades från hjulupphängningar, motor, växellåda och instrumentbräda. Kvar var bara ramen och innerstrukturen! Jag befarade det värsta. Anders visste säkert redan då. Så skickades alltihop på blästring. Tillbaka kom ett sammanhängande plätschabrak med spår av många svetskurser. Då all plast och färg försvunnit så hade nog bilen minskat i vikt med hundra kilo, stora hål på fel ställen, och perforeringar över de flesta ytorna.

Anders var lite uppgiven. Jag var förtvivlad. Efter många samtal så var rekommendationen att byta hela innerstrukturen istället för att försöka börja laga. För att få en "second opinion" så skickade jag ett helt album med bilder till Mats (Svanberg i efternamn om någon händelsevis inte vet vem Healeygurun är). Mats svarade, brummande, att det var bland de värre rostskadorna han sett. Det konstiga var bl.a. att rosten hade gått så högt upp i innerstrukturen. Kanske hade den hamnat för länge i någon översvämning i sitt tidiga liv "over there"?

Nu hade jag ju redan kommit så här långt och lagt ner mycket pengar så det fanns ingen återvändo. Hade jag vetat att min fina bil var så här dålig så hade jag, på ett tidigt stadium, sålt den för en anständig peng till någon som var mycket mera tekniskt och hantverksmässigt kunnig än jag själv. Någon som kunde renovera själv. Det märkliga är trots allt, är att jag faktiskt kört och besiktigat bilen i mer än 20 år och haft stor glädje av den. Den har inte sett ovårdad ut. Tvärtom! Den har till och med varit på mittuppslaget i Enthusiasten härom året. Så det så!

Nu blev det dags igen, att lura sig själv alltså. Vrida till verkligheten så den stämde med hjärtats vilja. Nåväl, om jag nu njutit av bilen i alla dessa år och fördelar ut kostnaderna över tiden samt lägger till de tillkommande "investeringarna" så blir det ju en relativt hanterbar årskostnad för denna hobbyverksamhet.

Tänkt, sagt och gjort. Det får bli helrenovering och därtill hörande kostnader. En gång i livet! Ann-Sofie hade förståelse för den lidande maken och deltog aktivt i beslutet. Vi har ju tillsammans haft jättemycket trevligt med bilen och träffat många nya klubbkamrater.

Sideways fick uppdraget att förnya innerstrukturen. Anders som är noggrann (ibland kanske lite för noggrann för mina behov) ville även ta en titt inuti ramen. Ja, och vad hittar vi väl där? Inte blänkande plåt precis. Rost förstås. Vad annars? Men det var lite för mycket av den varan så på många ställen var den bärande plåten väl tunn. När man nu kostar på så mycket på innerstrukturen så känns det fel att börja svetsa fast de nya delarna på en rostangripen ram. Eller hur? Dags att lura sig själv igen!

Den nya ramen beställdes från Sideways, enligt deras egen specifikation. Parallellt tillverkades en förstärkt ram till Anders egen blivande nya racingbil. För min del blev det vissa förstärkningar för en främre och bakre domkraftpunkt. Den främre tvärbalken gjordes demonterbar för att ge bättre åtkomlighet på motorns framsida. På den kommande innerstrukturen gjordes sedan vissa modifieringar för att få plats med det nya rostfria grenröret. Mått, passform och utförande var av mycket hög standard och sparade många timmars arbete.

Samtliga delar till innerstrukturen, förutom den övre delen på torpeden, beställdes också från Sideways. Även dessa delar var av hög kvalitet med bra passform och utförande. Viss tidsbesparing kunde också här göras tack vare att Anders parallellt med sin racerbil kunde göra samma moment på min nya blivande bil.

Allt gick hyggligt enligt tidsplanen. Sen kom vi då till aluminiumkarossen. Samtliga delar fanns. Tyckte jag då. En främre usel shroud och den bakre upplagade. Två gamla plåtdörrar i hyfsat skick. Ny baklucka i aluminium. Fyra nya skärmar i aluminium. Motorhuv i plåt, även den i hyfsat skick. Bara att sätta igång. Anders föreslog försiktigt om det kanske skulle vara ide att skaffa en motorhuv i aluminium, så blev ju faktiskt hela karossen i aluminium förutom dörrarna. Dörrarna är bra att behålla i plåt, enligt Anders, för att de blir stabilare på en BJ8 som har fönsterhissar och annat lull-lull som ska skruvas fast.



Det skiljer på årsmodell 1966 och 2013 ...





I plåtverkstaden september 2014 (och såvitt jag vet är den kvar där ännu ...)

Ja, han hade väl rätt i det. Ny huv i aluminium beställdes. Så blev de me de!

Det nya chassiet provmonterades med alla nya aluminiumdelar. Det fanns en del justeringar att göra. Om man säjijjer! Hela konkarongen skickades iväg till en aluminiumvirtuos i Höganäs som Anders visste var väldigt duktig. Där har nu hela konkarongen varit i ett år och är ännu inte färdig! Inte beroende på att det tagit hundratals arbetstimmar, utan för att gossen som ska göra't helt enkelt inte kommer sig för att slutföra arbetet. Jag har naturligtvis varit både ledsen, uppgiven och förbannad för att tiden bara runnit iväg och ännu en Healey säsong håller på att försvinna. Tidstjuven gör ett fantastiskt fint hantverksarbete men han arbetar, i princip, bara när Anders står bredvid. Och jag har förståelse för att Anders inte alltid kan stå bredvid.

När något är fullständigt åt h.t.e så brukar politikerna säga att "här finns det väldigt fina utvecklingsmöjligheter". Anders har naturligtvis tagit detta till sig och försökt på alla sätt och vis att komma framåt. Nu har Sideways en ny samarbetspartner på gång som säkerligen har lite bättre arbetsdisciplin och respekt för kunder och leveranstider.

Under tiden som gått, i väntan på tidstjuvens arbete, så har jag funnit andra möjligheter att lura mig själv. Eftersom den nya bilen sannolikt kommer att bli ganska fin i sin "nya aluminium kostym" så kommer motorrummet säkert att se slarvigt ut. Säkert kommer också motorn att rasa redan efter någon vecka efter karossrenoveringen. Bäst att se över motorn nu när den ändå är ur. Med detta resonemang blev det hög tid att lura sig själv igen. Det var länge sen! Sideways som är den verkliga motorspecialisten ombads att komma med ett bra förslag på åtgärder för att få en pålitlig motor med lite bättre fart i jämfört med originalet. Här har det gått snabbt. Den nya motorn är redan klar då detta skrivs i början av februari.

Motorn är borrad, vevaxeln slipad och balanserad (av samma leverantör som balanserar till Koenigsegg), vevstakarna balanserade med nya bultar och muttrar, Sideways racingolvar,

nya lager förstås, lättat svänghjul, aluminium "backplate", modern svängningsdämpare. Svänghjulet och vevaxeln har bearbetats av Sideways och fyra extra bultar monterade.

Vidare är nya motorn försedd med aluminium topp, tubular stötdänger, Sideways kamaxel och lyftare, Sideways aluminium luckor för lyftarna, ny vipparmsaxel, kraftigare kamkedja, rostfritt grenrör, vattenpumpshjul med djupare spår, Sideways spin on oljefilter med koppling till oljekylare samt växelströmsgenerator. Befintliga SU förgasare behålls som kommer att förses med bensin från den nya aluminiumtanken. Säkert har jag glömt någon detalj. Men jag tänkte att det kunde vara intressant för alla motorkunniga att veta vad han gör där nere i sin nya fina verkstad, Skånepägen. I stort sett samtliga delar till hela bilen har jag beställt via Sideways som håller samma priser som jag kan få i England. Sideways egna konstruerade delar köper man förmånligast direkt av Sideways.

Vissa delar hade jag innan Anders tog över. Dessa kommer från British Motor i Stockholm, som fixar fram det mesta på ett fördömligt sätt. Ägaren, Thomas Brandt, har gett mig många goda råd under åren.

Jag tycker det är viktigt att man vänder sig

till de företag som är seriösa och som har kämpat för oss och våra gamla bilar under många år. Man känner sig alltid välkommen att ringa och be om goda råd när man är en återkommande kund. En annan fördel är också att man slipper hantera reklamationer och transportskador. Det är ju nästan alltid något som brister i kvaliteten.

Utöver dessa åtgärder så är bakaxeln med bromsar renoverad sen tidigare. Tvåkrets bromssystem är förberett och Sideways "kolapsibla" styrtång ska monteras. Framvagnen förses med en kraftigare krängningshämmare, nya moderna bussningar och nya framhjulslager.

Det mesta av renoveringsarbetet är som ni förstår klart. Det är "bara" aluminiumkarossen som måste färdigställas för att sedan monteras med alla iordninggjorda delar. Förhoppningsvis så kommer bilen till lackering i början på mars.

Vad jag inte berättat är att jag själv har pysslat med att göra rent, blåstrat och målat framvagnsdetaljer, delar av bakaxeln, fjäderpaket, värmepaketet med tillbehör, instrumentbräda, ratt och massor med andra smådetaljer. Även den gamla inredningen har fått sig en översyn. Jag försöker göra så mycket jag kan klara av. Jag har alltid tyckt att det är kul meka.

Som ni förstår så kommer den här andra delen av, mitt liv med Healey, att avslutas först när den "Nya Healeyn" är körklar. När det blir vågar jag inte säga, men jag återkommer med slutrapport.

Under tiden jag väntat har garageplatsen upptagits av en Sprite MKII -62 som är under egen renovering. Jag försöker lära mig mera själv på den lite enklare modellen. Bilen går under arbetsnamnet "Trösten". Gissa varför?

Utöver detta håller jag även på att försöka uppfylla en gammal pojkdrom. Att få köra på bana. Jag har övertagit Leif Molins gula racing Sprite och tagit tävlingslicens. Kanske ses vi banorna i vår? Men mer om detta vid ett annat tillfälle.

Gubben är galen!

Text Mikael Frieberg
Bild Ann-Sofie Frieberg

"Trösten", "Gula faran" och galen men fortfarande optimistisk gubbe!



Avoid frustration and simply go for the best



KILMARTIN
AUTOMOTIVE
SHEETMETAL

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

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



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



Motorsport



Foto Jan Andersson

Inbjudan: Bankörning vid Björkvikring lördagen den 22 augusti 2015

Vi delar in förarna i tre grupper, för att varje förare ska kunna köra i sin egen takt och känna sig säkra på banan. Grupp A: debutanter, grupp B: tidigare erfarenhet, grupp C: vana förare.

Hjälm krävs, tunna greppvänliga handskar, lämpliga skor och täckande klädsel. Vi kör under ledning av Svenska Bilsportförbundets, SBF:s, instruktör Kenneth "Kåge" Gustafsson.

Mellan kl 09.00 - 10.00 startar vi med deltagaravgifter och besiktning samt information om hur bankörningen kommer att genomföras under dagen. Bankörning mellan 10.00 - 17.00.

Kostnad per bil blir max 600 kr för förare som har SBF:s banlicens, för förare som inte har banlicens tillkommer SBF-licens "Enkel" som kostar 150 kr. Deltagarkostnaden är beroende på antalet deltagare. Anmäl dig nu, dock **senast 17 augusti 2015**.

Vägbeskrivning till Björkvikring: kör på E 4:an mellan Nyköping och Norrköping. Tag av vid avfarten från E4:an till väg 216 och kör mot Björkvik ca 5 km. Sväng sedan höger, vid skylten Björkvikring.

För mer information och anmälan kontakta Gert Assemark 0151 10114 eller motorsport@mgcc.se



SBF:s instruktör Kenneth "Kåge" Gustafsson.



Foto Bengans Foto



"Vi är länken mellan drömmen och verkligheten"

www.healey.se info@healey.se 0702-661001



Krängningsdämpare

För fast road, rally eller racing.
Valmöjlighet mellan 22 och 25mm diameter. Levereras komplett med alla delar som behövs för montering **4 975:-**
Vi säljer även kit med både 25mm och 22mm krängningsdämpare för olika användningsområde eller väderlek **6 375:-**



Bladfjädrar

Tillverkade i Sverige av högkvalitativt fjäderstål som först valsas och sedan härdas. Vi monterar samman paketen själva med laserskurna klamrar, rostfria distanser och försänkta skruvar. Därefter sprutlackerar vi dem med riktig slitstark halvblank färg. Dessa fjädrar tappar inte i spänst och är justerbara genom att antingen ta bort ett blad eller korta av bladen. **4 999:- /par**



Insugningsrör till Weber 45

DCOE

30% lättare än våra konkurrenters och "färdig" portning.
Levereras komplett med specialmuttrar och pinnbultar **4 256:- /sats**



"Sideways" ventilkåpa

Drygt halva vikten mot våra konkurrenters men med grundliga hållfasthetsberäkningar.
Oslipad yta **2 100:-**
Polerad **2 700:-**
Lackerad "wrinkle finish" **2 500:-**



Framhubbar för 5-bultade fälgar

Ny unik produkt för oss som inte finns någon annanstans. CNC frästa ur ett massivt stycke aluminium eller stål **6 000:- /par**
Inkl. lager, packboxar och pinnbultar **8 400:- /par**



Minilite 6"x15

Nyttillverkade av Minilite och speciellt anpassade för oss med off-set och skuldra på insidan för att hålla däck på plats **2 338:- /st**



Adapter för bromsok

Adapter i anodiserad 7075 aluminium för konvertering till skivbromsar bak. Lättaste versionen som finns! **1 069:- /par**



SU gaslänkage

Varje del i detta kit är unikt designat för att passa Healeys med dubbla SU. Elimineras glapp och ger betydligt bättre känsla i pedalen **2 938:-**



Vevaxel i stål

Unikt tillverkade för oss. Helt motviktsbalanserad men ändå en vikt på bara 23.5kg jämfört med en original vevaxel som väger mellan 28-29kg. **34 000:-**
Stålvevstakar **18 000:-**
(Vi har även samtliga lager, bultar osv)



Tapper covers

CNCfrästa ur 7975 aluminium och anoderade för ytfinish och hårdare yta. Stoppar alla läckor. **1 422:- /set**



84.5mm kolvar

Tillverkade enligt våra egna ritningar med år av erfarenhet. **9 947:- /set**



Komplingsatts

Tryckplatta och lamell pris? Ring.



Stålsvänghjul

CNC bearbetade från ett massivt stycke.
9.5" (original koppling) **6 570:-**
7.25" **5 625:-**



Vår nya verkstad växer fram!



Behöver du reservdelar?

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

OBS!
Alla våra priser är inklusive moms!





Galleri

Joe Jarick - På väg tillbaka efter en
körning i "Endurance Car" på
Bonneville Salt Flats 2009 .



Nu är det dags att nominera Årets Enthusiast!

Proceduren att utse den som får äran att under ett år inneha klubbens "vandringshederspris" – Trådhealeyn – är ny för året.

Du som medlem får här möjligheten att nominera någon du tycker har gjort sig förtjänt av lite uppmuntran och uppmärksamhet för insatser inom den svenska Healeyfamiljen.

Det är alltså inte bara insatser inom klubben som kan uppmärksammas, utan insatser och verksamhet i allmänhet som bidrar/bidragit till att hålla Healeyfanan högt i vårt land.

Kanske gjort att våra Healeys får den uppmärksamhet och uppskattning vi alla vet att de så väl förtjänar. Eller som genom sin verksamhet på ett seriöst sätt underlättat Healeyägandet och dito brukandet. De nominerade förutsätts dock vara medlemmar i AHCS.

Skriv några korta rader varför du anser att just din kandidat har gjort sig förtjänt av utmärkelsen.

Styrelsen har sedan den allvarsamma uppgiften att bland insända nomineringar välja den som de anser bäst svarar upp mot utmärkelsens kriterier.

Utdelningen sker sedan som vanligt under årets årsmöte (du har väl inte glömt anmäla dig?).

Din nominering skickar du till klubbens sekreterare, Tommy Lyngborn, tommy@lyngborn.se, senast den 15 april!

Lite bakgrund/historik.

Trådhealeyn tillverkades och skänktes till klubben 1980 av Bjarne Petersson, far till vår medlem, tillika Gran Turismoredaktören, Robert P.

Bjarne, som sedan några år inte längre finns bland oss, gjorde även andra stora insatser för klubben under de första åren. Utan Bjarnes tillgång till kopieringsutrustning etc hade nog aldrig Enthusiasten kunnat komma till. Bjarne blev som ett litet tack för alla sina insatser en av klubbens första hedersmedlemmar.

Trådhealeyn användes redan från början som ett pris, men då i första hand till den som vann den årliga concouren som då var en fast programpunkt vid alla årsmötesträffar. När dessa, concouren alltså, upphörde 1985 blev trådhealeyn under ett par år mer en avtackning till ordföranden.

Sedan blev den under klubbens ganska inaktiva period mer eller mindre bortglömd, för att under 2009 uppstå som vandringspris att tilldela "Årets Enthusiast" för goda insatser inom Healeyvärlden. Samtliga som med stolthet fått inneha trådhealeyn under ett år har sitt namn ingraverat på mässingsplatta.

Vilka som genom åren förärats denna ynnest ser du här vid sidan.

Anders L.

Innehavare av AHCS Hederspris "Trådhealeyn":

1981	Roland Theander, Älmhult
1982	Mats Johansson, Uppsala
1983	Roy Palm, Växjö
1984	Arne Johansson, Göteborg
1985	Anders Lotsengård, Bodafors
1986	Gunnar Berger, Stockholm
.....	
2009	PG Johansson
2010	Tommy Lyngborn
2011	Ditte Freudenthal, Stockholm
2012	Nils-Fredrik Nyblaeus, Nyköping
2013	Börje Engwall, Stockholm
2014	Mats Svanberg, Eksjö
2015	??? Du kan nominera!

High Performance

costs less than you might think.

Direct from the manufacturer

Healey 3000
Full race cylinder head
CENG999AF

£2950
plus VAT

Our Healey 3000 Full Race Cylinder Heads have been the best on the market for some time. Now they are even better!

After 17 years of successfully producing aluminium cylinder heads, we took the decision to go one better.



We went back to the drawing board and started with completely new CAD drawings for our latest cylinder heads to ensure complete accuracy, matched profiling and perfect detailing. From these drawings we are able to fully CNC machine each head including the ports to exact specifications and eliminate the inherent inconsistencies with hand gas flowing.

Now we can guarantee what we design is what you will get - every time. Our ported inlet manifolds match the heads perfectly giving a more balanced performance and higher power gains than ever before.



So whether you require a standard, fast road or full race head, there really is no better or more up to date version on the market today.



Visit our website or call today to order the latest Big Healey Performance Catalogue from the Healey Masters, detailing over 200 new products.



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

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 förgasarenoveringar, 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



Aggeryds Healey- hörna



Hej alla Healeyvänner! Tiden bara rusar iväg och då var det dags för ett nytt nummer igen. Jag tyckte att var som igår när man satte sig ner för att skriva några rader men det är tydligen ca två månader sedan. I skrivandets stund är det full vinter i Strängnäs och man får sin morgonmotion av all snöskottning och när man väl är klar så kommer alltid plogbilen och lägger upp en stor vall där man just skottat klart! Men är det vinter så får man väl ta det hela med ro och bara gilla läget.

Tyvärr har arbetet inkräktat för mycket på fritiden de senaste månaderna så våra projekt har väl inte gått framåt så mycket som vi hade önskat men nu sitter det i alla fall en nyrenoverad (made by Goran) B20-motor monterad i bilen och den har fått lite "massage" av Goran så effekten ska väl bli lite bättre än vad originalet hade. Dock är ambitionen inte att bygga en racer utan en bra och bekväm touringbil.



Övriga projekt står stilla och vi får väl försöka se till att Alfa kommer på hjul igen när vårsolen börjar komma fram så att vi får testa av den bättre inför årets säsong och göra alla justeringar som krävs för att den ska gå bra på banan. Det var ju lite "si & så" med den biten inför debuten på Kinnekulle Ring och då gick det ju som det gick med rasad bakaxel och lite plåtskador som resultat. Den synnerligen rostiga Jaguar E-typen får vackert vänta på sin tur innan det är dags för att sätta tänderna i det objektet. Sedan har vi ju även våra egna Healey bilar att sköta om och snart nog är det väl dags för det obligatoriska oljebytet och försöka hitta alla nya läckor och annat som har stått och gått sönder under vinterdvalan.

Nog om våra andra bilar och det är ju Healey bilar som vi ska prata om i denna

eminenta tidning. Men först en liten koll på hur året har börjat! I januari månad går ju alla de stora auktionerna i Scottsdale Arizona av stapeln och som vanligt slås det rekord på löpande band. Jag har bara fått in en preliminär siffra på omsättningen och den pekar på runt 275 millioner US Dollar vilket ska vara ca +30 millioner jämfört med året innan. Så baserat på det resultatet verkar det säkert att säga att marknaden fortfarande är uppåt. Nu vet jag ju inte om det var några enstaka, väldigt dyra objekt som dragit upp omsättningen men tids nog får jag in alla rapporter över det som såldes under eller veckan efter auktionerna. Sedan har ju även vår krona försvagats ordentligt mot US Dollarn så även det gör ju att värdet på våra bilar ökar även om marknaden i USA inte har betalt så mycket mer räknat i lokal valuta.

Detta har vi att rapportera om sedan förra rapporten och nu är det väl dags att justera upp växelkursen mot tidigare 7,0: 1 så priserna nedan är omräknade med 8,0: 1

Barret-Jackson Las Vegas, USA.

1962 Austin-Healey 3000 Mk2. #HBT7L 18314. 13 miles. Svart/röd med röd inredning. Renoverad av Healey Lane Restorations. Ser mycket bra ut på utsidan men chassiet är inte i samma klass som utsidan. Lack och inredning i absolut toppskick.



Kondition +2.

Såld för 82 500 USD eller ca Sek: 660 000.

Kommentar: Såldes för ett betydligt högre pris än vad vi räknat med och modellen med tre förgasare är relativt ovanlig. Dock anser vi att det var betalt i överkant och säljaren gjorde här den bästa affären. Men långsiktigt är det nog en helt OK investering om skicket kan bevaras eller till och med förbättras lite.

Silverstone Salon Prive Sale, England

1956 Austin-Healey 100M. #BN2L 232164M. Florida grön/vit med svart inredning. 3 866 miles. Original M bil som är utomordentligt renoverad och har all dokumentation som visar att det är en äkta fabriksbyggd M-bil. Inte helt original då den har minus jord, extra kylfläkt och större kylare i aluminium.

Kondition -1.

Såld för 245 303 USD eller Sek: 1 962 TKr

Kommentar: Såld ny till USA och kom



tillbaka till England 2012. Sålades för lite mindre än förväntat då det var en mycket bra bil i en attraktiv färg. Bra köp!

RM Auctions Hersey PA, USA

1953 Nash Healey. #2347. Svart med svart inredning. 35 896 miles. Mestadels i helt original skick dock omlackerad för några år sedan. Tydliga spår av rost under lacken på flera ställen och inredningen har brister

Kondition 3.



Såld för 71 500 USD eller ca Sek: 572 000.

Kommentar: Producerad under fyra år med totalt 507 bilar tillverkade gör att bilen får betraktas som ganska unik. Resultatet av ett samarbete mellan Donald Healey och George Mason från Nash. Bra köp då förväntningarna låg på ett bud närmare 100 000 USD.

Brightwells Herefordshire, UK.

1965 Austin-Healey 3000 Mk3. #HBJ8 30854. Grön med svart inredning. 11 000 miles. Kaross i bra skick och lacken OK. Bra krom och inredning. Miltalet är sedan motorn renoverades 1995.

Kondition +3

Såld för 77 549 USD eller ca Sek: 620 500.

Kommentar: Bra köp då bilen i stort sett såg bra ut och på en större auktion i London skulle den ha sålts för lite mer.



RM Auctions Farmers Branch Texas, USA.

1961 Austin-Healey 3000 Mk1. #HBT7L 12570. Blå med blå inredning. 51 897 miles. Total renovering som håller bra. Några små repor i lacken som visar att bilen har använts och detta gäller även inredningen. Bilen skulle ha preparerats lite bättre inför auktionen. Med enkla medel hade man kunnat göra rent och få till inredningen bättre.



Kondition +3

Såld för 66 000 USD eller ca Sek: 528 000.

Kommentar: Trots lite små missar och dålig preparering så var det en mycket bra bil och vi betraktar det som ett bra köp. Kräver inte så mycket för att bli en kondition 2 bil och då med ett ökat värde.

Bonhams Philadelphia, USA.

1959 Austin-Healey 100-6. #BN6L 3420. Blå/vit med blå inredning. 2 220 miles. Renoverad för ca 10 år sedan men då till en mycket hög standard. Bra lack och inredning. Passformen är mycket bra och inred-



ningen i mycket gott skick. Krom och glas har vissa repor som visar att bilen har använts. Bilen har vunnit en mängd olika priser på olika utställningar.

Kondition -1.

Såld för 85 800 USD eller ca Sek: 687 000.

Kommentar: Motorn är uppgraderad med ett modernare topplock vilket gör stor skillnad när det gäller effekten. Jag kunde inte sluta titta på bilen då den var närmast perfekt och såg bra ut på alla håll. Sålades ca 20 000 över vad SCM prislistan värderar en 100-6 till men vi anser ändå att det är ett bra köp med tanke på bilens skick och de uppgraderingar som gjorts.

1953 Nash-Healey Le Mans Coupe. #3016. Inredning saknas. Miles 52 849. Ett projekt där karossen är preparerad för lack. Som bilen stod så saknas mycket delar men vi får hoppas att de finns bland alla lådor som tydligen kommer med bilen.



Kondition 5

Såld för 33 000 USD eller ca Sek: 264 000.

Kommentar: Ett totalt renoveringsobjekt där den stora frågan är; finns alla delar. Risken med ett sådant här projekt är ju att det saknas mängder med vitala delar och till en Nash-Healey kan man inte lätt få tag på det som saknas. Med tanke på skicket och osäkerheten runt bilen så betraktar vi det som mycket bra sålt!

Bonhams Harrogate, UK.

1953 Austin-Healey 100. #BN1 1145426. Röd med svart inredning. 88 376 miles. Förmodligen renoverad under sitt liv men inga uppgifter om detta. Passform på alla delar är helt OK. Lacken är äldre men håller upp bra. Inredningen i typiskt bruksskick.



Kondition 3

Såld för 108 691 USD eller ca Sek: 870 TKr

Kommentar: Denna bil är vinnaren av 1954 New Zealand GP. Historien gör då att värdet är annorlunda än för en vanlig 100:a. Konditionen var ju inte perfekt men historien bakom gör att det ändå får betraktas som ett bra köp.

Dan Kruse Classics Austin Texas, USA.

1960 Austin-Healey Sprite. #AN5L 30817. Blå med svart inredning. Inget milit rapporterat. Äldre renovering men bilen ser fortfarande helt OK ut. Inredningen är i bra bruksskick. Motorutrymmet kunde ha preparerats bättre. Inga uppgifter om ev. uppgraderingar eller modifieringar.



Kondition -2

Såld för 17 298 USD eller ca Sek: 138 400.

Kommentar: Bilen har vart ute förr och visades på Mecum Auctions 2014 och fick då ett högsta bud på 20 000 USD. Säljaren trodde väl då att bilen var värd mer men fick nu ge sig med ett lägre bud. Vi tycker att detta var ett bra köp trots lite osäkerhet runt vad som var gjort med bilen.

1966 Austin-Healey 3000 Mk3. #29KRUH 8415 (måste då vara ett motor nummer!) Metallic silver med svart och röd inredning. Renoverad under 2013. Bra lack men många missar när det gäller övriga detaljer. Passformen kunde ha vart bättre.



Kondition -3

Såld för 41 605 USD eller ca Sek: 333 000.

Kommentar: Förutom en bra lack så såg det ut som att man har stressat för att få bilen klar till auktionen. Det var mängder med små & stora missar när det gäller inredningen och finishen totalt. Med tanke på hur dålig passformen var så undrar man hur chassiet ser ut under? Med tanke på riskfaktorn runt denna bil så var det inte ett bra köp!

Privata annonser i SCM.

1956 100M. (Ingen bild) Ingen uppgift om chassienummer, vilket gör det svårt att avgöra om det är en äkta M eller en "dealer conversion" bil. Blå/vit med blå inredning. Säljaren garanterar att den är 100 % rätt renoverad! Undrar vad den garantin är värd? Begärt pris är 197 500 USD eller ca Sek: 1 580 000. En klart optimistisk säljare tycker jag själv!

1966 3000 Mk3. #HBJ8L 35828. Guldfärgad med beige inredning. Renoverad av Kurt Tanner som är en av de bästa i USA. Själv tycker jag att färgen inte passar speciellt bra på en Big Healey men jag kan även tänka mig att färgen står högre i kurs i USA där smaken inte alltid sätts i främsta rummet!



Säljaren begär 99 000 USD eller 792 TKr och även här tror jag att vi har en klart optimistisk säljare! Ska man få dessa pengar för en 3000 så ska den vara som Nisses blåa 3000; 100% toppskick och med all dokumentation!

Kära vänner – allt för denna gång och jag hoppas att ni alla får bra och roliga timmar i alla era garage och att vi ses på vägarna igen när all snö är borta och fåglarna börjar sjunga sina "vårdrillar". Det är då det är dags att lufta våra ögonstenar och höra mullret från de härliga motorerna som sitter i såväl en 100 som en 3000!

Glöm nu inte att anmäla er till årsmötet 2015! Ser ut att bli på ett toppenställe och jag kan nog garantera att jag var först inne med min anmälan! Vill inte missa vår vackra västkust, och stället som Göran har valt ut ser mycket mysigt ut! Ser verkligen fram emot mötet då vi missade det förra.

Inte mycket går upp emot att sitta på "ljugarbänken" och dryfta livets Healey frågor med en mängd goda vänner runt omkring. Plus att ölen smakar extra bra då!

Hälsningar, Ulf & Johan

Du har väl inte missat att anmäla dig till:

AHCS Årsmöte och 45-årsjubileum 5-7 juni 2015 på Bergabo Hotell i Rönnäng på Tjörn

Du anmäler dig genom att fylla i anmälningsblanketten som finns på hemsidan (Kommer du inte åt den, skicka ett mejl till Göran!) och samtidigt betala deltagaravgiften på 750:- per person på konto i Handelsbanken, clearing nr 6692, konto 336 188 358, (innehavare Göran Utter). Glöm inte att ange namn vid inbetalningen!

Välkomna till Västkusten, önskar
Lena & Göran Utter



Pojkdrömmen som ska förverkligas.

För er som inte känner till under-tecknad, så är jag en pratglad Stockholmare född 1957, som nummer tre i syskonskaran av fyra. Med Stockholmare menar jag att bokstaven Ä inte finns i vokabuläret, alltså en "Söder om Söder"-kille.

Uppvuxen i Sköndal, med Skarpnäcks motorbana/flygfält som granne, kom motorintresset tidigt genom pappa och min äldre bror Lasse (se Enthusiasten nr 131, 2013).

Jag hittade min Frogeye sommaren 1972 som 15-åring, men blev ägare först i november 1974 (hela historien finns i Enthusiasten nr 110, 2008). Den bilen blir kvar hos mig livet ut!

Men vad är det för pojkdröm jag närt? Jo, en dag 1969 kom min bror Lasse hem från jobbet med sin Healey 100, men det var ett annat ljud som fångade min uppmärksamhet. Något jag aldrig hört förut. Strax bakom Lasse kommer en Ice Blue Healey 3000 med vit sufflett farandes nedför gatan. Breda JAP-fälgar med treörade spinners mm. Det ljudet i en underbart vacker kaross gjorde ett outplånligt intryck på mig som tolvåring. Bilen ägs fortfarande av Lennart Bergström i Tyresö.

Men livet rullar på, familj bildas, och pengar går åt till annat. När 45 år gått, barnen är utflugna, tid finns, började suget öka. Efter ett studiebesök hos Ulf och Johan Aggerd i Strängnäs, där en 3000 Mk3 stod och ev. var till salu, var jag än mer sugen på att förverkliga min pojkdröm. Denna 3000 blev första bil jag bjöd på. Skulle kunnat fungera som rullande objekt, men var rätt skraltig under den blanka lacken. Men vi kom inte överens om priset – ägaren levde enligt min mening lite i "det blå" prismässigt. Men det satte bollen i rullning!

Jag ville egentligen göra en "nut & bolt" renovering igen, nu mer fokuserat än med

Frogeyen. Men hur skulle Eva reagera på det? "Förhandlingar" inleddes. Med löfte om att sälja den kompressormodifierade MX-5:an som behövde byggas om inför varje besiktning, och köpa en nyare "åkbil", i form av en MX-5:a generation 3, som inte skulle byggas om överallt – gick hon med på mina idéer.

Annonser på nätet började kollas upp. Både inom och utom Europa. Helst en BJ7:a med den vackra gamla instrumentbrädan, med de läckra mätarna. Men också en tidig BJ8 med små blinker och den låga bakfjädringen kunde gå an.

Vid ankomst till Heathrow, för Goodwood Revival 2013, inköptes sedan ett gäng motortidningar på WH Smiths. I en av dessa hittades en annons från Joop Stolze Classic Cars.

Väl hemkommen från Goodwood fick dessa tidningar bli min lunchlitteratur under några veckor. Knappade en dag in Joop's firma på min smartphone. Ingen BJ7 eller vettig BJ8 idag heller, men vänta; den där utannonserade 67:an ser inte ut som en BJ8:a! Innan jag lyckats pilla till en förstoring av bilden på telefonen, få fram glasögonen och upptäcker deras fadäs, kändes sekunderna som timmar! De hade i farten skrivit in delar av chassinumret som årsmodell. Bilen hade nr BJ7L 19670, vilket

kunde skymtas på bilden av motorutrymmet. Alltså en väldigt tidig BJ7:a! Detta var på fredag lunch.

Under de kommande dagarna vidtog en frenetisk mailväxling mellan mig och Joop. Han var lika mycket nattuggla som jag. Bilder på bilen ur alla vinklar kom farandes. Motfrågor ställdes osv. Bilen hade bott i Portland, Oregon i många år enligt Joop, men var i behov av total renovering. Mestadels komplett, men helt utan inredning och sufflett. Stommar och sufflettställning satt dock kvar. Instrumentbrädan med de vackra instrumenten var helt intakt.

Nästkommade fredag satt jag på ett plan till Amsterdam. Hyrbil bokad, och i ösregn ställdes färden mot De Lier strax utanför Rotterdam. Med GPS:ens hjälp och en hjälpsam postutbärare hittade jag fram. Bara en massa växthus – hmmm? Ringde på i ett hus, där en gammal dam öppnade. "Joop, jo, han är i verkstaden" fick hon fram på knagglig engelska, och pekade på en dörr till ett av växthusen. Väl innanför dörren blev jag helt stum, och för det ska mycket till (*jo tack vi vet! Reds anm.*): 450 klassiska bilar i olika skick, sida vid sida.

Jag fick OK från Joop och hans anställda mekaniker att grundligt gå igenom bilen. Overall, magnet, ficklampa och hammare låg i resväskan från Sverige. →

En trevligt alternativ användning av växthus ...





... och där växte både engelska och svenska ädlingar (och är där inte en amerikan också?!)



Fyndet med gapet öppet. Och det fungerade!



Äntligen hemma. Bror Lasse förbereder avlastningen.

Jag kollade igenom allt under ett par timmar. Konsulterade Per Schoerner hemma i Sverige om några tveksamheter via mobilen, och fick Joop's mekar att med hjälp av lös bensindunk starta upp bilen någon minut. Vattenpumpen var rostad solid, så vi kapade resolut remmen. Ena nålventilen satt fast, vilket dränkte hela golvet i bensin – men igång gick den. Bra, ingen ny motor behövs!

Efter en stunds vändande, bestämde jag mig för att slå till och lägga handpenning. Då hade ena mekanikern bjudit mig på en av sina lunchmackor eftersom jag i upphetsningen glömt att köpa med mig något ätbart. Priset var väl inte det allra bästa, men BJ7:or i renoverbart skick växer ju inte på träd. Och det var ju en sådan jag helst ville ha!

Tre veckor senare åkte min bror Lasse

och jag ned till De Lier för att hämta hem objektet. Jag lyckades hyra en Mercedes Sprinter biltransport av en kille i Halmstad. I Stockholm var det tji, där ville alla köra själv och hämta. För mig var ju detta en del av äventyret. Med hjälp av klubbmedlemmen Anders Gustafssons Audi A4:a och dito Lasse Johanssons fina breda släp ordnade vi transporten mellan Stockholm och Halmstad. Det tackar jag för!

Fredag morgon kl. 05.00 hämtade jag upp Lasse för färd via Magnus Karlsson i Borås – där vi lämnade av Lasses topplock till 100:an – och vidare till Halmstad. Första dagen hann vi några mil förbi Bremen, innan nattvilan tog vid. Mercedesbilen gick bara bättre och bättre. 125-130km/h var inga problem. Mycket bättre än lagliga 80km/h med släp.

Lördag vid lunchtid lastade vi den framtagna Healeyn på flaket. Alla tull- och momspapper, samt stämplat och underskrivet kvitto ordnades, och färden hemåt startade.

Söndag kväll vid 21.30-tiden kom två rätt möra Engwallare hem till Vendelsö. Bilen lossades med hjälp av hustrur och granne, och knuffades in i sitt nya hem.

På plats. Den var efterlängtat!



Nu började en rejäl besiktning av fyndet. Mer om detta i nästa avsnitt.

Börje Engwall
Text och foto

ANLON

RESURS & KOMPETENS

Kvalificerade administrativa tjänster

Anlon Resurs & Kompetens AB Ljustervägen 5
SE-572 40 Oskarshamn www.anlon.se

VERKTYGSBODEN



4.495 kr
exkl. moms 3.596 kr

Verktögsvagn och låda

Art.nr 489783

Mycket stabil verktöglåda i stålplåt, pulverlackerad i läcker röd kulör.

Gibbs smörjmedel, 430 ml

Art.nr 494132

Den perfekta universalsprayen Gibbs ger en rostskyddande yta för att skydda exempelvis nyligen blåstrade delar. Används också för att konservera rostiga delar och stoppa åldringsprocessen - väldigt populär i USA på orenoverade bilar och motorcyklar. Innehåller inte silikon, vax eller teflon och är därför övermålningsbar. Går också att använda som startgas till både fyrtakts och tvåtaktsmotorer, rostlösare, gång-skärolja, smörjolja samt att hålla fukten borta på elektriska detaljer. Innehåll: 430ml, Sprayflaska.

199 kr
exkl. moms 159 kr



2.895 kr
exkl. moms 2.316 kr

Grovdammsugare, 80 l, 3 motorer

Art.nr 70258

Motoreffekt 3000 W
Volym 80 l
Slanglängd 2 m
Spänning 230 V



30.900 kr
exkl. moms 24.720 kr

Enpelaryft, flyttbar och el-styrd

Art.nr 493723

Flyttbar hydraulisk enpelaryft som tar mindre plats än en tvåpelaryft. Inga installationsbekymmer med för liten betongplatta eller värmeslingor som ligger i vägen vid fastsättning. Åtkomsten till sidan av fordonet är bättre då det inte finns en stolpe som blockerar. Elektriskt manövrerade säkerhetspårar. Runda lyftkuddar som höjs eller sänks med trappetsskruvar. Justerbar balk som gör att man kan justera bredden så lyften fungerar till de flesta bilar.



8.995 kr
exkl. moms 7.196 kr

Digital punktsvetsmaskin, FY-88A

Art.nr 491526

PELA Digital punktsvetsmaskin med hög uteffekt, för karosseri och bukel utdragning, lätt att flytta och enkel att använda.



15.705 kr
exkl. moms 12.564 kr

Blästerskåp

Art.nr 86790

Industriblästerskåp med helt öppningsbar front. Försedd med dammsug och 6 st lysrör för bra sikt.



999 kr
exkl. moms 799 kr

Hylsnyckelsats, 39 delar

Art.nr 83954

Tillverkade av kromvanadiumstål i bästa industri-kvalitet. Tvåtons ytbehandling. Blank/mattfökrömat med räffling.



390 kr
exkl. moms 312 kr

Motorolja SAE 20w/50, 5l

Art.nr 493089

Motorolja med zink som är speciellt avsedd för fordon utan katalysator. Består av en högkvalitativ mineralolja och har omsorgsfullt utvalda tillsatser.



43.800 kr
exkl. moms 35.040 kr

Däckmaskinspaket

Art.nr 493761

Automatisk däckbalansering U-828 Art.nr 32838
Funktioner för personbilar, motorcyklar och lätta kommersiella fordon. Olika program för klämvikter, klistervikter och dolda vikter. Automatisk inläsning av data med hjälp av mätsticka. Intelligent självkalibrering och 9 siffrig digital display.

Däckmaskin U-256AT

Art.nr 491613

En mycket bra däckmaskin som passar utmärkt till yrkesmässigt bruk och för fålgar med riktigt stor diameter. Försedd med hjälp armar för att klara breda lägpordäck. Maskinen har många fördelar: - pneumatiskt styrd tillbar pelare - kraftigt stativ och pelare - samtidig läsning av horisontal och vertikal arm - pedaler i gjutet stål - chockluft.



3.485 kr
exkl. moms 2.788 kr

Blästeraggregat med uppsugning

Art.nr 81857

Blästeraggregat med inbyggd dammsugare. Levereras komplett med utsugningsslang och blästerpistol.

Webshop verktygsboden.se

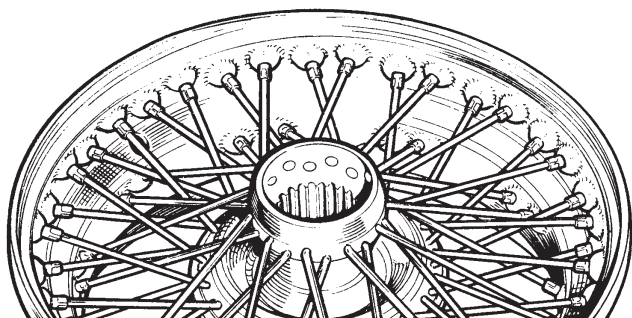
Butik i Borås Källbäckstrydgatan 1, Tel. 033-15 72 75

Ordertelefon 033-20 26 50

Butik i Veddice Västra Ringvägen 4, Tel. 0340-59 68 00

E-post order@verktygsboden.se

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.



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

BRITISH MOTOR
AB

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

**BUTIK OCH SNABB
POSTORDERSERVICE!**

Gustav Adolfsvägen 8

141 32 Huddinge

Telefon: 08-664 53 10

Fax: 08-664 53 18

E-post: info@britishmotor.se

Öppettider: mån-fre 11.00-17.00

lördag i regel 11.00-14.00
(sommartid stängt på lördagar)

www.britishmotor.se

MHRF-försäkringen Medlemsförmån för dig och din klubb

- ✘ Prisvärd försäkring för ditt samlarfordon
- ✘ Stödjer MHRF:s myndighetsbevakning
- ✘ Stödjer din klubb



MHRF-försäkringen, Sveriges första och största samlarfordonsförsäkring. Ägs och drivs av Motorhistoriska Riksförbundets 170 medlemsklubbar i samarbete med Folksam.

För bil och mc 20 år eller äldre. Moped från 1980 eller tidigare, traktor och husvagn från 1975 eller tidigare, rullande renovering med flera varianter finns.

Läs mer på www.mhrf.se eller ring 08 - 32 03 54



Skandinavisk Healeyträff på Gelleråsen!

I samband med Oldtimer Grand Prix – Velodromloppet – på Karlskogabanan 13 - 14 juni har vår norska systerklubb tagit initiativet till att ha en speciell Healeyparkering. 23 norska Healeys har bokat in sig på Loka Brunn och kommer till banan. AHCS har (självklart!) bestämt sig för att "vi hänger på"!

Därför har klubbarna bokat en bra plats för ca 40 Healeys på entusiastparkeringen under helgen. Vill du vara säker på att få en plats, eller vill veta mer så kontaktar du vår "Värmlandssektion", Kjell Eriksson, 070-3345350 eller epost ke-bkkjelleriksson@telia.com

Vill du ha kontakt med norska klubben så är kontaktmannen Arnfinn Sørhaug, epost Arnfinn.Sorhaug@z-eiendom.no

Övernattning på Loka Brunn? Ta själv direktkontakt för bokning. Eventuellt har norska klubben några rum att dela med sig av om det skulle vara fullbokat.

Arrangemanget är ett samarrangemang mellan Picko och RHK, där RHK står för tävlingsdelen och Picko för allt runtomkring.

Notera i annonsen nedan att det är pengar att tjäna på att boka sin biljetter så tidigt som möjligt!

Och naturligtvis besöker du vår Healey Racing Team-depå när du är där!

Anders L.

Så här presenterar arrangörerna planerna för helgen:

"Velodromloppet blir klassisk racingfest: Racerstjärnor möts i Oldtimer Grand Prix.

300 klassiska racerbilar, racerstjärnor och bilnostalgi på högsta nivå möts i Velodromloppet Oldtimer Grand Prix 12-14 juni. Racinglegenden Picko Troberg blåser nytt liv i den klassiska racingtävlingen i Karlskoga med historiska racerbilar, Formel Junior och lådbilstävlingen för unga, Formel Trä.

Förebilden är Goodwood Revival i England som varje år samlar rekordpublik, kända racerstjärnor och klassiska racerbilar. Det fick

den svenska racinglegenden Picko Troberg, att förra året skapa den svenska motsvarigheten Knutstorp Revival, en nostalgisk racingfest för hela familjen som blev en succé.

– Nu tar vi nästa steg och utvecklar det legendariska Velodromloppet till Oldtimer Grand Prix som blir det största racingevenemanget någonsin i Sverige för historiska racerbilar och motorstjärnor, säger Picko Troberg.

Velodromloppet Oldtimer Grand Prix blir en exposé över tidernas främsta och mest legendariska racerbilar, Ford GT40, Bugatti, Ferrari, BMW, Ford Escort, hundkojor, Healeys, formelbilar och veteranbilar, och med många av motorstjärnorna från förr bakom ratten.

– Vi är oerhört glada över att Erik Berger,

som fyller 90 år och fortfarande är aktiv på hög nivå, ska köra sin Ford Escort här i Velodromloppet, som han vunnit flera gånger, säger Picko Troberg.

Extra nostalgisk blir Formel Junior-tävlingen som ingår i det engelska mästerskapet. Formel junior var inkörsporten till Formel 1 och där har många legendariska racerförare kört, Jim Clark, John Surtees, Jochen Rindt, Mike Hailwood – och även arrangören Picko Troberg själv.

Ett annat stjärnspäckat möte sker i Formel 3 där de svenska förarna från 60-80-talet, som tävlade med den tidens heta racerbilar. Givetvis kommer också ett helt koppel av sportbilsklubbar att delta med sina välputsade och inkörda klassiker".





TRÄNING 12/6
RACE 13-14/6

INBJUDAN

VÄLKOMMEN TILL
ÅRETS MOTOREVENT!

BOKA DINA BILJETTER PÅ: EASYTICKETING.SE/TAG/50

300 HISTORISKA TÄVLINGSBILAR, GAMLA MC, STOR KLUBBAVDDELNING, FINBILSPARKERING, FLYGUPPVISNINGAR, INTERNATIONELL FORMEL JUNIOR, DÖDSTUNNAN, MATTÄLT MED VIN, ÖL OCH CHAMPAGNE.

KLÄDKOD 40-50-60-TAL.

FÖR INFO OM VELODROMLOPPET
OLDTIMER GRANDPRIX;
WWW.RHKSWE.ORG



ENTRÉ VUXNA: ENDAGARSBILJETT 150 KR VID KÖP JAN-MARS. TVÄDAGARSBILJETT 250 KR VID KÖP JAN-MARS.
ENDAGARSBILJETT 175 KR VID KÖP APRIL-JUNI. TVÄDAGARSBILJETT 275 KR VID KÖP APRIL-JUNI. ENTRÉ TÄVLINGSHELGEN: EN DAG 200 KR, TVÄ DAGAR 300 KR.

Nya klubbmedlemmar presenterar sig.

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

Som ni ser nedan närmar vi oss med stormsteg medlemsnummer 700!

Vore kul om vi kunde fira vår 700:e medlem under sommarens årsmöte. Om vi alla hjälps åt att ta varje tillfälle när vi träffar någon Healeyägare eller Healeyentusiast som ett medlemsvärningsprojekt borde det inte vara omöjligt.

Patrik Ekermann 29 år, Stockholm. AH 3000 Mk3 BJ8 1966, XEK517. Colorado Red. Medl nr 693.



Min morbror har länge haft en BJ8 som han snällt lånat ut till mig för att åka i på semester till Gotland och Gävle vid flera tillfällen. En underbar bil att köra och titta på. Vacker från alla håll. Klart det skulle vara en Healey!

Efter att ha åkt Healey på semestern fick jag medhåll även från min sambo om att det var en väldigt trevlig och snygg bil som även hon skulle vilja ha (och dessutom deltar i renoveringen med liv och lust!). I familjen finns sedan länge en förkärlek till gamla engelska sportbilar. Både min pappa och morbror har mekat och åkt engelska sportbilar sedan länge.

Jag letade länge efter en BJ8 och fick tips om den här bilen som fanns till försäljning ute i Täby. Importerades sommaren 2005 från Massachusetts, USA och har sedan 2009 stått still. Bilen hann knappt landa i garaget oktober 2014 innan vinterns planerade växellådsrenovering påbörjades. Projektet växte och omfattar nu byte av elsystem, renovering av framvagn, uppfräschning av motorrum mm. Förhoppningen är fortfarande att få ut bilen på vägen till våren.

Ser fram emot att vara med på klubbens aktiviteter, träffa andra Healeyvänner och byta erfarenheter. Dessutom rolig och intressant läsning i klubbtidningen. Och självklart åka mycket Healey!



Peter Roos, 57 år, Huddinge. AH100 BN1 1954, AOA338. Röd (men ska vara svart). Medl nr 694.



Såg den här bilen redan på 80-talet då jag hade garageplats i en Östermalmsfastighet där jag bl a mekade med min dåvarande MGA. Fastighetsägaren hade ett antal bilar, och köpte även denna 100. Efter hans bortgång ärvde dottern bilar och fastighet. Sålde huset och alla bilar utan Healeyn, men så under 2014 dök den upp på Blocket (men först i Enthusiasten nr 133 juli 2014! Reds anm). Jag kände igen bilen och säljaren Julia.

Bilen har i princip varit stående sedan 90-talet, en "delvis" renovering och omlackering gjordes för länge sedan, men bilen är nu, fast den är körbar, att betrakta som ett renoveringsobjekt. Ska göras och då ska den bli svart igen! Men inte med vit/krämvit inredning som den hade som ny, får nog bli röd! Såldes ny i Sverige, jag letar fortfarande efter gamla ägaruppgifter.

Ska sälja någon/några av mina övriga "gamlingar" (TR3, TR4, Pontiac Le Mans cab, MG Midget mm) för att få plats, tid och råd!

Kändes ganska givet att gå med i klubben. Kommer säkert att behöva lite råd etc vid renoveringen.

Andreas Stenberg, 26 år, Bromma. Familjemedlem Sophie Ekermann. Söker körbar Groda! Medl nr 695.



Har ännu ingen Healey, men letar efter en Groda i "minst bruksskick"! Vi är dock "släktmässigt" i viss Healey- och Grodkontakt ...

Vad som bl a lockar speciellt med Mk1:orna är enkelheten: inga handtag, ingen baklucka, liten motor och lamporna på huven. Vore ett perfekt komplement till vår Austin Mini!

I klubben hoppas vi på härlig gemenskap, nödvändig kunskap och trevliga bilträffar. Och som sagt - kanske hjälp med att hitta en Groda!



A.H. Performance Spares lanserades för att erbjuda ett brett utbud av nya prestandadelar av högsta kvalitet.



Vi känner till de problem som får tävlingsdelar att gå sönder, och arbetar hårt och genomför omfattande undersökningar för att förbättra och tillverka nya och existerande produkter och se till att du får de bästa tillgängliga produkterna.



Oavsett om du är en seriös tävlare eller bara vill få ut lite mer från din Big Healey, så arbetar vi för att erbjuda dig kvalitetsdelarna för att öka din bils glädjeämne och prestanda.



Vi har inga hemligheter. Samtliga delar har utvärderats/testats, så vi vet att de fungerar och är tillgängliga för alla.



Vi arbetar i nära samarbete med många ledande experter inom Healey-tävling, och om vi hittar ett problem så analyserar vi det och börjar en omformnings- och tillverkningsprocess.

Kontakta oss om du inte kan hitta delarna du letar efter inom detta prestandautbud. Vi lägger löpande till produkter, och vi lagerför antagligen delarna du letar efter.



www.ahperformanceparts.co.uk

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

Healey Market

KÖPES:

Austin-Healey Sprite Mk1 "Groda"!
Minst i bruksskick, oavsett var i Sveige!
Andreas Stenberg
Tel: +46 72-204 08 51
andreas.stenberg@gmail.com



KÖPES:

Stötfångarhorn till 3000.

Ej buckligt. Dåligt krom inget hinder.

Sätesbotten framstol
vänster till BN6-BJ8.
Utan sprickor och stora skador.

Börje Engwall
frageye@telia.com



SÄLJES:

Motordelar mm till 100/6.

Magnus Karlsson har bytt motor mm. i min 100/6. Fungerande delar har sparats och skall nu säljas.

Bl.a. ett rostfritt avgassystem som finns i Borås.

Göran Berger, Enebåga,
64296 Malmköping
goran@interskapa.se, Tfn 0708 88 01 02

Intresserad av sidofönster till Sprite Mk1?

Några Spriteägare funderar på att nyttillverka sidofönster till Sprite Mk1 (passar troligen Mk2 också!) efter mall från originalfönster. Ej med plexiglas och aluminiumram som finns tillgängliga på eftermarknaden, utan **som original med vikbart fönster.**

Priset kommer att ligga på max 4000 kr/bil (lite beroende på antalet beställningar).

Tillverkningen planeras till i vår så att de är färdiga i god tid innan sommaren.

Är Du intresserad kontakta snarast **Marianne**,
0723 689 323, eller marianne@waplan.se.



KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN

På medlemmarnas önskan återinför vi vårt kalendarium här i tidningen.

East Section

Säsongens sista Pubkvällar på Black & Brown Inn, Hornsg. 50B

Måndag 23:e mars; Onsdag 22:e april

Måndagsträffarna på Röda Cafét startar 4:e maj.

Värmönstringen och Björkvik Ring: se separata inbjudningar på annan plats i Enthusiasten!

South Section

30/3 Filmkväll på Lucy's

25/4 Värmönstring MGCC arrangör

14/5 Gröna Träffen

30-31/5 British Meeting Alvesta, BAC

18/6 Brittisk kraftsamling Vikingatider

6/6 Öppet Hus hos Joe's Garage kl 13.00

28/6 Sofiero Classic

18/7 Brittisk samling Nostalgi Café Tryde

18/7 Thulinträffen

Mer info på AHCS hemsida som uppdateras fortlöpande eller
southsection@healeysweden.com

Passa på!

Vi sänker priset och säljer de sista av våra fina klubbjackor.

Kvalité identisk med Belstaff-jackor.

Motsvarande jackor kostar ca 5 000 kr i handeln.

Nu sänker vi med 20%, du kan fynda dem för endast 1 200 kr!

Ett måste både vid regn och solsken om man åker Healey! Eller varför inte på sjön?

Finns i storlekar S, M, L

Beställ NU genom att gå in på:

www.healeysweden.com/regalia eller maila:

nina.nyblaeus@telia.com

com Du kan även ringa

Nina på 0708-858214.



Klubbjacka ~~1500:-~~ 1200:-

RHK-serien 2015

Kinneulle 8-10 maj

Velodromloppet 12-14 juni

Knutstorp 3-5 juli

Mantorp 21-23 aug

Falkenberg 11-13 sept

Välkomna i Healey-depån!

Till sist resultatet från förra numrets läsartävling:

Vad funderar "chefsteamstrategen" Mats Svanberg på?

(Vinnaren har begärt att få vara anonym!)



Det var ett dj-a gnäll om att jag är på många bilder! Jag kan väl inte hjälpa att jag är så fotogenique!

Regaliashopen



Ledslaps - Lys upp dig i mörkret!

Reflexband som lyser eller blinkar med två hastigheter.
Röd/grön. 70:-



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



Fleecejacka MAC 1, bra kvalitet med klubbens logga broderad på vänster bröst. Skön stickad krage och muddar. Två fickor med dragkedja. Dragsko i nederkanten. S till 3XL. 240:-

Rea, Rea, Rea!! Nedsatt pris!



Skjorta mörkblå med rygstryck
~~485:-~~ Nu 299:-



Piké "Lacoste", svart, röd 210:-



Registreringskylthållare 50:-



Nyckelring DHMC 100:-



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



Halsduk, ull - svart 280:-



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



Picknickfilt, svart / grön 230:-



Förbandssats, fickformat 25 kr



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



Syns du i mörkret? Använd klubbens utmärkta och snygga reflexväst!

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

Rea, Rea, Rea!! 20 % nedsatt!

Jämförbara jackor i handeln:
5000:-! Storlek S, M, L



Klubbjacka ~~1500:-~~ Nu 1200:-



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



Vykort nr 1 21x15 cm 10:-



Vykort nr 2 21x15 cm 10:-



Vykort nr 3 21x15 cm 10:-

Beställ regalia **NU** (annars glömmer 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



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

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

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



Investment Grade Restorations

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

