

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 141 Juni 2016



PG har ordet

Efter denna kalla april kom äntligen värmen igång i maj, men säg den glädje som varar. Värmen stannade i 14 dagar och upphörde precis till RHK-premiären på Kinnekulle Ring, nordanvind, några få plusgrader och tidvis regn.

Vi ställde upp med fyra Big Healeys och placerade oss tredje till sjätte plats samt dessutom Micke i sin Sprite som tilldrar sig stor uppmärksamhet.

Nästa race i serien är Velodromloppet som jag själv blir tvungen att stå över p.g.a. bröllop, ja inte mitt egna, det avklarades för 49 år sedan, utan vårt faderbarns. Nästa tävling för min del blir istället Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp i början av juli.

Så blev då vår gathealey äntligen klar lagom till årsmötet. En liten uppfärskning under våren med ny lack, ny framruta samt nytt krom på lister och stolpar till framrutan kräver mer jobb än man tror.

Årsmötet var förlagt till Aronsborgs Konferenshotell i Bålsta. Återigen ett mycket lyckat årsmöte som samlat ca 60 deltagare i fantastiskt sommarvärder.

Kort reportage finns inne i tidningen, men jag ger här en kort resumé från själva årsstämman. Vi välkomnar de nya styrelseledamöterna Kjell Åman och Andreas Stenberg och de nya regionsombuden Lennart Nystedt (Öst) och Clas Arleskär (Väst), Lena Aggeryd som ny revisor samt Anders Gustafson till valberedningen. Samtidigt ett stort tack till Marianne Waplan för hennes helhjärtade insats och engagemang när hon nu lämnar styrelsen och kassörsuppdraget.

Till årets Enthusiast utsågs Anders Gustafson för sina stora insatser under många år i klubben.

Det beslutades också att årsmötet 2017 kommer att bli lite extra och förläggas till Gotland. Styrelsens ambition är att denna kanske något udda geografiska placering inte ska drabba deltagarnas plånbok i alltför avsevärd utsträckning.

Avslutningsvis ett stort tack till East Section under ledning av Anders G som stod för värdskapet och hade bullat upp ett gediget program som sträckte sig från fredag till måndag.

Glad sommar!

PG



Omslagsbilden: Maskinrum BJ8
Foto: Svein Arnfinn Finstad #640.
(se även annons sid 30!)



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

TRYCK:

åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer september 2016
Manusstopp den 10 augusti

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård, Anders Gustafson, Tommy
Lyngborn och Robert Petersson

Grafisk produktion: Anders Lotsengård

Ansvarig utgivare: 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

Kjell Åman, kassör 072-251 51 33

treasurer@healeysweden.com

Tommy Lyngborn, sekreterare 070-870 04 54

tommy@lyngborn.se

Nils-Fredrik Nyblæus, marknadsansvarig 070-637 06 08

n.nyblæus@telia.com

Per Schoerner, MHRF-försäkring 073-560 51 54

insurance@healeysweden.com

Mikael Frieberg, regaliaansvarig 076-282 80 99

mikael.frieberg@yahoo.se

Andreas Stenberg 072-204 08 51

a.stenberg@me.com

WEBMASTER

Göran Larsson

070-575 82 47

mgbgt-larsson@telia.com

REVISORER

Lena Aggeryd och Göran Berger

SEKTIONER

Väst Clas Arleskär 070-306 13 16

westsection@healeysweden.com

Norr Leif Sundqvist 070-337 25 24

northsection@healeysweden.com

Öst Lennart Nystedt 070-796 14 37

eastsection@healeysweden.com

Syd Torsten Jönsson 076-103 66 34

southsection@healeysweden.com

Mellan Kjell Eriksson 054-86 61 29

middlesection@healeysweden.com

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100 Lars Engwall 08-745 06 94

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

AH Sprite Erik Sandgren 0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN

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

Bengt Larsson, 044-24 83 94, storhealey@hotmail.com

Magnus Karlsson, 070-3933349, magnus@healeyspecialists.com

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden

c/o Per Schoerner

Brinkvägen 2B

141 33 Huddinge

HEMSIDA www.healeysweden.com

E-POSTADRESS mgbgt-larsson@telia.com

KLUBBREGALIA

Mikael Frieberg

076-282 80 99

mikael.frieberg@yahoo.se

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 141

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktören
Sid 4-5	Fiskhandlarens sjuttiofemman. - Tommy Lyngborn
Sid 6	Vi minns Picko Troberg - Lasse Johansson
Sid 8-9	Grodynglet har vuxit! - Tommy Lyngborn
Sid 10	Nya medlemmar presenterar sig
Sid 13	Det hände 1957 - Lennart Ehlersäter
Sid 14	Garagebesök hos Sideways Engineering - Lennart Jönsson
Sid 14	Öppet garage hos Engwalls - 60-årskallas för deras Healey!
Sid 16-17	Mittbild - Första prototypen 100/6 1955
Sid 18-19	Årsmötet 2016, kort rapport - Anders Lotsengård
Sid 20-21	Aggerys Healeyhörna
Sid 22-23	Pojkdrömmen som blev sann, del 6 - Börje Engwall
Sid 24	Healey Racing Team i MG-tidningen - Gert Assermark/Anders Lotsengård
Sid 26	Dialog med läsare och Nytt i Regalishopen
Sid 27	Tekniktips: Bensinkvaliteten 2016 - Björn Kilman
Sid 28	Tekniktips: Balansering av ekerhjul - Tord Persson/Anders Lotsengård
Sid 30	Kalendarium och Healey Market
Sid 31	Regalishopen



Visst är det kul att även reklamfolk tycker att en racing-Healey är en lockande eye-catcher. Jocke Glaes pryder deras annonser och affischer (så nu är han tvungen att köra åtminstone Knutstorp!

Redaktören

Kaosteori ...

... är något som högt kvalificerade fysiker och Nobelpristagare sysslar med. Kaos i praktiken hanteras dock med lätthet i min hemstad av ett par vanliga gemena trafikingenjörer på Tekniska kontoret!

Stan vimlar av gupp, enkelriktningar och nu det senaste: Gåfartsgator! Redan namnet visar hur omöjligt det är – att kombinera "gå" och "fart" (OBS svenska, inte engelska ...) i samma ord kräver en viss kreativitet.

Allt görs för att "minska biltrafiken i centrum". Tror att det är en chimär att den är ökande. Istället är det alla dessa hinder och körproblematiseringar som ger ett intryck av fler bilar i staden. Varför? Jo de innebär de facto att man med alla medel försöker hålla bilarna kvar i staden så länge som möjligt genom alla hinder och "fartdämpande åtgärder". Alltså samma antal bilar kör längre tid och längre sträckor i sta'n! Snacka om Moment 22, men det skapar arbetsuppgifter på Tekniska, både kontor och förvaltning (som här i staden går under smeknamnet "Lek och Hobby").

Men övrigt är staden väl värd ett besök, inte bara för genomåkande till Gotland. Trevlig hamn, fina campingplatser, gammal kåkstad och så naturligtvis Döderhultar'n!

Så passa på nästa år inför avfärden till eller från årsmötet på Gotland, gör en halvhalt och njut av ostkustens pärla. Vi kanske kan bjuda på en kopp kaffe på bryggan i avvaktan på färjan? Hör av er, vi visar med stolthet gärna upp vår stad (men inte dess trafiklösningar!).

Vår trogna 3000 tog oss utan några bekymmer den något långa vägen till årsmötet i Bålsta. Vadå långt, säger Lindmans, men vi körde faktiskt över 130 mil. Tog en liten omväg via Orust på väg till Bålsta – det var studentdax för Marias systemson under fredagen. Den långa (och varma!) färden lättades upp av en övernattning hos PG och Rigmor i Mariestad, och den kalla välkomstölen var efterlängtat. Blev nog minst två om jag tänker efter ...

Det blir nog flera, men kortare, resor i Healeyn nu i sommar, men vi har ett bekymmer; alla våra fordon (båtar, mc, bilar, husbil) konkurrerar om samma säsong och samma väderlek. Sedan tar ju racingverksamheten ett antal långhelger i anspråk. Snacka om självförvållade problem!

I detta nummer spänner vi över ett brett spektrum av vårt intresse/vår hobby. Allt från båtar via timmerbilar till renoveringsreportage både från 3000-ägare och Spriteägare. Dessutom två "lånade" tekniktips med god bäring på våra Healeys.

Lasse Johansson bidrar med några minnesord över Picko Troberg, som jag tror att de flesta av oss födda i mitten av förra seklet har mycket att tacka för vårt motorintresse. Hans personlighet och stora framgångar inspirerade oss mycket under många år. Sorgligt när profiler som Picko lämnar oss.

Inte bara Picko förresten, en annan välkänd profil från banorna under många år, Harald Kronegård, har 95 år gammal också under våren lämnat banorna för evigt. Hans framfart i bl. a. Lotus och Porsche satte färg på många race under 50- och 60-talen, även om han var aktiv även under 70-talet.

Avslutningsvis lite av mitt vanliga gnäll: jag saknar inspel från er medlemmar! Både reaktioner på tidningen och dess innehåll, tekniska frågor eller tekniska tips, tips om trevliga utflyktsmål eller semestermål – allt sådant har ett klart läsvärde för övriga medlemmar.

Kan inte skriva? Skriv som ni tänker/tycker, redaktionen fixar till materialet om det behövs och gör det till tryckbart. Och naturligtvis får du korrektur om vi "tvätar" mycket så du kan godkänna.

Anders Lotsengård



Visst fungerar även en Healey för jordbruksverksamhet – fyra säckar barkmull är inget problem att hämta hem!

Fiskhandlarns sjuttiofem lever vidare!



Nylagt mahognydäck

Text och foto: Tommy Lyngborn

Minns ni fiskhandlaren från Göteborg som sålde en "sjuttis" till Clas Ottosson i Waxholm. Då tänker jag naturligtvis inte på spritlangning utan på den Healeyboat 75 som bytte ägare för några år sedan.

Vi har tidigare kunnat läsa om den i nummer 113 och 124 av Entusiasten. I nummer 124 beskrevs hur Clas börjat demonteringen och kommit till det stadium där han behövde hjälp med träarbetena på båten.

Jag har tänkt en del på den båten och när jag häromsistens träffade Clas så ställde jag frågan om en uppföljning var aktuell. "Ja kom och titta, jag har kommit en bra bit på vägen" sa Clas. Sagt och gjort jag tog en tur ut i skärgården och knackade på i Clas garage.

Båten stod kvar på samma plats som senast med det har hänt en hel del. Däcket har jag fått hjälp med av en professionell båtbyggare i Bromma. Det är gjort, som original, i mahognyplywood.

– Jag har inte bestämt mig för om jag skall göra ränderna som ska simulera att däckets är uppbyggt av lister säger Clas. Det som sker just nu är lackning av alla trädetaljer med

fernissa, de ska lackas ungefär åtta gånger med slipning mellan varje varv. Det är tidsödande, jag har kommit knappt halvvägs.

På en marknad hittade Clas en Les Leston-ratt som kommer väl till pass i båten. Alla beslag och skruvar som ska vara förzinkade har också lämnats in och fått ny beläggning.

Kromdetaljerna har också fått ny beläggning och ett nytt roder har tillverkats. Det gamla var dåligt och jag fick låna en ritning av KG Schildt som också håller på att renovera en Healeybåt. (När får vi veta mer om den?).

Motorn, som kommer från en MGA 1600 är under hopsättning, Clas har alla delar där inklusive kylmantlar. Backslaget är ett Borg-Wagner som också skall ses över.

Styrning och motorreglage har också provmonterats. Nya dynor har sytts av en firma i Bromma.

På frågan, den klassiska, om när han räknar med att bli klar blir svaret att nästa säsong skall den sjösättas. Jag lovar att göra ett besök innan dess och har blivit lovad av Clas att få vara med på sjösättningen.

Tack för besöket!



Nylackade mahognydelar



Stävbeslagen provmonteras



Omkromade mässingsbeslag



Kapten kollar Les Lestonratten



Nysydda dynor höjer både komfort och utseende!



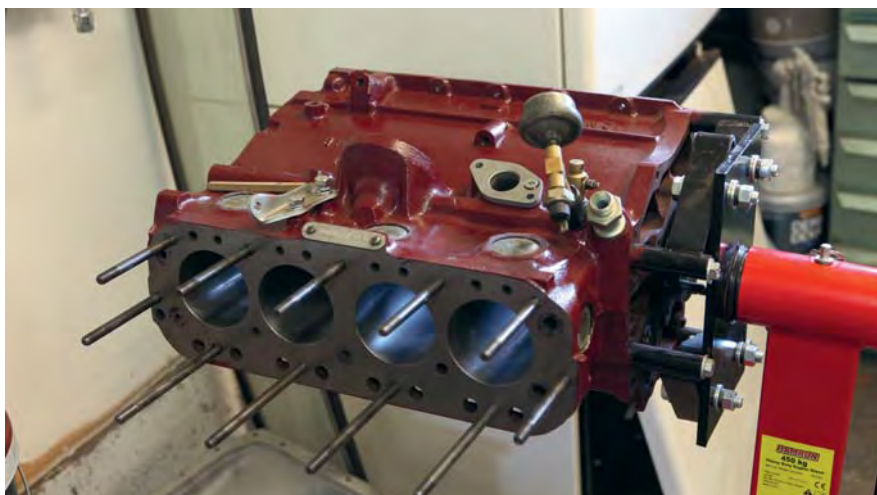
Förgasare under renovering (men undrar om det fungerar med öppna trattar när kulingen slår till?)



Nyrenoverade instrument. Naturligtvis Smiths! Men tillverkar de kompasser också?



Nyttillverkat mässingsroder



Renoverat och nylackat MGA 1600-block

Picko Troberg 1938 – 2016

Under april nåddes vi av det tråkiga beskedet att Picko gått bort i sviterna av sin cancer.

Vi i Healeyklubben har under de år vi varit med som utställare till GranTurismo haft ett mycket gott samarbete med honom. Alltid glad och full fart framåt (se omslaget till Entusiast # 127).

Full fart kan jag intyga att det nog alltid varit – som tolvåring träffade jag Picko första gången på söder i Stockholm. Picko var från Högalid och startade sitt första företag tillsammans med Bosse Elmhorn på S:t Paulsgatan 22, det legendariska Racing Service AB.

Undertecknad råkade bo på just denna adress och blev snabbt en slags springpojke åt Picko

och Bosse. Fick även hänga en hel del i butiken där dom stora passerade förbi, exempelvis Jocke Bonnier, Ulf Norinder, Bosse Ljungfeldt, Johnny Lundberger och i princip större delen av startfälten i SM. Picko vann sedermera bland annat nio SM-guld, främst i Mini Cooper.

Vi träffades sedan ett antal gånger under min aktiva racetid samt naturligtvis under Gran Turismo.

Han var alltid noga med att påpeka på sitt skämtsamma sätt att jag blivit gammal sedan tiden på S:t Paulsgatan.

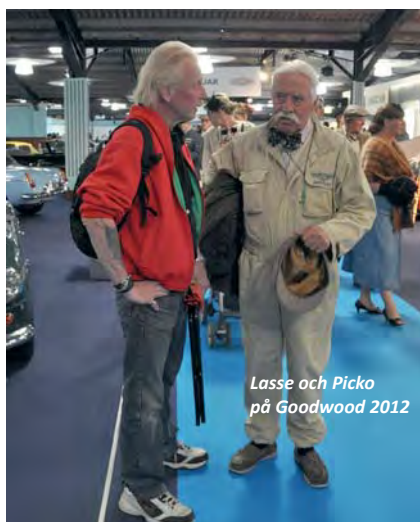
Tankarna går till din stora familj, hustru Lena och barn.

Jag vet att även där du är nu, kör du så det ryker! Många är dig tacksamma.

Lasse Johansson #550



Ovan : Picko i en inte ovan position!
Nedan: med hustru Lena



Lasse och Picko
på Goodwood 2012



Äldre bilder kommer från Trobergs familjearchiv.

Butik och snabb postorderservice

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



www.britishmotor.se

Gustav Adolfsvägen 8, S-141 32 Huddinge

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

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

VERKTYGSBODEN

Alla priser är inkl moms!

Pela Rullvagn 3 hyllor 1 låda

Smidig och lätt rullvagn med kraftiga aluminium ben med 3 hyllor och en kullagrad låda. Vagnen är utrustad med 2 låsbara hjul. Perfekt för garaget eller verkstaden.

Vagnen väger endast 18kg och du kan belasta varje hyllplan upp till 80kg.



1.763 kr
artnr 496221

NYHET

Pela Verktögsvagn med sidoskåp

En verkligt bra verktögsvagn med smart förvaring på sidorna, utrustad med plastskydd på varje hörn. Luckorna är försedda med gasdämpare och döljer 10 förvaringsaskar samt verktögstavlor. De har samma hålbild som vi har på våra övriga verktögstavlor. Skenorna är försedda med kullager och säkerhetsstopp. Sju lådor i tre olika storlekar. Lådor och luckor har gemensamt centrallås. Försedd med fyra rejäla hjul, varav två svängbara med stopp. Levereras i stort sett färdigmonterat det är bara plast skydden som behöver skruvas på plats.

YOUTUBE FILM



4.995 kr
artnr 495864

NYHET

Eastwood Expander wheel band finishing belts

För finslipning, gradning och polering av alla slags material. Speciellt lämpligt för rostfritt stål och aluminium. Det ger också en bättre yta, dukar för avtorkning av polerad yta.

Ett set innehåller 3st band, grov, medium samt fin.



487 kr
artnr 496622

Pela Saxlyft till lyftbord 53394, 64891

Saxlyft som placeras på mc-lyftbord för att underlätta arbetet.



499 kr
ord. pris 650 kr
artnr 70103

KAMPANJ

Pela Kabelställ med kabel 120 m, 1,5 mm²

Kabelställ med lågspänningsledning max 24 volt, 12 rullar totalt 120 m, 0,325 mm² - 05,27 mm².

Dimension (L/LxBxH): 150/50x200x350 mm stänkplåt samt stativ.



713 kr
artnr 495094



Pela Motorstativ till V8

Extra kraftigt motorstativ som tål 680 kg. Speciellt avsett för tyngre och större motorer. Försett med fyra stycken gjutjärnshjul. Avståndet mellan centrum på fastplattan ner till överkant på benen är 630 mm. Bredd: 800 mm



750 kr
ord. pris 995 kr
artnr 74367

KAMPANJ

NYHET

Pratts Komplet polerkit

Komplett polerkit som innehåller vår prisbelönta polermaskin inklusive polersvampar, Pratts polermedel som ger ett mycket fint resultat och microfiberdukar för avtorkning av polerad yta.



1.595 kr
artnr 494799

Pela Tvåpelarlyft, 4-ton

Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget eller verkstaden. Passar så väl proffs som hobbymekaniker. Lyften har manuell frigöring av låsspärrar på båda sidor.



14.990 kr
artnr 496471

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Webshop verktygsboden.se

Ordertelefon 033-20 26 50

E-post order@verktygsboden.se

Butik i Borås Källbäckerydsgatan 1, Tel. 033-15 72

Grodynglet har vuxit!



Vid ett besök hemma hos Daniel Svanström i nummer 137 av detta magasin så berättade jag om den pågående renoveringen av hans groda. Den var då i stadiet färdigsvetsat chassi. Jag åkte dit ett drygt år senare för att se hur långt han kommit för att kunna rapportera till läsekreten.

Daniel är inte långt ifrån färdig nu. Karossen är lackerad British Racing Green av honom själv. Han har lyckats mycket bra med tanke på att det är första gången, mycket nära en proffslack. Motorn sitter på plats liksom all el och inredning. Det som pågår på bygget nu (april) är att få till ett avgassystem kopplat till ett extraktorgrenrör samt att få en vindruta på plats.

Motorn är original 948 cc men försedd med lite trimgodis för bättre prestanda.

Daniel räknar med att bli klar till i sommar och därmed förvandlas från grodyngel till fullvärdig groda. Dubbningen kommer att ske på Park Konditori, Brommagrodornas högkvarter, senare i vår.

Renoveringen är av högsta kvalitet, mycket bra gjort av Daniel för att vara första gången.

– Jag ha haft otroligt mycket hjälp av min mentor för projektet, Clas Ottoson, som jag köpte bilen av. Utan honom hade jag aldrig klarat av det. Otaliga är de gånger jag varit hem till honom och hämtat delar och/eller fått hjälp. Jag är skyldig honom ett stort tack. ”Hjälp någon annan som behöver hjälp”, var Clas svar när jag frågade vad jag kunde gottgöra honom med.

Daniel jobbar som ekonom på SAS och det är



Snygg inredning, notera golfbollen!

därför så kul att göra någonting med händerna på fritiden, säger Daniel. Förutom huset, familjen, golfen och seglingen då förstås. Ifall det börjar knaka i fogarna på jobbet igen så kanske det är bra att det finns en svetskunnig på plats i personalen.

Att jag snöade in på en groda kommer sig av att dels har jag ett litet passande garage och dels för att mina föräldrar hade en MG Midget på

60-talet. De hade den på långa semesterturer men när sedan barnen kom så blev det till att avyttra den. ”När jag sedan såg annonsen på ”Ottos” groda så föll jag pladask.”

Jag ger Daniel ett stort grattis till en lyckad renovering och hoppas få följa med på en tur någon gång nu när jag blivit ”Spritlös”.

Text och foto: Tommy Lyngborn



Kraftpaketet.



Bagageräcke för golfbagen.



Huven klar och väntar glupskt på montering.



Stolt renoverare testar torrkörning – men snart ...



Välkommen till British Sports Car Meetings 40-års jubileum lördagen den 20:e augusti 2016!

Den nya organisationskommittén hälsar er hjärtligt välkomna till vårt första BSCM. Starten för årets övningar sker söder om Stockholm, vid **Flatenbadets parkering** i Älta. Starten sker mellan kl 09.30 och 11.00. Kostnad 150 kr/sportbil.

Vägbeskrivning: Från Nynäsvägen (väg 73) tag av till väg 229 (Tyresövägen) vid Hökarängsavfarten. Tag av vid avfarten Älta och håll höger vid första korset. Sedan är det bara en liten bit till Flatenbadet. GPS koordinater: Latitud: 59.2548, Longitud: 18.1567.

Svar på dina frågor finns hos Ingrid Thune: 070-239 17 05 eller ingrid@bscm.se

VÄLKOMNA!

Nya klubbmedlemmar presenterar sig.

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

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

Thomas Carlsson, 59 år, Stockholm/Leksand. Sprite Mk1 -59 och Mk2 -61. Nygammalt medl nr 328.



Den nu nyköpta vita Mk2 blir tredje Spriten i "samlingen". Uppskattar att det är reativt enkel teknik, och liten charmig Brittisk bil, dessutom kul att köra.

Några bekanta hade redan liknande samt att hustrun gillade den var några av köpskälerna! Att det blev just denna berodde delvis på att jag kände till ägaren och bilen reativt väl sedan tidigare – modell och skick var dessutom rätt. Och att den dessutom fanns bara några kvarter bort var lite märkligt – den måste jag köpa!

Väldigt rolig att köra. Det är helt otroligt att en 55 år gammal bil kan förmedla sådan glädje, fart och körkänsla. Var finns utvecklingen inom bilindustrin?

Bilens historia är delvis känd. Kollade ägarlängden och hittade ett bekant efternamn. Kuriosa är sålunda att en arbetskamrat åkte som barn i denna bil då den är ägdes av hennes faster! Hon minns den väl när jag frågade: – Inte den lilla vita med röd klädsel va!!?

Som nygammal medlem ser jag fram emot en nystart i intresset i och med köpet av CHW095, det skall bli riktigt kul. God samvaro med mycket snack, lite tips och råd om ägandet och inspiration kring hobbyn ser jag fram emot!

Magnus Ahnmé, 68 år, Cagnes sur Mer, Frankrike. AH 100M 1956, DZ-883-AT. Blå över vit. Medl nr 720.



Denna AH100, uppdaterad till M-spec köpte jag som vår första Healey 2014. En gammal dröm – uppfödd i biltokig familj. Mamma hade en 100/4 -53, pappa en 3000 -61 bl.a.

Att det blev just denna har lite med säljaren att göra: Köpte bilen av Albert Sollevi. Då vet man att rätt delar sitter på rätt ställen. Vi har bytt bilar flera gånger ...

Bilen är i toppskick - går som en dröm. Körd 1500 mil sen renovering. Ursprungligen levererad till Österrike. Åter till England där Albert lät helrenovera bilen 2006.

Som ny medlem ser jag fram emot tidningen och lite expertis om det strular.

Och så ett par slutord: Engelska sportbilar går ju aldrig sönder – däremot kan det hända att de upphör att fungera ...

Tomas Löf, 45 år, Åmål. AH Sprite Mk2 1962, CAK200 (smeknamn "kakan"). Grön. Medl nr 722.



Jag har alltid gillat Sprite Mk2. Enkelheten med lösa sidorutor, inga utanpåliggande dörrhandtag, lite krom etc. Less is more! Morfar hade bilverkstad och var BMC-återförsäljare. Jag har alltid hört historier om gamla engelska bilar. Allt från A30 till A90 Atlantic. Har faktiskt använt lite delar på Spriten som jag ärvt från honom!

Köpte denna mars 2015 i Bollebygd. Ett bra renoveringsobjekt. Kaross och chassit i bra skick. Mycket bytt och lackat/målat. Ett bra rullande objekt. Jag kände inte för att laga rost. Been there, done that!

Förre ägaren påbörjade renovering 1974 (!), lackade för tio år sedan, sedan stopp! Alltså inte besiktigad eller körd på 40 år! Jag har fixat bromsar, förgasare (där jag blandade ihop choke- och gasvajer – spännande resultat!). Nya däck, delvis nytt elsystem och framförallt: besiktning. Andra försöket lyckades. Så nu blir det åkande i sommar, sedan ny cab och översyn av inredning.

Hoppas genom klubben träffa likasinnade och kanske åka på någon träff. Jag gillar att meka, så tips är alltid välkomna. Avslutningsvis: tack till min flickvän som pushade mig i köpet, trots att hon tidigare fått uppleva bl. a. en brinnande Lotus i min jakt på sportbil ...

Solveig Carlsson, 65 år, Kungsbacka. Familjemedlem Kenneth K. AH3000 1960, CWG880. Röd. Medl nr 723.



Jag älskar form och färg, alltså älskar jag en röd Healey! Lider (?) dessutom av en långsiktig passion för engelska sportbilar, tidigare bl. a. TR3A -60.

Köpte denna, vår första Healey, nu i maj 2016.

Den var helt genomgången vid en renovering 2010, och vi har full dokumentation om bilen och dess historia.

Nu ska vi njuta av sommarvinden och förhoppningsvis träffa likasinnade på träffar!

RHK-serien 2016

Gelleråsen Karlskoga	17-19 juni
Knutstorp	1-3 juli
Mantorp	19-21 aug
Falkenberg	16-18 sept
Boka in och besök Healey-depån!	

Fully
Updated

2016 Big Healey Performance Catalogue Now Available

Our new and updated 2016 Austin Healey Performance catalogue features 200 new products, 12 extra pages, updated specifications and technical information that our customers have been asking for.

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



Order Your Copy Today

New Product Highlights Include:

Ignition



Gearbox



100S Parts



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

Award winning restorations!



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



BORAS MOTOR CORPORATION AB

Husbondegatan 36 B, 50760 Borås, Sweden, phone 0703-933349,
e-mail magnus@healeyspecialists.com, www.healeyspecialists.com



En av alla som ringde (för sent!) och ville köpa vår A90 Atlantic visade sig vara en trevlig norrlänning, som dessutom påstod att han skrivit några rader i annat sammanhang som hade bäring på oss Healey-ägare. Även om Healeyanknytningen kommer ganska sent i storyn vill jag inte undanhålla er denna underhållande skröna. Efter en lätt bearbetning och komplettering av en röd Healey i snö från vår Norrlandsansvarige Leif Sundqvist kommer den här.

Jag tackar skribenten Lennart Ehrsäter för hans givmildhet.

Det hände 1957

Jävlar, jävlar, JÄVLAR, skrek Erik.



Över krönet kommer en mötande tankbil med tvåaxlad släpvagn. I alldeles för hög fart och i nerförsbacke.

”JÄVLAR”, skriker han igen.

Jag känner en plötslig dödsångest. Märker samtidigt hur Erik försöker få stopp på vårt fullastade timmerekipage. Även vi i mötande nerförsbacke. Den tvåaxlade släpvagnen ställer sig på tvärs och glider sedan emot oss längs nerförsbacken. Den tunga, bränslefyllda släpen pressar lastbilen ut i den virvlande meterdjupa kallsnön. (Vilken tur att det inte stod några senvuxna norrlandsfuror just där). Bara stenar och stubbar.

Sedan välte tolvkubikstanken neråt backen, gled och stannade bara tio meter ovanför oss.

”Han blev nervös och bromsa för mycke me släpen”, skrek Erik.



Luftbromsen var manuell. Spaken satt på rattstången. För mycket broms låser släpvagnshjulen. Då får däckerna en kälkeffekt.

Tack vare lagom luftbromsning, lyckades Erik få stopp på vårt ekipage. Han såg tidigt vad som skulle hända. Vägen hade visserligen tillräcklig bredd för båda ekipagen att kunna mötas, men!!!

”Ja int var de nån van chaufför, så som han har ställt till det”, muttrade Erik.

Vi sprang uppför backen och plumsade ut i snön, för att se till chauffören. Bultade på dörren. Vi hjälpte till att pressa upp dörren mot snötrycket.

”Hur gick det med dig?”

Han såg helt förskräckt ut. Ganska ung.

”Ja vart int skadad. Hur gick he för er då?”

”He gick bra”, sa Erik.

Erik och jag satt o frös i kupén. Scania-sexan kunde inte utan belastning hålla värmen på tomgång. Värmeffekten hade vi på lägsta varv, med tanke på kyl-effekten. Vi var klädda för arbete och inte stillasittande.

Som vanligt hade vi svettats av det tunga arbetet att brottas med dom tunga timmerstockarna. Vi hade lastat timmermankarna till råge, på både släpen och lastbilen. Långkalsongerna och underskjortorna var därför inte längre så fluffande varma.

Vi hade lastat från en stämpling norr om Arvidsjaur. Nu hade vi blivit tvungna att bli stående lite söder om Abborrträsk. Vägen lutade mot dalgångens botten.

Här satt vi nu i dalbotten och frös, sedan ett par timmar. Vi skrapade varsina håll i frosten på vindrutan, för att kunna se ut.

”Huvvaligen”, sa Erik. ”Hur länge måst vi vänta och på vad då?”

Tankbilen hade passerat ”kallhålet” Jörn. Där var det -42 grader. Det välldes ut en transparent vätska från (den siddiggande) tankens båda påfyllningslock.

Jag såg hur vätskan rann, som en vårbäck. Kunde, i min nyfikenhet, inte motstå frestelsen att gå ut för att se detta på närmare håll. Det porlade, men smälte inte snön i dikesbotten. Så doppade jag ner mina fingertoppar. Det blev förvånande smärtsamt. Tänkte senare: vad hade hänt om jag hade doppat ner hela handen?

Trots att jag hade tjockt skinn i händerna, av tungt arbete, så lossnade all hud som jag doppat i, efter några dagar.

Mitt försök till förklaring: ”Vårbacken” hade cirka minus fyrtio grader. Normaltemperatur på fingrar cirka plus trettio. Alltså sjuttio graders skillnad. Köldskador, ungefär som ”Brännskador”?

Austin Healey.

Rune Gustavsson, trubaduren och spelemannen sitter i sin kära lilla sportbil. Han fryser. Engelska sportbilar med sufflett hade inte ens på den tiden godtagbara värmesystem.

Om jag kör fort, så fryser jag kortare tid, tänkte han. Han var på väg från Jörn till en spelning på Laponia i Arvidsjaur. Sju och en halv mil.



”JÄVLAR!”, skriker även han.

Nedom backkrönet ser han tankbilen och släpen genom titthålet i vindrutan. Ut i snön, tänkte han. Så blev det.

När vi sitter och småpratar, huttrar och slötittar över eländet, händer nästa olycka. Över backkrönet ser vi en liten, röd sportbil i mycket hög fart. Den kör genom plogvallen och försvinner under snön. Studsar upp efter tjugo meter och stannar. Bara den svarta suffletten syns.

Nu springer jag och Erik uppför backen igen.

Hur gick det här då, tänkte vi?

Vi plumsar fram till bilen. Där sitter Rune Gustavsson, i egen hög person. Oskadd. (Det var då för väl, tänkte jag. Han var ju ändå gift med min faster!). Han har inte kunnat öppna dörren mot snötrycket, så vi grävde ut honom för hand.

”Men Rune, hur fort körde du?”

”Hundratjugu”, blev svaret.

”Men är du inte riktigt klok”, undrade jag spontant!

Han var också oskadd.

Austin Healeyn` hade inte vinterdäck. Ingen annan bil heller. Det fanns inte på den tiden.

Efter ett par timmar kom en stor hjullastare och röjde väg åt oss. Någon sorts kommunikation fungerade även innan mobiltelefonin. En lapp, som hade varit ute och sökt sina strörenar, hade visst skidat förbi och sett olyckan. Det var bara några kilometer upp till Abborrträsk. Där fanns i alla fall rikstelefon.

En lång tid efteråt insåg jag att Erik möjligen hade räddat våra liv, tack vare sin körvana och vakenhet.

Sensmoral:

Det är inte farten som dödar,

Det är smällen.

Eller på utrikiska:

It is not the fart that kills,

It is the smell.

Lennart.



Sista veckan i april var det dags för frisk luft för våra bilar och besök hos Anders Schildts Sideways Engineering i Rydebäck.

Eftersom jag sitter i kommiten på United British Car Clubs South som representant för Healey klubben så lade jag in denna träff för alla i UBCC, som dessutom så hade ett vårrally som av en händelse (?) hade ett stopp hos Anders.

Innebar att det var fullt hus från 11.00 till 15.00. Besökarna, totalt ca 50 personer, var imponerade av Anders verkstad, bilar och kunskap – för inte tala om hans goda kaffe med kaka som försvan lika fort som kaffekokaren hann producera.

Anders visade alla sina godbitar för en racehealey, med sin nylackade tävlingsbil som skådebröd. Nu skulle "bara" alla delar monteras,

många nyutvecklade delar som skall testas på nybygget. Så nu gubbar får ni hålla i hjälmen när Anders får fart på muskedundret!

Men han hinner nog i bästa fall bara med en sen hösttävling denna säsong. Nästa säsong har Anders målsättningen att köra hela RHK-serien och en del tävlingar utomlands, det är bara några bra sponsorer som saknas ...

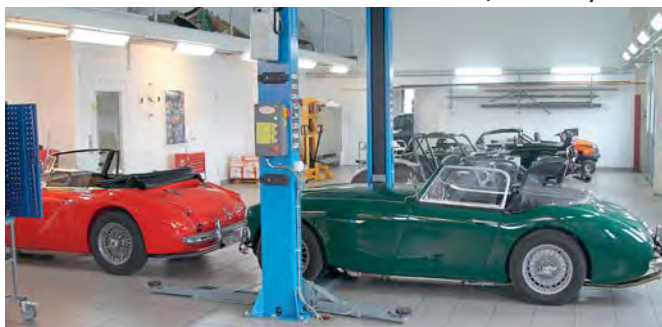
Kliade i fingrarna på många att sätta ihopa en bil för bana. Visst vore det trevligt med ett fullt Healeyheat så man kunde ha lite mer gentleman-nakörning – då hade nog fler vågat sig ut på banan. I Australien verkar man ha kunnat lösa den frågan.

En leverans av en nyrenoverad BJ8 till vår regalieansvarige Micke F var på display och levererades denna dag röd och fin. Missa inte den på årsmötet!

Anders hade i verkstaden bl.a. en Lotus 2-11, en riktigt seriös och avancerad modern tävlingsbil som han ansvarade för underhåll och service av, så den alltid var klar för tävling.

Bland de pågående projekten kan nämnas bl.a. en totalrenovering av en Alfa Romeo Bertone-kupé och en T-Fordsmotor (!).

Torsten Jönsson #512, skrev och plåtade.



Vår bil fyller 60 år!

Det firar vi med **öppet garage/hus** den **12 juli kl 14 - 19**.

Meddela gärna om ni kommer så vi kan beräkna hur många korvar som ska grillas och hur mycket kaffe som ska bryggas.

Välkomna!

Kerstin och Lasse Engvall
Ramsdalsvägen 50

136 68 Vendelsö (Stockholm)

Mail: kerstin-lasse@outlook.com

Tel Kerstin: 070-765 42 16

Tel Lasse: 070-782 10 20





"Vi är länken mellan drömmen och verkligheten"

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



Nya produkter

Kronhjul & pinjong

Unikt tillverkade för Sideways i högsta möjliga kvalité.

4.3:1 lämpar sig för racing, 3.9:1 satt i de flesta bilar med överväxel som original och 3.5:1 passar perfekt för att få ner varvtalet på våra moderna snabbare landsväg . 5 750:-



Ny typ av kamaxel

Vår nyutvecklade Fast Road / Mild Rally kamaxel har blivit en succé. Med hjälp av moderna metoder och motorsimuleringsprogram erbjuder vi nu en kamaxel som ger gott om vrid och som fungerar lika bra med SU som Weber. Levereras komplett med lyftare. 8 438:-



Vårt lager växer för varje dag



Ta en rundtur i vår webshopp!

webshop.healey.se

OBS!
Alla våra priser är inklusive moms!



Fyndskick och



Healey
MUSEUM

Model: Austin Healey 100-6
Type number BN3/4 S 276
This car is a prototype
Number manufactured : 1
Year of manufacturing : 1955

Galleri

och nuskick!

Första prototyp Austin Healey 100-6 1955
BN3/4 S 276. Enda tillverkade exemplaret
Foton: Mats Svanberg och Healey Museum

Årsmöte 2016

Aronsborg Konferens, Bålsta.



Healeyrad vid Grönsö Slott.
Foto: Tommy Lyngborn

Så var då året stora Healeyträff avslutad. Lika roligt som det är att återigen träffa alla gamla och nya Healeyentusiaster, lika tråkigt är det att skiljas efter bara ett par dagar. Undrar om de medlemmar som inte tar chansen att besöka våra träffar inser vad de missar?

Förutom ypperligt boende och utsökta måltider och ett fantastiskt väder bjöd årets möte på extra mycket upplevelser.

De som valde att checka in redan på fredagen och fick ett fyradagarsmöte (måndagen var helg och ingick i träffen) kunde under lördagsförmiddagen välja på två olika historiska bakåtblickar.

Den ena, med lite längre historia, bestod av ett besök på Grönsö Slott med en spännande historia ända från 1600-talets början. Vackra omgivning och en fängslande guidning gav goda minnen och glada miner.

Den andra, med inte fullt så lång historia, var en flyghistorisk upplevelse med Flygande Veteraners DC3:a "Daisy." Väckte minnen hos den äldre delen av klubbmedlemmarna (d.v.s. majoriteten ...) och de som ville och vågade fick en fin rundtur i Daisy i det perfekta flygvädet.

Vi andra, mer senkomna under lördagseftermiddagen, njöt av öl och sol i den trevliga utebaren. Samtidigt laddade vi upp för söndagens rally där arrangörerna hittat mycket trevliga vägar, med lagom avstånd mellan kontroller och raster. Lunch på Haga Slott (inte kungens Haga, ett annat!) som gjorde återfärden lite besvärlig utrymmesmässigt i bilarna. Buffé är livsfarligt!

Lite farlig var också ett av proven – bilarnas co-drivers skulle peka ut oljesticken och oljepåfyllningen. Några, ingen nämnd och ingen glömd, såg ut att falla redan på första delmomentet, d.v.s. att få upp motorhuven. Viss risk fanns för praktiserande av den gamla välkända Healeymekandemetoden "Går det inte med våld så går det ofta med grövre våld". Nervösa förare lyckades dock hindra alltför grov åverkan vad jag kunde bedöma.

Resultaten skiftade och kan sammanfattas i tre olika betygsgrader. 1) Lätt som en plätt. 2) Med mycket möda och stort besvär. 3) Glöm det!

Vädet var envist soligt och varmt. De röda nunorna på vissa bilder beror alltså på solen, inget annat!

"Finnmiddagen" på söndagskvällen bjöd på tre utsökta rätter i hotellets vinterträdgård. Under denna avtackades Marianne Waplan för sina insatser som kassör och Anders Gustafson fick äran att under ett år inneha klubbens trädhealey som tecken på att han utsågs till Årets Enthusiast.

Just det, det delades också ut priser för rallyt! Min blygsamhet förbjuder mig att nämna vilket ekipage som vann, men Björn Hedman gjorde en grandios insats och kom på andra plats, trots att han körde utan co-driver. Snyggt jobbat Björn! Lennart Nystedt och Erik Nyblaus delade på tredjeplatsen. Prislistan var längre än så, de energiska arrangörerna hade lyckats tiggat ihop ett rejält bord med priser till deltagarna.

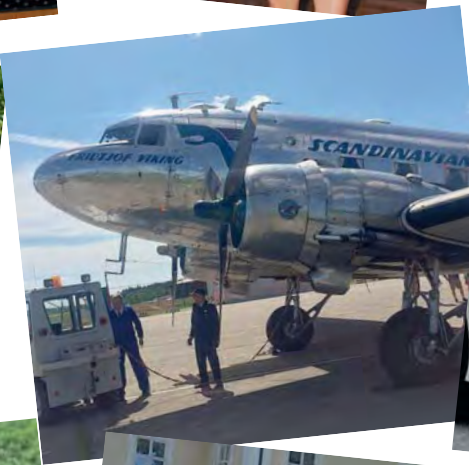
Hoppas ni som inte var med inser att nästa år är det dags! Och då blir det på Gotland, för garanterat första gången (och kanske sista om vi har otur med sjövädet ...)!
Anders Lotsengård



Bilder: Ovan de fyra huvudansvariga för mötet och de modiga flygresenärerna.

Motstående sida, ovanifrån vänster: Anders G stolt Årets Enthusiast; Marianne Waplan avtackas för flerårigt kassörsskap; Björn Hedman välförtjänt tvåa i rallyt; Isabelle Waplan med Sprite och varm vovve; DC3:an "Daisy" med markpersonal; Andreas Stenberg och Sophie Ekermann i sin Groda; Patrik Ekermann och Anna Linander vid sin 3000; I väntan på lunch Haga Slott; Agneta, Lena, Thomas, Lennart, Gary och Albert attackerar buffén; Barbro Hellström på oljejakt.

Fotografer: Tommy Lyngborn, Anders Gustafson, PG Johansson och K-A Waplan.





Aggeryds Healey- hörna

Hello Healey Lovers! Trots lite bakslag på väderfronten de senaste veckorna kan vi väl ändå konstatera att våren är här! I alla fall när det gäller pollennivåerna för det snörlas, nyses och ögonen rinner – ett 100 % säkert värtecken som något. Har testat en mängd olika mirakelmediciner men öl & whisky funkade fortfarande bäst! Blir inte bättre, men fan så mycket gladare!

Ett annat säkert värtecken är ju att bilarna ska tas ut ur sitt vinteride och besiktigas. Hade en full dag på stationen när solen sken. Först Alfa och sedan två Healey bilar och det blev full pott då alla gick igenom med blanka protokoll. Krävdes dock lite övertalning att det där med vindrutetorkare på en gammal öppen engelsk bil är en lyxoption, så även 100:an fick blankt papper.

För övrigt i vårt garage är det som vanligt mest P1800-jobb som gjorts. Nu börjar vi kunna se slutet i den långa – och dyra – tunneln. Johan fick ju blodad tand på att jobba med inredningar efter sin 100:a och har gjort ett lysande jobb även på Volvon. Som ni ser på bifogade två bilder så blir det

en riktigt sober och snygg "glidarbil" med den bruna inredningen mot den grå Jaguarfärgen. Ingen originalbil utan vi bygger den som vi själva vill ha, och njuta av framöver! Vi får se om tiden räcker till att få allt klart med Volvon innan sommaren är över, men osvuret är bäst då det mesta av min egen tid



just nu går åt till att bygga en "Attefallare" vid sommarstugan.

Det gäller att få plats för alla barn, och förhoppningsvis framtida barnbarn, samt vänner när sommaren väl är här. Plus att arbetet inkräktar på fritiden så nu får man ta en ordentlig funderare på om det är dags att lägga ner verksamheten! Men är man snål så är man och det gäller att suga ut det "göttaste" ur det hela innan man stänger igen butiken.

Det börjar bli svårt att få ihop en bra rapportering till vår spalt då min källa, Sports Car Market, numera har väldigt få Healeybilar med i sin rapportering.

Jag tror själv att det fortfarande säljs en hel del bilar på auktionerna men att nyhetsvärdet numera inte är så stort, och då försvinner vårt märke till förmån för allt det som idag är hetare på marknaden. Till det som numera är riktigt hett är framförallt bilar ifrån 70-talet upp till mitten på 80-talet.

Det visar att det är ny, yngre generation köpare som är inne på marknaden. Porsche 911 är väldigt heta med en otrolig uppgång på 12–24 månader. Även tidiga BMW M3, E30 versionen har visat sig vara en bättre placering än på börsen.

Sedan börjar även japanska bilar typ Nissan Skyline GT-R gå upp och det är väl en effekt av Fast & Furious-filmerna där det sladdades och driftades hejvilt med japanska "riskokare". Har själv lite svårt att se att det kan vara så kul att ha en sådan bil i garaget, men som alltid sitter ju skönheten i betraktarens ögon.

När det gäller auktioner så träffade jag på en intressant beskrivning som Coy's hade inför sin Monaco auktion helgen 20–21 maj och det visar väl lite av seriositeten när det gäller att blåsa upp värdet – och sin egen provision – på det man ska sälja! Ni kan själva gå in på Coy's hemsida och se beskrivningen för en "äkta" 100M bil. Man börjar med att lyriskt beskriva utvecklingen av AH100 och dess framgångar för att sedan gå in på fakta runt just denna bil.

Det är då en BN1 bil som har gått tillbaka till fabriken för att få ett 100M-kit installerat

Faktaruta.

Vad betyder "konditionssiffrorna" i auktionsvärderingarna?

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

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

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

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

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

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

och det lär väl vara samma sak som alla de "dealer conversion" bilar som finns, och ingen vet ju hur många de är.



Tycker nog att det är lite magstarkt att man inte presenterar det man säljer på ett bättre sätt. Framförallt då det är ca 50-75 % bättre betalt för en 100M som då är en av de 640 fabriksbyggda. Vi får se om jag får in en rapport ifrån försäljningen men uppskattat värde i presentationen var 90–110 000 Euro eller runt millionen i våra Svenska kronor. Man serverar väldigt mycket champagne inför auktionerna och det är väl för att se till att omdömet blir sämre, och plånboken tunnare ...

De fåtal Healey bilar som sålts kommer då nedan. Räknar fortfarande med en växelkurs på 8:1 mot USD för att det ska bli lite lättare att följa de tidigare priserna mot vår krona.

RM Sotheby's Paris, Frankrike.

1956 Austin Healey 100M. #BN2L233008. Svart/röd med svart inredning. 2 224 miles. Äldre renovering med repig lack och krom. Inredning och motorutrymme i bra skick. Dokumenterad äkta fabriksbyggd 100M med originalmotor och växellåda.



Kondition - 2.

Såld för 123 888 USD eller ca SEK 990 000.

Kommentar: Första budet var på bara 43 000 men sedan gick det snabbt uppåt. I katalogen hade man uppskattat priset till 175 – 225 000 vilket var i överkant för just denna bil. Sålades 2015 för 170 500 på RM Fort Worth USA så tidigare ägaren tog en ordentlig smäll! Priset får betraktas som rätt för en bil i denna kondition.

Leake Auction Company. Oklahoma City, USA

1967 AH 3000Mk3. #HBJ8L 38795. 59 685 miles. Röd med svart inredning. Omlackerad och delvis renoverad för några år sedan. Underarbetet var inte det bästa och bilen ser allmänt lite sliten ut. Inredning och krom

i typiskt bruksskick. Motorutrymmet ser OK ut.



Kondition 3.

Såld för 41 525 USD eller ca SEK 333 000.

Kommentar: Bilen gav mig lite rysningar då man snabbt inser att det döljer sig en hel del problem under ytan. En ganska trött och väl använd Healey som trots detta såldes för ett relativt bra pris.

Barret-Jackson Scottsdale, USA

1959 Austin Healey 100-6. #BN4L073910. 10 250 miles. Röd metallic med vit klädsel. Omlackerad i candy red metallic med dåligt underarbete. Nytt krom och egendesignad inredning med vit teddy! Min egen kommentar är att detta kan nog kan betraktas som en "Pimp Mobile"!



Kondition - 2

Såld för 39 600 USD eller ca SEK 317 000.

Kommentar: Ovanligt att se att någon gör en egen custom version av en 100/6. Tycker att slutresultatet blev ganska bra! Men med tanke på skicket så får vi betrakta den som mycket bra såld.

Russo and Steele Scottsdale, USA

1954 Austin Healey 100. #BN1L151486. 596 miles. Vit med svart inredning. Renoverad för ca sex år sedan men renoveringen har hållit bra. Lacken helt OK och passformen på dörrar är mycket bra. Krom i mycket gott skick och inredningen ser spår av användning men i allmänt bra kondition. Motorutrymmet ser bra ut.

Kondition 2.



Såld för 60 500 USD eller ca SEK 484 000

Kommentar: Första generationen Healey har utsökta linjer och är en bil som kan användas flitigt utan några stora problem eller att värdet går ner. Säljaren var på plats och kunde dokumentera renoveringen. Borde ha gått för lite mer med tanke på skicket.

Företagsannonser.

1962 Austin Healey 3000 Mk2. Blå med blå inredning. 8 000 miles och uppges vara helrenoverad. Är en BN7 med tre förgasare och säljaren säger själv att det är en mycket unik bil. Begärt pris 99 900 USD eller ca SEK 800 000. Ser bra ut på bilden men jag tror nog att priset är väl tilltaget. Säljs av AutoKennel USA.



1964 Austin Healey 3000 Mk3. Röd med vit hardtop. Få uppgifter i annonsen förutom att det är en helrenoverad bil i ypperligt skick. Begärt pris 95 000 USD eller ca 760 000 SEK. Säljs av Fantasy Junction USA.



1962 Austin Healey 3000 Mk2. 5 900 miles efter renovering. Röd med röd inredning och ser bra ut på bilden. Även denna bil är en BN7 med tre förgasare och begärt pris 59 000 USD eller ca 472 000 SEK. Det gör väl att säljaren av BN7:an ovan får lite svårt att motivera sitt pris. Bilen säljs av The Stable Ltd USA.



Allt från oss denna gång och vi hoppas att ni alla får en bra sommar med mycket Healey åka framöver. Förresten var det trevligt att ses på årsmötet 2016, ni som inte hade oturen att missa det!

Hälsningar, Ulf & Johan

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 6.



Text och foto: Börje Engwall

Ett av de klassiska felen på en Big Healey, är den sönderlyfta bakre tvärbalken. Så också på vår bil.

Det är långt in till bakaxeln, som är bra att lyfta på, så många okunniga sätter domkraften på tvärbalken, och bucklar till den. Egentligen ingen praktisk betydelse, utan mer att det ser fult ut på en i övrigt snygg bil.

Sagt och gjort. Ny balk hämtad hos Bosse Johansson. Det nya bagagegolvet, som den "nödbedde" svetsat dit i USA, skars loss försiktigt. Det var ganska grymt insvetsat, inte alls per originalutförande, och inte heller färdigställt. Sedan kapades bakre tvärbalken bort i sektioner. Avståndet mellan främre och bakre bladfjäderinfästning hade jag sedan tidigare gjort en fixtur till, så det var bara att kapa "vilt".

En sak som jag gått och klurat på sedan besöket i september 2013 hos Bill Rawles i Aldon, var deras sätt att styva upp bakersta delen av huvudramen på. De knäckte helt enkelt till en U-profil som de lade på undersidan av ramen som uppstyvning. Healeyramen är lite tunn i sin profil under bakaxeln, för att möjliggöra någorlunda fjädringsväg för bakaxeln. (En sak som åtgärdades på BJ8 Phase 2-modellen, med sin böjda ramskena under

axeln). På grund av denna klena profil, böjer sig ramen uppåt från bakre stötdämparen med tiden. Rawles variant lockade inte mig. Dubbelpå är en rostfälla.

När nu bilen låg upp-och-ned i sin vagga, valde jag att knäcka ramen rak igen. Läger man en rätskiva på ramen, skall den vara plan från torpedväggen/ fotboxarna och ända bak till tvärbalken. Jag stoppade helt sonika in ett fyrkantströr i de numera frilagda ramskenorna, satte garage-domkraften under, med en 45x75 regel lodrätt

stående mot fyrkantströret, kilade resten av ramen stum från bakre stötdämparfästena och framåt, mot taket i garaget med hjälp av 45x95 regler. Sedan var det bara att hissa domkraften, släppa och mäta, och upprepa proceduren ett antal gånger till den blev rak.



T.v: Ramen splittad.

Ovan: Förstärkningsmembranet på väg ner i balken. Svetsat och klart i vinjettbilden.

Nedan: Bakre tvärbalk fixerad inför svetsning.



Det fjädrar ju tillbaka en del, så man får överpressa lite försiktigt.

Nu skulle min variant av förstärkning monteras. Jag sågade upp ramens längsgående svets på både under och ovasida, fram till och med bakre stötdämparfästena främre kant. Det innebar att även Panhardtagets fäste måste sågas bort, och bagageutrymmets främre vägg som sitter svetsat i ramen, fick också skäras loss. Allt detta gjordes med en Multimaskin (ofta kallad Fein) och ett carbidblad. Ger ett väldigt tunt och fint snitt.

Med ramen splittad, tillverkades en membranplåt av 1,25 mm plåt, som hålborrades och fick hålen pressade med försänkning i hydraulpresen. Detta skall tydligen göra den extra styv enl. expertisen. Sedan knackade jag in denna plåt in i mitten av ramskenan, och helsvetsade fast. Jag spände fast lite kraftiga rör på ramskenan för att förhindra böjning av svetsvärmen. Förhoppningsvis ska ramen hålla sig rak i framtiden.

Med bakre delen av huvudramen åtgärdad, skulle nu den nya tvärbalken på plats. Men först skulle nya bakre fjäderfästen svetsas dit. Jag köpte ett rör att användas som fixtur vid monteringen av dessa. De bortkapade ytterändarna av gamla tvärbalken, med fjäderfästen, vändes höger till vänster och tvärtom. Dessa fick fungera som mall för de nya enl. bilden.

Avståndet emellan fjäderinfästningarna finns i chassiritningen i verkstadshandboken. Röret trädde nu igenom alla fyra fjäderfästena, och spändes rakt med tvingar inför svetsningen av fästena. När allt var svetsat och klart, brotchades fästena så att de nya fjäderbussningarna passade i dem. Lättare att göra med tvärbalken lös.



Bakre fjäderfästen fixerade inför svetsning

Nu kom min fixtur till användning igen. Med den som avståndsmall, spändes tvärbalken på plats med hjälp av kraftiga

4-kantsrör och tvingar. Några punktsvetsar på varje sida med fixturen flyttat fram och tillbaka, för att sedan med fixturen på plats, helsvetsa på varje sida. När allt var klart, inkl. triangelbitarna mellan huvudram och



Förstärkningsrör slås in

tvärbalk, hade allt kommit väl på plats.

En liten diff på 2 mm under rätskivan fick vara acceptabelt på så lång sträcka som från torpeden och bakåt. Tror inte de var så bra ens som nya ...?

Efter lite erfarenhetssnack ang. Healeys med min bror, som ägt sin 100 BN2 sedan 1969, insåg jag att man nog skulle styva upp även tvärbalken i förebyggande syfte. De har tydligen en förmåga att böja sig uppåt i ytterändarna där fjädershacklarna sitter, trots triangelboxarna från huvudramen. Sagt och gjort.

Ett "fyrkantsrör" 45x25 med 2 mm gods inhandlades. Tvärbalken borrades i ett sicksackmönster på över- resp. undersidan, med en 8 mm borr med 10 cm avstånd emellan. Gavlarna på tvärbalken sågades bort, och röret knackades på plats. Rejåla svetsar i hålen och gavlarna på plats igen – nu känns bilen oförstörbar!

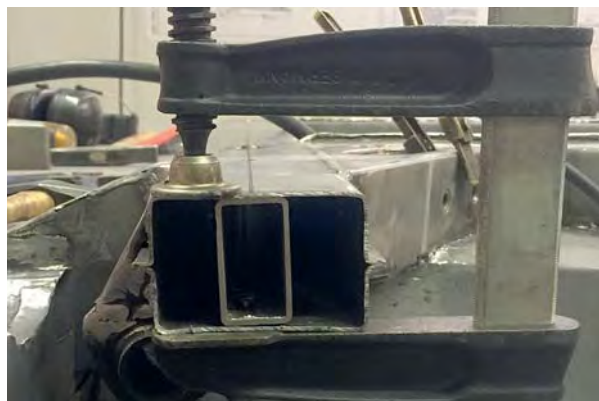
Återsvetsning av Panhardfästet, och ett nytt stötdämparfäste på höger bak, avslutar detta avsnitt. I nästa avsnitt återmonteras bl.a. bagagegolvet, med en hel del pysseljobb runt omkring, då den "nödbedde" farit fram hej vilt. Skönt

då att kunna tjyvkika på bl.a. Anders Gs "BLY", så att mått m.m. kunde återställas.

När detta skrivs, har Stockholmssektionen just avverkat sin Värmönstring i strålende sol. Förhoppningsvis blir resten av sommaren lika fin.

Och kom ihåg att vi alla är ambasadörer för hobbyn. Ägna lite tid åt någon yngre som visar intresse. Berätta om bilen, Healey som märke m.m. Hur ska vi annars få återväxt inom hobbyn om vi inte skapar intresse och nyfikenhet?

Kör så det ryker!



Förstärkningsrör på plats (ovan) Och svetsat! (nedan)



Så skapade Healeyförarna gemensam organisation på bantävlingarna:

Healey Racing Team - hur och varför?

Blev faktiskt lite glad, och kanske även stolt, när Gert Assermark ringde och bad mig skriva några rader om, som han uttryckte sig, det lyckade teamupplägget vi har i Healeydepån.

Text Anders Lotsengård

Om jag börjar med "varför", så finns det egentligen inget entydigt svar, mer än "det bara blev så". Fast bakgrunden var kanske att jag med SID i flera år var nästan ensam Healeyåkare i RHK-serien. Några enstaka framträdande av Schildt Senior, och senare även av Junior, samt Elmon i sin Sprite, men i övrigt tomt. Vi, min "husmekaniker" Mats S och jag, tyckte att vi i varje fall skulle ha ett tält som väderskydd och samlingsplats. Något teamnamn eller tryck på tältet blev det inte i detta skede,

Men så kom först Nisse Nyblaeus med sin Healey Hundra, Anders Schildt började köra regelbundet (fast under egen "flagg", han har ju sin företagslogga att tänka på!), och vår ordförande PG Johansson graderade upp sin "gatbushealey" till fullrace, Jocke Glaes graderade upp Healeyn som hans alltför tidigt bortgångna far Arne byggt, och sedan var vi i gång! Snabbt blev tältet för litet, och något teamnamn hade vi inte!

Då är vi framme vid "hur". På eget bevåg utlyste jag en "brainstorming" om ett lämpligt samlingsnamn, och det enklaste vann – Mats Svanbergs förslag: Healey Racing Team. Nya tält, ett per ekipage (nästan) och med lite logotyper etc införskaffades, allt på de resandes egen bekostnad. Samma sak med tröjor, kepsar, presenningar under bilarna etc. Vi har aldrig tagit in någon teamsponsring utan var och en betalar sitt.



*Team Healey med gemensam depå för flera bilar, förare, mekaniker och besökare.
Foto Peter Raggel.*

Fast ärligt: viss hjälp har vi haft av att flera av oss haft tillgång till företag i familjen/bekantskapskretsen som något minskat belastningen på de privata plånböckerna. Jag brukar kalla det för "icke kommersiell reklam" eller "vänskapssponsring".

Vi har fått en fantastisk sammanhållning, äter gemensamma måltider hela tävlingshelgerna tillsammans med våra (ofta) medföljande familjemedlemmar. Att vi genom vårt sammanhållna uppträdande och utseende (sic!) dessutom blivit en färgklick i depåerna (inte bara under den årliga kräftskivan i augusti ...) har medfört att vi ofta blir ett samlingsställe inte bara för de Healeyklubbmedlemmar som besöker tävlingarna, utan ofta även för andra som vill ta del av våra bilar och erfarenheter. Naturligtvis blir det lite "omvänd mobbing" också – vi hetsar varandra att verkligen komma till racen, och samordnar anmälningarna så vi har garanterad plats för vår ganska stora gemensamma depå. Har någon av oss problem med bilen så finns det alltid hjälpande händer (och huvuden!) redo att ställa upp. Vi vill alla ha så många Healeys som möjligt på startlinjen. Men när starten väl gått, så är det full konkurrens som gäller. Teammedlem eller inte, köras om ska de! Fast kanske inte till varje pris, men



Till höger: Trivsamt samvaro i Healey-depån. Mycket kaffe går åt! Foto Hans Kjellin.

det gäller ju faktiskt samtliga konkurrenter på banan. Det är ju gentlemannaracing det handlar om, eller hur?

Inga vore gladare än vi om flera följde vårt exempel. Tänk vad publiken och arrangörerna skulle uppskatta om vi hade exempelvis ett rejält MG-team med gemensam uppställning/layout, och sedan ett dito Porsche 356/911 SW, ett Triumph-stall, och lite depåsamordning bland alla Elaner. Skulle definitivt ge ett mer proffsigt intryck av hela depålivet! Och det behöver inte kosta mer, bara att se till att någon tar samordningsansvaret för hur tält, logotyper etc. ska se ut, när man ändå ska skaffa grejorna!

Idag består vårt (löst sammansatta) team av fem stora Healeys – undertecknad, Claes Andersson, Nisse Nyblaeus, Jocke Glaes och P G Johansson, och två Spritar – Elmon Larsson och senaste tillskottet Micke Frieberg. Och icke att förglömma: vår sammanhållande kraft och akutmekaniker Mats Svanberg! 2016 räknar vi med att Anders Schildt har sitt nybygge klart, så vi får en "röd gavel" i form av hans "Sidewaystält". Och kanske kan han locka med Schildt Senior att göra come back? Inga dörrar är stängda, vi försöker hela tiden pusha dem som visar intresse att börja tävla med sin Healey. Vi lovar att gemensamt se till att göra tröskeln så låg som möjligt och, i det fall det behövs, vara "mentor" för nybörjarna.

*Healey
Racing Team*

Avoid frustration and simply go for the best



KILMARTIN
AUTOMOTIVE
SHEETMETAL

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

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



europe

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



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

Den här gången är det Lars C från småländska Rörvik som delar ett minen från THEMIS och lite egna funderingar presenterade som glada teckningar!

Som ni ser skulle det finnas plats för mer inspel/frågor/synpunkter. Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter.

Red.

En bild betyder så mycket!

När vi på Healeymötet, TEHMIS 2008, kom till Falkenbergsbanan fick vi överraskande frågan om vi ville köra på banan?

Inget förberett och bilen fullpackad med semesterprylarna.

– Jag vill inte åka med, sa hustrun, varvid jag slängde över den nyinköpta digitalkameran till henne och drog ut på banan.

Promenadkörning, javisst! De stora Healeymaskinerna var som bålgetingar när de for förbi! Men hustrun skulle ju i alla fall fotografera mig i aktion på banan – ett fint minne i familjealbumet!

Vad hustrun inte hunnit få reda på var att det är en liten fördröjning vid exponeringen på digitalkameran. På alla bilderna var det alltså tom asfalt med bara några banbariärer i bakgrunden. Stor besvikelse på skrytkontot.

Absolut glädje istället då när jag sedan fick nästa års AH-kalender och en röd Sprite Mk2 illustrerar december - och det är ju JAG!

Stort tack till Janne Andersson som påpassligt hade rätt framförhållning på avtryckarfingret.

Lars Carlsson #362



Nytt i Regalishopen!

AHCS Buff.

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

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

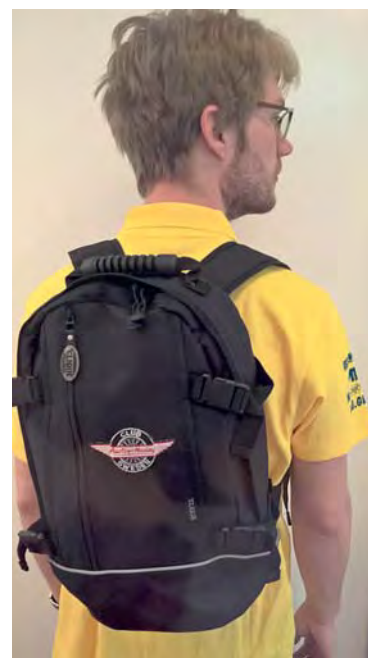
Pris 130:-



AHCS Rygsäck.

Snygg och bekväm rygsäck lämplig för den korta promenaden under bilturen. Stor ficka på framsidan och flera fickor på insidan. Separat mobilficka med uttag för hörlurar. Bärhandtag och vadderade axelremmar, baksida och botten och reglerbara remmar på sidorna.

Pris 355:-





Tekniktips

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

Artikeln är en bearbetning av en artikel av Björn Kilman i MG-klubbens Bulletin med Bulletinens och Björns vänliga medgivande. Vilken bensin som är bäst är en ständig dialog mellan oss som kör race, och ofta varierar det mellan åren – bolagen ändrar sina recept utan att alltid tala om det. Så var till exempel de flesta överens om att Shells V-Power var att föredra när den kom, men efter något år förändrades den till det sämre. Idag är många övertygade om att för race är just Statoils 98 oktan att föredra. Spelar antagligen mindre roll för gatbilar/gatkörning. Då är jag övertygad om att alla stora märkens bensin är helt OK! /Red.

Hur blir det med bensinkvalitén nu under 2016?

Många av oss som kör äldre bilar har konverterat till blyfria motorer. Några har även vässat sina hederliga gamla BMC A, B och C-motorer. Höjd kompression samt övriga ev. trimningar ändrar bensinbehovet, både avseende högre förbrukning samt kvalitativt via högre oktantal, osv, osv.

Våra bilar befinner sig oftast i ett sovande tillstånd över vintern. Vid uppstartandet under vår samt undervintervilan bör man dessförinnan tänka på vad som finns i tanken. Det är några frågor vi bör ställa oss inför varje säsong. Nedan får du svar av Statoil.

Hur är det med etanolinblandningen?

V-powerbensinen från Shell är förändrad och sänkt med en oktan. (98 idag, tidigare 99) Nu är tydligen V-powerbensinen i paritet med övriga bensinbolags 98 oktan.

Hur har vi det med inblandningen av etanol i exempelvis Statoils 98 oktan bensin idag?

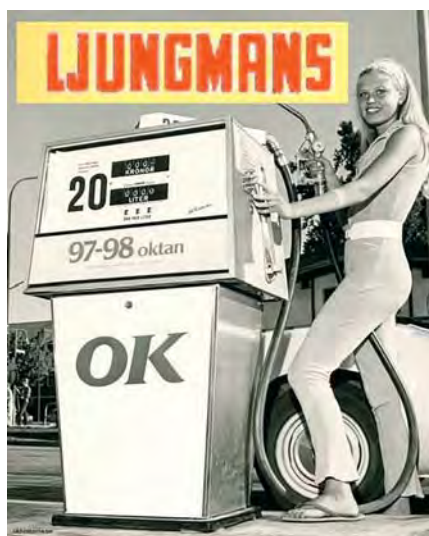
Undertecknad har varit i kontakt med företaget angående några av de aktuella frågor vi ofta ställer oss som kör klassiska bilar både på landsväg och på bana.

Mikael Mörnjö, Statoil, skriver om Statoils 98-oktaniga bensin:

"I Sverige följer vi idag samma bensinstandard som övriga Europa. Det är fortfarande skillnad för dieseln, där myndigheterna envisas med att vi skall ha en svensk standard. Vi skulle helst se att man även där går över till den europeiska standarden. Detta betyder att när man tankar bensin 98 så får man samma grundkvalitet oavsett vilket bolag man tankar hos. Det som dock kan skilja sig något är mängden etanol (max 5 % hos alla) och mängden tillsatta renande additiv. Här väljer de olika bolagen att göra på lite olika sätt men ändå alltid inom ramen för vad standarden tillåter.

Vår bensin **grön 98** bytte för några år sedan namn till **Miles PLUS 98** och med det så är det en premiumbensin, som innehåller väldigt mycket renande additiv som ser till att motorn kan fungera mer optimalt. En renare motor fungerar alltid bättre.

Vad vi tror oss veta så är det ingen av konkurrenterna som tillsätter additiv i bensinen i så stor mängd som vi gör idag. När man tankar i Europa är det inte ovanligt med dessa premiumbensiner, också ofta 98 oktan eller högre.



Additivets funktion.

Framförallt är det rengörande, vilket kanske inte har så väldigt stor betydelse för era tävlingsbilar vid själva körningen, men nytta gör det oavsett om det är insprutning eller förgasare då det minskar beläggningar och därmed förbättrar funktionen.

I additivet finns det också ett korrosionsskydd, som fungerar som en metallpassivator och sänker reaktionen mellan vatten, etanol och alla de olika metallerna som finns i bränslesystemet. Som ni vet så kan det ibland bildas avlagringar ifrån bensinen när den dunstar bort. Exempelvis i förgasarens flottörhus och munstycken kan det ställa till med problem vid uppstart på våren.

Additivet motverkar dessa beläggningar mycket bra och därför gör det som störst nytta när bilen inte används. Det är därför väldigt bra att tanka upp bilen, oavsett vilken typ, även de som endast behöver 95 oktan, och köra den lite så att när den inte används står med Miles PLUS 98 i bränslesystemet.

För vanliga bilar som används dagligen är det framförallt insprutarna som hålls rena samt ovasidan av insugsventilerna, där det annars är vanligt med ganska mycket koks och beläggningar.

I additivet finns det också en friktionsmodifierare som sänker motorns friktionsförluster. Det är framförallt i övre delen av cylindern, där motoroljan har en något begränsad funk-

tion, som man minskar friktionen mellan kolv/kolvringar och cylinder.

I en vanlig bil som används dagligen har man också en friktionsnedsättande effekt i hela motorn eftersom det alltid finns lite bränsleutspädning som går ned i motoroljan och kommer med hjälp av den att pumpas ut i hela motorn. För er del så medför friktionsmodifierarna att motorn snurrar lite lättare med mindre friktionsförluster.

Etanol i bensinen.

Idag har vi max 5 % etanol i all vår bensin. I Miles 95 är det alltid 5 % etanol men aldrig mer. (Det är idag tillåtet att sälja bensin i Sverige med upp till 10 % etanol men ingen gör det). För vår Miles PLUS 98 är det så att det kan vara upp till 5 % etanol men det vanligaste är att den innehåller 2-3 % eller ingen etanol. Detta kan variera över tid och vi kan därför inte lova var och när den innehåller en viss %-sats.

Etanolen är oktantalshöjande då den i ren form har ungefär 102 i oktantal så när Miles PLUS98 innehåller 5 % etanol ligger oktantalet runt 98,5 istället för 98,2 – 98,3. Så för spikningsrisken är etanolen bättre då den ger högre oktantal.

Det finns många inom motorsport som tankar i 25 % E85, vilket många bilar klarar, för att få upp oktantalet en bit över 98. Men eftersom etanolen har 30 % lägre energiinnehåll så är det viktigt att justera in bränsle/luft-blandningen rätt så att blandningen inte blir för snål med risk för varmgång. Kanske är det det som ni märker när ni fått spikningar.

Om det finns lite kondensvatten i tanken så blandar det in sig i bränslet när det innehåller etanol vilket är ett bra sätt att neutralisera vattnet. De beläggningar som kan bildas av etanol och vatten tar additivet effektivt hand om enligt vad jag beskrivit ovan.

Hoppas detta ger lite förklaringar för vår premiumbensin Miles PLUS 98.

Ni är alltid välkommen att återkomma ifall det är frågor. Jag brukar vara och titta någon gång ibland på Classic Racing vilket är roligt.

Jag har själv en Jaguar E-type 1968 som tidigare har huserat i Kalmar när min morbror ägde den men som nu – sedan många år tillbaka – genomgår en totalrenovering och nu snart skall provstartas. SU förgasarna är helrenoverade så förhoppningsvis hostar den igång!"



Tekniktips

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

Artikeln är en bearbetning av en artikel av Tord Persson i MG-klubbens Bulletinen med Bulletinens och Tords vänliga medgivande.

Balansering av ekerhjul.

De flesta av våra Healeys har ekerhjul monterade och är försedda med hubbar där hjulen hålls på plats med någon form av centrummutter.

Konstruktionen klarar stora krafter och håller länge om den sköts rätt. Hubbarna och fälgarnas splines skall rengöras från gammalt fett och återfettas med jämna mellanrum. Centrummuttern skall också vara åtdragen enligt instruktionsboken.

Det händer ibland, att vi får punktering eller behöver nya däck. Gummiverkstäderna brukar oftast få fram nya slangar och däck med rätt dimension men har svårt att göra balanseringen på rätt sätt.

Nu för tiden är det få gummiverkstäder som vet hur ekerhjul är konstruerade och hur de skall hanteras. Jag har till och med råkat ut för en gummiverkstad som monterade däck- en utan slang. Inte bra om man inte har de nya ekerfälgarna som är konstruerade för slanglöst bruk!

Det svåraste är dock att få balanseringen rätt utförd. Oftast sätter gummiverkstäderna bara upp ekerhjulen i sin balanseringsmaskin. Fälgens bakre fläns, eventuellt med en kona i fel vinkel som mellanlägg, stöder då mot balanseringsmaskinen. I fälgens framkant monteras sedan en invändig kona. Eftersom ingen av dessa två ytor på fälgerna är maskinbearbetade, blir det två fel av två möjliga. Resultatet blir en mängd balanseringsvikter på hjulet och usel balans när hjulet monteras på bilen. Dessutom läggs ofta skulden helt felaktigt på fälgerna. Kontrollerar man fälgens in- och utsida när den är monterad i balanseringsmaskinen, kan man oftast med enbart ögat se att fälgerna sitter fel monterad. En lösning gummiverkstaden då tar till är att balansera enbart framhjulen och då med dessa monterade på bilen.

Hur kommer man då ifrån det här problemet? Det finns flera alternativ.

Det enklaste, men sannolikt det dyraste på sikt, är givetvis att vända sig till en gummiverkstad som har rätt utrustning och kunskaper om ekerfälgar. Tyvärr finns det inte så många sådana i landet. Går man till sin lokala gummiverkstad och frågar, så får man med säkerhet ett svar liknande detta - "Visst kan vi balansera ekerhjul. Vår maskin klarar det. Vi har gjort det på NN:s MG och han var nöjd."

Kontrollera riktigheten i svaren genom att ställa följdfrågor med denna artikel som grund.

En annan metod är att endera själv, eller få en gummiverkstad att köpa, de detaljer som

behövs för att komplettera dagens moderna balanseringsmaskiner. Detaljerna som behövs är dels en invändig kona (hane), som är identisk med hubbens kona d.v.s. har samma vinkel som konan i fälgerna, och dels en utvändig kona (hona) motsvarande en vanlig centrummutter.

Mats S gjorde ett par satser redan för femton år sedan, och de har fungerat perfekt.



Det finns också kompletta paket att köpa i England hos t.ex. Head4Healeys. Kostnad drygt £80 plus frakt och VAT, totalt alltså över 1000 SEK. Med satsen följer ut- och invändiga konor samt två hylsor som används beroende på balanseringsmaskinens axeldimension. Konorna passar till alla typer av ekerfälgar, som finns till exempelvis Healeys. En fördel gentemot de hemmagjorda är att det är lättare att ha med i bilen när man är ute på långresa.



Vår annonsör Denis Welch Motorsport rekommenderat istället en mer gammaldags balanseringsmetod för ekerfälgar, statisk istället för dynamisk. Till detta säljer de en utrustning för ca £100 plus VAT och frakt. Denna utrustning kan man alltså använda hemma i sitt garage, på tävlingsbanor etc. Fungerar även för "vanliga" fälgar. Vi har dock inte testat hur bra det fungerar.



Ett alternativ är att flera går samman och köper någon av utrustningarna gemensamt, om man nu inte väljer det hemmagjorda alternativet!

Själv drabbades jag under flera år av ideliga punkteringar på vår Healey. Problemet visade sig vara små märklappar som suttit inne i däckerna, kavrats av och blivit till små bollar vilka sedan nött hål på slangen! **Kolla alltså däckens insida noga när du monterar nya däck.** För den som vill vara lite säkrare mot punktering finns det speciellt kraftiga slangar, främst avsedda för racing, att köpa från England, bl. a. Denis Welch. Fast de kostar mer än tre gånger så mycket som de vanliga ...

När vi ändå pratar om fälgar och däck har jag ett tips till: när ni har fälgarnas centrum riktigt rena (sker kanske bara vid nya eller nyrenoverade fälgar?), passa på att lägga en lite siliconeklick inne i navet vid varje eker. Förebygger de så retfulla olje/fettränderna som ofta följer ekrarna ut när man kört ett tag.

Gjorde det själv för några år sedan, efter tips av vår annonsör Kurt på Ekerhjulservice, och det blev en avsevärd skillnad och lättnad vid tvätt av fälgarna.

Tord Persson/ Anders Lotsengård



PRESENTS

QUALITY AUSTIN-HEALEY PARTS!



Contact us with your Austin-Healey parts requirements.

Specialists since 1972, we source, manufacture and supply quality parts for all the Austin Healey models (100M, 100S, BN2, BN4, BN6, BN7, BT7, BJ7, BJ8, Sprite Mk 1 Frogeye, Mk 2, Mk 3 and Mk 4, Midget).

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

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



"Not only do we choose AH Spares as our primary parts supplier we also value their open-minded approach to development of existing and new products." - John Chatham

Visit our website www.ahspares.co.uk

Tel: 0044 (0)1926 817181 | Email: sales@ahspares.co.uk
Westfield Road, Kineton Road Ind. Est. Southam, Warks. CV47 0JH

The Original Austin-Healey Parts Specialist!

Healey Market

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

KÖPES:
Dörrgångjärn BJ7-BJ8
övre på VÄNSTER sida.



Gångjärn till baksätets ryggdyna
till BJ7. Alternativt komplett ryggstöd utan klädsel.
Börje Engwall #148, 070-4100954
frogeye@telia.com

SÄLJES:
Fyra dörrgångjärn AH100 1953
i mycket utmärkt originalskick. **Passar bara den första årgången.**
Säljes endast i en sats, delas inte på.
Pris 3 500:--
Torsten Jönsson #512, Höör, 076-103 66 34
ah30002010@live.se

SÄLJES:
Austin Healey 3000 Mk III BJ8 1966 Racing Green
Chassi #HBJ8L36267. Motor #29KRUH1090. Norgeregistrerad.
Den har tidigare ägts av celeber ägare i Beverly Hills, Los Angeles och kom till Norge 2010. Bilen är i perfekt skick – i princip helre-
noverad 2011-2012.
Några fakta: aluminiumskärmar, skivbromsar (competition) fram och bak, nyrenoverad motor och låda (Anders Schildt), nya fjädrar och stötdämpare, rostfritt avgassystem, nya stötfångare och lyktor fram och bak, ny cab, säten och klädsel. "His Masters Voiceradio" ombyggda för Iphone, 8 st ekerhjul (original + kromade), ny lack (Aregarns Lackverkstad), nya originalinstrument och det mesta övriga i inredningen är nytt.
Uppgraderad och renoverad för mer än NOK 500 000.
Fler bilder och dokumentation från renoveringen finns.
Dyr – och endast seriösa förfrågningar, tack!
E-post: finstad@east.no



KÖPES:
Körbar Frogeye,
helst i Stockholmsområdet.
Per Klitter #717, 073-999 43 85
klittersson@hotmail.com

SÄLJES:
"Sotningssats"
1 st AH 100/6 300:--
Björn Almström, 070-588 07 60
bjorn.almstrom1@gmail.com

SÄLJES:
AH-delar, nya och begagnade.

För AH100:
Nya NOS-delar: Packn.sats topp; sidofönster i BMC-kartong; huvudbromscylinde; lagersatser; packn.satser mm mm.
Begagnat: A70-block med vevstakar; 2st orig alum.trummor; 4 SU-förg. (troligen för M-satsen!).

För AH 100/6 – 3000:
Nytt: Diverse motordelar; koppling (ca 1964); bromsdelar.
Begagnat: Motorer och växellådor i delar; bromsok; SU-förgasardelar 1½ - 13/4 – 2"
... och massor av annat småplock!
Claes Ottoson #127, Vaxholm.
070-544 44 20, clas.ottoson@gmail.com

SÄLJES:
Efter att i 15 år kört, vårdat och njutit av min Jensen Healey tänker jag nu sälja!
Högerstyrd. 1973, Mk 2. Regnr DHP 307. Gul med svart inredning. Soft- och hardtopp. MHRF-försäkrad. Besiktigad OK 2014.
Bra bruksskick. Karossrenoverad 1984. Fler bilder kan mejlas.
Pris: 80 000 kr.
Olof Lokrantz #376, Arlöv, 070-542 38 26,
olof.lokrantz@telia.com



KALENDARIUM

FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN

På medlemmarnas önskan återinför vi vårt kalendarium här i tidningen.

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

North Section

Vi deltar i lokala träffar under sommaren.

För aktuell info/tips kontakta:
Leif Sundqvist #408, 070-337 25 24
14224@bredband.net

Middle Section

Under sommaren (juni- september) har vi dags eller kvällsutflykter till något trevligt ställe. beroende av väderleksrapporterna.

Kontakta Kjell enligt nedan för aktuell info
Kjell Eriksson #402, 070-334 53 50
ke-bkkjelleriksson@telia.com

East Section

Se inbjudan till British Sports Car Meetings 40-årsjubileum 20 augusti på sidan 9!

South Section

3/7 Sofiero Classic
Tisdagsträffar Vikingatider, Löddeköpinge
Tisdagsträffar Tydingesjöns Camping.
Spontan träff i Viken 22 juni, 20 juli, 24 aug och 21 sept. Bra att vara på plats vid 16.30-17 tiden.
Spontana AH-turer vid fint väder via mail eller Facebook.
27/8 Svedala Motordag
4/9 Klubbkampen. UBCC
Mer info/anmälan:
Torsten Jönsson, 076 103 66 34,
ah30002010@live.se

Regaliashopen

Nytt i shopen!

Se sidan 26 för årets nyheter!

Buff för värme och ryggsäck för fikat!



Ledslaps

Reflexband som lyser eller blinkar med två hastigheter. Röd/grön. 80:-



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



Fleecejacka MAC 1, med AHCS logga broderad. Två fickor med dragkedja. Dragsko i nederkanten. S till 3XL. 240:-

Rea, Rea, Rea!! Nedsatt pris!



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



Piké "Lacoste", svart, röd 210:-



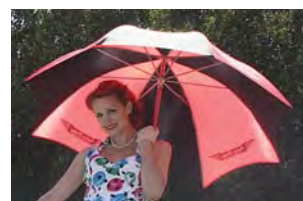
Nyckelring DHMC 100:-



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



Skjorta ljusblå oxford med button down krage. Ej slim fit. Bröstkicka. Brodyr Austin Healey Club of Sweden. Stl S, M, L, XL, XXL. Pris: 400 kr



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



Picknickfilt, svart / grön 230:-



Bilvårdshink hoppfällbar 120:-



Manschettknappar Austin Healey Pris: 170 kr



Klubbmarke tyg 35:-



Klubbdekal Metallfolie 20:-



Vagnmarke 280 kr



Vagnmarke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmarke TEHMIS 300 kr



Knapphålsbin 20kr. Slipsnål 20kr. Slipsklämma 30kr. Klubbmarke 20 kr



Använd klubbens utmärkta och snygga reflexväst! Med stor klubblogga på ryggen. One fit all! 70:-



Registreringskylthållare 50:-

Rea, Rea, Rea!! 20 % nedsatt!

Jämförbara jackor i handeln: 5000:-! Nu enbart Storlek M



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 glömm du det!) genom att gå in på: www.healeysweden.com/regalia eller maila: mikaelfriberg@yahoo.se Du kan även ringa Micke på 076-282 80 99.

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



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

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

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



Investment Grade Restorations

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

