

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 151 December 2018



Uffe har ordet

Eftersom detta nummer av Enthusiasten är årets sista och beräknas komma i era brevlådor i början av december så vill jag passa på och önska er alla en riktigt God Jul & Gott Nytt År!

Året som snart har gått får väl betraktas som en av de bättre när det gäller möjligheter att rasta sina bilar. Att vi saknar en sufflett till 100:an har inte känts som en större begränsning detta år då de flesta utflykterna har skett i strålende sol. Nu går vi fram emot mörkare och kallare tider och då kan det ju vara bra att ha dagar som dessa i minnet, se sommarbilden nedan!

Jag hoppas att ni alla har vart inne på vår nya hemsida som nu börjar ta en bra form och fylls kontinuerligt på med nytt material. En uppmaning till er alla är att förse Andreas Stenberg med material för hemsidan. Likaväl som vår tidning krävs det att ni alla ger våra redaktörer något att arbeta med. Det är ju alla era bidrag som gör hemsidan och tidningen levande och intressant för er alla att läsa.

Styrelsen har haft sitt andra möte för året där det bland annat har spikats datum och plats för årsmötet 2019, mer om detta på annan plats. En stor diskussionspunkt är hur vi ska få regionerna att fungera bättre och att försöka hitta en eldsjäl som vill axla rollen som vår klubbmästare. Två uppmaningar har gått ut i tidningen med klen resultats och vi vädjar fortfarande till er läsare att rannsaka er själva och se om ni inte har tid och lust för att bidra till klubbens verksamhet och fortlevnad!

Jag önskar er alla en bra och skön höst och sedan en God Jul och Gott Nytt År. Glöm inte bort att det finns en mängd fina presenter i Regalishopen som förhöjer varje julklappsutdelning!

Uffe



Nämen titta, har vår ordförande köpt en strandhealey som han gömmer vid sommarstugan ...

Omslagsbilden: Startbild Falkenberg 2018
Foto: Racefoto, Bengt-Åce Gustavsson



**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 mars 2019
Manusstopp den 1 februari.

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

Redaktionens 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	070-251 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 westsection@healeysweden.com
Norr	Leif Sundqvist northsection@healeysweden.com 070-337 25 24
Öst	Vakant eastsection@healeysweden.com
Syd	Johan Ekman southsection@healeysweden.com 070-980 75 34
Mellan	Kjell Eriksson middlesection@healeysweden.com 054-86 61 29

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engwall	08-745 06 94
AH 100/6, 3000	Bengt Larsson	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.

Austin Healey
Enthusiast nr 151

Innehåll nr 151

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet.
Sid 3	Redaktören
Sid 4–8	Årets Racerhistoriska säsong – Elmon Larsson och PG Johansson
Sid 10–12	Internationell Healey racing 2018 – Nils-Fredrik Nyblaeus
Sid 14	Tekniktips – Ulf Ölen
Sid 16–17	Medlem i sin nyinköpta Sprite Mk2 – Jens Hillbom
Sid 18–19	Cilla möter Elmon – intervju – Cilla Andersson
Sid 20–21	Aggerys Healeyhörna.
Sid 21	Nya medlemmar presenterar sig.
Sid 22	British Motor/Thomas Brandt stänger butiken. – Tommy Lyngborn
Sid 24–25	Pojkdrömmen som blev sann, del 16 – Börje Engwall
Sid 26	Årsmötesinbjudan 2019.
Sid 28	Healey Market
Sid 30–31	Regaliashopen med julklappstips!

Redaktören

Så var det då dags igen ... Nä, jag tänker inte på julen eller att det är ett nytt nummer av tidningen – jag tänker på den traditionella avrundningen av årets tävlingssäsong med Healeys med ganska omfattande artiklar i vårt decembernummer.

Kan kanske vara en och annan som inte har den fäbless för racing som delar av redaktionen har, men till vårt försvar vill jag anför att förutom våra välbesökta och välarrangerade årsmöten, så är nog faktiskt våra racehelger de träffar där flest klubbmedlemmar träffas!

Då tänker jag inte i första hand på oss som ingår i teamet och kör på banan, utan på alla de av er medlemmar som tar tillfället i akt besöka vårt depåställe, ta en kopp kaffe (och om tiden är den rätta kanske även en pilsner ...), umgås och trivas i en fantastisk miljö. Eller är det jag som är miljöskadad?

Titta exempelvis på bilden från vår traditionella kräftska under Mantorpshelgen, visst ser vi ut ha att ha trevligt? De senaste åren har den dessutom inneburit en trevlig förbrödring inte bara inom Healeyfamiljen, utan även med stora delar av det Elangäng som i vanliga fall, på banan alltså, ofta är en påle i köttet för oss Healeyåkare. Men trevligt tillsammans har vi!

För vår del, vid sidan av racehelgerna, har dessvärre Healeyåkandet blivit alldeles för lite under sommaren. Trots det mycket soliga vädret – stundtals för varmt till och med för öppetåkande – har Healeyn mestadels stått i garaget.

Hade det inte varit för den trevliga utflykten till det sydliga årsmötet hade det inte blivit många mil! Solen lockar faktiskt (dessvärre!) mer till färder på sjön än på ångande asfaltvägar – vår snipa har varit i flitigt bruk både kvällar och helger. Skärpning är av nöden till nästa sommar, då har jag lovat vår Healey att få lite mer motion.

Detta nummer innebär också ett avslut av året 2018, och innehåller därför en hel del som siktar på 2019. Med tidningen får du faktura på medlemsavgiften för 2019 och i tidningen en förhandsavisering av årsmötet 2019. Boka redan nu in det i din och familjens att-göra-lista!

Och du, glöm inte att våra annonsörer är outtömliga källor för lämpliga julklappar! Gör en lång önskelista på braochhaggrejor (både nödvändiga och kanske inte så nödvändiga!). Dina nära och kära blir lyckliga – de har säkert inte en aning om vad de annars ska lägga under granen!

Anders Lotsengård



Sent på höstkanten kom dock Healeyn fram igen. Denna gång som kidnappningsverktyg för en nybliven 50-åring som hustrun med kamrater hittade på dumheter för!

Årsmötesinbjudan ...

... hittar du på sidan 26.

Missa inte att boka in datumen redan nu och sedan anmäla dig så snart det är möjligt!

**Vi i redaktionen önskar alla
läsare en riktigt**

God Jul

och ett

Gott Nytt År!

Medlemsavgiften!!!

Med detta nummer får du fakturan på medlemsavgiften. Betala den direkt så du inte glömmet!

Och glöm inte ange ditt **medlemsnummer** (helst) eller namn – numret hittar du i din matrikel.

Racesäsongen i Sverige 2018

mest spännande de sett i serien! Väl i klass med förra årets race på Mantorp då samma Elan hade en



Det var mellan dessa kampen skulle stå. Anders Schildt tog i sin Healey från sin andra startposition täten före Bengt-Åke Bengtsson i den alltid snabba Elanen. Sedan påbörjades Bengt-Åkes intensiva jakt på Anders ...



Åskådarna följde med stigande spänning kampen som pågick i alla de sexton varven med Anders Schildt hela tiden i mycket knapp ledning. Men i de allra sista skälvande sekunderna av racet gick de ut för sista gången på raksträckan nästan jämsides – lite försprång för Healeyn – på målakan och spänningen var olidlig. Sakta, sakta segade sig Elanen ifatt ...

11-13 maj Kinnekulle Historic Meeting.

PG Johansson

Jag har ofrivilligt varit borta från racing i elva månader med stora abstinensbesvär efter mitt motorras på Zandvoort i Holland. Tiden har istället ägnats åt uppbyggnad av ny motor och genomgång av växellåda.

Ett stort tack till Kenneths Motor, Lotsen, Mats, Claes och Bengt Larsson för all support. Till 2018 års RHK-serie med premiär på Kinnekulle Ring 11-13 maj var det äntligen dags för mig att hoppa in i cockpit igen.

Vädret var stabilt och bra till skillnad från tidigare års frostvarningar. Totalt ca 100 deltagare vilket är förvånande lite till denna tekniska bana i bra skick.

Fredagens båda fria träningar ägnade jag och teamet åt inkörning och utsortering av den nya motorn samt den renoverade växellådan. Motorn misstänkte en del vilket berodde på att tändningen stod fel, växellådan fungerade bra förutom överväxeln som inte hoppade in, dock klarar man sig utan den i Sverige.

Kval på lördag morgon efter förarmötet, tretton bilar i vårt heat där Bengt-Åke i sin snabba Lotus Elan klämde till höga 1,01 strax före Anders S och Claes – min kvaltid räckte till en niondeplats på gridden.

Tyvärr fick Lars Weigl med sin vackra 911 bryta på grund av växellådsfel.

Under race ett på eftermiddagen blev det som vanligt lite trångt under bron efter den rullande starten. Bengt Åke tog starten före Claes och Anders S. Min start var OK och jag lyckades passera Anders Ek i hans Elan och hamnade efter Per Norberg (ny Elan i heatet – kul med påfyllning!) som blev svår att passera och vi tre följdes åt in i mål. Anders S passerade Claes och blev tvåa, Lotsen behöll sin kvalplats och blev sexa och jag åtta. Far och son Larsson hade en egen familjedrabbning där Emil drog längsta strået. Efter dagens prisutdelning var det dags för det sedvanliga Come Together-Partyt i GT/GTS-gänget. Claes och Lotsen var denna gång värdar.

Söndagens race blev ännu stökigare under bron efter starten där Tommy Bencsik, som startade trea touchade Bengt Åke på höger framskärm och fick en knuff i bakändan vilket resulterade att han hamnade grusbädden. Jag lyckades klättra en placering innan Safety Car kom ut i några varv.

När racet var igång igen fick Per N som låg före mig svartflagg för bensinläckage och plötsligt var jag sexa, en plats som jag höll i mål. Efterbesiktningen av de tre första innebar att både Anders S och Claes diskades p.g.a. för låga bilar. Min personliga åsikt är att det borde räcka med en varning, med krav på att åtgärda felet till nästa tävling.

Plötsligt var Lotsen på prispallen med en andraplats och jag fyra. Elmon visade i andra heatet att gammal är äldst i familjen.

15-17 juni Karlskoga Velodromloppet Historic GP.

PG Johansson

Andra deltävlingen i RHK-serien, som vid detta tillfälle även firade 40-års jubileum, gick på historiska Gelleråsen i Karlskoga. Tävlignarna lockar mycket publik och många deltagare, ca 260 anmälningar. Vi kunde glädja oss åt 22 anmälda i GT/GTS & GTP-klassen.

Vädret var en palett med variationer – stark kylig vind på fredagen, fantastiskt sommarväder på lördagen som sedan avslutades med först regn och sedan hällregn på söndagen.

Jag kom hem på torsdagsnatten från 5th European Healey Meeting i Rust där svenska Healeyklubben var värdar för en dag på den franska racerbanan Anneau Du Rhin. Det blev lite stressigt och jag anlände till Karlskoga precis före fredagens andra träningspass.

Lördagens kval där vi från Healey Racing Team med Claes, Lotsen, Schildt, jag, Elmon och Micke fick det tufft mot Elanmaffian.

inleder vi med en bildserie från premiären på Kinnekulle som enligt betraktare var bland det en tät fight med en annan Healey, Claes A, som efter täta byten av förstapositionen lyckades vinna.



... varv efter varv. Bengt-Åke hängde i den kofångare som Healeyn inte har ... Ideliga försök, både vid inbromsningar före och i de flesta kurvor och på raksträckan, men Anders lyckades varje gång parera med mer eller mindre våghalsiga manövrar, dock aldrig med någon plåt-plastkontakt!



Påpasslig bildserie fångad av Göran Larsson.

... och precis innan mållinjen förbi! Anders fick se sig slagen med några ynka hundra delar! Lite bittert efter en så god kamp och körning, men en illustration till vad en mycket liten fartskillnad i utgången av en kurva ger på resten av raksträckan mellan i princip lika snabba bilar. Fotnot: Dessvärre var Anders fina körning och andraplatsen bortkastad – vid efterbesiktning blev både han och tredjeplacerade Claes diskade. Deras Healeys hade någon centimeter för lite luft under bilen! Ridå!

Bengt-Åke snabbast med en sekund före Tord, Schildt, Cederberg, Claes och Anders L – jag lyckades pressa personbästa med en sekund. Micke knäckte en drivaxel och parkerade långt från depån.

Jag var nog lite överspänd inför eftermiddagen race, eftersom jag hade både söner och barnbarn på läktaren. Kvalade in på nionde startplats mellan Elaner och Lars Wiegl. Övervarvade motorn i starten och knäckte en ventil med generalras som följd. Otroligt besviknen och självförtroendet fick sig en rejäl törn (men jag har att ta av tycker vissa ...).

Bengt-Åke tog starten före Tord men de båda Elanerna lyckades kroka ihop i Ejers kurva och Tord bröt. Bengt-Åke etta följd av Schildt och Claes före tre Elaner samt Lotsen, Elmon vann familjefejden och blev elva. Micke F, som hade gett upp efter fredagens brustna drivaxel i den gula Spriten, lyckades komma till start med minsta möjliga marginal efter att Healeyteamet med Mats i spetsen gjort en heroisk insats och placerade sig på plats sexton.

Ett stort tack till Olof Cederberg och Lars Weigl för det sedvanliga Come Together-Partyt som även fick besök av bandet Hej och Hå med Peter.

Söndagen var dagen med regn vilket gynnar våra Healeys. Bengt-Åke hade pole och tog starten före Schildt och Claes men allt

eftersom regnet ökade kom de jagande Healeys ikapp och Claes tog både Anders Schildt och Bengt-Åke på startrakan, Schildt försökte sedan passera Bengt-Åke i Ejers men Elanen stängde och en touch var oundviklig och Anders S bröt. Emil blev sexa och passade på att ta tillbaka tronen från far, Micke tretton och Elmon fjorton.

Manfallet var stort, bland annat hamnade Tord E med sin Elan i räcket på startrakan efter vattenplaning.

40-minutersracet blev en dyvåt tillställning och stort manfall redan innan start – endast sju bilar. Där briljerade Schildt och vann före Claes med avbytare sonen Arvid som visade storform under helgen.

Som plåster på såren fick jag av RHK utmärkelsen Torstens Memorial och Elmon fick Presidents Trophy för våra insatser som klassrepresentanter och vår strävan att lyfta klassen och deltagarantalet.

(Mycket välförtjänt! Reds anm).



Två Healeys på podiet under Kanonloppet. Claes i topp, men trean Lotsen verkar lyckligast – både pokalen och magen i vädret ... Men vad har han i fickan??

6-8 juli Ring Knutstorp Svenskt Sportvagnsmeeting.

Elmon Larsson

Gott och varmt var det, men inte så varmt som många hade fruktat. Blåste gjorde det nästan hela helgen, vilket bidrog till att hålla temperaturen på en någorlunda trivsamt nivå. Med betydligt färre deltagare än vanligt och även färre åskådare blev det ett lite avslaget SSM.

I de historiska heaten var det knappt 150 deltagare. I vårt heat blev det till sist femton startande, vilket i och för sig var endast en mindre än i fjol. Lars Weigl lyckades inte lokalisera missljuden som han hörde i Karlskoga och lämnade sin blåa Porsche hemma. PG fick inte igång sin Healey efter motorraset i Karlskoga. Vår danske vän Fleming fick problem med sin Marcos på fredagens träning och blev tvungen att avstå både kval och tävling.

Vi blev till slut fjorton som kvalade eftersom Lennart H i sin trogna Alfa som vanligt valde att delta i sportvagnsrallyt som co-driver till sin hustru. Resultatet blev ungefär som väntat. Bengt-Åke snabbast med Schildt tvåa och Claes trea.

Första tävlingen kördes lördag eftermiddag. Bengt-Åke kan sin Elan och Knutstorps bana utan och innan. Slutade som segare med fyra sekunder före Anders Schildt. Tommy Bencsik knep tredje platsen före Claes.

Fotbollslandslagets insats i VM gjorde att det blev ett lite senare mingel än vanligt. Bröderna Ek bjöd denna gång. Trevligt som vanligt. Saknades dock en del av deltagarna, men det kompensades av ett antal hangarounds. Våra kamratliga tillställningar i GT/GTS-heatet väcker berättigat intresse i depåerna!

Söndagens start såg ut ungefär som lördagens. Resultatet blev också ungefär det samma.

Tyvärr kom Forsvalls Elan aldrig i gång när ljusen släcktes. Något havererade i drivlinan.

Detta resulterade i tre varv bakom safety car innan man lyckades få hans Elan av banan.

Tord startade sist eftersom han inte hade någon varvtid från lördagen och jagade frenetiskt för att komma förbi så många som möjligt.



"Vilken fight vi hade grabbar!" Tvåan, ettan och fyran under "After Work" på Knutstorp.

24-26 augusti Mantorp Classic Festival.

PG Johansson.

Näst sista tävlingshelgen var på Mantorp Park. Den fina banan med rejäl raksträcka ger förarna spännande utmaningar att verkligen få ladda fullt. Helgens Classic Festival lockade ca 120 deltagare i de historiska klasserna. Förutom detta deltog Legends serie med två heat. I vårt heat var det endast tolv anmälda vilket är i minsta laget. Traditionsenligt innehöll även festivalen Classic Car Show, en stor bilutställning med 300 bilar.

Helgens racing startade som vanligt på fredagen med den fria träningen. De delar av Healey-gänget som var på plats fick tillfälle att träna i såväl regn som solsken – ett pass av vardera slaget. Claes hade tjänsteärende och dök först upp på torsdagskvällen för att lämna av fordonen för att sedan återgå till tjänsten och anslöt "på riktigt" först under sen fredag.

Kvalet för GT-heatet startade på lördag förmiddag och blev en demonstration av Claes hur man verkligen hanterar en racerbil. Tog poole med en sekunds marginal till Elanmaffian med Bengt-Åke i spetsen. Lotsen tog sjunde platsen och Emil och Micke F i sin Sprite avrundade listan.

I den första tävlingen på lördagseftermiddagen tog Claes starten före Bengt-Åke. Efter några varv fick Bengt-Åke en Drive Through på grund av tjuvstart. Eftersom startplattan på Mantorp lutar något så det är lätt att bilen kan börja rulla innan starten går! Lotsengård och Bencsik hade en egen uppgörelse som ledde

till en sammanstötning på den korta rakan före ingången till start och mål. Tommy snurrade av, men kom strax upp på banan igen.

Bengt-Åke gjorde en stark upphämtning och nådde nästan fram till pallplats, där Healeyåkande Claes tronade överst. Lotsen femma, och Micke avslutade prislistan.

Som brukligt var det mingel på lördagseftermiddag. Ett stort tack till Mats Bergryd för det överdådiga partyt. Vi får

nog skruva ner utbudet något annars kommer alla klasser vilja frotera sig hos oss. Fast det var en trevlig inledning på den likaledes både trevliga och traditionella kräftsivan i Healeydepån senare på kvällen. En tradition har det även blivit att även några övriga GT/GTS-förare fint smälter in vid våra festligheter!



Mingelbord på Mantorp.

Söndagens race började likadant med Claes i täten och från läktarplats noterade vi att Bengt-Åke gjorde ytterligare en tjuvstart. Tävlingsledningen hade tydligen overseende denna gång, kanske för att och han släppte någon placering, som han dock snabbt tog tillbaka.

Micke tjuvade också med Drive Through som straff. Relativt odramatiskt lopp fram till slutet där två Elaner hade incident – Olof fick väja och snurrade av in på gräset och skänkte då sin femteplats till Anders L. Claes klar segrare före Bengt-Åke som grämde sig över ännu en tjuvstart.



Bredspårigt på banan, men i mittfåran på pallen! Claes segrare på Mantorp.





Hård fight under söndagens race på Mantorp. Claes jagad av Bengt-Åke ända in i mål.

Janne i sin Marcos blev sist – det dök upp oroande rökpelare inne i bilen, lite spännande i en bil byggd av trä och glasfiber!

14-16 september Falkenberg Classic.

Elmon Larsson.

Årets femte och sista deltävling i RHK-serien. Det bjöds på spännande race och varierande höstväder. Med några efteranmälda, Anders S. och Janne Hellberg, och en som inte dök upp, vår danske vän Flemming – var vi sexton GT-bilar på plats. I Healeyteamet saknades Anders L, som var på långresa nere i Europa med hustru Maria och husbilen.

Under fredagen var det ett ganska vått förmiddagsspass men ett eftermiddagsspass som dess bättre kunde genomföras på en torr bana.

När det var dags för träning på lördag förmiddag öste regnet ner, vilket gjorde att en del tog det mycket försiktigt.

Regnet under kvalet gjorde att resultatet blev lite annat än vad det brukar. I toppen var det dock som vanligt. Anders S. tog hand om poole, Bengt-Åke tvåa och Claes kvalade in som trea. Fyra av Elan förarna trivdes inte i vätan och hamnade i nedre delen av fältet. För egen del blev det sjunde plats. Gillar när det regnar!

Första tävlingen på lördag eftermiddag och nu var banan torr. Jag kände ett litet pirrande i magen med tanke på att det var så många snabba bilar som startade bakom mig. När starten går gör Claes ett litet hopp framåt och stannar sedan. Självt har jag bara ett val, att passera honom på högersidan, eftersom Tommy kommer i full fart på min vänstra sida. Undrar hur långt

innan oss andra han startade? Vissa gissade på en kvart ... P-Å Forsvall i sin Elan som startar bakom mig väljer också att passera till höger om Claes. Trångt blir det mellan Claes och betongmuren för oss två, men det hela gick bra. Bara lite däcksmärken samt lite färgskrap på bilarna.

Anders S. vinner tämligen säkert med nästan sjuttionio sekunder före Bengt-Åke. Trea Tommy som klarar sig utan tillägg för tjuvstart. Claes, som så småningom får fart på sin bil, blir till slut åtta efter ett tidstillägg på femton sekunder på grund av som det står i resultatlistan – felaktig start.

Inför söndagens tävling försöker Claes få ordning på bilens trilsande koppling/växellåda, givetvis ivrigt assisterad av Mats Svanberg men på grund av att inte heller Opeln betedde sig som den brukar, blev det inte tid för full service på Healeyn.

För att inte äventyra situationen för varken oss andra eller för sig själv, väljer han att starta sist på söndagen. Trots det blir även söndagens start strulig för nu kommer inte Janne i sin Marcos igång. Försöket att starta på treans växel istället för ettan fungerade inte ...

Anders S. i sin Healey vinner även denna gång, men får kämpa hårt med sin Healey på grund av ett brustet panhardstag. Marginalen blir 2,6 sekunder. Återigen Bengt-Åke tvåa och Tommy trea. Flera täta kamper i hela fältet. Ingen tvingades bryta.

I och med sin åttonde klassegger blir Bengt-Åke totalsegrare i RHK Cupen. Han slutar på samma poäng som Formel V åkaren Anders Bertilsson, men vid lika poäng är det föraren med den äldsta bilen som utses till segrare. Än en gång – Stort Grattis från oss alla i Healeyteamet!



Vad passar bättre än att avsluta med en bild från den traditionsenliga kräftskivan på Mantorp? Den växer i omfång för varje år – på bilden skymtar inte bara gästande AHCS-medlemmar utan även delar av Elan-maffian, bland annat både Bengt-Åke Bengtsson och Mats Ek. Visst verkar alla ha det jättetrevligt?

Redaktionen tackar följande fotografer för bistånd med bilder till detta årliga racereportage:
Bent-Åke "Racefoto" Gustavsson,
Göran Larsson,
Lars Wählin,
Janne Andersson och
PG Johansson

Vi rundar av med en liten presentation av våra förare som varit i farten under säsongen 2018.

Av olika skäl har vi saknat några teamkamrater:

Nisse Nyblaeus har varit fast förankrad i sin internationella karriär (se separat artikel). Vår norman i teamet, **Kai Roger Eriksen** med sin fina Sebring Sprite stannade på hemmaplan, och **Jocke Glaes** tvekar fortfarande om hans karriär är avslutad eller bara tagit paus ett par säsonger!



Anders "Sideways" Schildt från Helsingborg gör alltid skäl för smeknamnet. Anders är en av Europas snabbaste Healeyförare (när det håller och han inte förivrar sig ...) och bygger bilar som även vunnit internationella segrar. Får dock se upp med Claes som i år utmanat i toppen!



Claes Andersson från Eksjö med bakgrund i rallyskogen, har de senaste säsongerna varit ständigt i topp. Snabbt, brett och säkert! Efter fem säsonger inte en skräma på bilen, trots hårda fighter i toppen. Redaktören både imponerad och lite avundsjuk ...



Vår tidigare ordförande **PG Johansson** gjorde racedebut efter 65-årsdagen och tog häromåret sin första pallplats. Stabil förare som dessvärre de två senaste säsongerna varit otursförföljd med flera motorras som följd. Men inte ger en västgöte upp för det, motorbygge pågår inför säsongen 2019!



Racemässigt nestorn i gänget, både vad gäller bil och förare. **Anders Lotsengård** körde i Sportvagsserien redan tidigt 80-tal, och har sedan 1999 kört i RHK med den ärrade SID1, med racehistoria ända från 1959. Ett antal incidenter verkar dock ha fått Lotsen att släppa lite på gasen de senaste åren, eller är det åldern ...



Precis som PG gjorde vår regaliaansvarige **Micke Frieberg** racedebut efter passerad pensionsålder. Med sin gula "96% Sprite" och glada humör förgyller han både depån och den nedre del av fältet. Men när det regnar blir Micke både blöt och glad – då kommer spriten till sin rätt!



Lerumbon Elmon Larsson kampade med Lotsen redan tidigt 80-tal, alltid med bilar med BMC A-motor. Med sin Sprite Mk2 som utvecklas lite för varje år, har han ständiga fighter med sönerna Emil och Petter, men lyckas ofta visa vem som är äldst (och att det är Healey som gäller!).



Skåningen **Anders Arildsson** är senaste tillskottet i teamet med sin pastellfärgade Sprite Mk2. En sann entusiast – lagt mycket arbete på bilen och den enda kvarvarande tältaren i vår depå! Kämpar för att ge klanen Larsson en utmaning i "småbils-kampen".



De tre vi saknat i år men hoppas på inför 2019:

Nisse Nyblaeus – dags för lite sverigetävlingar 2019 kanske?



Jocke Glaes – visst återkommer du 2019? Din Big Healey behövs i heatet!



Kai Roger Eriksen – välkommen över kölen igen 2019! Din Sebring en prydnad i heatet!

Visst tycker vi att det ibland går lite vilt till under våra race, men det finns betydligt brutalare sätt att tävla med en Healey!

En gammal bild på en något modifierad AH 100 från **Charles Matthews** arkiv.





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



Internationell Austin-Healey racing Blev 2018 bättre än 2017?

För ett år sedan började jag min redogörelse med att ställa frågan om min racingsäsong 2017 överhuvudtaget skulle gå att toppa. Var det verkligen möjligt? Säkert det var! Men hur gick det då? Blev det bättre?



Fint sällskap på startgriden. Fr v Lotus 15, Ferrari 250 GT Breadvan, Austin-Healey 3000 YOP999, Aston Martin DP212 och Lister Jaguar Knobbly.

Svaret är både ja och nej. Ja, för att de segrar som kom, med ett undantag, blev större och mäktigare. Nej, för att antalet pokaler blev färre. Ja, för att jag aldrig tidigare har kört en Austin-Healey så fort (gällde både min 3000 YOP999 och min 100M). Och ja för att jag blev antagen till Le Mans med bägge bilarna.

Min ambition är ju som ni kanske läst tidigare att köra på en ny bana varje år. 2018 började galenskapen redan i april på Imola i Italien. Det som är Ferraris hemmabana (heter också Autodromo Enzo e Dino Ferrari) och som ibland kallas för San Marino.

Vi som samlade frimärken på 50-talet kommer ihåg att de vackraste märkena kom från just San Marino (och Angola). Och visst var Imolabanan vacker. Dessutom låg banan faktiskt i (utkanten av) staden och var kantad av både villor och flerfamiljshus, ja det låg till och med

villor mitt inne i banan. Vilken utsikt från terrassen! Det vore något för Anderstorpsborna.

Imola är en väldigt snabb och ganska kuperad bana som annars kanske är mest känd för att det var här Ayrton Senna körde ihjäl sig 1994. Banan är helt olik någon av de banor som finns i Sverige – längre, högre hastighet, kuperad och de utmanande fullfartskurvorna. Och så går det åt fel håll, de vill säga vänstervarv.

Kul var det i alla fall och tur att jag hade tränat i simulatort. Vi vann klassen! Körde i år åter med Jeremy Welch. Med nyrenoverad motor efter all hårdkörning 2017. Men helgens "take away" var nog ändå min vän Calum Lockies upplevelse i Julian Tomas Ford Falcon. På den långa rakan som har en svag s-kurva när det går som fortast, fick Calum plötsligt ratten i handen. I 250 km/tim!

Just det – ratten i handen. Den hoppade av beroende på att saxpinnen som håller ihop kom-

pressionsstången hade smält bort på grund av hettan från grenrören. I 250 km/tim. På videon efteråt kunde man höra förarens svaga läte "ooh nooooooo". Bilen fortsatte rakt fram i s-kurvan ut på gräset. Vad gör man? Finns bara en sak. Försök sätta dit ratten igen. Det lyckades och han fick upp bilen på banan men hade då tappat en placering från tredje till fjärde plats. Fast ratten hade i tumultet vridits och satt nu 90 grader fel. Läskig upplevelse. En normal människa hade gått i depå och brutit loppet men en skotte (eller en svensk) ger inte upp så lätt. Han fortsatte. Fick ratten i handen fem gånger(!) till under racet men lyckades få på den

igen och körde faktiskt upp sig till en tredjeplats och podiet. Crazy people!

Masters Festival på Brands Hatchs Grand-Prixbana stod näst på tur. En fantastisk bana som har allt. Feldoserad fullfartskurva som faller ifrån med stor rullningsrisk om man missar, lång snabb raka med grop ner under vadderad viadukt (keep your head down), blint krön med kurva efter, öppen del som sedan går rakt in i skogen, upp- och ner med ganska stora höjdskillnader och en mäktig hårnål i toppen av en backe. Vi kvalade etta i klassen och jag var tom snabbare än självaste David Grace, ni vet han som vann på TEHMIS Falkenberg 2008. Fast Jeremy hade snabbaste tiden i klassen. David Grace körde med unge Jack Rawles som codriver – han som var tvåa efter Jeremy i Healeyracet på Zandvoort 2017.

Precis innan racet hände dock något oväntat. Självaste David Grace blev opasslig och hoppade av körningen så att Jack Rawles "var tvungen" köra hela racet själv i Davids bil. Jag startade och lyckades hålla Jack bakom mig i fem varv men sedan fick jag släppa förbi. Tyvärr tappade jag mer än vad Jeremy sedan kunde köra in, även om han kom väldigt nära. Så vi kom bara tvåa. Jag döpte därefter David till David "Chicken" Grace!! Om jag skall vara helt rättvis, vilket tar emot litet, så kan det förstås vara så att han verkligen var opasslig.

Nästa skalp i banväg blev Most i Tjeckien på själva midsommardagen. Det blev alltså två för mig nya banor 2018. En riktigt fin bana cirka en timme från Prag. Byggt 1983 men därefter renoverad och uppgraderad till internationell FIA standard. Man kan konstatera att en timme från Prag är man redan tillbaka i gammal öststatsmiljö. Vi var till exempel inkvarterade på en gammal militäranläggning och husen bakom den gamla mässen var rena rivningshusen. Frukosten var som SJ:s gamla plastmackor, men ölen var god! Den drack vi dock inte till frukost.

Autodromo Most var emellertid en mycket fin och modern anläggning beträffande både bana och depåbyggnader och racingen var tät. Om jag förstod det rätt har både Stefan Lill-Lövis Johansson och Stig Blomqvist vunnit här. Racet gick sådär, vi blev dock tvåa i klassen igen efter en Morgan SLR. Tyckte inte att motorn drog lika bra som den brukade och svaret till



I väntan på att Tricoloren skall falla på Le Mans. Förarna skymtar sprinterberedda på andra sidan.



*Bilderna ovan: David Smithies tappar sin sprillans nya Shelby Cobra Daytona Coupe på Mostbanan efter att ha försökt köra om mig på insidan. Jag insåg allvaret först när jag så bilderna!
Bilderna nedan: Hårda kamper på Le Mans – oavsett vilket heat man kör!*



det fick vi vid återkomsten till Denis Welsh Motors efter helgen. Toppen var helt utbränd på ett ställe. Såväl kolv som topp hade delvis smält. Vi tror att det kan ha berott på en kombination av hård körning, inklusive den på Brands Hatch, och för dålig bensin i Tjeckien? Anyway, nu blev det bråttom med reparation för Le Mans som låg bara tio dagar bort och från det ska dras transport först tillbaka till UK och sedan till Frankrike. Det blev en ny topp för den gamla var oreparabel.

Jag hade också en spännande incident på Most. Bakom mig låg David Smithies i sin nybyggda Shelby Daytona Coupe och ville förbi. Vi kom in i chikanen som går vänster-höger-vänster och jag såg en blåvit Daytona i vänstra ögonvrån, men jag bestämde mig för att hålla spåret. Han kom delvis upp på min vänstra insida men tappade sedan bilen och snurrade, runt mitt bakparti. Inte förrän jag fick bilderna efteråt insåg jag hur nära det var!

reserv direkt, vilket jag efter litet plånboks-ångest tackade ja till, och några månader senare som ordinarie. Nu stod jag alltså där med två bilar som skulle köras i grid 2 respektive 3, det vill säga direkt efter varandra men med mig själv som ensam förare. Det är inte möjligt. Tufft nog att köra EN bil för en 67-åring då man ju knappt sover på två dygn. Jag lyckades övertyga Jeremy om att hjälpa till.

Det gick kanon! Vi vann klassen med bägge bilarna och blev totalt sju med 100:an och sexa med YOP av totalt 78 startande i varje grid. Med förare och bilar från hela världen, inklusive en bunt före detta F1-förare. Helt otroligt. Men så var det också tredje försöket på Le Mans. Man lär sig. Den här gången hade vi vädret med oss även om regn hade ökat konkurrenskraften hos bägge Healeys. Vem vet vad som då hade kunnat hända?

Bilarna gick som spjut. Högsta toppfart med YOP var 246 km/tim på Mulsannerakan, och då hade vi ändå drevat för acceleration och inte toppfart. Genomsnittshastigheten över det drygt 13 km långa varvet var 158 km/tim. Vid tre ställen på banan låg man och marschade långt över 200 km/tim.

*En leende Jeremy Welsh efter att ha kört nästan 250 km/tim på nattträningen – han ler inte ofta ...
"YOP was absolutely fantastic!"*



*Efter målgång vid Spa Sextimmars med mina Holländska codrivers.
Fr v: undertecknad, Bart-Jan Deenik och Jaap Sinke.*

Barnbarnet Ian Gideskog i full aktion i morfars simulator – självklart med Teamkepsen på!



Barnbarnet Märta Nyblaeus – ser ut som hon lätt kan övertygas om att bli racerförare! Bara morfar fixar bilen.



Overdriven på fyran går i vid 195 km/tim. Med 100an toppade vi 220 km/tim och 145 km/tim i genomsnitt! Wow! Wow! Wow! Snacka om adrenalinpåslag. Återigen tack till Lasse Engvall för diffen till 100:an.

I augusti gifte sig vår yngsta dotter Gabriella med sin Mattias. Ni vet de som förlovade sig på Silverstone förra året. De valde att ha bröllopsfesten hemma hos oss i garaget vilket vi blev väldigt glada över men där rök också racen på Silverstone Classic och Oldtimer GP på Nurburgring.

Så näst i tur blev Zandvoort Historic Festival i september. En litet nygammal bana som passar en Healey 3000 mycket väl. För att göra en lång historia kort så bröt jag på grund av motorhaveri. Jag gjorde dessutom misstaget att inte slå av direkt utan tuffade långsamt till depån i förhoppningen att problemet var lätt avhjälpt. IDIOT IDIOT IDIOT! Det var det inte.

Avdelning dyra misstag:

Nedan: Sönderbränd topp efter Most-racet. Oreparabelt!

Till höger: Så går det med kolven när en ventil sitter fast i topplocket (och man inte slår av direkt ...)! Men topplocket går nog att rädda.



En ventil hade gått av och satt fast i toppen. Det var bara en vecka till avfart för Spa Sextimmars och enda möjligheten var en ny topp. Igen. Reparationen av den skadade toppen fick av tidskäl anstå till senare. Det var den tredje toppen i år – den andra nya. Usch! Men jag fick ett riktigt kompispris av DWM och till skillnad från Most-toppen går den här nog att reparera.

Sista eskapaden var Spa Sextimmars. I år körde jag liksom förra året med Jaap Sinke och med en annan holländare vid namn Bart-Jan Deenik. Bägge mycket erfarna förare både generellt, med Healey och sextimmars. Tror Jaap kört fjorton sextimmars tidigare. Själv var detta mitt sjätte. YOP gick fint och vi kvalade ungefär som vi brukar, alltså i översta tredjedelen.

Jag körde första och Jaap ville som vanligt köra i mörkret, så han avslutade. Han säger sig köra fortare i mörker än i dagsljus för "det man inte ser behöver man inte bry sig om utan kör bara på det lilla man ser – what is beyond is beyond".



Vi hängde med bra i starten även om man absolut inte vinner ett sextimmars race i första kurvan. Tyvärr gjorde jag ett misstag, tror jag, i en nedväxling efter bara sju åtta varv. Misstänker att fläktremmen vände på sig och på nionde varvet på väg nerför Eau Rouge lyste plötsligt laddningslampan och temperaturmätaren rörde sig därefter väldigt snabbt upp emot 212 grader Fahrenheit. Jag hade sinnesnärvaro nog att omedelbart slå av och motorn klarade sig.

Jag rullade också av banan precis i depåutfarten(!) precis efter depåerna och blev stående där i några sekunder tills nervösa funktionärer puttrade mig baklänges de 40 metrarna tillbaka mot depåerna. Ringde till min mekaniker och sa att jag trodde fläktremmen hoppat eller gått av. Det tog några minuter men så kom han springande med en ny rem som monterades.

Allt som allt tog hela manövern fjorton minuter och när jag sedan körde ut så hade vi fallit tillbaka till plats 94 av 116 startande! Resten av racet gick bra men av ren självbevarelsedrift hölls ett halvt öga hela tiden på laddningslampa och temperaturmätare. Det drog ner varvtiden litet grann och framför allt lades bara 99,8 % av koncentrationen på att köra fort. Man måste ha 100 %.

Alltnog, vi körde upp oss ordentligt men lyckades inte ta oss tillbaka till samma placering som vi startade på.

Nästa år då? Nja, redaktören är så tidigt ute i år med krav på manus så jag vet inte. Frankrikes Formel 1 bana Paul Ricard i april ligger illa till. Men först rast och vintervila!

Nils-Fredrik Nyblaeus

Vi tackar följande fotografer som bidragit med bilder till denna artikel:
Janne Andersson, Rinus Sinke, Mattijs Diepraam och Nina och Nisse Nyblaeus.

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



14.499 kr
artnr 497976

Garageinredning röd/svart

Komplett garageinredning med verktygsvagn, matt rött- och svartlackat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget.



13.995 kr
ord.pris 47.500-kr
artnr 506800

TIG Pulse 200DC

Full puls kontroll - minimal värmespridning. Justera enkelt puls frekvens samt aktiv ljusbågsintervall Digital minnesfunktion. Spara upp till 3 förinställningar som sedan enkelt laddas med ett knapptryck. Mycket effektiv - litet format - Max-effekt på 200A, 240V-anslutning och en vikt på endast 9kg gör TIG Pulse 200 DC väldigt portabel och perfekt för fältarbete.

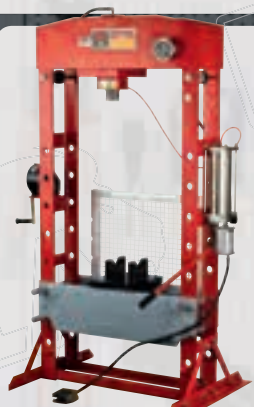
Tvåpelaryft med fritt golv, 4-ton

Hydraulisk tvåpelaryft med självslåsande lyftarmar och fritt golv som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för verkstaden, de smidiga armarna gör att den även passar till låga bilar. Lyften har manuell frigöring av låsspärrar på bägge sidor. Den är utrustad med en kraftig aluminiummotor på 2200 W med kylflänsar som förebygger överhettning. Manöverboxen har ett 24 V styrsystem.



19.900 kr
artnr 506475

NYHET



16.648 kr
artnr 86716

Hydraulpress, 50 t

Hydraulisk kraftig verkstadspress, industrimodell, 50 ton. Presskolven styrs genom lufthydraulik vilken manövreras med fotpedal eller handpumpning. Bordet höjs och sänks med vajer spel. Maskinen levereras med inbyggd tryckmanometer och pressplattor.



1.718 kr
artnr 89343

Pulverlackeringsspruta

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.



5.995 kr
artnr 507587

Induktionsvärmare i väska

En induktionsvärmare gör det möjligt att lossa fastrostade bult och mutterförband utan att använda en öppen låga. Induktionsvärmare använder sig av elektromagnetism för uppvärmning av järn och vissa icke-järnhaltiga metaller utan risk för öppen låga. Med denna flamlösa värmare hettar du snabbt upp fastrostade bult och muttrar med högre precision jämfört med tidigare mer traditionella metoder som exempelvis gasolbrännare. En 18 mm mutter hettas upp på bara några sekunder utan någon risk för överhettning på andra delar eller detaljer runt omkring. Den formbara spiralen är perfekt till styrläder m.m. Levereras i en förvaringsväska med 10 st värmespiraler i sortimentslåda.



5.595 kr
artnr 494135

Metallbandslip

75x2000mm 3-fas För grovsliplning. Maskinen kan vinkelställas i olika lägen. Levereras med stativ och gnistbox



29.900 kr
artnr 506431

Saxlyft, höglyftande, 3000 kg

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. Uppkörningsrampen kan fällas ut och användas som lyfttramp, de mekaniska spärrarna aktiveras automatiskt vid höjning och frigörs med tryckluft vid sänkning. 24 volts kontrollsystem med en varningssignal som ljuder när lyften sänks ner. Kräver ca 16 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!

Man hör ofta kommentarer om hur dålig passningen är på plåtdetaljer som vi köper nya till våra klenoder. Visst har jag råkat ut för det också men inte så illa ändå som det ibland verkar om man läser alla inlägg. Det kan nog också inte så sällan bero på att våra bilars chassi och ramar inte är helt raka och symmetriska.

Häromveckan klantade jag mig när jag skulle lackera den nytvättade generatoren. Det var originalet tillverkad i juni 1958 som väger sina modiga kilon. Det var det sista jag skulle göra den kvällen och jag slarvade med upphängningen inför lackeringen. Det bar sig inte bättre än att hela pjäsen for i betonggolvet från en meters höjd. Tur i oturen var att den landade på remskivan. Då den var gjord i gjutjärn fungerade den som en bra stötdämpare för generatoren men den gick förstås i ett antal delar. Inga problem tänkte jag, allt finns att handla i England. Men tji, icke en enda originalremskiva lyckades jag hitta. Den enda jag hittade var en modernare variant med integrerad fläkt gjuten i aluminium. Den fick det bli.

Jag lyckades få ut den gamla kilen efter lite pill, putsade upp spåret och testade den nya remskivan.

Modifiering 1



Det visade sig att på min generator gick de tre vårtorna, som det sitter skruv i från insidan, i skovlarnas innerdiameter på den nya remskivan.

Det är tur att jag har lite maskiner ... Jag svarvade till en don så att jag kunde få upp remskivan väl centrerad i svarven. Jag fick även öppna upp dryga 2 mm för att skovelbladen skulle fritt.

Modifiering 2



Nästa upptäckt var att när jag tryckte in den nya remskivan i botten mot distansringen som trycker på kullagret så räckte inte gängen på axeln till. Den nya remskivan var två millimeter tjockare/längre i fästhållet jämfört med den gamla kombinationen, fläkthjul och remskiva.

Jag monterade upp generatoren på motorn för att se hur den nya remskivan linjerade med de andra två remskivorna, den på vevaxeln och den på vattenpumpen. Det såg ut som att den nya skulle behöva komma bakåt de där millimetrarna. Så upp med den i fräsen och plana av anliggningsytan emot distansringen.

Gradade av alla bearbetade ytor och blåste av den i blästern och så här blev resultatet.

Lite färg på och så till eldprovet, monteringen på motorn.



Det blev rakt och helt okej, däremot får jag ta av lite på det nya drejets utsida också för att få full gänglängd för muttern. Fjäderbrickan som satt original skippar jag och ersätter med Loctite.



Sensmoral

Var rädd om originaldelarna och släng inget även om det är trasigt. Bitarna kan vara värdefulla i jobbet att modifiera dina nyinköpta prylar för att få dem att passa ihop med allt övrigt. Egentligen är det inte så konstigt, det har ju gått både 50 och 60 år sedan originalen gjordes, så varför ska det passa direkt?

Kör så det ryker!

Ulf Ölen # 732



God Jul & Gott Nytt År till alla Healey-entusiaster!



Sideways "high-torque" startmotor

Snurrar betydligt snabbare och starkare än originalet 2 875:-



Sideways SU gaslänkage

Förbättrar känslan och eliminerar glapp avsevärt. 2 938:-



Sideways ventilkåpa

Vår egen lättvikts ventilkåpa som håller absolut tätt. 2 625:-



Sideways lyftarlock-sats

Tro det eller ej men detta är vår mest populära produkt. Stoppas effektivt oljeläckorna på motorns högra sida. 1 423:-



Sideways spin-on oilfilter konvertering

Förenkla filterbytet med vårt kit som dessutom använder ett modernt filter för bättre filtrering/rening av oljan. 625:-



Sideways 3.5:1 utväxling

Vår populära utväxling sänker varvtalet med 12% , sänker bränsleförbrukningen och gör all körning behagligare 6 000:-



Helt ny unik Sideways kolvserie.

Smidda kolvar av högsta kvalitet—84.47 resp 84.60mm. 11 250:-



Sideways krängningshämmare

Missa inte vår populära uppgradering för framvagnen. 22 mm / 25mm 6 219:-/ 6 500:-



Sideways generatorsats

Ökar laddningskapaciteten, sänker vikten och ökar driftsäkerhet 2 188:-



Sideways kollapsibel rattstång

Enkel, diskret och helt utan glapp pris från 1 706:-



Sideways kamaxlar

Upptäck vår serie med unika kamaxlar. Kompletta kit inkl. lyftare från 9 375:-



Lucas Sports coil

Den klassiska tändspolen från 60-talet. 338:-

Behöver du hjälp i renoveringen?

Kontakta oss för att få hjälp i din renovering. Vi har lång erfarenhet och hjälper regelbundet entusiaster att komma vidare när tiden, orken eller motivationen börjat ta slut men drömmen ändå finns kvar.



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





Galleri

*Vår nya medlem #762 Jens Hillbom
i sin nyinköpta Sprite Mk2
en vacker sommarkväll vid vattnet.*

Cilla möter ... Elmon Larsson

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

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 Elmons arkiv.

Jag har träffat Elmon Larsson från Lerum flera gånger på race. Han kör i samma heat som sambon och extra roligt är att vi alltid bor grannar på tävlingarna.

Han ingår förstås i Austin-Healey Racing Team också utöver sitt medlemskap i själva Healeyklubben. Häromveckan fick jag möjlighet att träffa honom hemma i hans och hans fru Ulrikas fantastiska hus i Lerum. Ett spännande samtal om småtingar, statistik och ett genuint bilintresse.

Hösten 2010 hittade Elmon en Austin Healey Sprite MK2 i Stockholmstrakten. Renoveringsbehovet var stort då bilen stått still i över 30 år. Det fanns ingen motor, kylare eller grill, fel växellåda och inga säten. En modern bil utan grodögon.

Dock hade någon börjat ge Spriten lite kärlek men bara på ena sidan. Den andra hade man inte gjort något alls på. En precis lagom utmaning att ge sig på för BMC A-fantasten. För det är inte Healey som sådan som lockat Elmon till de brittiska bilarnas förlovade land utan just den bilmotorn.

Hans första tävlingsbil, en Lotus 7, hade en sådan motor och så gillar han den enkla principen från 30-talet som motorn bygger på.



Motorn det hela tiden handlar om för Elmon: BMC A-motor, en gammal och välbeprövad konstruktion, använd från 50-talets första år ända fram till år 2000. Fanns från 800 till 1275 kubik.

Bilintresset i stort började tidigt och speciellt minns han 5-årsdagen då han fick pengar i present istället för en leksaksbil. Besvikelsen var enorm.

Tyvärr fanns ingen historik med bilen när Elmon köpte sin Sprite. Inte heller något registreringsnummer då bilen försvunnit ur bilregistret. Trots flera sökningar och letande av information har inget framkommit annat än att senaste ägare av bilen var en herre vid namn Urban Cederborg.

Dock har han numer ett British Hertiage Certificate på bilen som visade sig vara en HAN7 istället för de mer vanliga HAN6.

Tydliggen fanns det även extrautrustning med bilen i form av en "cigar lighter". HAN7 modellen är utrustad med skivbromsar och 1098cc motor som standard. Det enda utifrån ägarperspektiv som Elmon hittat är att den levererades till en Ernst Stahl i Österrike men det finns ingen import till Sve-

rige registrerad. Kanske är den till och med insmugglad?

Under vårt samtal kommer det fram att den här Healeyföraren har även ett intresse för siffror och statistik, inte bara BMC A-motorer. Ända sedan han tog sin licens 1985 och började köra tävlingar 1989 så har han fört bok över sin framfart. Under den perioden har han bara missat en säsong.

Det var 2011 på grund av en renovering. Inte mindre än 189 tävlingar har han hunnit med under åren och det vete sjutton om inte 200-gränsen kommer korsas under nästa säsong.

Från varje tävling noterar han ner varvtider och annan spännande information, för att sedan kunna gå tillbaka och jämföra. Häftigt är att fortfarande slår han rekord och utvecklingen går stadigt uppåt och framåt.

Faktiskt är tiderna även en drivkraft och ett extra tävlingsmoment när det vankas race. Som han säger själv så i heaten han kör i är han inte bland de främsta på grund av skillnaderna i effekt mellan bilarna. Dock kan han alltid, och gör så, tävla mot sin egen prestation och slå den. Det är nog inte många som gör från år till år.



Det köpta objektet ... och sedan blev det så här när åtminstone skalet var klart!





Bilen racingen började med – Elmons Seven, som nu genomgår en grundlig renovering åter till ursprungsskick.



Den nuvarande racerbilen som får lite vila och omvårdnad under vintern.



Kung i eget garage – och gott om välsorterade braatthaggrejor för en Austinfantast!



En annan än större anledning till att varje år återvända till spänningen på banorna är förstås den stora familjefejden. Elmons två söner Petter och Emil kör även de race, till på köpet i samma klass! Det verkar variera vem som egentligen är den bäste men jag tror ändå att gammal är äldst och Elmon är den snabbaste av dem. Om inte Emil är i vägen. Eller Petter.

Flera bilprojekt är igång till nästa år så vi får se om klasskampen fortsätter för grabbarna i familjen. De hoppas också att det kommer fler "småttingar" ut på banorna framöver och ger

dem en riktig match. Eftersom Elmon har sitt hjärta bland dessa bilar så vill han förstås dela intresset med flera entusiaster.

Innan vi skiljs åt får jag följa med ut i Elmons garage. Han har två stycken att tillgå och vilken ordning och reda! Det är snyggt och prydligt, smidigt att nå när det ska mekas. Ett mindre lager finns med delar och Spriten står redo för vinterjusteringar. Tydligt är det oljeläckage som ska rättas till innan våren.

När vi snuddar vid tankarna på framtiden så glittrar det lite i ögonen på herr Larsson.

Tydligt finns det en GT bil med BMC A-motor som han inte haft möjlighet att lägga vantarna på än. En rakmonterad sådan.

Här blir jag upplyst om att de flesta av dessa motorer är tvärmonterade vilket gör att bilen inte riktigt vet vilket håll den ska gå åt. Det låter rimligt tänker jag som okunnig.

Det ska bli riktigt spännande att se vad det kan bli för bil, för han berättade inte mer än så utan låter oss gissa istället.



Aggeryds Healey- hörna

Hello Healey lovers!

Hösten har nu gjort sitt intåg men med ovanligt varma och sköna dagar så det har blivit tillfälle till lite åkturer med gammalbilarna. Som jag nämnt tidigare så har de ju en förmåga att bara stå och gå sönder och vid den senaste turen med 100:an så visade det sig att överdriven inte längre ville vara med. Gick bra de första milen för att sedan bara gå i sporadiskt för att sedan ge upp! Det är bara att hoppas på ett enkelt elfel men det blir att riva lite under höst och vinter för att rätta till felet.

Hösten är ju även glädjens tid för oss svampälskare och det har blivit ett antal turer i de Sörmländska skogarna och trots den varma och torra sommaren har trattkantarellerna visat bra tillväxt så det har blivit många portioner svamp-soppa den senaste tiden.

Under de lite mer regniga dagarna så har en hel del timmar spenderats i garaget för att börja jobbet med att byta golven på Alfa Spidern. Det är ett veritabelt skitjobb att rensa all den gamla plåten och sedan skrapa rent men glädjen och tillfredsställelsen är stor när de nya bitarna börjar komma på plats. Och ölen på kvällen smakar då extra gott när man kan klappa sig på axeln och konstatera att det blev riktigt bra!



I samband med denna renovering unnade vi oss ett blästerskåp ifrån Verktygsboden och det är otroligt vad fort det nu går att

göra rent alla smådelar, och resultatet blir otroligt fint. Vi tänkte sedan lyxa till det hela med att pulverlackera alla delarna. När man sedan monterar ihop alla fina och rena delar så är det ett sant nöje att se bilen växa fram igen. Men det lär väl ta en stund innan vi kommit så långt i processen.

Marknaden knallar på och så här långt ser man väl ingen större justering utan de fina bilarna fortsätter att gå upp i pris. Kanske med lite lugnare takt än tidigare men ändå dock uppåt. Det finns numera ett nytt rekord för den dyraste bilen som sålts på en auktion och det blev inte helt oväntat en Ferrari. Bilen i fråga, som inbringade den nätta summan av 48 405 000 USD, är en 1962 års Ferrari 250 GTO. Finns totalt 39 stycken av denna exklusiva bil men man har fortfarande lite svårt att förstå att den kan vara värd så enorma pengar och den lär nog inte få rulla speciellt många mil på allmänna vägar framöver.

Det har sålts lite Healeybilar också men då till mer rimliga pengar och resultatet ser ni nedan. Kursen är numera omräknad med den ungefär aktuella kursen 9:1.

RM Sothebys, Monterey, USA

1956 Austin-Healey 100. BN2L33015. 2 miles. Svart med grön inredning. Totalrenoverad och som mätarställningen visar knappast körd. Har original motor och växellåda och allt är renoverat till ett bra skick. Dock några få missar, typ rostiga bultar på kofångaren!

Kondition - 1.

Såld för 100 800 USD eller SEK 907 000

Kommentar: Rätt pris för en bil i detta skick. Lite frågetecken dock för att den inte verkar körd efter renoveringen och som bekant dyker det alltid upp en hel del saker

som ska justeras och trimmas in för att få till en perfekt bil. Men vi betraktar det ändå som ett bra köp.



Russo & Steel, Monterey, USA

1965 Austin-Healey 3000 Mk3. HBJ8L 26219. 10 496 miles. Blå metallic med blå inredning. Renoverad till ett mycket bra skick och det finns inte mycket att anmärka på när det gäller kvalitet och finish. Dock är den blå färgen inte korrekt då det är en betydligt mörkare ton än vad originalet är. Men det ser bra ut även med den mörkare färgen.



Kondition -1.

Såld för 93 500 USD eller SEK 841 000.

Kommentar: Säljaren fick nog inte betalt för renoveringen då allt var gjort till en mycket hög standard. Lite synd att man inte valde rätt färg vid lackeringen vilket är ett minus på lång sikt. Men med tanke på bilens skick tycker vi ändå att priset var "fair" för köparen.

Barret-Jackson, Uncasville, USA.

1964 Austin-Healey 3000Mk3. HBJ8L 26925. 29 034 miles. California Sage Green? med grön inredning. Renoverad av Kurt Tanner men ingen uppgift om när renoveringen gjordes. Ovanlig färg med sin ljusgröna nyans men ser mycket bra ut med den mörkare gröna inredningen. Allt i toppklass!

Kondition -1.



Såld för 110 000 USD eller SEK 990 000.

Kommentar: Sålades i oktober 2016 av Barret-Jackson i Las Vegas för 104 500 USD. Liten värdeökning under cirka två år. Men bilen ligger högt för en Austin-Healey 3000 men skicket kan motivera priset.

Artcurial, Le Mans, Frankrike.

1962 Austin-Healey 3000Mk2. HBT7L 18666. 1778 km. Blå/vit med blå 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. Uppgraderad med aluminiumkylare, sportavgassystem och kromade ekerfälgar.



Kondition +3.

Såld för 114 595 USD eller SEK 1 031 000.

Kommentar: Hade ett estimate på 76 500 USD i katalogen men mer än en köpare ville ha just denna bil så priset stack iväg. Mycket bra betalt med tanke på att den inte var i absolut toppskick!

Russo & Steele, Newport Beach, USA

1963 Austin-Healey 3000Mk2. HBJ7L 22716. 16 643 miles. Vit med röd klädsel. Renoverad av tidigare ägaren som gjort ett bra jobb. Överlag i mycket gott skick med bra lack, krom och inredning. Har använts efter renoveringen men det är endast mindre slitage på mattor och klädsel.



Kondition +2.

Såld för: 70 500 USD eller SEK 635 000.

Kommentar: Färgkombinationen vit med röd inredning såg mycket bra ut. Renoveringen har gjorts med stor omsorg och kärlek. Lite små missar på detaljer men överlag betraktar vi det som ett mycket bra köp.

Mecum Auctions, Indianapolis, USA

1958 Austin-Healey 100/6. BN4LS 49611. 42 876 miles. Mintgrön/vit med ljusgrön inredning. Lackering i ett bättre skick än vad fabriken någonsin kunde göra 1958. Krom och inredning i bra skick. Vindrutan är inte original och dåligt monterad med en list som sticker ut utanför rutan. Lite smutsig inredning på förarsidan.



Kondition -2

Såld för 41 800 USD eller SEK 376 000.

Kommentar: En sen 100/6 som då har det bättre topplocket och en hel del andra förbättringar mot de tidiga versionerna. Inte den mest attraktiva färgkombinationen för en "Big Healey" vilket visade sig på slutpriset. Budgivningen stannade på 37 000 USD men såldes efteråt för det redovisade priset.

I övrigt inget nytt när det gäller privat eller företagsannonser.

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

Vi alla ser med spänning fram emot att Börje ska få sin "nya" Healey på vägar-na till vårens ankomst!

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. Lite magert med tillskott nu under höstsäsongen ...

Jens Hillbom, 49 år, Karlholmsbruk . AH Sprite Mk2 1962. JAH513. Vit. Medl nr 762.



Jag har inte haft så stort bilintresse tidigare, men gamla engelska bilar har alltid fascinerat mej. Det var en tillfällighet att det blev denna Healey – det var en bekant som hade den. Jag har sneglat på den ett tag och när han pratade om att sälja den så slog jag till blixtnabbt!

Om bilen vet jag bara att den funnits i Skutskär i femton år, före det ska den gått på Gotland. Det skulle vara kul att få reda på mer ...

Den har sina skavanker, men allt fungerar och den är i bra bruksskick. Kort sagt så är den perfekt! Underbar bil!

Jag hoppas som ny medlem på att kunna få veta mer om Healeys och kanske knyta kontakter och få tips och råd.

(Jens Sprite kan du även se på detta nummers mittuppslag! Red.)

Thomas Brandt stänger butiken efter mer än 30 år!



Text och foto: Tommy Lyngborn

Thomas Brandt har meddelat att han efter att ha drivit sin butik sedan 1986 nu lägger ner verksamheten helt vid årsskiftet. Han har under alla år tillhandahållit, som det stått i annonserna, "Reservdelar och tillbehör till din MG, Austin-Healey, Triumph, Mini eller annan BMC saloon car från årsmodell 1955 och framåt".

Den första butiken låg på Valhallavägen därefter blev det i en lokal under Kungliga Tennishallen. Med den ökade trafiken och alla byggnationer i området blev det allt jobbigare för kunderna att ta sig till butiken, så Thomas köpte en villa i Huddinge dit han och butiken flyttade för fyra år sedan.

– Målsättningen när jag startade butiken var att jag skulle hålla på i fem år, men det blev 33 år säger Thomas. De senaste åren har försäljningen sjunkit i och med att det numera är så lätt att handla via internet direkt från England. Jag fyller snart 70 år så jag tycker att det är dags att trappa ner och börja leva ett liv utan att ständigt behöva vara till pass.

För vem i klubben har inte ringt och bett om och fått råd av Thomas när det kärvat till sig i garaget, oavsett om butiken varit öppen eller inte?

– Fram till årsskiftet passar jag på att sälja ut så mycket som möjligt av lagret till kraftigt rabatterat pris, så passa på att göra en bra affär nu!

Thomas som sedan sjuttioåret sysslat med engelska bilar är väl bekant för de flesta av oss. – Jag kommer också att få tid för att vara med på lite klubbträffar med min MGB V8 framöver.

På frågan om vad han skall göra när fritiden blir större svarar Thomas: – Jag skall plantera en korkek och sätta mig under den och njuta. Nej, skämt åsido det finns en hel del att göra på huset jag köpte som jag inte har haft tid till.

Vi ber att på allas vägnar få tacka dig Thomas för bra service och all hjälp under åren och hoppas att du får en behaglig tillvaro där under korkeken!

BRITISH MOTOR AB

Företaget upphör 2018-12-31

TOTAL UTFÖRSÄLJNING

20 - 50 % på allt

Ett stort tack till alla trogna kunder genom åren.

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 fredag 11.00-17.00 • Övriga tider via e-post

www.britishmotor.se

Avoid frustration and simply go for the best



KILMARTIN
AUTOMOTIVE
SHEETMETAL

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

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



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

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 16



Text och foto: Börje Engwall

Mitt i all renovering finns det naturligtvis tid även för lite mysstunder med barnbarnen!

Sist vi hördes var ju sommaren fortfarande högst närvarande. Så icke idag, sista söndagen i oktober. Snöflingor har fallit, inte ymnigt, men dock flingor.

Det som lyste upp dagen var besöket av Per Andersson och min bror Lasse, som kom åkande med taket fällt, i Pers OEW BJ7. Alltså en systerbil till mitt eget projekt. Missade tyvärr att ta ett foto med dem bland snöflingorna! Var nog lite tagen av stunden ...

Min egenhändigt byggda "lackbox" står fortfarande kvar i garaget. Förhoppningen om att den skulle hunnit brukats färdig under sommaren, var nog lite väl optimistiskt. Har man utflugna barn på längre avstånd och barnbarn som man vill umgås med – och dessutom fortfarande yrkesarbetar – räcker dygnet liksom inte till. Längtan efter kommande pension stärks. Tre år kvar lite drygt. Problemet är att jag fortfarande gillar att jobba, och kommer nog att sakna den sociala biten av det. Och med en yngre hustru, kanske man fuskar ett tag till. Vem vet?

Många som hör att man renoverar en hel bil, undrar hur man maktar med.

De ser ett berg som ska bestigas, medan en annan ser en mängd småkullar. Hur tänker du nu? Jo, man delar ju upp hela renoveringen i en mängd små områden. Först kommer ju själva demonteringen, där det är viktigt att fota mycket, så att man har lite koll på hur allt ska sitta samman så småningom.



Lackboxen till ständig nytta. Här med grundmålade chassidetaler.

Märka upp delar och lägga i självförslutande plastpåsar, i plastboxar med mera.

Sedan skall chassit in på blästring, så att det går att se vad som är dåligt och behöver svetslagas. Vår bil kom tillbaka och såg bitvis ut som en spetsgardin. Dagsljuset silade så vackert igenom plåten.

Där börjar det stora jobbet med att svetslaga ram och kaross. Förhoppningsvis är mycket kvar av originalet, så man ser hur det ska se ut i färdigt skick. I vårt fall hade någon tidigare ägare i USA ohämmat farit runt med vinkelslipen. Det var kapat utan tanke på kommande inpassning av nya plåtar. Där bör man vara lite försiktig och spara så mycket som möjligt runtomkring. Då har man har referenspunkter för de nya plåtarna. Nu satt de nymonterade golvplåtarna helt fel, och dessutom svetsade av en okunnig svetsare. Där är bilar lika hus, i den bemärkelsen att man helst vill ha dem orörda, för att kunna forma fram sina egna idéer, och slippa städa upp efter klåpare!

Svetsjobben drar ofta ut längre i tid än man först anat. Jag tror att de flesta av oss använt orden toppen av ett isberg för att beskriva mängden rost man plötsligt upptäcker. I vårt fall var det rost, dåliga lagningar och en tidigare krockskada, som spökade. Man köper ju ofta en entusiastbil mer med hjärtat, än med hjärnan ...

För att återkoppla till småkullarna – rost och svetsning är en av dem. När den kullen känns övermäktigt, kan man ta tag i en annan liten kulle som avbrott. Jag började pilla med inredningen istället. Vår inredning var obefintlig, förutom stommarna till sufflett och säten. Alla mattor och sidopaneler var slängda. Lånade gamla paneler av klubbmedlemmen Per Andersson, som visserligen var ruttna i nederkant, men gav andra viktiga referenser.

Köpte tre millimeters kryssfaner (plywood) av björk, som sågades till och lackades tre gånger med polyurethanlack för att motstå väta. Dessa kläddes med laminerat skumgummi och skinn.

Sätesbottarna till framstolarna var bortom räddning, så där inköptes nya. Övriga delar blästrades och sprutades med svart epoxilack. Att nu pyssla med inredningen, var ett skönt avbrott från svetsningen. Det man gjorde nu, blev ju färdigt på ett annat sätt.

En annan av alla småkullar, är ju att skriva listor på allt som skall inhandlas, och allt eftersom ekonomin tillåter beställa dessa delar. Plåt ifrån Australien och England. Bensintank från USA. Framruta från England. Och mängder av smådelar från blandade firmor inom hobbyn. Hittade bland annat listen till instrumentbrädans nederkant på en Jaguarfirma i England. Listerna till glasfiberkåpan över växellådan fann jag på en firma i norra Kalifornien och så vidare. Min taktik har varit att köpa något varje månad,



"Bra-och-ha-grejer" fyndade på British Motors slutrea.



Att blåstra är kull! Man ser skillnaden direkt – är som att lackera med grå färg. Bara all underredsmassa och liknande är borta först!



Visst är det kul när man ser resultatet av blåstring, lackering och montering? Bättre än Tv-repriser, jag lovar! Saknas bara ett clips – någon som har ett?

oavsett var jag befinner mig i renoveringen. Detta dels för glädjen att öppna paket med jämna mellanrum, dels för att sprida kostnaden.

Ytterligare en småkulle är ju alla bultar, muttrar och små fästen. Dessa ska blåstras, rensas gängor på, samt förzinkas. Hundratal små delar som ska hållas i rätt ordning. Själv spar jag på tomma skruvaskar av plast att lägga dem i. Märker upp: kaross, framvagn, bakvagn och så vidare.

Tar mängder av bilder på hur sakerna satt ihop innan jag plockar isär fästen med mera. Minnet är ju ofta ganska bra, men kort. Fyra år passeras snabbt i en renovering. Och minns man hur det satt ihop då?

En större kulle, och den kulle jag just nu befinner mig på, är alla karossdelar som ska

slipas, grundas och lackeras. En av anledningarna till att "lackboxen" står kvar på sin plats. Bakre shrouden är epoxigrundad liksom bakluckan. Dessa har jag börjat spackla, efter den riktning de krävde. De skall grundas igen, innan jag lägger finishen i Old English White (OEW) Tanken är att montera bakre shrouden på chassit så snart som möjligt, för att frigöra plats i garaget.

Men här byter jag kulle igen, och börjar blåstra och lacka chassidelar. Upptäcker hur skönt det är att kunna göra det hemma, istället för att som tidigare, göra det kvällstid på firman. Att släpa delar fram och åter, tar ju också sin tid.

Så just nu ligger bland annat bakaxel i lacktältet, och karossdelarna får vänta lite.

Det är ju sällan hugget i sten i vilken ordning man jobbar sig framåt. Personligen för jag lite mentalt krig med mig själv, för att hålla gnistan uppe. Tröttnar jag på det ena, finns det ju hur mycket som helst av det andra att ta tag i.

Det här sättet att dela upp allt i mindre områden, är **mitt** sätt att tackla både jobbet på dagtid, och renoveringen på kvällar och helger med. Kommentarer som –Att du orkar, och –Vilket tålamod, har nog alla som renoverat ett hus eller en bil fått höra. Vad skulle man gjort istället? Glott på alla dåliga repriser på tv:n? Huua!!!

Meteorologerna spår ju vargavinter, så det får bli långa härliga garagekvällar som terapi mot mörker och kyla under kommande halvår. Och radion inställd på någon bra kanal. Minns att jag på slutet av 70-talet, då jag hade garage inne i Vasastan i Stockholm, alltid såg till att köra hem samtidigt som de sände "Svensk kriminalhistoria" med honom som jag glömt namnet på. Björn någonting? Han läste på ett sätt som fångade ens uppmärksamhet. Betydligt bättre än all reklamradio!

Återkommer i nästa Enthusiasten med ytterligare "kullar" jag betat av. Till dess får ni ha en God Jul – och glöm inte släcka alla ljusen (annars drar batteriet ur ...).



Sorterade delar som ska förzinkas efter rensning av gängor och blåstrats eller legat i Annitrol två dygn.



Välkommen till vackra Marholmen – en helt ovanlig ö!

*”I Roslagens famn på den blommande ö, där vågorna kluckar mot strand”
Just där skall vi ha vårt årsmöte den 24 – 26 maj 2019.*

Denna gång är det East Section som håller i arrangemanget och vi har valt Hotell Marholmen som plats för evenemanget. Marholmen är en fantastiskt fin ö, vackert belägen vid vattnet en liten bit sydost om Norrtälje. Vi kommer att bo sjönära i ett ganska nybyggt hotell (2015). På Marholmen finns en mängd möjligheter till aktiviteter så som SPA-bad ute och inne, bastu vid havet, äventyrsgolf med mera. Mer information om Marholmen finns på deras hemsida www.marholmen.se. Klicka på filmen där för en guidning av ön!

De som kan kommer på fredagen då det serveras en enklare middag på kvällen. På lördagen åker vi en slinga på Healey-vänliga vägar och avslutar med lunch i Norrtälje. Eftermiddagen disponeras med ett par alternativa aktiviteter, välj det som passar bäst. På kvällen blir det som vanligt ”finmiddag” med tre-rätters och trevlig gemenskap. Söndagsförmiddagen ägnas åt klubbens årsmöte. Möjlighet till lunch finns för de som så önskar innan hemfärd. Det går också bra att boka ankomst tidigare alternativt hemresa senare direkt med hotellet.

Närmare information om priser och tider samt en officiell inbjudan kommer med marsnummret #152 av Enthusiasten samt på klubbens hemsida när alla detaljer är klara, så håll koll där!

Frågor besvaras av Anders Gustafson på telefon: 076-115 02 42, eller eastsection@healeysweden.com

Välkomna till vackra Roslagen önskar East Section genom Anders, Börje, Kjell och Tommy!



AH SPARES LIMITED

Now Available!

IBP405

New Low Price!
£3,500
+ VAT

IBP410

Complete Chassis!

IBP405: BN1 - BN2

IBP410: BN4 - BJ8 (Early)

IBP415: BJ8 (Late)

IBP415

Made in UK

Healey Market

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

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



SÄLJES:

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

Ventilkåpa och lamell. Pris 200:-

Lasse Johansson (Sthlm).

Tel: 0722-526655

ljovette@hotmail.com



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:

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.

Börje Engwall.

070-410 09 54

frogeye@telia.com

KÖPES:

Köpes Austin-Healey 3000, fungerande eller renoveringsobjekt.

Morgan Ekermann.

070-80 25 57 eller

morgan95ekermann@gmail.com

SÄLJES:

STOR AHCS-dekal!

Stripade om mitt släp, tryckte upp några extra extra stora dekaler.

550x300 mm.

Pynta ditt släp, garage, garagdörr eller varför inte kylskåpet (!)! Bilden ljuger, dekalen är frilagd.

Pris 500:- inkl porto

Anders Lotsengård. Tel: 070-580 13 83.

anders@anlon.se



KÖPES:

Fyra hjulmuttrar ekerhjul utan vingar, s.k. "continental spinners", oavsett skick.

Claes Stenestad #267.

070-750 27 04

kaptenclaes@gmail.com



SÄLJES:

Innertrösklar AH3000 nya:

Nypris ca 900 SEK + frakt. Nu 500 SEK



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

Our Latest Big Healey Performance Catalogue

Is Now Available

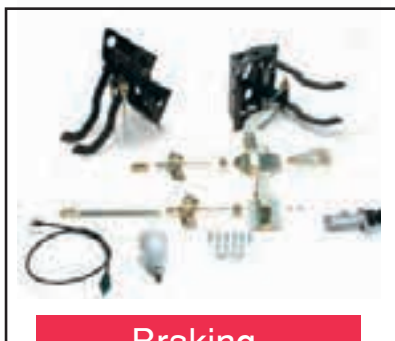


Our latest Austin Healey Performance catalogue features 200 new products, 12 extra pages, updated specifications and technical information that our customers have been asking for.

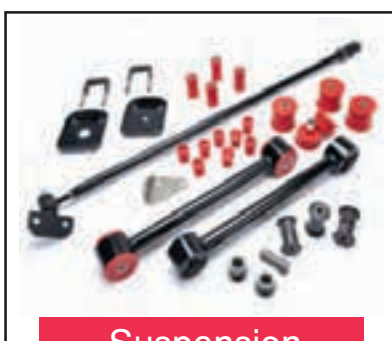
Continued investment in the latest design and production technology has enabled Denis Welch Motorsport to add some innovative new high-performance products to the range.

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

New Products Include:



Braking



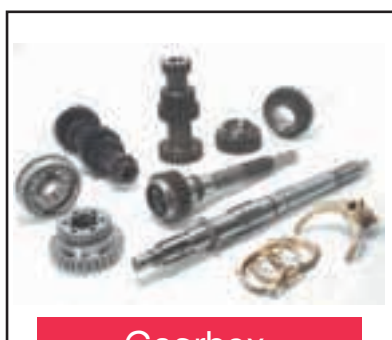
Suspension



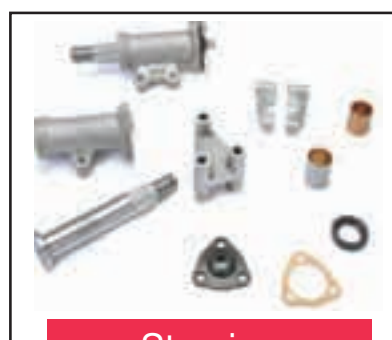
Electrical



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!

Årets Julklapp 2018! Ny i sortimentet – en smart bag!



Ge bort eller ge dig själv AHCS:s nya weekendbag!

Exklusivt designad i blågrå stentvättad canvas med detaljer i nästan äkta läder och med välsytt snyggt blå/vit randigt foder.

- Både bärhandtag och bred axelrem gör den bekväm att bära med sig.
- Rymligt skofack på sidan för att skydda smokingskjortan och balklänningen.
- Fickor med dragkedja på ut- och insidan hjälper till att hålla ordning under resan.
- Storlek 54x30x21. Bra storlek som passar fint in i våra rymliga bilar!

Beställ redan nu så har du en julklapp klar!

Julerbjudande 599:- (ordinarie pris 645:-)



Se upp!

Tillfälligt erbjudande – passa på!



Beställ en mjuk och bekväm Austin-Healeytröja före 31 december så får du två valfria tygmärken (värde 50 kronor) på köpet.

Perfekt för höstens cruising!
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:-

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.

PUB-kvällar i Stockholm på Black & Brown Inn
Klockan 18.00. Hornsgatan 50B, 118 21 Stockholm
15 januari, 20 februari och 28 mars. **Välkomna!**

RHK-serien 2019

Kinneulle	10-12 maj
Gelleråsen Karlskoga	14-16 juni
Knutstorp	5-9 juli
Mantorp	23-25 aug
Falkenberg	20-22 sept

Mer info om de olika tävlignarna på www.rhkswe.org

Boka in och besök Healey-depån!

Slutförsäljning, endast tre st kvar! AHCS sommar/höstjacka i unisexmodell.



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

Marinblå och röd.

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

Leverans ca 14 dagar efter beställning.

Pris nu endast 600:- (845:-)

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:-!)



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: Pahlsons 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.



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 bomullstyv 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 glömmar 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

