

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 142 September 2016



Sommaren, som varit helt OK är nu över, men någon vecka med brittsommar skulle inte sitta helt fel. Egentligen är det de stora skillnaderna i våra årstider som gör vårt land så fascinerande.

Har man semester året om behöver man nödvändigtvis inte ut och resa när alla har semester utan man kan vänta till lugnare perioder. Healeyåkandet under sommaren har begränsats sig till årsmötet, ett bröllop och en Skåne-färd samt därutöver mindre lokala turer.

Lite mekande har också förekommit med dubbla vindrutebyten på gatbilen – den första sprack! På tävlingsbilen blev det också lite mekande med anledning av att hardtoppen lossnade på Knutstorp och både växelspaken och fläktremmen gick av på Mantorp.

När denna tidning finns i er brevlåda har även året sista tävling i RHK-serien avslutats på Falkenberg. Mer om racingsäsongen i nästkommande Enthusiast.

På tal om det, jag vill passa på att slå ett slag för historisk racing i alla dess former. Det ha växt och blivit riktigt på ropet.

Velodromloppet drar. Exempelvis fler besökare än STCC. För att inte tala om de stora internationella tävlingarna såsom Goodwood, Silverstone, Le Mans, SPA och Oldtimers på Nürburgring som jag och Nisse besökte för några veckor sedan, reportage inne i tidningen.

Jag vill återigen påminna inför nästa årsmöte som är planerat att hållas på Gotland, första helgen i juni som blivit lite av tradition. Signalera ert intresse i god tid då det ger oss möjligheten att planera och arrangera logistiken med bl.a. färjetransport.

Nämnde bröllop ovan – Vår gudson Martin kör iväg med sin hustru Lina efter deras bröllop i härligt sommarväder.

PG



Omslagsbilden: Sprite
plådad på Goodwood av Anders Gustafson



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

TRYCK:

åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer december 2016
Manusstopp den 1 november

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård, Anders Gustafson, Tommy

Lyngborn och Robert Petersson

Grafisk produktion: Anders Lotsengård

Ansvarig utgivare: Per Gunnar Johansson

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

mikaelfrieberg@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

mikaelfrieberg@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 142

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktören
Sid 4 – 6	Die Reise – Nürburgring 2016 - PG Johansson
Sid 8 – 10	Clacke och hans Sprite - Robert Petersson
Sid 10	Nya medlemmar presenterar sig
Sid 11	British Motor Meet 2016 - Clas Arleskär
Sid 13	Sextioårskalaset för CYL363 - Kerstin och Lasse Engwall
Sid 14	En liten blänkare fronn norr - Leif Sundqvist
Sid 16-17	Mittbild - Alla Healeys på årsmötet
Sid 18-19	Pojkdrömmen som blev sann, del 7 - Börje Engwall
Sid 20 – 21	Aggerys Healeyhörna
Sid 23	Lergökarallyt 2016 - Alf Willmarsson
Sid 24 – 26	British Motor förr och nu - Bengt Arvidsson
Sid 28	Dialog med läsare Inbjudan Norsk Healey Rally 2017
Sid 30	Kalendarium och Healey Market
Sid 31	Regaliashopen

Redaktören

Regionala skillnader är ganska kul att notera när man rör sig lite över Sverige. I somras tillbringade vi dels några dagar i Marstrand ute på västkusten, dels lite senare några dagar på Sandhamn långt ut på motsatta kusten.

En reflektion som kom nästan av sig självt är följande:

I **Marstrand** verkade alla sommarboende och "platsvana" turister göra allt för att verka som del av ursprungsbefolkningen. Det var snickarbyxor, gärna väl slitna och färgfläckiga, väl ingångna islandströjor, helst med lite fiskfjäll på och i många fall t o m traskor eller Foppatofflor. Vanligen toppat av en sliten kaptensmössa eller en trådigt toppluva.

Men de avslöjades omedelbart när de öppnade munnen av sin Gyllehammarska-Hjörneska något dryga överklassgöteborgska. Avslöjades ofta även utan att man hörde dem genom medföljande dam som inte tagit klädkoden på allvar vad och oftast medförde något mellanting mellan en långhårig hamster och dammvippa.

Sedan över till **Sandhamn**, där istället alla, från trettonårsåldern och uppåt gjorde allt för att se ut som/verka som seglande fullblodsbratts från Östermalm. Detta oavsett om de var sommarboende eller bara kommit ut med färjan för en dagstur.

Toppen var nog när en ca femtonårig yngling skulle betala för sin glass och de inte accepterade hans (kanske på discon imponerande?) American Express. Fick gå ut till mamma som i sin Djursholmskavaj (oj då, hustru Maria har visst just köpt en – men det var på rea i en Outlet!) och Lidingöhatt fick gå in och lösa ut den lille bratten.

Visst är det skönt att man är helt utan fördomar och förutfattade meningar ...

Själv då? Jo, jag såg väl ut som den vanlige lite klädomedvetne halvsalusken ekiperad på Karlssons eller (för lite mer exklusiva kläder) Dressman, i mina väl använda shorts och dito T-shirt. Vid behov t o m med en vanlig kepa på huvudet och intermittert med foppatofflor.

Eftersom det är en healeytidning jag är redaktör för, kanske det ska handla lite om bilar också. Jo tack, allt väl med våra fordon, även om de flesta healeymil tillbringas i husbilen – alltså med racehealeyn på släp bakom. Men det måste

väl kunna räknas som healeymil det också, eller? Men visst har det blivit en och annan tur mer än den långresa till årsmötet via Orust jag skrev om i förra numret. Vädret har ju uppmanat inte bara till sjöturer utan även öppetåkande. Fast kvällstid har det nog mest blivit "promillesnipan" av just det av benämningen uttydbara skälet ...

"Haft flest prylar när man dör vinner" är en flertydig sats. Kanske kan alltför många prylar påskynda vinnandet, alltså leda till en onödigt tidig död? Risken för det känns uppenbar så här på höstkanten när stressen träder in att vintra alla nödvändiga och (flest) onödiga båtar och fordon på fyra eller två hjul.

Men oavsett antalet hjul så kan man förhoppningsvis se fram mot jul och trevliga stunder i garaget när höst- och snöstormar viner utanför garagedörren. Och sedan en liten glögg framför öppna spisen – låter nästan som ett heminredningsreportage, även om de sällan hamnar i garaget. Men det gör vi Enthusiaster, eller hur?

Kan kanske se fram emot ett antal garagereportage till nästa nummer? Inflödet från er medlemmar är fortfarande ganska magert.

Anders Lotsengård

PS. Notera inbjudan till vår norska systerklubbs inbjudan till Norsk Healey Rally 15 – 18 juni 2017 på sidan 28. **Anmälningstiden är NU!** DS.



Inte bara Healey är njutbart på sommaren, en "myssnipa" kan jag varmt rekommendera! Här vid Badholmens Restaurang i Oskarshamn i sällskap med ytterligare ett gäng i vår nybildade lilla "förening" SOS – Sällskapet Oskarshamns Snipor.



Då var det äntligen dags, och den som väntar på något gott väntar aldrig för länge.

Efter vårt fantastiska 3rd European Healey Meet in Sweden (Tehmis) 2008 så fick jag tillsammans med Nils-Fredrik ett kuvert av Nina som innehöll varsin biljett till Historic Race på Nürburgring 2009 efter allt slit med Tehmis. Vi båda hade arbete att tänka på och var överens om att skjuta det på framtiden.

I början av 2015, jag var pensionär och Nisse funderade på att trappa ner, planerade vi för att resa till Oldtimers GP i augusti och då inte bara som besökare. Nisse hade köpt YOP999 2012 och planen ändrades till att

han skulle tävla. Tyvärr blev det smolk i bågaren när Nisses bil var inblandad i en krasch på Silverstone i juli och planen reviderades till 2016.

Bestämt och klart, resan började hos Svanbergs tisdag morgon där jag parkerade min bil och installerade mig i Nyblaus stora husbil. Distansen är 120 mil och kräver ett

nattstopp, vilket intogs norr om Bremen. Pigga och ut-sövda fortsatte färden onsdag morgon med destination Nürburg som vi nådde vid tretiden på eftermiddagen efter ett fint flyt hela vägen. Hela orten och området sprider en doft av racing med hotell, restauranter samt BMW M testcenter. Från vår uppställningsplats hörde vi redan racingatmosfären med testosteronstinna förare på Nordsleife.

Under torsdag, som var kallt med lägst 8°C, genomfördes den fria träningen för de flesta klasser. Nisse deltog i Stena Line Gentlemen Drivers (GT bis 1965) som var Rennen 9 med två torra träningspass på förmiddagen samt ett i regn på eftermiddagen. Julian Thomas Jaguar E-type Low Drag Coupé som också underhålls av Denis Welch Racing, tävlade i samma heat men i en annan klass samt även i Jaguar Classic Challenge. Under träningen

TACK!!
För allt slit
med TEHMIIS 08

Biljetter till
Historic Race på
Nürnberg Ring 09
kommer när de släpps





skadade han sin häftiga och mycket snabba Jagga och DWR fick reparera framvagnen och byta motorhuv. När tröttheten smög sig på frampå eftermiddagen besökte vi Cockpit Bar på Dormit Hotel som ligger i anslutning till banan för en stärkande öl inför middagen som intogs på Pistenklause Restaurant, båda ställena med mängder av bilder, affischer och autografer rekommenderas för alla racingentusiaster.

När vi gick upp på fredagsmorgonen var det tätt dimma utanför husbilen som sköt fram träning och kval en och en halv timma. Nisse hade inget pass så vi ägnade dagen åt rundvandring på olika läktare samt det stora depåområdet som innehöll mängder av fantastiska racerbilar.

Lördag morgon var vi uppe med tuppen med anledning av att Nisses kval startade redan 08.15. Kvalet löpte utan incidenter

och Nisse tillsammans med sin andreförare Jeremy Welsh kvalade in på en hedrande 17:e plats och bäst av alla Healeys med bl.a. Goodwood- vinnaren David Smithies som styrde en av dem.

Rennen 9 gick av stapeln på söndagen och var ett 65 minuter race med obligatoriskt pit-stop och en grid bestående av 32 bilar blandat i fyra olika klasser. Där fanns riktiga "Big Bangers" i form av 5,3 liters Bizzarrini, ➡



Ovan: Nisse jagad, och sedemera omörd, av en Ginetta G4.
Nedan: Det gäller att veta hur man ligger till.



Ovan: Snabbt förarbyte.
Nedan: JulianThomas E-type med snabbutbytt reservfront.





En glad Jeremy och dito kranskulla. Men Nisse ser mest förvånad ut...

AC Cobra och TWR Griffith till Lotus Elan på 1,6 liter. Jeremy startade från 17 position med YOP999 och körde första stinten för att i den andra halvan av loppet vara co-driver i ex Bruce McLarens Jaguar E-Type. Nisse tog över efter ca 30 min och styrde in bilen på en hedrande 17:e plats totalt och tredjeplatsen i klassen – bäst av alla Healey!

I hela startfältet, som bestod av ca 450 bilar, blev det många som etsat sig fast på näthinan.

Alla dessa Lola med T70 i spetsen, BMW M1 och 3,5 CSL, Bizzarrini, Abarth Oselli

som spöade alla Lolor, Jaguarer, Audi 200 DTM, Mercedes DTM m.m.

Efter söndagens lunch som lika övriga dagar intogs i Masters Drivers Club packade vi husbilen, och styrde kosan mot Sverige. YOP999 följde med DWR till England för översyn inför nästa race som går på Zandvoort i Holland.

På hemfärden blev vi tvungna att ta en omväg på söndag eftermiddag eftersom Rhenbron i Köln var avstängd. Övernattning norr om Osnabrück. Start igen måndag morgon med lite rusningstrafik runt Bremen, annars

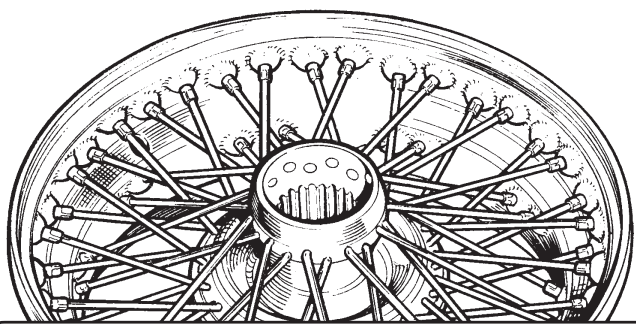


Men efter en avslutande välförtjänt standardlunch såg även Nisse ganska nöjd ut.

problemfritt till Eksjö, framme halv nio där Kerstin och Mats bjöd på kaffe och smörgås.

Ett stort tack till Nina och Nisse som gav mig en upplevelse som jag aldrig glömmer.

Text och foto: P G Johansson #202



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

SMALLEYS FUNDERINGAR 🤔

POSITIV JORD - det har ju alla moderna rymdfärjor!

..... hur de nu kan vara jordade??



#362

VERKTYGSBODEN



Pela Lyftbord, lufthydrauliskt

Hydrauliskt mc-lyft med en kapacitet på 400 kg. Hög och sänkning sker med hjälp av tryckluft. 4 st. hjul varav 2 st. är svängbara. För att inte lyften skall flytta sig, höjer man den med två vingskruvar i framkant. Uppkörningsramp och löstagbar plåt vid bakhjulet ingår.

KAMPANJ
3.995 kr
ord. pris 4.495 kr
artnr 64891
KAMPANJ

Månadens kundprojekt



Ta chansen och få ett presentkort på 5000 kronor! Det vi vill ha från dig är en beskrivning av något av dina renoveringsprojekt (bil, motorcykel, båt, maskin – ja vad som helst) samt 8 bilder från renoveringen. Gå till

<http://verktygsboden.se/formulaer-till-manadens-projekt>
Varje månad utser vi ett projekt som publiceras på vår hemsida!

Pela Däckmaskinspaket Proffs

Ett mycket prisvärt däckmaskinspaket med våra senaste maskiner!

Pela Däckmaskin semi-automatisk
Artnr: 495920
Pela Automatisk däckbalansering U-823
Artnr: 496195



KAMPANJ
26.900 kr
ord. pris 34.850 kr
artnr 496197
KAMPANJ

Pela Mekanikerpall Profi

Arbetspall på hjul med avlastringsbricka för smådelar. Mycket snygg och kraftig. Stoppad dyna i konstläder och fem svängbara hjul. Kapacitet max 200 kg. Vikt 72 kg, hjul Ø 100 mm.

699 kr
artnr 496069



Pela Smidesstäd, 6,8 kg

Smidesstäd av stål med härdad arbetsyta samt ett horn. Totallängd: 280 mm, arbetsyta: 80x210 mm, höjd: 100 mm, hål: 20 mm.

716 kr
artnr 495462

NYHET



695 kr
artnr 493976

Pela Hylla i metall, 500 kg, 5 plan

Riktigt kraftig och stabil hylla med fem hyllplan, varje hylla klarar en belastning på 500 kg. Enkelmontering utan bult - det räcker med en hammare eller gummi-klubba. Man kan även dela hyllan på mitten om man vill ha en lägre sektion. Storlek (DxBxH): 430 x 900 x 1800 mm



3.995 kr
artnr 493057

Pela Hjuoldolly med domkraft och stativ, 4-pack

Hydrauliska domkrafter med fyra kul-lagrade neopren hjul som rullar lätt. Man sätter domkraften framför och bakom bilens hjul och pumpar - då lättar bilhjulet från golvet och man kan enkelt flytta runt bilen. Levereras med ett smart stativ för förvaring då de inte används.

7.495 kr
artnr 86810

Pela Kompressor, 5,5 hk, 180 l

Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckvakt med dubbla uttag, 180 liters tank som är försedd med tre hjul varav ett är låsbart.



Pela Blästerskåp med utsug

Professionell blästerskåp försedd med 1 st blästerpistol med fotpedalsstyrning. Försedd med två st sidodörrar och öppningsbar lucka fram, belysningsutrustning med 2st 20w lysrör, reduceringsventil med inbyggd manometer, blästerhandskar i Naturgummi / vinyl samt utsugsfläkt med inbyggt partikelfilter. Blästerskåpen fungerar utmärkt till verkstad samt industribruk. Självhäftande skyddsfilm till belysningsutrustningen och siktlaset.

9.995 kr
artnr 63045



14.990 kr
artnr 496471

Pela Tvåpelarlyft, 4-ton

Hydraulisk tvåpelarlyft med självläsande 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.

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Webshop verktygsboden.se

Ordertelefon **033-20 26 50**

E-post order@verktygsboden.se

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

Clacke och hans Sprite – en drygt 35-årig kärlekshistoria

Nyligen intervjuade tidningen GranTurismo Claes "Clacke" Aggestig och gjorde en marknadsöversikt för modellen med utgångspunkt från Clackes bil. Här följer en något omredigerad version.

Text: Robert Petersson
Foto: Peter Gunnars

För Austin-Healeyentusiaster kanske det låter som en hädelse, men när den kom var Sprite faktiskt något av sin tids MX-5! Den var enkel, effektiv, prisvärd och vansinnigt kul.

En som tidigt insåg Spritens fördelar var Claes "Clacke" Aggestig, en av klubbens verkliga Spritekännare. Ni har säkert sett honom och hans gröna 59:a på någon träff, han

har inte missat många genom åren.

– Jag köpte den redan 1975, då var den en naken kaross på hjul, resten kom i lådor. Vid det laget kunde jag inte svetsa så jag fick hjälp av Lasse Engvall i klubben att laga rosten.

Året efter var den klar och Clacke drog iväg på sin första träff. Men då rasade istället maskinen ...

– Den tidigare ägaren hade bytt motorn mot en 1 098-kubikare, en senare motor som han sedan försökt trimma, något som kanske inte var så lyckat då toppen ofta ställde till problem på just de motorerna.

Clacke hängde istället i en 1 275-kubiksmaskin, satte på skivbromsar fram och monterade ekerhjul. Men de kanske viktigaste förändringarna är ändå de som inte syns. Och här finns en del att lära för de som vill ha körglad Sprite.

– Originalbakaxeln har en utväxling på 4,22:1, alldeles fel för dagens trafik, speciellt när man har en starkare maskin. Jag satte i en 3,7 istället och samtidigt bytte jag växellåda till en senare version med bättre stegning. Idag har jag dessutom renoverat om mycket av bilen för andra, eller kanske tredje gången, och nu sitter en 1 380-kubiksmotor i.

För de som hävdar att man alltid bör sträva efter att hålla en bil i originalskick kanske det låter fel att modifiera den så mycket, men faktum är att Clacke kanske bättre än någon annan lever upp till ursprungsidén med Sprite. Han behandlar den som den sportbil den var tänkt som från början, kör i ur och skur och uppdaterar det som behövs för att han ska trivas med den.

Spritens såldes ny i Göteborg 1959 och han berättar också att de exemplar som gick till Sverige var "lyxutrustade" med saker som värme! I England såldes en basversion utan denna bekvämlighet och dessutom saknade den detaljer som stötfångare – något som många ändå tog av för att göra bilen tuffare.





Det var efter succén med den "stora" Healeyn som far och son Healey ville gå tillbaka till rötterna och konstruera en mindre, lättare bil. Austinledningen var med på noterna, så länge man använde sig av massproducerade mekaniska komponenter.

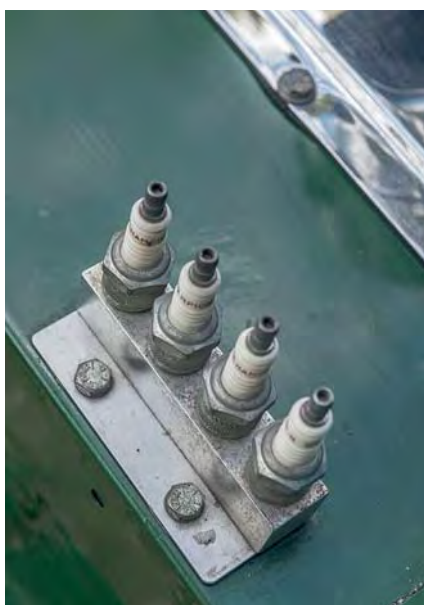
Resultatet var "Sprite", ett namn som för övrigt Riley hade rätten till, men vid det laget ingick även Riley i BMC-koncernen. Bilen fick en framvagn från Austin A35, styrning från Morris Minor, och så vidare. Motorn var den gamla beprövade BMC A-maskinen på 948 kubik och 45 hästar.

Det låter lite, men med en tomvikt på dryga 600 kilo räckte det för att ge nykomlingen vettiga prestanda. Konstruktionen i övrigt var mycket speciell, med en självbärande kaross där bakpartiet var fast och saknade bagagelucka, medan hela fronten lyftes för att blotta maskinen.

Men det som var pricken över i var den uppkäftiga designen som snabbt gav bilen smeknamnet "Frogeye". Från början ville far och son Healey ha uppfällbara strålkastare, men det skrotades av kostnadsskäl och resultatet var de karaktäristiska grodögonen som skiljer den första versionen från senare Spritebilar.

Lanseringen skedde hösten 1958 och modellen blev en omedelbar succé, nästan 50 000 exemplar byggdes fram till sommaren 1961.

Hösten 1961 kom Sprite MK II med ett mycket mer konventionellt utseende, som den då delade med den helt nya MG Midget. Det var också den som fick den oölskade 1 098-motorn efter att man först byggt drygt 20 000 exemplar med den gamla 948-kubikarn. Ett större steg blev det sedan till MK III som kom 1964, då med halvelliptiska istället för kvartselliptiska bladfjädrar bak, finesser som vevrutor i dörrarna och skivbromsar som option.





MK IV kom 1966 och hade 1 275-motor, precis som Clacke tidigare hade i sin bil. Dessutom fick den en fast monterad sufflett som gjorde bilen mer lättanvänd. 1970 lades modellen ner och man satsade istället på MG Midget, men inte förrän man gjort ett halvhjärtat försöka att ta bort namnet Healey och sälja bilen som en "Austin Sprite" under 1971. Anledningen lär ha varit snålhet – familjen Healey hade rätt till provision på alla bilar som bar deras namn.

Frågan är om Clacke bara gillar Frogeye, eller om han kan tänka sig en senare Sprite?

– Visst, även om Grodögat är charmigast och har bäst värdeutveckling är MK IV den bästa bilen.

Eller så kan man göra som Clacke och kombinera höjdpunkterna i Spritehistorien i en enda bil ...



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 medlemsvärnningssprojekt 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!

Anders Gidlöf, 58 år, Örebro. Sprite Mk1 -61 (enligt reg.bevis!). DSO010. Grön. Medl nr 724.



För första gången sedan jag började med presentation av nya medlemmar är det en enda som är herre på täppan. Som belöning tar jag in två bilder på Anders modifierade Sprite.

Men vi har följande nya, ej presenterade medlemmar som jag inte fått kontakt med:

Ny medlem **nr 719 Fotis Xenokotas, Göteborg.** Röd Sprite Mk1 1958. CWC738.

Ny medlem **nr 721 Jasmine och Gull-Britt Johansson, Mölndal.** Okänt healeyinnehav.

Min första och enda Healey. Min storebror studerade i Malmö 1978, och en bekant till honom hade denna bil till salu och jag köpte. Jag visste inte vad en Healey var då ...

Jag vet inget om min Healeys tidigare historia, men det vore intressant att få reda på lite om bilens "förehavanden" innan 1978!

När jag köpte bilen var den krockad fram och sönderrostad runt om och en bra bit in på golvet. Det jag har gjort förutom rostlagning är nya bakljus och infällningen av nummerplåten plus en hel del annat.

Tror det blir kul att få samhörighet med andra som också tycker Healey är en trevlig bil. Och naturligtvis att få tips och hjälp vid fortsatt renovering!

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)

British Motor Meet 2016

Karlsborgs Fästning



Text och bild: Lena och Clas Arleskär #120

Jag och Lena bokade in oss för British Motor Meet redan i april. Efter att BMM arrangerats i Hjo i några år så var det dags att flytta träffen till Karlsborgs Fästning. Fästningen har en mycket intressant historia. En fin miljö med stora utställningsytor. Perfekt för ett arrangemang av denna typ.

Vi checkade in på Idas Brygga alldeles invid Göta Kanal redan på fredagskvällen inför utställningen på lördagen. Regnet öste ner - det bådade inte gott inför morgondagen. Lördag morgon fortfarande störtregn :(!

Efter frukost hade Lena fullt upp att mata fåglarna - hon blev nästan Andfädd :) !



Jag hade kontaktat ett antal Healeyägare i trakten som lovade dyka upp. Med den av ordförande PG lånade klubbflaggan stormade vi in på fästningen. (PG var på Oldtimers GP och räjsade med Nisse). Just då - när vi rullade in på Torget på Fästningen sprack himlen upp och solen sken från en klarblå himmel hela dagen!

Hela Healeygänget hade en mycket trevlig dag i solen. En stor publik som var mycket intresserade av våra Healeys. Vi knöt många nya kontakter och säkert värvade vi några nya medlemmar till klubben.

Just blandningen av fordon gör British Motor Meet till ett extra trevligt arrangemang. Gamla som nya fordon - allt från Minis till Rolls-Royce. Allt under ackompanjemang av säckpipor och annan brittisk musik!

Vi från AHCS som var där: DAH715 Clas och Lena Arleskär, #120; NFK085 Lars Bustrén; #253 DNN701 Lars Hellsten, #696. Dessutom Sören Svanberg i grön groda AXN142 som (ännu?) inte är medlem i AHCS



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

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



BORAS MOTOR CORPORATION AB

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



Austin Healey Enthusiast nr **142**



Så fyllde då vår AH100 sextio år!

Vi hade funderat länge på hur vi skulle fira, och bestämde oss för öppet garage/hus på själva "födelsedagen".

Det blev grillad korv och kaffe – varför krångla till det?

Vädret verkade sköta sig, men det kom en rejäl regnskur innan kalaset, och en när vi firade som mest! Fast vi klarade det rätt bra under taket på terrassen, parasollet och i garaget.

Bilen fick presenter, som t ex champagne, öl, choklad, picknickkorg (med Bullens Pilsnerkorv och Picnicbog), tvättsvampar, olja, karburatorsprit, vax med mera.

Vi var ca 25 – 30 personer inklusive ett par grannar och våra döttrar, samt ett gäng bilar. Vi och födelsebarnet (?) tyckte att det blev ett bra kalas, hoppas att även gratulanterna tyckte det!

Lasse & Kerstin Engwall #13



Bild ovan – Målsmännen Kerstin och Lasse #13 tar emot födelsdagsbarnets presenter i hens eget rum ... Claes Aggestig #170 och Lena Utter #17 ser till att det går rätt till! Men undrar om inte champagnen gick CYL363 förbi ...

Bild nedan – nästan bara idel ädel AHCS-adel! Fr v: Göte Hellström #420 – Monica Lyngborn #372 – Barbro Hellström #420 – Rolf Lindholm #10 – Lena Utter #17 – Helen Elmgren #34 – Per Andersson #12 – Carina Ollén #134- Mia Andersson #12 – Göran Utter #17



Mingelbild ovan fr v: Siw Nordlund #620 – Per Klitter #717 – värden själv #13- Ditte Freudenthal & Per Schoerner #160-okänd rödtröjad – Monica & Tommy Lyngborn #372 – - Kerstin Svanberg #40 – Göran & Lena Utter #17- Claes Aggestig #170.

Bild nedan. Hungrika vargar kring grillen. Mest på hugget: Mats Svanberg #40 och Tommy Lyngborn #372



En liten blänkare från norr.



Detta år den 11 juni, stod Skellefteå för värdskapet för den engelska bilträffen. Det mötte upp ett tjugotal bilar från Norr- och Västerbotten. En trevlig dag med solsken, glatt humör, god mat samt studiebesök på b.l.a. en ljusfabrik.

På grund av axeloperation (missade årsmötet också) så fick jag äran att åka med sambon Inger i hennes hundkoja och guida deltagarna.

Nästa år är det Umeå som står för begivenheterna. Då kanske vi kan få med någon Healey från Umeå?

Den 15 augusti gick den populära Guldrundan av stapeln i hållande regn. Arrangörerna hade utökat antalet startande till max 130 bilar – det var fulltecknat på 24 timmar! Det måste vara ett bra betyg till arrangörerna att det är ett sådant tryck på att få delta. Tyvärr så var vädret inte det bästa, men många var tidstypiskt upklädda och glada ändå.

Trevliga vägar, roliga kontroller samt muntra funktionärer gör detta till en trevlig dag. Extra kul var det att en av våra medlemmar, Sven Pettersson (#227) från Gällivare, dök upp med kompis Johnny Häll och sin vita Healey (ca35 mil enkel väg!). Det blev förstås en del Healeysnack och biljämförelser. Dagen avslutades med middag och underhållning.

Den 10 september är det Skellefteå motorfestival som får ett besök av Healeyn. Sedan är det inga fler planerade träffar under denna säsong.

Hälsningar från Leif i norr.



Solsken på Engelska bilträffen i Skellefteå.



Även i regnet under Guldrundan var det läge för lite Healeysnack mellan mig och Sven P.



"Vi är länken mellan drömmen och verkligheten"

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



Nya produkter



Healey karosser i glasfiber eller kolfiber!

Vi är stolta att kunna presentera en Healey kaross i hög kvalité och bra passform.

Vi hjälper dig så klart med allt från tillverkning av ram, hjulupphängingar, drivlina osv eller komplett bil om så önskas! Möjlig att få i glasfiber eller kolfiber och med eller utan skärmbreddare.

Komplett karosskit inkl trösklar från 32 500:-

Healey-chassi

Efter flera större renoveringar och nybyggnationer samlade vi all vår kunskap om Healeyramar och började konstruera vår egna ultimata ram.

Efter flera månaders arbete med 3D CAD-ritning, laserskärning, prototyper osv kan vi nu stolt presentera vår produkt.



Ramarna erbjuds i en mängd utförande och kan specialtillverkas efter just dina önskemål.

Även specifika delar till ramar säljs separat.

Självklart hjälper vi till med svetsning och inpassning av inner- och ytterkaross om du önskar.

Ring för prisuppgift!



Ta en rundtur i vår webshopp!

webshop.healey.se

OBS!
Alla våra priser är
inklusive moms!



Nils Fredrk Nyblæus



Lars Ericsson



Andreas Stenberg



P G Johansson



Lennart Persson



Marianne Waplan



Björn Hedman



Håkan Hansson



Börje Engvall



Helen Elmgren



Mikael Frieberg



Göte Hellström



Albert Sollevi



Per Schoerner



Patrik Ekermann



Anders Lindman



Robert Eriksson



Lennart Nystedt



Bo Johansson



Mats Svanberg



Kjell Eriksson



Anders Lotsengård



Gunnar Berger



Kjell Åhman



Erik Nyblæus



Gary Dovander



Ulf Aggeeryd

Galleri

Här är ett kollage på samtliga Healeys som deltog på årsmötet i juni 2016.
Namnet under bilden är förarens men de flesta hade en co-driver med sig.

Kollage: Tommy Lyngborn

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 7.



Text och foto: Börje Engwall

När dessa rader skrivs, har halva augusti snart gått. Min förhoppning om en fin sommar har infriats, med en julimånad med mycket sol och bilåka.

Själva tog vi en tidig junisemester. Satte oss i vår MX-5:a, och för tillsammans med goda vänner i en likadan farkost till Italien, närmare bestämt Comosjön. (Tvärs över sjön från berömda Villa d'Este.)

Med ett stopp i München hos deras dotter och svärson. Svärsonen jobbar lämpligt nog på BMW, så ett fabriksbesök var självklart.



Det var en fantastisk upplevelse, långt ifrån det man själv grottar med. Rader med ABB robotar, som likt stora dinosaurer rörde sig i bestämda mönster. Allt rent och prydligt samt effektivt. Hustrun hade lika stor behållning som jag själv. En kul dag, som avslutades i lederhosen på en äkta Bayerisk Bierstube, med schweinshaxe och sauerkraut.

Jobbet med BJ7:ans chassi fortsätter i detta avsnitt med bagagerumsgolvet, som den nödbedde USA-renoveraren satt dit nytt. Att allt runt omkring var dåligt hindrade inte honom

och klippa och klistra-metoden.

Blandade tjocklekar på plåten sedan. 0,9 – 1,25 mm beroende på var delarna sitter. Stödbenen tjockare, innerskärmar tunnare osv.

När jag ändå höll på i skuffen, tog jag min brors goda råd och lagade främre nedre kanten i utrymmet, där bensenledningen går igenom väggen.

En vinkelplåt med längre kant/fläns för tankens tätning (30 mm) monterades. Original är denna kant bara 15 mm, vilket gör att tätningslisten ofta ramlar ned från den, och ses på håll bakom en Big Healey, som något som hänger och fladdrar under skuffen. Ny tank från USA är inhandlad. Denna ska enligt uppgift vara bättre än de Englandstillverkade. Ser jättefin ut i alla fall.

När bagageutrymmet kändes färdigt, gick turen till vänster bakre hjulhus. Det var inte lika dåligt som det högra – men bra var det



(eller henne) från att banka ihop rostiga plåtkanter så att det fanns något att svetsa i ... Med andra ord: allt var fel som vanligt.

Många timmar senare stod jag med golvet bortsågat från resten av bilen. Sidorna på innerskärmar bak måste lappas, likaså bakkant på lådorna i skuffen, bakom fjäderpaketen. Stödbenen i bakkant, från låsklacken och shroudfästet, det horisontella, var grovt avkapade och fick mallas av från Anders G:s "BLY". Skönt att våra bilar bara står 10 – 15 min bilväg ifrån varandra. Alla dessa lappningar gjordes med hjälp av kartongmallar

inte.

När man inhandlar ett hjulhus från A-H Spares, får man hela hjulhuset, då de inte säljs i hel- eller halvbitar. Sista biten på bilens högra sida – bakom sittbrunnen och ned i bagageutrymmet – var helt frisk. Så jag stod med en bit spegelvänt hjulhus över. Men det gick att vända 180grader och använda som vänstra bakersta biten i sittbrunnen. Sedan fick jag göra lite egna plåtar till resten, bl.a. inpressningen för bältesinfästningen. Blev lite letande i skrotlådan efter lämpliga plattstål att göra pressdynor av.



Med en liten hydraulpress i garaget, går det relativt lätt att fixa sådant. Nedersta biten på hjulhuset gjorde jag a'la Morganfabriken. När vi var där 1998 med klubben, tittade jag

storögt på när formen till en motorhuv växte fram. Det var inte så att plåten stoppades in i valsen, nej, plåtslagaren bara lade den på övre valsen och knäckte till den för hand, gungandes lite fram och tillbaka. Klart imponerande! Alla dessa bitar svetsades i vanlig ordning, kant i kant.

Sedan modifierades genomslagslådorna som sitter bultade i innerskärmarna/barnsätetskanten genom att hålen ut mot däckens svetsades igen, och nya dränagehål borrades på insidans nedre hörn.

Varför dessa hål ut mot vattensprutet i hjulhuset finns, saknar helt logik. Att de sedan inte passade mot det nya hjulhusets svetsmuttrar, kom inte som någon överraskning. De bör väl rimligen sitta monterade mitt över bakaxeln, så icke på A-H Spires hjulhus. Bryta och bända loss svetsmuttrarna, borra nya hål, och svetsa fast dem på rätt ställe. Nya muttrar svetsades även på vänster sida efter lappandet av det hjulhuset.

På varje sida av barnsätena ut mot hjulhusen hade rosten härjat, troligen på grund av de

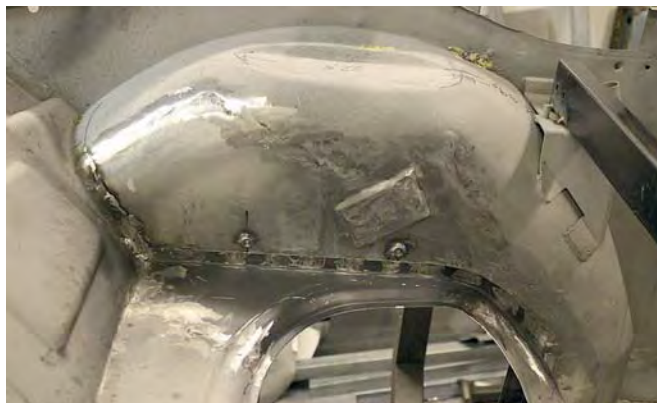
blöta mattorna. Den nöddedde hade återigen gjort en insats i form av mässingslod (se avsnitt 3).

Jag inhandlade en ny plåt runt barnsätena från Kilmartin, som slaktades till lämpliga bitar. Passformen var bra, så det var mer en fråga om klippa och klistra igen. När allt var svetsat och klart, gjorde jag lite förstärkningar på undersidan vid varje barnsäte för ev. midjebälten till barnbarnen.

Jag vet att man inte får köra barn på så sätt, men i någon liten parad kan de väl få åka med, i ett lugnt tempo. Har själv som 15 – 17-åring åkt bak i en 3000 från Gränna till Stockholm bl.a. Men har å andra sidan även överlevt moppeåldern utan hjälm, och barnåren utan godkänd barnstol ...

I nästa avsnitt rör jag mig framåt på chassit. Hittar sprucken ram mm.

Ut och kör i sensommaren nu. Bra kläder, värmen på, och syrerik luft är underbart. Att häcka inne i vinter och ångra alla turer som inte blev av, är ingen höjdare. Nu måste jag ner i garaget och klappa projektet!





Aggeryds Healey- hörna

Hello Healey Lovers! I skrivandets stund så börjar augustikvällarna sätta sitt spår på vår tillvaro vid vårt kära sommarställe. Kvällssolen skiner inte lika varmt som tidigare men ölen smakar lika gott ändå när man tar igen sig efter dagens jobb.

Stort tack till er alla inom East Section för ett väl genomfört årsmöte. Mycket härliga Healeyvägar runt Bålsta. Kul också att de att det är en förnygring på G inom klubben – två bilar med ungdomar är vi inte bortskämda med!

Vår sommar har fyllts av jobbet med att få upp ett så kallat "Attefallshus" vid sommarstugan. Allt för att göra plats för våra tre barn med respektive, och förhoppningsvis några barnbarn framöver. Mitt argument till våra barn är nu att: plats finns framöver, så börja producera! Men det är väl i och för sig inte något bra argument utan man får väl lita på att de själva vet när det är dags. Det där med att det skulle vara så enkelt att få sätta upp en 25kvm stuga är en myt! För oss tog det ca



åtta månader och kostade nästan 17 000: - i olika tillstånd innan vi kunde börja med bygget. När byråkratin sätter in är man ganska maktlös!

Mycket slit, kroppen värker, trött som f.. på kvällarna, men mycket stolt över att det nu står ett egenhändigt byggt hus på plats. Mycket kvar att göra, och framförallt så ska det till en fin "groggveranda" där man kan sitta och bara njuta av kvällssolen och drinken.

Nog om mina byggprojekt eftersom det är en bildtidning som ni läser. När det gäller våra egna bilar så har det väl inte hänt så värst mycket. Jobbet med P1800:an går vidare och Johan är nästan klar med all inredning och det ser toppenbra ut. Sedan är det som vanligt att det återstår en mängd små saker som ska fixas till innan man kan säga att jobbet är klart! Vi får se om den kommer ut på vägarna innan hösten är över.

Så vad händer på Healey marknaden? Tyvärr inte så mycket, och som jag har nämnt tidi-

gare, är att det blir svårare och svårare att få till en informativ rapportering då min källa, SCM, inte längre rapporterar om speciellt många Healeybilar. Men vi gör vårt bästa och tar upp det som till dags dato har rapporterats.

Räknar fortfarande med en växelkurs på 8:1 för att det ska bli lite lättare att följa de tidigare priserna mot vår krona, vet att kursen i nuläget är nästan 5 % högre men vi gör det hela lite enkelt och kör på med samma kurs.

De fåtal Healey bilar som sålts kommer då nedan.

RM Sotheby's Monte Carlo.

1961 Austin Healey 3000 Mk 1, works rally car. #HBN713708.

Röd/ vit med svart inredning. 67442 miles. En ärrad racer med matt lack, inredningen har uppraderats men bilen är väldigt genuin och har en härlig patina.



Kondition 3.

Säld för 461 962 USD eller ca SEK 3 696 000.

Kommentar: Just denna bil kom på tredje plats totalt i Akropolis rallyt 1961 med Peter Riley & Tony Ambrose. Köptes därefter av Rauno Altonen som en personlig träningsbil. Har vart i finländsk ägo sedan dess och är därför en mycket unik bil. Vi hade glädjen att ha med den på Tehmis 2008 i Halmstad. Innan auktionen så låg värderingen på ca 285 000 USD men motiverade köpare gjorde att resultatet blev betydligt högre. Rätt eller fel? Det är en helt unik bil med bra dokumentation och det är svårt att hitta en likadan bil på marknaden.

Faktaruta.

Vad betyder "konditionssiffrorna" i auktionsvärderingarna?

Kondition #1-bilar är i världsklass. Den frammanar bilden av den bästa bilen, i rätt färger, på gräsmattan vid de finaste concours evenen. Perfekt ren – har rengjorts ända ner till däckens slitbanor. Lackering och krom spegelblankt. Damm och smuts är förbjudet, och alla delar, inklusive alla 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 färgar 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.

Bonhams, Chicester England.

1958 Austin Healey 100-6. #BNL3718.

3456 miles. Blå/vit med svart inredning. Omlackerad och delvis renoverad för några år sedan och då konverterad från höger till vänsterstyrd. Underarbetet var inte det bästa och bilen ser allmänt lite sliten ut med dålig dörrpassning. Inredning och krom i typiskt bruksskick. Motorutrymmet ser OK ut.



Kondition 3+

Såld för 65 808 USD eller ca SEK 526 500.

Kommentar: Sålades ursprungligen till Australien och importerades till USA år 2015. Får betraktas som mycket bra sålt för den minst attraktiva av Big Healeybilarna.

1958 Austin Healey 100-6. #BN66974.

57882 miles. Röd med röd inredning. Hardtop. Konverterad till en rallybil med en hel del tidstypiska detaljer. Lackering och inredning är OK. Enligt uppgift är motor och växellåda nyligen renoverade. Enligt säljaren är den färdig för tävling men det krävs då att ratt och bälten byts ut samt att vissa andra säkerhetsdetaljer åtgärdas.



Kondition 3

Såld för 229 332 USD eller ca SEK 1 835 000.

Kommentar: Kördes i Monte Carlo rallyt 1963 & 64 av Don Grimshaw. Sedan 1977 i Arthur Carter Collection. Sålades för rätt pris med tanke på historiken och bakgrunden.

1959 Austin Healey Sprite. #AN5 14896. 29178 miles. Röd med röd inredning. Ser ut att vara i originalsckick men ett ganska trött sådant. Inte körd sedan 1991 så det krävs arbete för att den ska rulla igen.



Kondition 3

Såld för 15 327 USD eller ca SEK: 123 000

Kommentar: Första bilen ut på auktionen och utan reserv. Hade en värdering

på 3 600 – 5 100 USD men inspirerad budgivning gjorde att priset gick upp ordentligt. Lite förvånande med tanke på skicket och man får betrakta den som mycket bra sålt!

Bonhams, Greenwich CT, USA.

1964 Austin Healey 3000Mk3. #HBJ8L 25720. 37422 miles. Röd med svart inredning. Renoverad för ett antal år sedan och numera i ett bra bruksskick. Inredningen ser ut att vara senare renoverad än bilen i övrigt och ser bra ut. Motorutrymmet helt OK med spår av en hel del nya delar.



Kondition 3+

Såld för 45 700 USD eller ca SEK: 366 000

Kommentar: Lite förvånande att auktionskatalogen beskrev den som en bil i originalsckick istället för att tala om att den var renoverad tidigare! Budet under auktionen kom inte upp till reservationspriset men en affär kom till stånd efter auktionen då säljaren förmodligen gav upp. Priset lite på den låga sidan med tanke på skicket.

Företags- och privatannonser.

1956 Austin Healey 100M. Röd men ingen uppgift om inredning, mital eller vad som är gjort med bilen. Uppges vara den 5:e producerade 100M och ska ha all dokumentation för att bevisa detta. Begärt pris är 225 000 USD eller ca SEK 1 800 000! Tycker att man tagit i ganska bra när det gäller priset men den som lever får se om den blir såld. Säljes av The Limited Company i Philadelphia USA.

1955 Austin Healey 100S. AHS3506.

Vit/blå. Ombyggd för racing men i övrigt inga fler uppgifter, eller begärt pris. Säljs av Copley Motorcars USA. Här gäller det verkligen att få bilen verifierad av någon expert så

det verkligen är en äkta 100S!

1962 Austin Healey 3000 Mk2. Blå med blå inredning och ser bra ut på bilden. 85 000 miles. Denna bil är en BN7 med tre förgasare och begärt pris 99 000 USD eller ca 800 000 SEK. Bilen säljs av Auto Kennel USA.

1960 Austin Healey 3000Mk1. Röd med svart hardtop. Uppges vara proffsrenoverad, men inget namn på vem som gjort jobbet. Dock säger man i annonsen att all plåt är original så tydligen har säljaren hittat en unik Healey som aldrig rostat! Vem tror på det? Hur som så begär säljaren 82 500 USD, eller ca SEK: 660 000. Bilen ser bra ut på bilden men det är svårt att avgöra hur bra den är på bara en bild som är tagen på lite avstånd.



Allt från oss denna gång och vi hoppas att ni alla får en bra höst med fint Healey-åka innan det är dags att ställa undan våra kära bilar och drömma om en skön vår och sommar igen! Det ser ut att kunna bli ett spektakulärt årsmöte nästa år så håll koll på läget!

Vill gärna att ni som läser vår eminenta tidning också hör av er om det är så att ni känner för att arbeta lite mer aktivt inom vår fina klubb. Undertecknad sitter ju som bekant i valberedningen och vi har många tunga poster att fylla tills nästa årsmöte. Så har ni tid över och lust att själva hjälpa till att driva klubben framåt, slå en signal eller ett mail! Mycket tacksam för alla som vill anmäla sitt intresse, speciellt av det motsatta könet!

Vi behöver verkligen få in en både bättre ålders- och könsfördelning på de som arbetar med vår verksamhet!

Hälsningar, Ulf & Johan



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

Lergökarallyt Ängelholm 2016



Text och bild : Alf Willmarsson #686

25-årsjubilerande Lergökarallyt slog alla tidigare rekord med 750 deltagande ekipage. Valhall Park (gamla F10) i Ängelholm fylldes av blänkande fordon som beundrades av kunnig (eller i varje fall intresserad!) publik.

Ett antal utvalda fordon startade nere i staden på Stortorget för att presenteras av självaste Bosse Bildoktor. Först ut var naturligtvis Königsegg med en av sina Super sportbilar. Bosse blev inte särskilt imponerad eftersom han upptäckte att det inte var den senaste modellen och kommenterade genast detta. Christian von Königsegg tog det dock med ett skånskt lugn och menade att även denna modell var hyfsat snabb och fick representera märket denna gång.

På åttonde startplats valdes XHK 857, vår Healey. Att vara UT-VALD – man blir glad! Bosse var helt lyrisk över modellen. "Linjeskön och vacker på alla plan och så färgkombinationen – oj oj!"

Två rundor fanns att välja mellan, långa rundan 83 km, och korta 45 km. Lite hemmaplan för mig men vad gör det när det är en härlig runda i vackra skånska omgivningar.

Kan rekommenderas, väl mött nästa sommar!

PS. Varför heter det Lergökarallyt jo det är så att Ängelholms kommun har lergöken som ett slags kännetecken för staden Ängelholm. Här finns till och med en lergöksorkester, ja ja det låter lite knasigt men det är sant! Det har alltid tillverkats lergökar i Ängelholm. DS.

(Säger kanske mer om mig än om rallyt – men när jag hörde namnet väntade jag mig ett par extra, opublicerbara bilder. Lergöka lät för mig som en något mer ekvok form av gytjebrottning .../Redaktören).



Kan det bli bättre – sol, värme, vacker skånsk natur och en rundtur i Healey? Jag och hustru Gudrun njuter av åttamilsrundan.



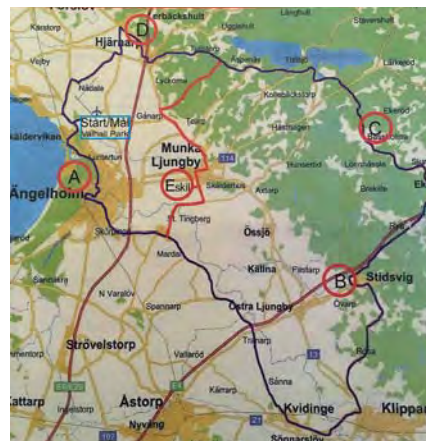
I gott utvalt sällskap – på Stortorget i väntan på presentation av Bosse Bildoktorn.



Königsegg, bil och fabrikör, väckte stort intresse – inte bara tack vare signalfärgen.



AHCS-medlemmen Ingemar Olsson #571, med sin relativt nyköpta 3000 Mk1, en av tre deltagande "stora" Healeys. Dessutom deltog Kjell Häggström #662 med sin gröna Groda.



Två rundor fanns att välja mellan – en 83 och en 45 kilometer. Båda i vackra nordskånska omgivningar.



Text: Bengt Arvidson. Foto: P-A Nord

Mycket längre än de flesta har haft sina bilar har Thomas och British Motor sålt delar till oss.

Då, 1986 när Thomas startade, fanns omkring 30 000 engelska bilar i Skandinavien och ungefär tio återförsäljare av delar till engelska bilar i Sverige. På den tiden var en stor del av vagnparken, även cabbarna bruksbilar och användes året runt. Mycket har hänt sen dess på bilfronten, både med utvecklingen av nya bilar och hur våra entusiastbilar används och meckas med.

Thomas är en av största anledningarna till att det fortfarande finns så många äldre engelsmän "på rull" på vägarna så vi anglofiler kan njuta lite av "riktiga" bilar utan datatjafs och annat modernt elände.

En vacker sensommardag sitter jag, PA Nord och Thomas Brandt och samtalar lite grand om Brittiska bilar, reservdelar förr och nu och vad vi tror kommer att hända framöver med våra kära gamla klenoder.

När jag började, säger Thomas så var delarna relativt billiga till engelska bilar, det fanns på den tiden mycket originaldelar kvar och man använde bilen på ett annat sätt än i dag. Det hände ofta att folk kom in och köpte "halva bilar" i reservdelar.

När man använde bilen också vintertid så rostade de och det var flera kunder som återkom med några års mellanrum och köpte samma delar igen. I dag är det mest slitdelar

som går. Priserna har genom åren stigit så mycket att många nöjer sig med ett sämre skick i dag jämfört med åttiotalet. Under renoveringshysterin i början av nittiotalet kunde man t ex byta ut hela inredningen om det var en liten reva någonstans, det händer inte ofta numera.

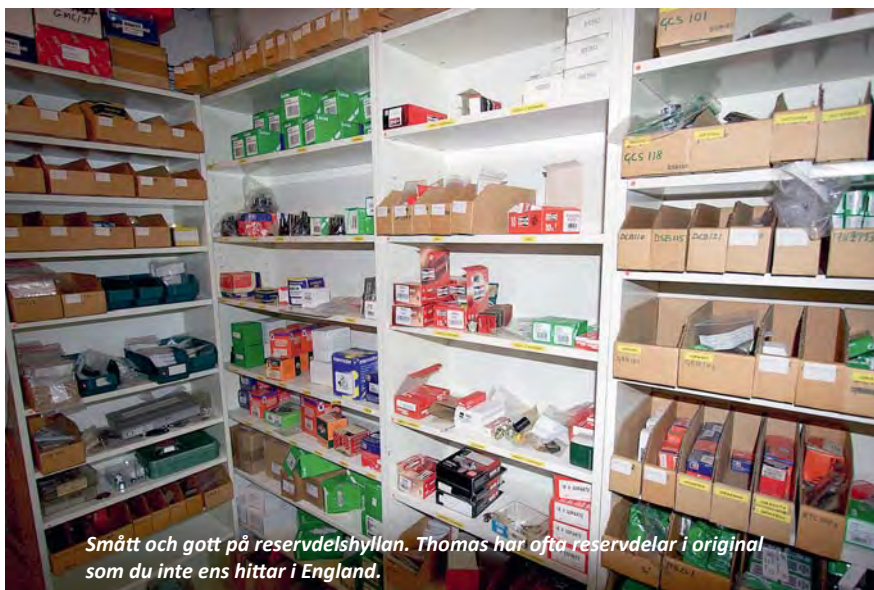
För många av oss är Thomas och British Motor en klippa att luta sig mot när man undrar nåt och han har alltid funnits där, trygg och kunnig, dessutom med alla reservdelskataloger i huvudet. Vad många

kanske inte vet är hur det började och här är Thomas egen story.

– Motorintresset har ju alltid funnits där och tog riktig fart med först moppe, sen vespa och körkort och bil. Man hade ju inte så mycket pengar så det var att lära sig att mecka och skruva själv och på den vägen är det. Jag hade en kompis som jobbade med bilar professionellt Och han lärde mig det mesta. 1978 köpte jag min MG och renoverade den till – 81.

Thomas har en Rover V8 från en P6 under





Smått och gott på reservdelshyllan. Thomas har ofta reservdelar i original som du inte ens hittar i England.

huven med ca 186 BHP. Helt annat alltså en den sexa som var standard i MGC.

– Alla cabbar med V8 är hembyggda, V8:an fanns bara som standard i MGB GT. Det finns några ombyggda MGC till i Sverige och det är ett mycket trevligt koncept.

Vi kan hålla med om det och konstatera att Thomas lyckades bra med sin renovering och motorkonvertering efter att ha beundrat den snygga MGn i garaget. Klassiska former som tillsammans med Triumph, Austin Healey och Jaguar dominerade den Brittiska sportvagnsvärlden och sålde bra både i

England och Sverige.

I dag räknar man med att England har någonstans tio–femton gånger så många klubbmedlemmar som Sverige för de vanliga sportvagnsmärkena. Man kan fundera på vad som gick så fel på sjuttio- och åttiotalet när bilindustrin i Storbritannien mer eller mindre dog och Japanerna tog över, men det är en annan historia.

– Jag körde taxi och pluggade men ville ändå jobba med min hobby så jag köpte en firma som sålde delar och hette British Motor. Första lokalen var på 40 kvm och låg på Vallhallavägen 153, säger Thomas vidare.

Det fanns ju på den tiden en lite större verksamhet som också hette British Motor, alltså BMC hur kom det sig att du kunde ha så lika namn, undrar vi.

– Ja dom hörde aldrig av sig konstigt nog. Jag vet att Jaguar killarna blev uppringda av BMC och fick byta namn men jag klarade mig.

Hur såg leverantörs-sidan ut på den tiden frågar vi Thomas, var köpte du delar ifrån?

– Jag fick överta ett litet lager när jag köpte firman som också hade lite kontakter i England. Men jag var inte riktigt nöjd med leverantören så jag skrev ett antal brev och skickade runt till

olika leverantörer. En firma som hette MG International hörde först av sig och hade trots namnet delar till de flesta engelska bilar och var en mycket bra leverantör. Sen fick jag överta försäljningen från Quinton Hazel, Moprod och Supra som inte har nåt med Toyota att göra. Jag var inte formellt generalagent men var deras största återförsäljare i Norden. Det fanns också en ”broker” som jag samarbetade med och som köpte upp stora partier och sålde vidare till oss detaljister.

Då i slutet av åttiotalet fanns inte så mycket data, varken i bilarna eller i garagen hur sålde man på den tiden kan man undra när vi i dag översköljs av reklam och erbjudanden i telefon och på nätet. Thomas ler lite grand när han tänker tillbaka och berättar helt sonika att då, på den tiden gick man in i butiken och beställde vad man skulle ha, sen kom man tillbaka och hämtade det. Annars ringde man eller skrev och beställde på postorder. Är det nån som kommer ihåg hur världen var innan internet.

Efter ungefär ett halvår på Vallhallavägen blev Thomas kontaktad av en firma som hyrde ut videofilmer och sökte en lokal i området. Video var ”big business” på den tiden och det måste ha gått bra för videofirman övertog lokalen på Vallhallavägen och bekostade British Motors flytt till Tennishallen.

Där under tennisbanorna har flera av oss tillbringat många timmar, köpt delar och frågat om råd, för Thomas säljer inte bara reservdelar han bjuder också på en hel del tips och kan allt om minsta skruv till våra engelska ”beauties”. Därmed vet han också vad det är för delar man behöver.

Thomas filosofi har alltid varit att delarna skall passa så exakt som möjligt och ibland har man nästan inte fått handla för man inte haft riktig koll på motorspecifikation eller ramnummer.

– Det ska bli rätt och inte förstöra någonting, det är viktigt så jag talar ofta om också vad man inte ska köpa utan att grejerna skall passa och fungera. Jag är oerhört noga med det och det är viktigare än att tjäna de där sista kronorna. Då får kunderna förtroende och kommer tillbaka.

På de stora internationella firmorna som säljer mest över internet är det ju ingen som ifrågasätter vad du beställer och det är nog många som inte riktigt haft koll och fått fel delar som ger krångel, ökad frakter och kanske stillastående bil i väntan på rätt delar.

Inte bara våra bilar blir äldre utan också förarna. I stort är det samma gäng som håller på med Brittiska bilar i dag som då på åttiotalet, säger Thomas. Det här är något vi diskuterat i alla möjliga sammanhang hur man hittar och inspirerar nästa generation.

– Jag tror inte att det kommer någon ny generation, inte på det sätt som det har varit i alla fall.

Filosoferar Thomas och fortsätter:





– De som är unga i dag har i regel inte det tekniska kunnandet, mycket beroende på att i nya bilar kan man ju inte göra nåt själv medan vi som växte upp med bilismens uppgång oftast var tvungna att skruva själva och därmed förstår hur saker och ting hänger ihop. Ibland kan bristen på kunskap om gamla bilar få alvarliga konsekvenser när dom inte förstår hur grejorna skall sitta ihop. Jag hade t ex en kund häromdan som kom in med en bil där ratten plötsligt åkte upp. Han fick väl på den igen som tur var och när jag gick ut och tittade hade han satt dit en för klen bult så rattstången låste inte. Fullkomligt livsfarligt alltså.

Det är ju också samma med verkstäderna, fortsätter Thomas, den här generationen är nog de sista som har förståelse för äldre bilar, visst finns det undantag men inte många.

– Jag kan inte förstå att dom tar åt sig jobb när dom inte kan bilarna för det slutar ju ofta med katastrof antingen för kunden eller också för verkstan. En kund som var här för lite sen hade en bil som gick dåligt och haft den på flera verkstäder men ingen hade kunnat hjälpa honom. Det är membranet som är sönder på förgasaren hade en verkstad sagt.

Den som säger så han har ingen aning om vad han pratar om för den som nån gång jobbat med SU förgasare vet att det inte finns nåt membran i dom. Bilen gick illa och stannade ibland. När jag tittade under huven så hade en av klockorna till förgasarna förmodligen tappats i backen så den satt fast. Den rörde sig inte så bilen

hade ju bara gått på två cylindrar. Han fick låna en klocka av mig som det var lite frigång i och då vart det skillnad – jädrans va fint han gick och killen kom ända hem till Eskilstuna.

Jaa, det finns många såna här enkla saker som man kan missa om man inte kan bilarna t ex hörde jag av en kund att verkstan inte satt ihop länkgaget mellan förgasarna så bilen drog bara på den ena SU'n.

I Sverige skojar vi ju ofta om Lucas systemet säger PA, vad är din uppfattning om Lucas, Thomas?

– Lucas är ett jättebra system. Problemet var att man hade säkrat upp systemet ganska svagt och att vi i Sverige använder vägsalt på vintern. Då blev det korrosion i jordpunkterna och så stack systemet. I England använder man ju inte salt. En annan sak var att Lucassystem bara hade en eller två säkringar så gick nån säkring så fick det stora konsekvenser. I dag har man ju 20 eller kanske 30 säkringar i en bil.

Hur kommer det att se ut framöver då? Kommer det att finnas delar till våra bilar. Originaldelarna är väl slut för länge sen?

– Ännu finns det delar men frågan är vad som händer om priserna går upp ännu mer. Priset på en bakskärm har på bara några år stigit med 3- till 400 %, säger Thomas och fortsätter:

– Mekaniska delar har dock gått åt andra hållet och blivit billigare. Det beror på flera saker, dels jagar alla i dag lägsta pris och det har fått till följd att delarna håller sämre kvalitet och inte håller eller passar som då ger andra problem. Ett exempel är

rotorpartier som helt plötsligt bara ger upp. De tillverkas fortfarande med niten som låsning trots att firman måste ha drucknat i reklamationer. Numera finns dock den s.k. ”Röda rotern” som är bättre.

I dag görs delarna i Indien, Kina eller Taiwan och de är inte bara slarvigt gjorda utan materialet håller oftast inte heller nån vidare kvalitet.

Men inte alla delar nyttillverkas heller, ta bakaxlarna till Triumph t ex. nya går inte att få tag på och problemet är att när diffen skär så vrider sig själva huset. Jag har sålt några begagnade axlar men dom som köpt har haft stora problem att det att funka.

På nittioalet en gång när jag var över i England hos John Kipper hade han ett jättelager med gamla bakaxlar på hög. Då lönade sig inte att göra dom i ordning så dom fick ligga. I dag vet jag inte, kanske hittade dom ingen som kunde iordningställa axlarna.

För ett år sen så flyttade British Motor och Thomas från Tennishallen till källaren på Gustav Adolfsvägen i Huddinge. Näthandeln har tagit en del av British Motors försäljning och priskonkurrensen är tuff. Han har sålt av en del av lagret men fortfarande finns en imponerande samling delar i lagerhyllorna.

Till PA's TR 5 kunde Thomas plocka fram några original spridare från hyllan vilket glädde både bilen och PA. Och fortfarande är det så att man kan gå in på British Motor i Huddinge och få hjälp med både råd och dåd – plus delar också förstås.

Vi hoppas att Thomas kommer att hålla på länge än och hjälpa oss med vad som behövs för att hålla bilarna på vägen!



Hur du kontaktar Thomas och British Motor ser du i hans annons på sidan 10.

Artikeln är en lätt bearbetning av artikel tidigare publicerad i bl a TRMAGAZIN. Tack för ”lånet”! /Red.

**NEW
PRODUCT**

Healey gearbox lid

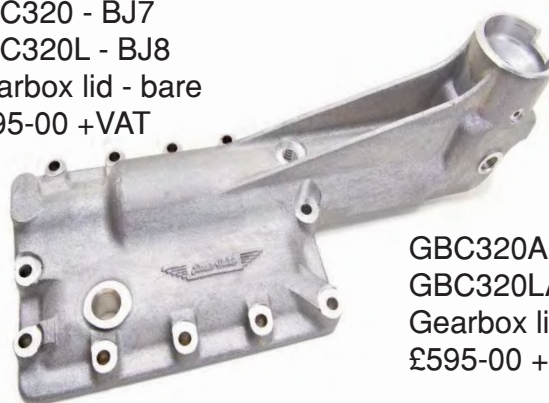
Brand new and exclusive to us

Direct from the manufacturer

Made to exact dimensions and tolerances



GBC320 - BJ7
GBC320L - BJ8
Gearbox lid - bare
£495-00 +VAT



GBC320A - BJ7
GBC320LA - BJ8
Gearbox lid assembled
£595-00 +VAT

Good original gearbox lids are increasingly hard to find, that's why we have developed new Gearbox Lids suitable for both BJ7 and BJ8 Centre Change gearboxes.

We have taken original drawings and CAD designed these replacement casings to exact dimensions and tolerances as specified.

These Lids are available bare or complete with selector shaft, gear lever shoe, woodruff keys and oil seal installed ready to fit.



Get the latest information
visit our **NEW** website
www.bighealey.co.uk

Made from high quality heat treated aluminium castings these are exclusive to Denis Welch Motorsport and not available elsewhere.

With our complete range of other gearbox parts including all internals we can cater for every demand. A direct replacement for standard original.

Call today to order the latest Big Healey Performance Catalogue.



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



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

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

Förutom en ny "Smalleys Fundering" (sid 6) från Lars Carlsson och några träffreportage som återfinns i tidningen, har det varit mycket tyst från er medlemmar. Visst finns det tankar och funderingar som skulle kunna få igång en dialog här på sidan? Red.



Norsk Healey Rally 15. – 18. juni 2017 Gol – Loen

Påmelding

Samlet total pris for 2 personer i dobbeltrom (3 overnattinger) inkl. frokost (morgenmat), middag, kabelbane og startkontingent NOK 10 970,-.

For de som vil overnatte på Beitostølen har vi en pris på NOK 800,- pr. person i dobbeltrom inkl. middag og frokost.

Bindende påmelding innen 15.09.2016 til Arnfinn H. Sørhaug,
arnfinn@z-eiendom.no.

Hotellene forutsetter at vi betaler alt samlet før ankomst. Beløpet blir innkrevd med betaling av påmeldingsgebyr NOK 2 000,- innen 01.11.2016, og restbeløpet innen 01.05.2017. Påmeldingsgebyret vil ikke bli refundert ved avmelding.

Komplett inbjudan på AHCS hemsida. Även om anmälningstiden kanske gått ut vid denna tidnings ankomst är jag säker på att de som är intresserade kan snacka sig in! /Red

I brist på inlägg från er medlemmar fyller jag ut sidan med en gammal annons som Tommy L har hittat i Troberg-Elmhorn Racingservices katalog någon gång på 60-talet för "Elektronfälgar för tävlingsbruk".

Undrar vad priset var?

*Fast vi får hur som helst inte använda det i racing numera, all elektronik är reglementsvidrig i våra gamla bilar ...
/Red.*



ELEKTRONFÄLGAR för tävlingsbruk, pris på begäran.



PRESENTS

QUALITY AUSTIN-HEALEY PERFORMANCE PARTS!

Brand new high quality UK manufactured steering boxes now available from the world's leading Austin Healey parts experts, A.H. Spares Ltd!

**£1,149.75
+ VAT**

All components available to buy separately.

1. Tighter tolerances give a smoother operation due to the use of CAD design, modern materials and CNC machining.
2. Constant clearance designed worm.
3. All made from A.H. Spares exclusively designed tooling.
4. All castings and forgings are manufactured, CNC machined and assembled by engineers in the United Kingdom.

5. Direct replacement for BN4.68960-BJ8 but can also be used on the BN2's and early BN4's.

6. Available in right or left hand drive and in either adjustable or non adjustable.

7. Available in standard $3\frac{1}{4}$ turns and also $2\frac{1}{2}$ turns high ratio.

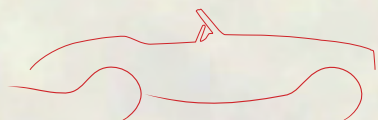
8. Unbeatable quality at a great price.

Left Hand Drive

STG113L: Standard Non-Adjustable
STG113LHR: High Ratio Non-Adjustable
STG114: Standard Adjustable
STG114HR: High Ratio Adjustable

Right Hand Drive

STG111: Standard Adjustable
STG111HR: High Ratio Adjustable
STG113: Standard Non-Adjustable
STG113HR: High Ratio Non-Adjustable



Visit our website www.ahperformanceparts.co.uk

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

Healey Market

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

KÖPES:

Hastighetsmätare BT7-BJ7 med km/h-skala.

Gångjärn till baksätets ryggdyna till BJ7. Alternativt komplett ryggstöd utan klädsel.

Börje Engwall #148, 070-4100954
frogeye@telia.com

Alla Sectioner!

Har inte några arrangemang under hösten/vintern att rapportera, men håll utkik på **hemsidan**, där kan det dyka upp arrangemang.
Bl. a. lär **pubkvällarna i Stockholm** återupptas, men ännu osäkert med schemat.

Och visst kommer **South** att ha en och annan **garagekväll**!

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.

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 - 1¾ - 2"

... och massor av annat småplock!

Claes Ottoson #127, Vaxholm.

070-544 44 20, clas.ottoson@gmail.com

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 helrenoverad 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



SENT TILLÄGG!

Spritedelar 58-69.

Nästan 2 ton nytt och beg.

Ekonomiplåt, motor- & bromsdelar, hjulupphängningar och massor av annat!

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.

Besiktigad och godkänd 2016.

Olof Lokrantz #376, Arlöv, 070-542 38 26,

olof.lokrantz@telia.com



Nytt i Regaliashopen!

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.

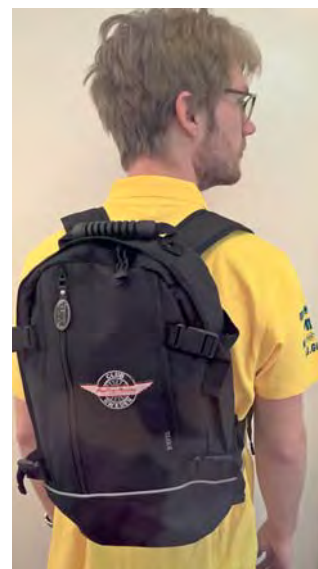
Pris 130:-

AHCS Ryggsäck.

Snygg och bekväm ryggsäck 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:-



Regaliashopen



Ledslaps

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



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



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

Rea, Rea, Rea!! Nedsatt pris!



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



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



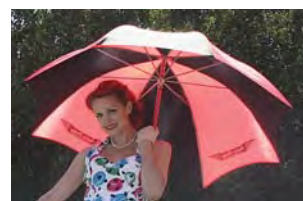
Nyckelring DHMC 100:-



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



Skjorta ljusblå oxford med but-
ton down krage. Ej slim fit. Bröst-
ficka. Brodyr Austin Healey Club
of Sweden.
Endast stl: L, XXL. Pris: 400 kr



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



Picknickfilt, svart 230:-



Bilvårdshink hoppfällbar 120:-



Manschettknappar
Austin Healey Pris: 170 kr



Klubbmärke tyg 35:-



Klubbdekal Metallfolie 20:-



Vagnmärke 280 kr



Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmärke TEHMIS 300 kr



Knapphållspin 20kr. Slips-
nål 20kr. Slipsklämna 30kr.
Klubbmärke 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
glömmer du det!) genom att
gå in på: www.healeysweden.com/regalia eller
maila: [mikaelfriberg@](mailto:mikaelfriberg@yahoo.se)
[yahoo.se](mailto: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

