

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 150 September 2018



Uffe har ordet

Vi kan bara konstatera att sommaren har varit fantastisk, kanske inte lika bra om man är bonde! Men de fina dagarna har gett flera tillfällen till att njuta av våra bilar och en bra test av kylarnas kapacitet.

Hoppas att ni alla har fått njuta av både väder och era bilar – snart är ju hösten här och då får man leva på minnena från sommaren som var. Jag har ju tidigare nämnt att det finns många anledningar till att vara med i vår fina klubb, och att en viktig sak är den sociala biten! Vi har haft många besök vid vår sommarstuga detta år och ett kärt besök var när Clas Arleskär och Göran "Goran" Nilsson kom förbi.

Det blev mycket bilsnack parat med goda middagar och tillhörande drycker. Utan AHCS hade jag aldrig fått dessa två som goda vänner! Sedan kan listan göras mycket lång med tanke på alla andra trevliga och glada Healeyägare som vi fått förmånen att lära känna och umgås med genom alla år.

Vårt första styrelsemöte för säsongen går av stapeln i Strängnäs 1 september och kombineras då med Treklubbsträffen. Det är en mängd saker att dryfta inför 2018–2019 och en viktig del är årsmöte 2019. Att sedan att försöka få lite bättre styrning av de regioner som vi har är också styrelsens ambition. Tyvärr fungerar regionsarbetet inte så bra som vi önskar på alla håll, och därför har årsmötet gett styrelsen i uppdrag att söka efter en Klubbmästare som kan stötta våra regioner.

Utrop gick ut i förra tidningen men ännu ingen respons, så jag väddar till er alla igen att fundera på om ni kan hjälpa till med klubbens arbete! Visst gäller det ideellt arbete, men det kan ge stor tillfredsställelse att vara med och forma vår verksamhet.

Önskar er alla en bra och skön höst med härliga Healeyturen innan det är dags att ställa in våra klenoder i garaget.

Uffe



Omslagsbilden: 1956 Austin-Healey 100-4
BN2 Coupe.

Foto: Foto: Lucas Scarfone/RM Sotheby's



**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

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

ÅTTA.45 TRYCKERI

TÄNK TRYCKEKNOMISKT

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer december 2018
Manusstopp den 1 november.

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård,
Robert Petersson, Ulf Ölen och Cecilia "Cilla" Andersson

Grafisk produktion: Anders Lotsengård
Ansvarig utgivare: Ulf Aggeryd
ISSN 2001-7650

Redaktionen adress:
Anders Lotsengård
Ljustervägen 5
572 40 Oskarshamn
e-post: magazine@healeysweden.com

STYRELSE

Ulf Aggeryd, ordförande chairman@healeysweden.com	070-990 59 00
Kjell Åman, kassör treasurer@healeysweden.com	072-251 51 33
Helen Elmgren, sekreterare helen.elmgren@telia.com	070-774 81 25
Fredrik Spong, marknadsansvarig fredrik@spong.se	070-697 87 26
Per Schoerner, MHRF-försäkringen per@schoerner.se	073-560 51 54
Mikael Frieberg, regaliaansvarig mfrieberg1@gmail.com	076-282 80 99
Andreas Stenberg, ledamot a.stenberg@me.com	072-204 08 51

WEBMASTER

Andreas Stenberg
072-204 08 51
a.stenberg@me.com

REVISORER

Daniel Svanström och Göte Hellström

SEKTIONER

Väst	Vakant
Norr	Leif Sundqvist westsection@healeysweden.com
Öst	Vakant
Syd	Johan Ekman southsection@healeysweden.com
Mellan	Kjell Eriksson middlesection@healeysweden.com

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engwall	08-745 06 94
AH 100/6, 3000	Bengt Larsson	070 888 25 29
AH Sprite	Erik Sandgren	0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN

Per Schoerner, 073-560 51 54, insurance@healeysweden.com
Bengt Larsson, 070-888 25 29, 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 a.stenberg@me.com

KLUBBREGALIA

Mikael Frieberg
076-282 80 99
mfrieberg1@gmail.com

MEDLEMSREGISTRET

Per Schoerner
073-560 51 54
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO

405161-1

BANKGIRO

125-4556

ORGANISATIONSNUMMER

802422-4415

Medlemsavgift 350 kr. Familjemedlem 50 kr.

Innehåll nr 150

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet.
Sid 3	Redaktören
Sid 4–7	European Healey Meet 2018 – en reserapport - Viktoria Spong
Sid 8–9	Midnattssolsrallyt 2018 - Anders Lotsengård
Sid 10	Min Healey. - Ulf Egervall
Sid 12	Nils-Fredrik i lokalpressen.. - Sörmlands Nyheter
Sid 14	Tekniktips - Ulf Ölen
Sid 16–17	Timo Mäkinen kör BRX 852B, gammalt foto från 1997 - Robert Petersson
Sid 18–19	Cilla möter Hammarnäs – intervju - Cilla Andersson
Sid 20–21	Aggerys Healeyhörna
Sid 22	Nya medlemmar presenterar sig.
Sid 24–25	Pojkdrömmen som blev sann, del 15 - Börje Engwall
Sid 26	Dialog med läsare.
Sid 26+28	Healey Market
Sid 30–31	Regaliashopen



Nä, det är inte den nedgående solen som tänt på skogen, utan eftermiddagens åskväder. Bild från Furön mot fastlandet. Jag vet – ingen Healeyanknytning, men visst är det en vacker bild?

Redaktören

Ska väl egentligen inte orda något om sommarens väder – börjar nästan bli lite tjatigt – men jag tar gärna en upprepning nästa år! Står ut med brunbränd gräsmatta och till och med grillförbud om solen skiner från blå himmel och även Östersjöns vanligtvis kalla vatten håller sig kring 25 grader vecka efter vecka.

Fast nu när jag skriver detta har vädret återgått till lite mer normalt sensommarväder – lite sol, lite regn och kyligare kvällar.

Förhoppningsvis får ni detta nummer i rätt tid (få låt det försenade juni-numret!), har arbetat intensivt med det nu medio augusti för att få det klart innan Maria och jag tar husbilen ner i Europa för en längre tur. Venedig är ett av målen, och kanske även att få sommarvädret i retur nere i södern. Som en förberedelse inhandlade vi två ”mini-elcyklar”, och kan ni tänka er, fick nog den första skatteåterbäring jag någonsin erhållit: 1 700 kronor vardera direkt in på kontot efter bara ett par dagar! Fantastiskt vilka goda (???) idéer en valrörelse kan medföra. Fast vi hade nog köpt ändå!

Dessvärre innebär detta att jag missar årets finaltävling på Falkenbergssbanan (man kan inte vinna alla förhandlingar ...). Tror det är första gången sedan jag började köra i RHK-serien 1999 som jag avstår en tävling utan alibi i form av trasig racer. Hoppas detta gäller även efter helgens Mantorpstävling – det vill säga att jag fortfarande har en fungerande SID1!

Presstop: Jodå, nästan – vänster framskärm fick sig en törn när jag och en Elan råkade vara på samma plats under en kort sekund ...

På tal om SID1 så ska han (för inte kan en sådan machoracer vara en ”hon”, och jag är för gammal för att vänja mig vid ”hen”) få en behövlig genomgång av motorn. Den ha nu fungerat förvånansvärt många säsonger utan större ingrepp, och även om jag vanligtvis hyllar principen ”if it isn’t broken – don’t fix it!” så kan det vara rent besparande att gå igenom även en fungerande motor. Våra racehealeys får ju jobba ganska hårt, varvtal över 7 000 sliter på de gamla motorerna!

Vi som av olika skäl missade sommarens internationella möte nere i Black Forest kan istället ta del av Viktorias trevliga reportage på sidorna 4–7 och njuta av de vackra vyerna. Detta för mig osökt in på ett annat ämne – jag kulle mycket gärna ta del av fler berättelser från er medlemmar! Både om er och er bilar och i form av ”resereportage” över genomgångna äventyr med Healeys.

Skriv och skicka bilder, vet att läsarna uppskattar att få ta del av andra medlemmars erfarenheter. Spelar ingen roll om det handlar om helt lyckosamma äventyr eller mer eller mindre småjävliga sådana (och det har det ju ibland en tendens att bli när man åker i gamla bilar, kanske speciellt engelska sådana, eller ...).

Vi ses till jul nästa gång – kanske kan det vara läge att kolla noga i decembernumret efter lämpliga julklappar till eller från just dig?

Anders Lotsengård

EFTERLYSNING – Klubbmästare för AHCS!

På vårt årsmöte 2018 fick styrelsen i uppdrag att söka efter en person som kan tänka sig rollen som Klubbmästare för AHCS.

Uppdraget innebär att stötta våra lokala representanter med förslag på aktiviteter, sporra distrikten till att bättre synliggöra vår klubb, vara delaktig i den årliga planeringen av årsmötet mm.

Hen ska gilla att ha många bollar i luften och tycka att sociala kontakter är kul och givande samt vara kreativ!

Hoppas att just DU känner dig manad att hjälpa vår fina klubb framåt och bli en del i vår styrelse.

Kontakta mig gärna på telefon 070-990 59 00

eller via e-post ulf.aggeryd@crestwood.se

Hälsningar ordförande Uffe.

Från Bjärred till Rust – – European Healey Meet 2018

En resebrättelse från Viktoria Spong
Foton: Spong, Clas Arleskär,
Göran Nilsson, PG Johansson

Det var få svenska Healeybilar som till slut beslutade sig för att delta i 2018 års European Healey Meet i Europa Park Rust.

Vi blev onekligen lite bekymrade för att göra den långa resan ensamma, kontrasten till resan mot Skottland var påtaglig då vi var en hel karavan som lämnade Lernacken mot Danmark och Skottland.

Nu var det bara Fredrik och jag (Viktoria) som lämnade Bjärred med packad bil fredag förmiddag med destination Hamburg. De andra Healeybilarna (Clas A, Göran N, Kennedys och Nyblaeus reste andra vägar och de flesta redan tidigare under veckan).

Vi har en veckas semester till förfogande och vi får utnyttja den på bästa sätt. Lite pirrigt var det att köra iväg, dock med genomgången bil och bakluckan full av bra att ha grejer från Anders Sideways Engineering. Tack!

Vi körde genom Danmark i solsken, så mycket solsken att lämplig solskyddskräm fick inhandlas på båten mellan Rødby och Puttgarden. Jag nu med en påtaglig rödnäsa. Att man aldrig lär sig ...

Med båtlunch i magen fortsätter vi mot Hamburg för att ta Autozug till Lössach. Bilen går bra och vi är glada för lite molnigare väder på tyska sidan. Vi har gott om tid och hittar lätt fram genom Hamburg till stationen och ställer oss i kön för tåget.

Vänner av ordningen kan nu påpeka att det är fusk att ta tåget och vi är benägna att hålla med, men med

tanke på att vi ville komma ner i god tid till mötet och dessutom ha lite tid i Alsace innan och att vi åker alldeles ensamma, så kändes det skönt att kapa lite motorvägsmil.

Vi börjar komma i semesterstämning, nervositeten släpper, bilen funkade fint, vi är i tid till tåget och det är varmt och skönt. Vi firar med en kall öl på ett litet hak nära stationen.

Det blir fler och fler som sällar sig till bil-tågresaerna. En tysk Healey som inte ska på mötet, några ytterligare entusiastbilar, schweizare i en Saab, en norsk Healey med, som det visar sig, samma mål som vi och så en väldans massa motorcyklar.

Tysk effektivitet visar sig inte gälla alla verksamheter i det tyska samhället. Vi står först i kön men rullar på sist och är en timme försenade. Vi installerar oss i vår hytt, har köpt budgetbiljetter men får ändå en hytt för oss själva.

Vi mötte upp med det norska paret Tron och Anni Lise Ellefsen för en gemensam middag på tåget. Trodde vi. Vi tar en öl och beställer och sen kommer det ingen mat!

Klocka är nio när tåget rullar ut från Hamburg station och runt kvart i elva ber vi att få avbeställa vår middag. Vi har en mycket

trevlig men något lätt middag med våra nyfunna norska vänner och det visar sig att hela veckan kommer att ha något av ett norskt tema.

Vi vaknar upp tidigt nästa morgon – kanske inte direkt utvilade man vi har i alla fall legat i horisontellt läge ett par timmar. Frukost på sängen, kaffe och croissant, och vi är redo att lasta av bilen och ta oss vidare.

Vi säger på återseende till Tron och Anni Lise och kör in i Alsace via vinvägen, med lunch i pittoreska Colmar. Gemytligt och trevligt och vi kompenserar rejält för missad middag och lätt frukost.

Målet för dagen är en liten by någon mil från Colmar som heter Niedermorschwihr, i princip omöjligt att uttala men jättemysig. Det visar sig att hotellet är precis vad vi förväntat oss.

Hotellägarens primära inkomst är inte hotellet utan en vingård, så vi har bekvämt avstånd till vinprovning på andra sidan gatan. På eftermiddagen kommer det en regnskur och vi tar igen lite förlorad sömn. Kvällen avslutas med middag med en märklig kombination av fransk elegans med foie gras och tysk husmanskost med schweinehaxe.





Söndagen kommer och det är dags att fortsätta färden mot Rust. Incheckning och hotellhäng under tiden mer Healeyfolk kommer infarande. På söndagskvällen står invigning med drinkar, tilltugg, tal och ett bildspel med Peter Healey på programmet. Och så köper vi lotter, den här gången måste vi ju vinna. Biljetter till Goodwood på spel. Trevligt att äntligen vara på plats och träffa nya och gamla vänner!



Måndagen är utställningsdag för alla bilar, en så kallad "Peoples Choice Contest". Vi får värdera, rösta och bedöma. Svårt, alla bilarna är ju vackra på sitt sätt. Roligt dock att alla får vara med och inte bara utställningsbilarna.

Vi fuskar lite och sitter inte och väntar på the "Healey Parade" på hotellet utan smiter iväg på lunch på hotellet bredvid vårt. Det påminner om ett amerikanskt kusthotell å la New Hampshire. Trevlig mat och service och en blandning av danska, norska och svenska Healeyåkare. Just servisen visar sig dessvärre vara näst intill obefintlig på vårt eget hotell.

Vi ser slutet på the "Healey Parade" och man hinner precis färdigt innan det kommer en liten regnskur.

Några kommentarer om Europa Park och Hotel Colosseo som är huvudhotell för arrangemanget. Det påminner som ett tyskt lokalt Las Vegas (nu har jag inte varit i Las Vegas men det är så här jag förställer mig att hotellet ser ut fast i större amerikansk skala förstås). Vårt hotell är inrett i en stil som ska ta oss tillbaka till Italien från förr – odefinierat när. Det är ett helt okay hotell med restauranger och barer men kanske inte riktigt värt sitt pris.

Vi avslutar kvällen med veckans dyraste middag på hotellet, tillsammans med delar av det norska Healeygänget.

Veckan innehåller två planerade rutter för färd i öppen bil. Vi börjar på tisdagen att köra på den franska sidan och i Alsace, förvånade nog i alla fall för oss, kör vi inte så länge längs böljande vinstockar, utan kommer ganska snart upp i ett bergsliknande landskap med branta stigningar.

Dagen visade sig bjuda lite svalare temperatur och på sträckan tillbaka kom regn, så pass att vi var tvungna att sätta på taket och stanna för att värma oss på en vingård. Livet kan vara riktigt jobbigt ibland.

Färden gick bland svindlande vägar, besök på ett slott byggt i nutid i gammal arkitektur, förbi en skidanläggning. Lunch och kaffe på toppen.



Den svenska delegationen festade både i jeans och (tror jag!) galaklädsel!



Fredrik Spong ser till att hålla ordning och att alla får på sig hjälmarna!

Bilarna fick jobba rejält liksom Spongs bromsar som lät mer och mer ju längre dagen gick. Kort stopp i reparationsdepån med försök att byta belägg gav bara beskedet att bromsarna behövde en mer genomgående renovering. Som vanligt alltså.

På onsdagen hade svenska klubben sitt elddop och med få svenskar närvarande, dock förstärkt under dagen med PG som enkom rest ner för detta evenemang, fick även respektive dra sitt strå till stacken.

Jag hade i ärlighetens namn tänkt att ägna mig åt en bok på hotellet, men dagen visade sig bli trevlig och lyckad ändå. Jag och Nina Nyblaus vinkade in bilarna till Race Way "Anneau du Rhin".

Killarna – Fredrik, Göran Nilsson, Claes Aleskär och Raoul Kennedy – fick agera som ansvariga för ordning och reda, att rätt bil kom, att förarna hade hjälm på huvudet och startade i raka led vid rätt tidpunkt.

Lite kylig dag som blev perfekt för racing. Helat teamet fick gott beröm för väl genomfört arrangemang.

Man kan notera att PG åkte ståndsmässigt dagen till ära i en Skoda (sic!).

Eloge till den franska lunchen som bestod av en enorm buffé där dessertbordet var lika omfattande som själva huvudbuffén. På kvällen styrde vi kosan in mot Europa Park med gemensam middag med buffé och trevligt sällskap runt svenskbordet.



Andra turen, under torsdagen, gick till Schwarzwald och en ännu vackrare tur med skogar, böljande sluttningar i gröna och grå toner. Vårt resesällskap under turerna har bestått av våra nyfunna vänner Arvid och Anne Fjeld, Tron och Ann Lise och så ett av de andra svensk ekipagen, Raoul Kennedy och Cecilia Muntzing.

Även torsdagens tur bjöd på trevliga vägar när vi tog oss an det kuperade Black Forest. Dagen bjöd på perfekt körväder med sol men inte så varmt. Bilarna fick jobba på bra. Vi hann med både kaffestopp, lunchstopp och på vägen tillbaka Schwarzwaldtårta med det bästa området kan erbjuda i form av grädde, sockerkaka och spritmärinerade körsbär. Gott! Vi tyckte att vi var välförtjänta av detta efter att ha jobbat hårt ute på vägarna.

Viss förvirring hos kartläsaren i Spongbi-len kunde rätas ut och vi var på väg igen mot Rust.

Det förgyller verkligen upplevelsen med trevliga vänner som man kan dela upplevelsena med. Väl tillbaka känner man sig lite mör och det är skönt med after drive och lite uppfräschning. Vi tog oss ut i den lilla byn Rust och åt Italiensk. Nog så bra mat och betydligt mer prisvärt än inne på själva området med överprissatta hotell.

Fredagens agenda var öppen och en del valde bildmuseum i området eller besök i närliggande städer där det fanns gott om historia och kultur att upptäcka.

På kvällen styrde vi återigen mot Europa Park, till vad som visade sig bli en kväll i Bavarian anda. Tysk mat när den är som bäst, tyngst och stabbigast.



Våra norska vänner tar på sig utmaningen att ordna nästa European Healey Meet. I skrivande stund lite osäkert – 2022 eller 2023?



På hemväg – tryggt bakom Nyblaus.



Fröjd för både öga och öra bjöds också – fast Clas ser ut att hålla för öronen ...



En känd Healeyracer och en dito bil – John Chatham och replikan på Endurance-healeyn från Bonneville Salt Lake Flats

Man förstår att det behövs mycket öl för att smälta ner denna orgie i kött, fett och kolhydrater. Kallskuret, knödel, schweins-haxe och ett digert dessertbord.

Vi underhölls av bjällror (kan inte beskrivas, måste upplevas!), dans, joddel och en kvinna som både kunde joddla, sjunga, hantera bjällror och dricka en gigantisk öl-sejdel i ett svep. (Detta skulle vi velat haft en bild på! /Red).

Under middagen kunde de som ville prova på allehanda aktiviteter i lekfull tivolilanda. Det var många grabbar som ville visa sin prestige i vem som kan få hatten att lyfta sig i "high striker".

Gissa om jag har googlat efter det ordet!

Självklart avslutades kvällen med tacktal och summering av veckan och arrangemanget. Och så slutligen spänningen, har man vunnit i lotterier och vart åker vi nästa gång. Inte vann vi något, men nästa gång åker vi till Norge. Det tyckte vi var extra roligt då vi funnit flera nya vänner just från vårt västra grannland.

Så var det dags att packa ihop och lasta in och ta oss norrut igen.

Lördag morgon och Fredrik och jag tog rygg på Nina och Nils-Fredrik. Lite nervösa för att köra hem genom Tyskland ensamma, så skönt med sällskap. Övernattning längs autobahn och en mycket trevlig middag med Nils och Nina som inte berodde på den fantastiska maten utan sällskapet.

Vi summerar en fin vecka som blev bättre än vi någonsin kunnat tro. Fina rutter och mycket god mat och dryck. Vi saknade våra svenska vänner men fick många nya under veckan. Lite synd att vi var spridda på flera hotell och att vi försvann lite i mängden i parkens omgivning och vi saknade ett dedikerat garage. **Om ni inte varit på ett Europamöte ännu så rekommenderar vi det varmt! Nu ser vi fram emot nästa möte i Norge.**



Clas A förevigade några välkända Healeys – Maria Arleskärs "gamla" Frog med nya ägarinnan, Modsporthealeyn ABL 6 och Steve Pikes Mille Miglia 100S





**Text och depåbilder:
Anders Lotsengård**

Årets Midnattssolsrally gick i likhet med förra året av stapeln i mörkaste Småland, med utgångspunkt i Astrid Lindgrens Vimmerby. Nåja, lite ljus fick de se – en av etapperna gjorde lunch- och serviceuppehåll i Oskarshamn!

Eftersom detta var första året som det inte kolliderade med vårt eget race på Knutstorp passade jag på att åtminstone besöka den tillfälliga depån på Brädholmen, mitt i Oskarshamns hamn. Alla ekipagen gjorde först ett kort uppehåll på Lilla Torget, där en speaker presenterade bilarna och deras besättning.

Naturligtvis var jag mest intresserad av de Healeys som jag visste skulle vara med i "fortkörarklassen" och förevisade de två AH 3000 med hjälp av min mobil. Fick sedan två fina bilder tagna av Pierre Skytt, förmedlade av Tommy Lyngborn. Stort tack – lite mer fartfyllda än mina depåbilder!

Den röda bilen hade sin hemmabas i Nederländerna, medan den blå kom från Skottland. De körde dock i gemensamt team, och även den skotska bilen hade co-driver från Nederländerna. Därifrån kom också den följebil innehållande mängder av reservdelar, verktyg och två mekaniker som stod för depåarbetet.





Vi som kör race med Healey vet att växellådor kan vara förbrukningsartiklar.

Förutseende att ha med en komplett låda i följebilen när man åkt ända upp till de småländska skogarna!

Båda bilarna fullföljde rallyt, med den röda med en totalplacering på plats 85, femma i sin klass, och den blå med totalplacering 89, sexa i sin klass.



Foto: Pierre Skytt



Foto: Pierre Skytt

Det damp ner en fin bild i redaktionen brevlåda ...



Foto: Andreas Palmén

Vår medlem #584, Ulf Egervall i det nordliga Umeå, hade vänligheten att sända över några fina bilder på sin Austin-Healey 3000 Mk2 1962.

Jag bad då honom att även skriva lite om bilen.

Vore trevligt om fler medlemmar följde i Ulfs spår och skriver några rader om sina Healeys! /Red.

Jag fick genom en bekant möjlighet att köpa/importera en bil från USA 1988. Det var ju före internet fanns så kontakt skedde via telefon och bilder skickades via brev.

Kontakten i USA hette Chuck Anderson och var ordförande i en Healeyklubb over there. Min bekant hade tagit hem två Healeys från USA innan och vad gäller skick på mitt objekt refererades till dessa två.

När bilen väl kom blev jag väldigt besviken på hur den såg ut. Det tog ett halvår innan jag till slut via lite kontakter här hemma insåg att den överhuvudtaget skulle gå att renovera.

Renovering pågick sedan 1989–1994 då jag äntligen kunde registreringsbesikta bilen. Första besöket slutade med 17 tvåor och en rejäl portion irritation och ångest.

Nåväl, de flesta tvåor kunde jag fixa själv. Bland annat lånade jag fyra gamla bubblanavkapslar som blev fastsatta med buntband för att dölja vingmuttrarna som enligt besiktningsmannen stack ut för mycket!

Några tvåor fick sedan åtgärdas på verkstad. Ram och drivlina var i bra skick, så renovering bestod bland annat av nytt elsystem, generator, startmotor, förgasare (treförgasaranläggning), stötdämpare, byta golv, ekonomiplåt på alla skärmar och till dörrarna, nytt krom, inredning m.m.

Frontshrouden i aluminium visste jag ingen som kunde laga så det blev en i glasfiber istället. Bilen är lackad i delar och i kulören Colorado Red, precis som den en gång varit.

Jag har kört kanske 500 mil totalt sedan dess men jag hoppas att det ska bli mycket mer i framtiden. Det enda jag ångrar under renoveringen är att jag inte dokumenterat med en enda bild!

#584 Ulf Egervall



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. 070-422 23 44, www.ekerhjulservice.nu
e-postadress: lindgren_kurt@hotmail.com



1953 och 2017

Sveriges första Healey på Teknikens Världs omslag 1953. Samma bil 64 år senare efter en renovering av yppersta världsklass. Arbetet är utfört av oss, som inte bara gör Concours-renoveringar utan alla förekommande arbeten på dessa bilar. Vänd er till oss, Europas mest välmeriterade och kunniga renoverare av Big Healeys!



Best in Show, St Moritz 2004.
Best in Class, Halmstad 2008.
Best and Second in Class,
Cruiff 2013. Second in Class,
Alsager 1991.



Kontakta oss och få experthjälp till din bil för 600 kr/tim plus moms.

BORAS MOTOR CORPORATION AB

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

www.healeyspecialists.com



Nisse N i lokalpressen.

Vår medlem, och den före detta mycket aktiva styrelsemedlemmen och tillika den idag kanske mest aktive racerhealeyföraren, Nils-Fredrik Nyblaeus från Nyköping, ägnades ett reportage i lokaltidningen Sörmlands Nyheter för några veckor sedan.

Nedan ett kortare utdrag ur den i original ganska långa artikeln.

Återges med vederbörligt tillstånd från tidningen!

Pensionären som gillar fart: "Vill bara köra så fort som möjligt"

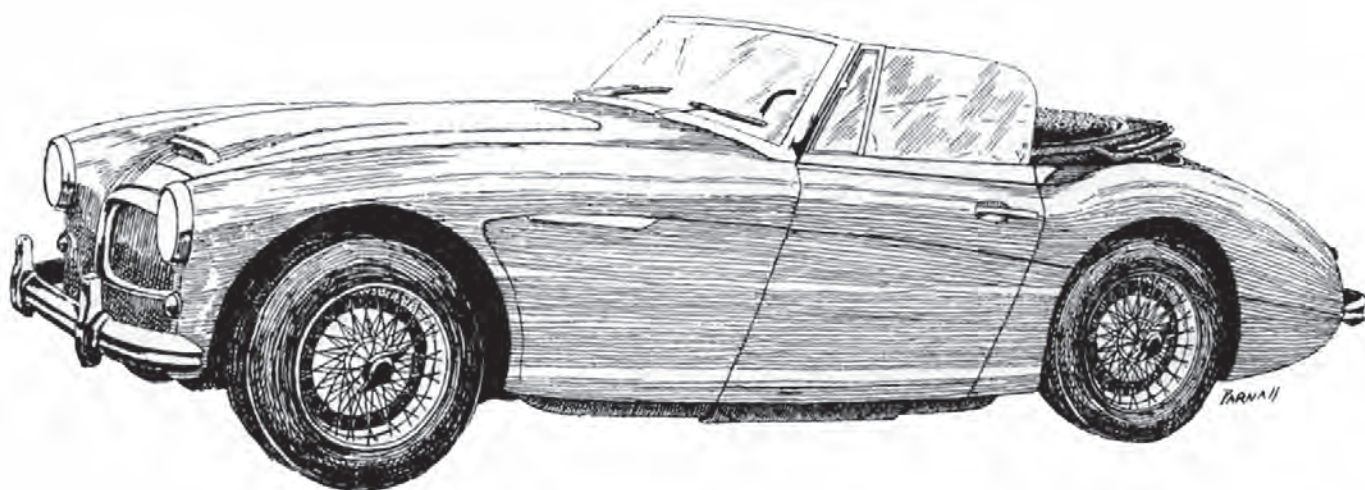
Pensionären Nils-Fredrik Nyblaeus är inte den som tar det lugnt. Helst ska det gå så snabbt som möjligt när han sitter i bilen på Les Hunadières-rakan på Le Mans i Frankrike. En tävling för äldre bilar, där han vann två klasser.

– Man vill bara köra så fort som möjligt utan att köra av. Men man måste väl vara lite galen för att hålla på med sådant här, säger han.



Nils-Fredrik Nyblaeus gillar att köra snabbt. "Fartens tjusning", som han säger. Här sitter han i sin Lotus, som han dock inte körde på Le Mans.

Foto: Henrik Witt



Butik och snabb postorderservice

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

BRITISH MOTOR
AB

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 t o m torsdag 11.00-17.00 • Övriga tider via e-post

VERKTYGSBODEN

Alla priser är inkl moms!

Blästerskåp med utsug, 350 liter

Blästerskåp försedd med 2 st. blästerpistoler, 1 st. för fotpedalstyrning samt 1 st. för manuell körning. Kabinen är försedd med 2 st. sidodörrar, belysningsutrustning, blästerhandskar samt cyklondammsugare. Mycket bra blästerkabin för verkstad samt industribruk.



7.872 kr
artnr 75506



Kompressor, 5,5 hk, 180 l

Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Kompressorblock med gjutjärmscylindrar för tyst gång och lång driftstid. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckvakt med dubbla uttag, 180 liters tank som är försedd med tre hjul varav ett är svängbart. Elkabel i oljebeständigt gummi med monterat CEE-don.

6.995 kr
ord.pr. 7.495 kr
artnr 86810



2.695 kr
ord.pr. 2.974 kr
artnr 498201

Polermaskin m. tillbehör

Kraftig bänkpolermaskin för verkstad och industri. Levereras med 2st polerskivor samt koniska spindlar för fästsättning av polerskivor med 6 mm hål. Medföljer gör också en polersats för stål, rostfritt och aluminium. Satsen består av 3st skivor 200x6mm samt 3st vaxer 1st sisalskiva 1st lappolerskiva 1st glänsskiva 1st slipvax Ultracut grå 1st förpolervax Ultrapol 761st glänsvax Ultrashine vit. Poleringsguide medföljer.

Däckmaskinspaket

Bra pakettlösning för mindre verkstaden! Däckmaskin U-2011 Art.nr 32836 Däckmaskin försedd med hjälparm för att underlätta vid montering av lågprofilsdäck. Maskinen har många fördelar som pneumatiskt styrd hjälparm och pneumatisk låsning av monteringsarm. Däckbalanseringsmaskin U-800 Art.nr 506799 Automatisk däckbalanseringsmaskin av hög kvalitet. Lämplig för hemmabruk eller i den mindre verkstaden där man inte ställer krav på dolda vikter. Lämplig för olika typer av aluminium- och stålfälgar.



19.900 kr
ord.pr. 25.445 kr
artnr 486544



9.995 kr
artnr 89293

Tiginverter 200 AC/DC

En mycket kraftfull professionellt uppbyggd tig-svets, AC/DC med elektrodsvetsfunktion. Högfrekvensstart, Slope Down, Arc Force, pulsning, fyrkantsvåg AC tig och gasefterströmning. Det går även att använda fotpedal. Metallkabinett. 4 m Tigbrännarpaket Stora Linde, 3 m återledarkabel med klämmor och 3 m elektrodhållare med kabel. Glöm ej köpa tillsatsmaterial, här hittar du tigråd och här hittar du svetselektroder.



1.718 kr
artnr 89343

Pulverlackeringspruta

Få ett professionellt resultat hemma! Nu kan du lacka med pulver och få en tålig yta som inte släpper eller flagnar när materialet rör sig. Enkel att använda, anslut till en kompressor och ett vägguttag spruta över det som ska lackas i olika vinklar så pulvret täcker hela ytan baka i en ugn i 15 minuter och 200°C.



3.895 kr
ord.pr. 4.495 kr
artnr 64891

Lyftbord, lufthydrauliskt

Hydraulisk mc-lyft med en kapacitet på 400 kg. Höj 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. Uppkörmingsramp och löstagbar plåt vid bakhjulet ingår.



3.329 kr
artnr 487800

Förvaringsskåp rött 2000x1000x500 mm

Stabilt omonterat stålskåp. Monteras enkelt utan skruvar och verktyg genom en smart konstruktion. Espanjolettås med tre låspunkter. Levereras med 4 styck hyllplan. Belastning jämt fördelat per hyllplan 70 kg. Pulverlackerat i röd färg. För att fästa panel måste hål borrar på önskat ställe och skruvas fast.



14.990 kr
artnr 496471

Tvåpelaryft, 4-ton

Hydraulisk tvåpelaryft 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. Den är utrustad med en kraftig aluminiummotor på 2200 W med kylflänsar som förebygger överhettning. Manöverboxen har ett 24 V styrsystem. Lyftarmarna är asymmetriska och är även utrustade med klämskydd. Lyftklackarna är monterade på trapetsgångar för steglös justering av nivå till lyftpunkt. Expander (18 mm) för montering ingår. Kräver ca 8 liter hydraulolja, medföljer ej.

Webshop verktygsboden.se

Ordertelefon 033-20 26 50

E-post order@verktygsboden.se

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

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.



Tekniktips

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

Visitkort eller inte – det är frågan.

Man lär sig mycket när man gör nya bekantskaper. Under min korta tid i den fantastiskt trevliga Healeyklubben har jag fått lära mig att en Healey läcker inte olja utan den lämnar sitt visitkort på backen varhelst den stätt.

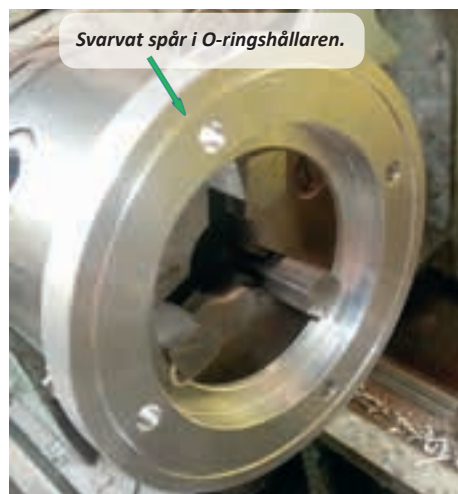
Det värsta exemplet fick jag höra av Sigge här i stan som rest med en Healey vän som inte riktigt fått stopp på läckaget vid vevaxelutgången emot kopplingshuset. De skulle åka på långresa till en ö västerut så goda råd var dyra. Den rådde herren gjorde sig ett tråg som han hängde upp under kopplingshuset så att den läckande oljan fångades upp. Det fungerade men han fick stanna och hålla tillbaka oljan i motorn med allt tätare intervaller. Låter lite bökitigt ...

Jag är nu där i min renovering av min BN4:a att jag börjat med drivpaketet. Det var inte speciellt oljigt från vevaxeltätningen när jag delade på motor och kopplingshus men på inrådan av många – bland annat Mats i Eksjö – så köpte jag en konverteringssats med en modern tätning mot vevaxeln.

Vad jag har sett så finns det en variant med kvadratisk ytterkant och en helt cirkulär. Jag valde den runda varianten.



På inrådan från Mats så svarade jag sedan upp ett litet spår på ytan mot motorblocket så att den flytande silikontätningen, Loctite SI 5980, skulle forma en O-ring när allt var på plats.



Svarvat spår i O-ringshållaren.

Sen var det bara att börja borra i motorblocket. Jag låste vevaxeln i vågrätt läge med en lång skruv, en plåtbit och en trälist. Det är ju viktigt att vevaxeln inte rör på sig när man håller på att borra. Glöm inte att räta upp hela blocket vågrätt först.

Var noga med att inte borra för djupt. I instruktionen som följde med mitt kit stod det 10 till 12 mm så jag höll mig till 10. Borrade upp de tre första innan jag började gänga.



Låst vevaxel/medbringare inför borrning.

Mina M5-tappar var lite korta så jag gjorde mig ett litet mothåll av en skruv, modell större, som jag borrade ett centrumhål i för att verkligen få tryck på gängtappen. Den kändes lite lurt att gänga i gjutgodset men det funkade.



Gängning med hemgjort hjälpmedel.

Sen torrmonterade jag de båda halvorna. Det var tur det för jag hade varit lite för försiktig med borrhjulet så jag fick korta ner skruvarna en millimeter ungefär. Sen var det dags för packningen.

Först på med gummipackningen och sedan fjädern utan att sära på den. Den gick att kränga över vevaxelflänsen.



Tätningen på plats!

Sedan det stora pillet att få in fjädern i gum-miringen. Det gick efter ett par långa minuter och många försök.

På med silikonet på ena halvan och skruva i den lite löst sedan den andra halvan. Tänk på att ha lite silikon på de ytor på halvorna som möts. Sedan de två långa skruvarna som håller ihop ringen och sist dra de fyra slutgiltigt.

Det var gott att se hur bra det passade och silikonet som trängde fram.

Sista delen var att öppna upp centrumet i den tjocka mellanplåten ("back plate") för den nya packningen. Gott att ha en rejäl fräs men det går nog att göra på andra sätt också.



Uppfräsning av centrumhålet i "back plate".



Monterat och klart!

Prydligt blev det, så nu får tiden utvisa om min Healey kommer att lämna några visitkort. Förhoppningsvis blir det bara jag som lämnar dem – i pappersform.

Kör så det ryker!

#732 Ulf Ölen, Jönköping



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





Galleri

*Timo Mäkinen kör BRX 852B
under Coys Historic Festival.
Silverstone 1997.*

*I förgrunden en Healey utrustad
för rally Peking –Paris.*

Foto: Robert Petersson

Cilla möter ... Lena och Sigge Hammarnäs

I min nya roll som biträdande redaktör har jag fått lov att publicera en artikelserie, och detta är nummer två.

En av anledningarna är förstås att lära känna så många Healeyvänner som möjligt och berätta delar av deras historia.

Text och bild: Cilla Andersson
Äldre bilder från Hammarnäs
familjealbum

Redan när Sigge Hammarnäs var en ung grabb väcktes intresset för Austin Healey.

Vilket inte var konstigt alls då ett flertal Healeys fanns på gatan där han växte upp på Idrottsvägen i Jönköping. Åt ena hållet fanns bilhandlaren på Motorkompaniet som sålde både Hudson och Healey. Han såg förstås till att bland annat dottern åkte omkring i en gul variant. Åt andra hållet bodde tandläkaren som också hade slagit till på en, liksom Junexägaren ytterligare längre bort på gatan.

Det var nog inte vanligt på 50-talet att Healey hade den frekvensen, men bilhandlaren från Motorkompaniet verkade ha gjort bra affärer i sina kvarter.

Intresset och tjusningen för den brittiska bilen höll i sig även när Sigge växte upp och på gymnasiet hittade han en till-salu lapp på anslagstavlan.

Eftersom kompisen var lycklig ägare av drömbilen trodde Sigge att det var han som skulle sälja men det visade sig att det var en okänd bänkkamrat som han kom i samspråk med. Efter en kort besiktning av bilen blev det affär. Året var 1969 och Sigge var en lycklig man men 4 000 riksdaler fattigare.

Bilen köptes dock på hösten så det blev inga direkta turer det året. När våren kom hade Lena satt hans hjärta i brand så när semestern planerades det året föll sig en romantisk tur för två i bilen väl in.

Genom Europa till Jugoslavien fick Healeyn sträcka på benen ordentligt. Vare sig Sigge eller Lena hade gjort något vid bilen innan avfärd utan de satte sig i och körde iväg helt enkelt. Förutom en glappande overdrive – som det fortfarande är oklart om det var Lenas knä eller Sigges arm som

såg till att den åtgärdades – så blev det en lyckad resa. Ja, förutom att den kokade när det gick uppför men mårde utmärkt på de mer flacka partierna.

Minnesvärt från resan är också Lenas inköp av en Weinhebel som tog det mesta av packningsutrymmet. De fortsatte att använda ögonstenen några år ytterligare innan det blev ett par tillskott i familjen och platserna inte räckte till.

Under en period fick Healeyn vila ute på landet medan Hammarnäs byggde hus och satsade sin tid på familjen. Vid något tillfälle fick de till och med något spontant bud på bilen men som de tackade nej till. Främst på grund av Sigges långvariga och varma relation till drömbilen.

En tid efter budet möttes oväntat den ovillige säljaren och den intresserade köparen där det snabbt konstaterades att Sigge dragit det längsta strået då bilens värde stigit långt över budet.

Efter att huset byggts klart och dubbelgarage kommit till fick Healeyn äntligen komma hem till familjen igen. Dock verkar garaget vara något felkonstruerat eftersom det helt plötsligt en dag drog Healeyn till sig. Mittenstolpen attackerade dörren som lossnade och hela sidan repades kraftigt. Inte nog med det så påverkades även familjens Saab i attacken. Det var tur att Sigge hann hoppa undan från bilens startknapp!

Efter incidenten med garaget plockade Sigge själv isär bilen del för del. Tidigare hade inte intresset och tiden för att skruva riktigt funnits där, men nu tog han tid på sig och lärde sig vartefter.

Lena framför en snöklädd bergvägg 1970





Lena och Sigge framför pärlan – goda ambassadörer för AHCS under en bilträff.



Den nödvändiga rensningen av högersidan efter den mindre lyckade daten med villagaraget!



dess med endast några mindre justeringar.

I två omgångar har Hammarnäs varit med i Healey-klubben. Första gången de gick med var 1971 när det kom en inbjudan på posten till en träff i Mjölby. Det

Sigge och Lena berättar flera historier kopplade till sin oerhört fina Austin Healey när vi ses hemma hos dem i Jönköping. Det är samma kvarter som Sigge växte upp i där Healeys var välrepresenterade. Jag får veta att Sigge använt bilen som postbil och en annan gång trodde de att de var jagade av polishelikoptrar, motorcyklar och ett polisuppbåd.

Tänk att det alltid händer något spännande kring Austin Healey!

Cilla

Med hjälp av Haynes instruktionsböcker och ett ordningssinne utan dess like blev bilen restaurerad bit för bit. Det tog sin tid men när Healeyn väl var klar var det i nyskick!

Så har Sigge och Lena hållit den sedan

höll i sig några år men i samband med bilens viloperiod, husbyggnad och annat så gick man sedan ur klubben.

När bilen blev aktiv flera år senare anslöt de sig till föreningen igen och har varit medlemmar åtminstone de sista 20 åren.



Motor ur på 70-talet ... och på väg i det renoverade chassiet på 80-talet. Medhjälpare ur olika generationer ...





Aggeryds Healey- hörna

Hösten börjar väl närma sig när detta nummer kommer i era brevlådor. Den ovanligt varma och torra sommaren gör väl att svampskogen får vänta på besök till nästa år. Jag gillar ju att leka lite "skogsmulle" och irra omkring i skogen i jakt på svamp, men i år får det väl bli lite fler garagetimmar istället.

Tomrummet efter min kära 3000 är fyllt med en Alfa Romeo Duetto Spider med obefintligt golv så det blir till att riva ner och börja träna på att bocka plåt och svetsa igen.

Sedan blir det som vanligt lite allmänt mekande med både 100:an och P1800. Bilarna tenderar att aldrig bli 100 procent klara så det finns alltid jobb att göra, men det är väl till viss del charmen med vår hobby. Resan är lång och ibland lite krokig – men sjutton vet om inte resan är roligare än målet! Tycker i alla fall jag som ser mekandet som en stor avkoppling och njutning.



När man har lata dagar i solstolen vid stugan så blir det mycket tid över för att läsa och bara på skoj så tittade jag igenom några nummer av **Sports Car Market ifrån 2006**. Ger ju en bra bild av hur marknaden har utvecklats på tolv år och man kan bara dra på munnen när man läser några av kommentarerna till de sålda bilarna. Två exempel nedan.

1955 AH 100M. En bil i kondition 3 med lite racing historia. Sålades för USD 42 400. Kommentaren var: förmodligen mer för nöje än som en investering! Jag trodde att bilen skulle säljas för betydligt mindre pengar. Försök att hitta en äkta 100M idag under USD 175 000!

1961 AH 3000 Mk1. Även här en bil i kondition 3 men tydligen helt rostfri och om-lackerad. Inredningen drar ner betyget men utsidan konstateras vara i mycket gott skick. Sålades för USD 18 126! Kommentaren till köpet var: fair pris för en bil som kräver en hel del för att komma upp i kondition 2.

Idag får man inte en genomruten bil för att plocka delar från för det priset.

Men prisutvecklingen har ju vart den samma för många klassiska bilar och när det gäller de mer exklusiva typ Ferrari, Lamborghini, Porsche med flera mångdubbelt värre. Prisstegringen gör ju tyvärr att det är svårt att få in yngre medlemmar då de förmodligen behöver varenda slant för att komma in på en överhettad bostadsmarknad. Så de höga priserna är inte bara av godo för framtiden för alla våra bilklubbar.

Då pressläggningen av detta nummer blev lite tidigare genom vår redaktörs semesterplaner har vi skrapat ihop det som vi har hittat bland alla auktioner och resultatet ser ni nedan.

Har ändrat till en omräkningskurs på 9:1 (tidigare 8:1) för att få ett idag mer rättvist värde i svenska kronor – dollarn har ju senaste året skenat lite jämfört med vår lågt värderade svenska krona. Att idag som svensk fynda Healeys i USA kan man nog glömma!

Mecum Auctions Houston, USA

1967 Austin-Healey 3000 Mk3. HBJ8L38795. 59 736 miles. Röd med svart inredning. Renoverad och klar för ca tre månader sedan. Lacken visar en del dammpartiklar och är inte perfekt. Krom och inredning i bra skick, dock är de flesta gummilisterna inte bytta. Passformen på karossen kunde vara bättre.



Kondition + 3.

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 eventen. Perfekt ren – har rengjorts ända ner till däckens slitbanor. Lackering och krom spegelblankt. Damm och smuts är förbjudet, och alla delar, inklusive alla originaldekaler, 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 Nyblaeus 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 följar 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 minussiffra för respektive kategori. Med andra ord så är en nummer 2+bil mycket nära en concours-bil.

Såld för 46 200 USD eller SEK: 415 000

Kommentar: Om renoveringen gjorts till en bättre standard så hade priset blivit bättre. En mängd nya delar har monterats men resultatet blev inte bättre än kondition 3. Gissar att säljaren tog en ordentlig förlust. Köparen kan glädja sig åt ett bra köp där det finns plats för att uppgradera bilen till kondition 2 utan allt för mycket pengar.

Artcurial Paris, Frankrike

1961 Austin-Healey 3000 Mk2. HBT7L14424. 86 852 miles. Vinröd metallic med vit/brun inredning. Renoverad men lackad i en mycket udda färg för en Healey, gäller även inredningen. Motor med tre förgasare och spår av modifiering när det gäller motorn. Passformen är OK men en mängd småmissar drar ner bedömningen.



Kondition +3.

Såld för 72 915 USD eller SEK: 656 000.

Kommentar: Mycket bra betalt för en "udda Healey" där varken färgen eller inredningen gjorde bilen rättvisa!

The Branson Auction, Branson MO, USA.

1966 Austin-Healey 3000 Mk3. HBJ8L33563. 60 088 miles. Blå/vit med blå inredning. Äldre renovering som har spår av flitig användning. Lack och inredning i bra skick, likaså kromet. Men undersidan är mycket smutsig och det syns spår av rost i trösklar och i ramen.



Kondition 3.

Såld för 52 250 USD eller ca SEK: 470 000.

Kommentar: Rätt pris för en bil i detta skick men faran ligger i vad som behövs i form av rostlagning. Är det inga stora ingrepp så är priset "fair" men börjar man riva så vet man aldrig vad som lurar under allt spackel.

1967 Austin-Healey 3000 Mk3. HBJ8L40588. 446 miles. Röd/svart med svart inredning. Två års renovering men lite oklart när den blev färdig. Genomgående i mycket bra kondition men några små missar här och var drar ned betyget.



Kondition +2.

Ej såld, högsta bud 70 000 USD eller ca SEK: 630 000.

Kommentar: Medianpriset för en kondition 2 Healey är idag 62 000 USD så högsta budet var mer än generöst och säljaren skulle ha tagit det. Tror inte att bilen ger bättre bud på en annan auktion så säljaren missade sin chans.

Silverstone Auctions, England

1956 Austin-Healey 100M. BN2L232164. 14 143 miles. Florida green/vit med svart klädsel. Renoverad 2013 av JME och skicket är fortfarande mycket bra. Fullständig dokumentation som visar att det är en fabriksbyggd 100M. Inredning och krom i bra skick. Lite repor här och var som visar att bilen har körts.



Kondition 2.

Ej såld, högsta bud USD: 209 785 eller ca SEK: 1 880 000.

Kommentar: Annonserades ut efter auktionen med ett "köp nu" pris på USD: 220 000 vilket ju inte är så långt ifrån högsta bud. Med lite förhandling från båda sidor kan man nog enas runt 210 000 vilket får betraktas som rätt pris för denna bil. Färgen är ovanlig och ger en premie!

1961 Austin-Healey 3000 Mk1 "Ruddspeed". HBT713582. 40 862 miles. Grön med svart inredning. Sålades ny som en Ruddspeedmodifierad bil vilket gör den ganska unik då de flesta inte överlevt. Renoverades 1997 men ser fortfarande bra ut. Inredningen lite sliten vilket visar på flitigt användande.

Undersidan ser bra ut och ingen synlig rost eller skador.



Kondition 2-

Såld för USD: 73 949 eller SEK: 665 000.

Kommentar: Den kända "Healeygurun" John Chatham tittade på bilen och bedömde den som en bra bil. Historien bakom som en äkta Ruddspeed Roadster gör den mer intressant än en vanlig 3000. Betraktar priset som helt OK.

Och nu till årets knall!

Barret-Jackson, West Point Beach FL, USA.

1967 Austin-Healey 3000 Mk3. HBJ8L42154. 38 178 miles. Golden Beige med röd inredning. Presenterades som totalt renoverad men med dålig dokumentation om vem som gjort det eller bilder. Överlag en bra bil med fin passform, bra krom och inredning. Original ekerfälgar utbytta mot Daytonfälgar vilket inte riktigt gör sig på bilen. Motorn visar spår av oljeläckage men det får väl betraktas som normalt på en Engelsk bil! Lite missar här och var på renoveringen vilket drar ner betyget.



Kondition 3.

Såld för USD: 157 300 eller ca SEK: 1 415 000!

Kommentar: Helt galet och det måste ha varit två mycket motiverade köpare under auktionen. Visst är färgen Golden Beige mycket unik, men det fanns ingen dokumentation som visade att detta var bilens originalfärg. Det är bara att gratulera säljaren till en mycket bra affär och det tar nog ett tag tills vi får se en liknande notering för en Healey 3000!

I övrigt inget nytt när det gäller privat- eller företagsannonser.

Vi önskar er alla en bra höst med många och trevliga garagetimmar!

Ha det bra önskar Ulf & Johan

Nya klubbmedlemmar presenterar sig

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

Det fortsätter tillkomma nya medlemmar, om än i något långsammare takt än direkt efter den lyckade medlemsvärvningskampanjen! Vän av ordning har kanske noterat att inte alla nya medlemmar har presenterat sig i tidningen – skälen är lite olika – men nedan en kortlista på nya medlemmar senaste halvåret som inte tidigare presterats i med bild och text:

Nr 707	Carl G H Göransson Eidenert	Uppsala	AH Sprite 1963, RLE190
Nr 712	Magnus Andersson	Vendelsö	AH 100-6 BN4, ej reg ännu
Nr 719	Fotis Xenokotas	Göteborg	AH Sprite 1958, CWC738

Pelle Lindgren, 54 år, Vallentuna. AH Sprite Mk2 1961. JFU862. Vit. Medl nr 759.



Detta är min första Healey. Köpte den nu i somras av en bekant som hade den stående men inte hade tid med den.

Den har varit stående en längre tid och är rätt "buskig" just nu. Jag har ambitionen att få den att rulla och besiktiga den för sista gången snart. Kommer sedan att vara en rullande renovering/uppdatering. Har faktiskt tagit ett par provturer efter att jag fått igång motorn och fixat bromsarna. Växellådan är dock kass så Kjell på Elwa Motors håller på att bygga en till mig just nu. Det blir en "smothcase" med 1275 innehåll.

Bilen relativt original med matching numbers. Nästa steg är att laga golvet och fixa elen.

Vet ännu inte mycket om bilens tidigare historia. Jag vet att den har stått sedan 2007. Den jag köpte den av har ägt den i några år men aldrig fått igång den. Han lär ha köpt den av en kvinna som ägde bilen sedan början av 90-talet. Men jag ska forska vidare!

Hoppas som ny medlem på att kunna komma på några träffar Alltid trevligt att träffa lika-sinnade. Det är också bra med kontakter för delar och kunskap samt lite rabatter.

Gunnar Rohr-Torp, 80 år, Oslo och Värmland. AH 100 BN1 1954. E 2255. Maroon. Medl nr 760.



Detta är min första Healey. Jag har alltid, ända sedan jag var ganska ung, tyckt om Healeys.

En tillfällighet att det blev just denna, såg den på annons 1996 och tyckte det var ett bra projekt. Har dessutom alltid föredragit de fyrcylindriga.

Jag vet lite om bilens tidigare historia. Sålades ny i Louisiana, USA och var trots det högerstyrd! Importerades till Norge av Öistein Fauchald som importerat flera Healeys.

Efter en grundlig och fin renovering i min ägo, har jag hela tiden velat optimera min bil, mestadels hos Denis Welch. Nämnas kan Weslake-topp med extraktorgrenrör, BN2-växellåda, ny O/D, lättat och balanserat svänghjul, polyuretanbussningar och styvare krängningshämmare. Sedermera har den genomgått en fullständig motorrenovering med balansering och dessutom de flesta motor-tillbehör nya. Ny styrsnäcka och dito stötdämpare. Nä, nu blir detta långt ...

Vi har använt bilen till långa resor i hela Europa (England, Skottland, Wales, Korsika). Nu vid min ålder är detta "a thing of the past"!

Jag ser däremot fram emot att delta i klubbens träffar och arrangemang, träffa likasinnade och få tips. Var medlem av den norska klubben och deltog bl. a tillsammans med svenska och danska medlemmar på en gemensam tur till Vestlandet.

Min fru och jag bor i Oslo, men har köpt sommarställe i Värmland där vi tillbringar massor av tid, och där har också vår Healey sitt hem – ett av skälen till medlemskap i den svenska klubben!

Kalle Larsson, 47 år, Billdal/Gbg. AH Sprite Mk1 1959. Röd. OA1892 (har inte nytt nummer ännu!). Medl nr 761.



Har alltid tyckt att Frogeye är en väldigt snygg bil, och nu har jag köpt min första. Den har väldigt mycket charm tycker jag.

Denna importerades (ny?) från England 1959 och är för tillfället högerstyrd. Jag har alla svenska registreringsbevis.

Avställd och nerplockad 1971, och har legat i ett garage sen dess. Jag köpte den 2016 för 10 000:- och har precis fixat en garageplats där jag kan hålla till och renovera den.

Kommer nog att ta några år tills den blir klar. Kommer antagligen inte att bli "utställnings-skick", eftersom jag räknar med att svetsa och lacka själv :) .

Tips om renoveringar och eventuella köp av delar är något som jag hoppas ha nytta av genom mitt medlemskap i klubben.

Upprop till alla medlemmar – gamla som nya!

Meddelar ni inte oss vad som händer ute i Healeyvärlden så får inga andra heller reda på det – framförallt efterlyser vår web-redaktör korta och snabba inspel om vad som händer under säsongen. Visst åker ni på lite träffar – Healeyspecifika eller inte? Ta ett par foton, skriv några korta rader vad det handlar om och mejla till vår webbis (och gärna till tidningen också, fast det blir ju mer aktuellt på webben!). Även rena individuella utflykter är också välkomna – och det gör ju inget om det kan finnas en knorr. Strålände sol, störtregn, "nu gick den sönder igen!" eller vad som helst. Men som sagt, bilder är viktiga. Vi ansvarar för att bilderna och texten blir publicerbara.

En vädjan från Anders tidningsredaktör och Andreas web-redaktör.

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

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 15



Shroud under förbörning av igensvetsade gamla uppvibrerade hål.

Text och foto: Börje Engwall

När detta skrivs är det knappa veckan kvar till BSCM. Sommaren har ju varit helt otrolig. Nästan för varm för oss ovana nordbor. Hoppas ni har åkt ikapp allt från förra sommarens besvikelser, då det regnade mesta tiden.

Själva tog vi vår trogna semesterbil, MX-5:an, och drog till södra Tyskland tillsammans med goda vänner i en likadan bil (praktiskt vid exempelvis tankningar, då de drar lika mycket bränsle). Vi skulle åka "Alpenstrasse" strax norr om gränsen mot Österrike i år. Färjan Göteborg-Kiel är ett säkert kort att starta resan med. Sedan första natten i Manchau, mot Franska gränsen. Underbar gammal stad. Den får ni inte missa om ni är i grannskapet.

Vi gjorde ett kort avbrott från vår utstakade tur, för att hälsa på deras dotter med man i centrala München. Svärsonen Tobias är ekonomiskt ansvarig för BMW Motorsports DTM-satsning. Detta föranledde givetvis ett besök på hans jobb. Bilden visar hustrun Eva stående bredvid DTM-bilen. Till salu för Euro 1 000 000 + moms, om någon är intresserad...

Resans slutmål var Berchtesgaden och Hitlers Örnäste. Fascinerande och skrämmande på en gång. 1 880 m.ö.h. Vägens lutning upp till bussterminalen som tog oss sista biten, var 24 grader. Och huset är inte en 50-års present till Hitler som många vill göra gällande, utan ett rent skrytbygge initierat av Martin Bormann.

Nåväl, vad har hänt i garaget i värmen? Ja, inte så mycket som jag önskat. Det har helt enkelt varit för varmt. I sista avsnittet nämnde jag att shroudarna skulle svetsas under sommaren. Det har faktiskt hänt.

Åkte till min bror Lasse för att låna svets och få lite praktiska tips. Jag fick svetsen i handen ihop med instruktionsboken. Antingen så har han stort förtroende för lillebrors händighet, eller så tyckte han att "learning by doing" är bästa sättet. Det första jag upptäckte var att instruktionsboken var felskriven. Där bilderna var illustrerade med siffror, hänvisade texten till bokstäver! Och det i en av Esab tillverkad maskin!



Eva vid BMWs DTM bil hos BMW Motorsport i München.



Förstärkningar på insidan av främre shroud.

Hur som, det var bara att plocka fram spillbitar av aluminium och börja öva. Har man svetsat sedan tonåren, och dessutom kan tennspackla, lärde man sig snart hur det gick till. Fick tips av Claes Aggestig i klubben, om att förvärma arbetsstycket först med gasol. Då gick det mycket lättare. Visserligen blir MIG-svetsade aluminiumskarvar tjockare (=mer slipande!) än motsvarande med TIG. Men att lära sig TIG-svetsa aluminium tar tid om det ska bli bra. Och det var inga jättemängder svets som skulle till på mina shroud.

I framkant under kylargrillen, där shrouden sitter fast i de främre ramben, brukar de ofta spricka. Så också på denna shroud. Där svetsades först sprickorna igen, för att sedan förstärkas av ett extra lager aluminium. Dessa bitar klipptes runda för att minimera kommande sprickor, dessutom borrades fem tiomillimeters hål i dem, som sedan fylldes med svets ihop med shrouden. Hoppas det förbandet ska hålla länge.

Shrouden lades sedan på chassit, för att kunna förborra lite nya hål i de gamla uppvibrerade – numera igensvetsade hålen – framför kylaren, och på sidorna om motorhuven.

Dessutom hade någon person under bilens tidigare år i USA, använt en draghammare i sex hål i shrouden. Ett ganska trist sätt att få ut bucklor, speciellt som man bara spacklar igen hålen utan att svetsa igen dem först ...



Främre shroud med blåmarkerade svetsställen.

På bilden syns svetsställena som blå tejpmarkeringar. Den bakre shrouden krävde lite ny plåt i kanten mot bakskärmens bakre nedre del, där oftast vägsmut samlas. I övrigt hade den bara lite sprickor och småskador.

När vardagens jobb tagit musten och kreativiteten ur en, brukar jag sätta mig vid blästertunnan och köra rent lite smådelar. Krävs inte så stor inspiration för att klara av det, utan bara sådant som är skönt att få rent.

Lite Annitrol på delarna innan etsprimern, så bör de inte rosta på en mansålder i alla fall. Använder ett hopfällbart klädställ, som med hjälp av svetstråd fungerar utmärkt för upphängning av smådelar som

ska lackas. Något jag smyger med nere på firmans lokal, kvällstid. Lacklukten brukar vara borta på morgonen när vi börjar jobba!

Med lite tur ska jag få hjälp att rikta motorhuven framöver. Den har troligen blåst upp och knäckts någon gång. Något som dolts av lager av spackel (de är duktiga på att spackla i USA!). Samma plåtkille får ta en titt på framskärmarna efter mina lagningar. De behöver lite lätt knådning för att bli perfekta.

Nästa gång vi hörs, hoppas jag att alla karossdelar är lackerade på insidan, och att min hemmabyggda lackbox är helt riven, från den förminskade storlek den har idag.

Och att önska sig en "Indiansommar" efter denna varma sommar är kanske att hoppas för mycket. Men hustrun brukar säga att höstar är kravlösa, så jag får väl köpa det. Hon lärde mig ett nytt ordspråk här omdagen.

"Får man bara ändan ur vagnen, behöver man kanske inte ta sig i kragen ..."

Med andra ord, dags att börja fyll på listan av vad som ska göras i vinter på bilen, medan ni har det i friskt minne. Och beställ delar i tid!



Shroud under inpassning före borring.



Sodablästring av shroudar.

Bilnördar behöver inte alltid laga bilar – ibland kan det vara en avkoppling att även laga mat! Smyger därför in ett recept med klar Healeyanknytning – Göran "Göran" Nilsson bjöd de två övriga musketörerna på denna (se Uffes ordförandespalt sid 2!).

Gorans Rödvinssås

Göran är inte bara en duktig mekaniker utan även en mästare vid spisen!

En synnerligen god rödvinssås som passar perfekt till en lammfilé med rotselleripuré eller dylikt.

1 Rödlök

1 Vitlök (verkar lite snålt tycker jag! /Red.)

2 Msk Farinsocker

2 Msk Balsamvinäger

2 Dl Kalvfond

3 Dl Rödvin

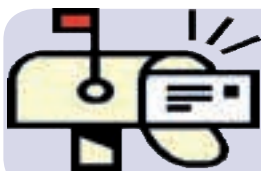
+ Salt och peppar

Hacka löken och fräs i smör i en gryta. Häll på socker och sedan vinäger

Slå på fond och hälften av vinet. Låt koka på svag värme och slå sedan i resten av vinet.

Reducera såsen till hälften och lägg sedan i en klick smör och salt och peppar. Såsen blir ganska salt, så smaka av innan ni tillsätter saltet!

Njut sedan av världens godaste rödvinssås!



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/tips!
Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter.

Red.

Ett inte så bra råd.

Skulle byta ut "the Spigot bush" (bussningen i vevaxeln om ingående axel till växellådan vilar i) nu när jag har motor och växellåda ur bilen.



Bilden visar inte en Healey, men fungerar som illustration! /Red

Klurade på hur man ska få ut en bronsbussning som sitter inpressad i ett bottenhål. Dessutom i vevaxeln så det var ju uteslutet att komma åt den bakifrån.

Gick det att få in några krokar och dra ut den? Nja, kanten där inne var inte mycket att greppa i.

Efter lite googlande hittade jag en artikel från amerikanska Healey klubben. Författaren beskrev att om man packar hålet i vevaxeln med fett och så ta axeln och klippa till så kan bussningen krypa ut efter ett par slag.

Detta lät ju kanon, för visst, trycket i fett fördelar ju sig lika i alla riktningar och det första som skulle ge sig var ju bussningen.

Svarvade till en axelstump som passade bra i den gamla bussningen och tryckte in fett. Som tur var hade jag skyddsglasögon på mig för det skvätte till riktigt rejält med fett, men bussningen satt som berget.

Hade antagligen lite luftfickor inne i fettet och lite för dålig passning mot min axel.

Efter ett par försök så föll jag till föga, tog fram Dremeln och skar upp bronsbussningen för att sen bryta ut den med en mejsel.

Ner med den nya i frysboxen över natten och med ett nypolerat hål i vevaxeln så satt den nya som en smäck. För säkerhets skull med lite Loctite också ...

#732 Ulf Ölen, Jönköping

En intressant idé?.

Pratade med en herre här i trakten som är mycket aktiv i Citroen klubben. De hade något som jag tyckte lät väldigt intressant.

De har gjort en "matrikel" över sina medlemmar i de europeiska länderna som har intresse, kunskap och kanske lite prylar på hyllan för att kunna hjälpa klubbmedlemmar som var ute på äventyr.

Det kunde vara att man fått tjall på bilen långt hemifrån och behövde hjälp eller bara råd och dåd om vad man kunde göra där man råkade vara på sin resa, kanske ett garage besök.

En förfrågan hade gått ut till medlemmarna i de olika länderna om de ville vara med och vad de kunde bistå med. Detta var en mycket uppskattad hjälp och gav en trygghet i att resa ut lite längre i Europa.

Något för oss?

#732 Ulf Ölen, Jönköping

Healey Market

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

SÄLJES:

Kofångarfästen till Healey 100/3000, nya.

(passar till BN4 – BJ8 enligt AH Spares).

Pris 250: –

Rickard Granbom.

rickard.granbom@hotmail.com

Avhämtning i Simrishamn eller skickas mot betalning.



SÄLJES:

Slutrör BJ8, har gått 400 mil. Pris 400:-

Ventilkåpa och lamell. Pris 200:-

Lasse Johansson (Sthlm).

Tel: 0722-526655

ljolette@hotmail.com



SÄLJES:

Under renovering av min AH 100/6 (gör en AH3000 av den ...) har jag fått många bra delar "över".

Bl a: Trumbromsar fram, kompletta inkl trummor, bromsbackar, hubbar, backplate, hjulcylindrar (både gamla och nya och rep. sats!).

Diverse motordelar: koppling, oljetråg, original oljefilter mm mm. Bättre bilder och mer info på klubbens hemsida under "Market":

www.healeysweden.com

Ring eller mejla om priset eller ge ett bud!

Ulf Ölen (Jkp.) Tel: 079-333 81 75, eller ulf@hagaberg.st



Healey Market fortsätter på sidan 28!

AH SPARES LIMITED

TM



SUF184

Made in the UK!



RAX211R

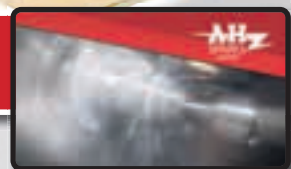
New Austin-Healey CAD & CNC Hub Extensions

Fully CAD drawn and CNC machined in the UK from high grade steel. Our hubs are of the highest quality available so you can buy with confidence on this safety critical part.



SUF187R

Watch how we make them,
on our YouTube channel



Racing Hub Extensions

Due to the higher specification steel used, our racing hubs are stronger than the standard road-type hubs. We also incorporated in the CAD design the removal of any unnecessary material resulting in a reduction of weight hence helping to improve the handling and grip.

www.ahspares.co.uk

Healey Market fortsätter här!

SÄLJES:

Healey 100/6 1959. Two Seater!

Efter 15 års ägande säljer jag av åldersskäl min fina 100/6, 1959.

En av de sällsynta Two Seater. Bilen går mycket bra.

Kan sända fler bilder om så önskas. Bilen finns i Moss, Norge.

Prisidé: NOK 400.000:- eller bud.

per.vanem@argus-moss.no



SÄLJES:

Austin J40 Pedal Car Unikt tillfälle !

Austin J40 Pedal Car, helrenoverad, och komplett med pedalställ.

Platsbrist gör att jag efter 12 år måste sälja bilen.

Prisidé: 25.000:-

Håkan Hansson(Sthlm.)

Tel: 070-818 18 23,

eller hansson.ekonomi@gmail.com



SÄLJES:

Innertrösklar AH3000 nya:

Nypris ca 900 SEK + frakt. **Nu 500 SEK**



Yttertrösklar AH3000 nya (med lite yttlig "lagringsrost"). Nypris ca 700 SEK + frakt. **Nu 350 SEK**

Rostfritt avgassystem, begagnat men felfritt.

Små bucklor undersidan främre dämparna.

Nypris drygt 7000 SEK + frakt. **Nu 2500 SEK.**



Hämtas eller levereras vid något av RHK-racen!

För dyrt? Men kom med ett bud då!

Anders Lotsengård. Tel: 070-580 13 83.

anders@anlon.se

SÄLJES:

Frontshroud i aluminium till Healey 3000 Mk2.

Har suttit på min Austin Healey BT7 3000 Mk2 1962. En 5 cm spricka och några små bucklor (kan skicka fler bilder vid intresse). I övrigt OK skick. Finns i Umeå.

Pris 23 000: -

Ulf Egervall.

Tel: 070-372 11 01 eller mail

ulf.egervall@umea.se

SMS eller mail att föredra, svårt att svara i mobil p g a arbete!



KÖPES:

Hastighetsmätare BT7-BJ7 med km/h, eller bara mä-tartavlan.

Undre plåten till värmepaketet

med pressad text SMITHS (min sönderborrad av något radio-montage sedan tidigare).

Börje Engwall.

070-410 09 54

frogeye@telia.com



SÄLJES:

Tonneau Cover för BN4 & BT7, RHD Black Everflex.

AH Spares nr. "HOD135"

Felfri men inte ny!

Pris 900: -

PG Johansson.

Tel: 070 692 65 11, mail

pg.bighealey@telia.com



KÖPES:

Köpes Austin-Healey 3000,
fungerande eller renoveringsobjekt.

Morgan Ekermann.

070-80 25 57 eller

morgan4ekermann@gmail.com

SÄLJES:

Dörr 100/4 RH

Höger sida - felköp på e-bay.

Senare varianter för gångjärnen
Proffslagad i nederkant.

Pris 2.500:-

Mats Franzon, 0730-96 24 14



KÖPES:

Fyra hjulmuttrar ekerhjul

utan vingar, s.k. "continental
spinners", oavsett skick.

Claes Stenestad #267.

070-750 27 04

kaptenclaes@gmail.com



Our Latest Big Healey Performance Catalogue

Is Now Available

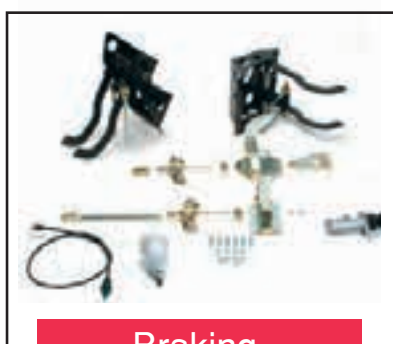


Our latest Austin Healey Performance catalogue features 200 new products, 12 extra pages, updated specifications and technical information that our customers have been asking for.

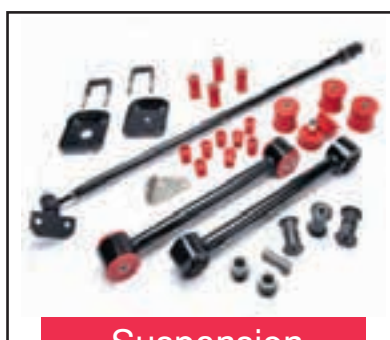
Continued investment in the latest design and production technology has enabled Denis Welch Motorsport to add some innovative new high-performance products to the range.

To order your copy please call us
or visit our website www.bighealey.co.uk

New Products Include:



Braking



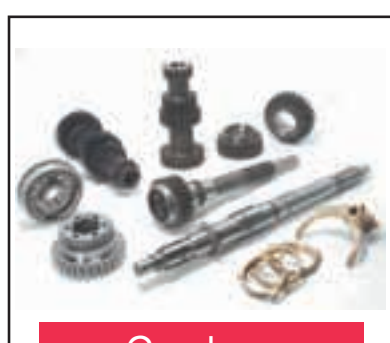
Suspension



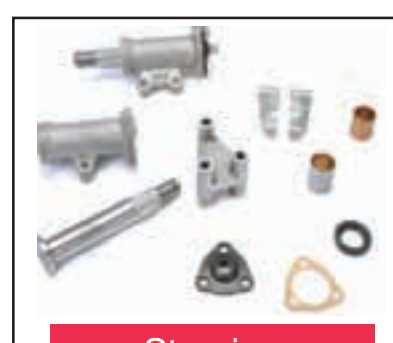
Electrical



100S Parts



Gearbox



Steering



The price is right...

The quality is excellent...

The performance is legendary...

You deserve the best...

DENIS WELCH MOTORSPORT, YOXALL, BURTON ON TRENT, STAFFS DE13 8NA, ENGLAND

Parts Hotline: +44(0)1543 472244 E-mail: sales@bighealey.co.uk

Nästan nytt i Regaliashopen!

AHCS sommar/höstjacka i unisexmodell.



Klassisk sommar/höstjacka i "lumbermodell" som just nu är högsta mode!

Vit, svart, marinblå och röd. 4 snygga färger!

Dubbla dragkedjor för bekvämlighet i bilen

Två framfickor med dragkedja

Innerficka med kardborrelås

Telefonficka med dragkedja

Tunt innerfoder i Micro fleece

Avtagbar och invikbar **huva**

Stickade **muddar**

Vind- och vattentät

Storlek S, M, L, XL, XXL (normala storlekar).

Leverans ca 14 dagar efter beställning.

Pris endast 845:-

KALENDARIUM

FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN

På medlemmarnas önskan återinförde vi vårt kalendarium här i tidningen.

Men inflödet är magert, så vi hänvisar i första hand till den förhoppningsvis mer aktuella informationen på hemsidan och på klubbens Facebooksida.

Alla Sectioner.

Inte mycket inrapporterat, men håll utkik på **hemsidan**, där kan det dyka upp arrangemang.



Efter vissa påtryckningar kan vi nu erbjuda er att Trycka på!!

Piffa upp din egen overall, jacka, tröja, skjorta eller annat plagg genom att få vår klubblogo tryckt enligt exemplen på bilden.

Trycket ska tåla många tvättar och hårt slitage och måste därför appliceras hos vår leverantör.

Röd text, storlek ca 30 x 7 cm. Pris 105.-per tryck.

Lämna/skicka ditt utvalda plagg till mig, Micke, eller skicka direkt till:

Påhlsons Daylight AB, Gamla Oxelösundsvägen 1, 611 38 Nyköping.

PS! Glöm inte bort att du dessutom själv kan värma på några av våra fina tygmärken som beställs på vanligt sätt. DS.



Perfekt för höstens crusing!

Klassisk marinblå eller ljusgrå sweatshirt

i unisexmodell med snygg AHCS brodyr. Mycket hög kvalitet med "stretchribb" i muddar och avslut. Dold ficka med dragkedja. S till XXL.

Pris 380:-

Regaliashopen

Broderade tygmärken.

Snygga färger och tydliga detaljer.

Monteras enkelt med strykjärn.

Anvisning medföljer

Pris endast 25:-

Piffa upp jackan, tröjan, skjortan, blusen, blazern, kepsen, overallen!

Runda 67 mm

Wings 150 x 120 mm



Perfekt för kvällscrusing!

Klassisk marinblå eller ljusgrå sweatshirt

i unisexmodell med snygg AHCS brodyr.

Mycket hög kvalitet med "stretchribb" i muddar och avslut.

Se extraerbjudande på föregående sida!



"Lennarts Healey Poster"

Inplastad, storlek 40 x 57 cm, **pris 125:- inkl. porto**

(och kommer ni till Stjärnhov, – trevligt med besök här ute på landet – och hämtar den eller köper på Årsmötet kostar den bara 100:-!)



AHCS Ryggsäck.

Snygg och bekväm ryggsäck lämplig för den korta promenaden under bilturen.

Stor ficka på framsidan och flera fack på insidan. Separat mobilficka med uttag för hörlurar. Bärhandtag, vadderade axelremmar, baksida och botten samt reglerbara remmar på sidorna.

Pris 375:-



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:-



Nyckelring DHMC 100:-



Paraply "golfmodell"

grön/vit, svart/röd resp
röd/vit: 250kr;
blå/gul: 275kr,



Registreringskylthållare 50:-



Klubbmarke tyg Nedsatt pris 25:-



Klubbdekal Metallfolie 20:



Vagnmarke 280 kr



Vagnmarke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmarke TEHMIS 300 kr



Knapphålsspin 20kr. Slipsnål 20kr. Slipsklämma 30kr.
Klubbmarke 20 kr



Vadå vindrufs?
Modern SACO-mössa
i svart bomull (95 %) med snygg broderad AHCS-logga i rött och vitt.
Passar till alla i alla åldrar!
Pris 135:-



Vi hjälper till att minska miljöbelastningen!!

Beställ vår nya miljökasse av tyg så minskar du användningen av engångskassar.

Kassen är utformad som en rejäl bag med bälg både i sidan och i botten. Snyggt designad i ett grovt svart bomullstygt av hög kvalitet med klubbloggan tryckt i rött.

Storlek 38x41x12 cm. Använd den vid dina dagliga inköp, eller till att lägga vinflaskan och dansskorna i då du går på fest!

Varje bil i familjen behöver minst en kasse! **Pris 145:-**



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



Klubbkeps: svart, blå, 120:-



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

Beställ regalia NU (annars glömmmer du det!) genom att gå in på: www.healeysweden.com/regalia eller maila:

mfriberg1@gmail.com

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

