

## Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 10.



Text och bild: Börje Engwall

**N**är detta skrivs har Stockholmssektionen av klubben just haft sin Vårmonstring. Vår och vår ... Ja vi fick ju vår beskärda del av s.k. aprilväder i år. Snö till slutet av månaden april, gör ju ingen glad. Vårmonstringen började bra på morgonen, men övergick till kallare och blåsigare väder under dagen. Men glädjen att få lufta bilarna gick inte att ta miste på.

I detta avsnitt ska vi återvända till karosspyslet. Och hur oerfarenhet kan ställa till det under resans gång. Detta är min första Big Healey renovering, och som sådan stöter man på många nya problem. Healeyn har ju ngt som kallas "semi-monoque", d.v.s. att ramen har golv, innerskärmar och torped med fotbrunnar fastsvetsade på ramen, till skillnad från andra rambyggda bilar, där karossen ställs som en separat enhet ovanpå en ordinär kryss eller stegram.

MGA, Triumph TR och Morgan, för att nämna några, har kaross ställd på en ram. Spriten, som jag äger, har ju i stället en självbärande kaross utan ram. Fö. en av de första (om inte DEN första) öppna sportbilen byggd så. Karossen på en Big Healey kan närmast liknas vid skalet på en frukt – ett "hölje".

Vid inköpet såg jag att dörrarna var lite tajta i överkant. Men eftersom karossen var påslängd i all hast inför försäljningen, tänkte jag efter att ha kikad på ramen, att detta bara var en justeringssak. Vem försökte jag lura? Mina tankar inför renoveringen var, att spänna fast den blåstrade ramen på ett svetsbord jag skulle bygga av balkar. Men när den väl kommit hem från blåstringen, och jag började kika och kolla ramen med ställinjaler, spända ståltrådar mm, tyckte jag den såg rätt bra ut. Eller väldigt bra i min värld.

Ni har ju följt mina vedermödor i ett antal avsnitt, och vet att mycket plåt har bytts. Utbyggare, tvärbalkar mm har bytts mot fräscha bitar. När nu turen kom till karossen, plockade jag ned shroudarna från sin plats uppe i garagetaket. Tog en helg nere på firman, där jag har lite mer svängrum, och lutade av dem med färgborttagning.

De nya, mer miljövänliga färglösarna, luktar svagt, på nära håll, som gammal Bums. Men effekten är blaha blaha. Vräkte på sörjan, och lade tunn "prasselplast" ovanpå för att behålla fuktigheten i sörjan. Efter en halv dag, var färgen mjuk att skrapa bort (se vintjettbild!). Inte som när färgen skulle bort på Spriten. Då köpte jag någon tysk färglösare, som översatt hette "Kråkan". Jäklar, den var det drag i. Utan handskar försvann nästan fingrarna! (Och lukten dödade säkert en och annan hjärncell ...).

Dessutom var främre shrouden full av Bondo (USA variant av Plastic Padding). Bilen var krockad vänster fram, både rakt på lyktan och rakt över framhjulet vid några/något tillfälle under dess levnad. Sandplåten bakom stötfångaren saknades bl.a. Motorhuven var tigt i sin ursparing i shrouden på vänster sida. Jag har nu knackat den till betydligt bättre passform, men lite finlir återstår. Gjorde bl.a. en mall på höger "mungipa" av grillen, som spegelvänd skulle passa i vänster "mungipa". Där blev det många timmars knackande.

Den bakre shrouden var i betydligt bättre skick. Lite bucklig under stötfångaren, då troligen några kantstenar och dyl. haft närtkontakt vid ett flertal tillfällen. Dessutom någon spricka i en av originalsvepsarna på shrouden. Bucklorna är idag utknackade, och sprickan skall svepsas.

Med shroudarna rengjorda och fastsatta på chassit, började jag laborera med skärmarna. De är svepsade sedan tidigare med lagningsbitar från Kilmartin. Många börjar injustering av dörrarna från A-stolpen, men jag valde B-stolpen istället, då bilen var fräschare baktill. Alla som monterat bakskrämar på en Big Healey vet att de är lite luriga. Man får "åka" med dem fram och åter mot flänsen

på shrouden/innerskärmen, innan man hittar rätt position. Sedan hängdes dörrarna på plats. Suck!

Alldeles för tigha i bakkant. Ut med förfrågan på Austin Healey Owners Group på Facebook. Vad ska jag göra? Flera svarade att om bilen varit lite krockad framtill, så åker torpeden lätt bakåt. Räcker med några mm, så kommer problemen med dörrspringorna. Jag fick rådet att sätta en hydraulpress (typ Porta Power) ifrån nederkant av baksätet (där man har hällarna) till överkant insida av torpedvägg, med brädbit emellan, och pressa lätt. Höger sida rörde sig några mm, och dörren gick åtminstone in i dörrhålet, om än tigt. Men jag lyckades inte röra torpeden mer.

Sedan skulle vänster sida tacklas på samma sätt. Ha! Rörde sig inte en mm. Depression och sömnlöshet följde. Jäkla bilelände! Gick inte ned i garaget på en vecka! Till sist gick jag ned och bara satt på en stol och glodde och funderade. Hur tusan ska jag greja det här? Började kika på hur torpeden satt fäst i ramen. Hmmm ...

De där hålade (ostplåtarna) som börjar uppe vid huvudcylindrarna ser ju ut att vara det som styr det hela, där de sitter fästade i den snett uppåt bakåtriktade balken från framvagnsbryggan. Började lite fint slipa på svepsarna på den lilla triangelformade täckplåten som sammanfogar de bägge "ostplåtarna". Under den var svepsarna inte så snygga. Kapade loss även dessa samt svepsen mot innerskärmen. Tryckte lite lätt på hydraulpressen, och Voilá, det rörde sig! På ett litet kick satt dörren åter på plats, med perfekta dörrspringor. Den natten fick inte Eva någon nattro. Någon bredvid sov som en stock, snarkade så sängen vibrerade. Vilken lättnad!

Ostplåten fastsvepad i "rätt" läge.



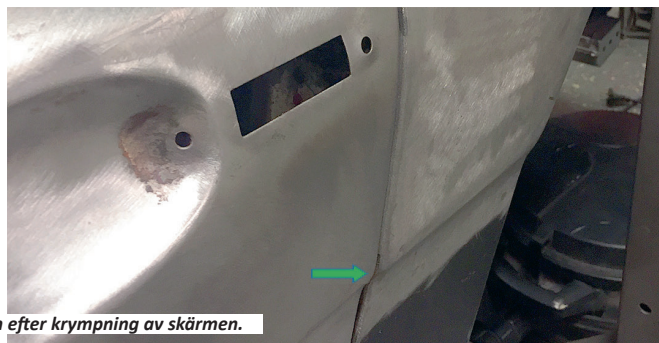
Nu var det bara att göra samma sak på höger sida, då jag inte var nöjd där. Dessutom hade Anders "BLY" varit och mätt lite dörrhål som referens till sin BJ7 renovering, och påtalat skillnaderna mellan höger och vänster sidas dörrhåll.

Gör om, gör rätt! Vänster sidas framskärm anslöt perfekt till dörren, men höger sidas lämnade en större springa nedtill än upp till. Lasse (bror) och jag kikade på detta, och upptäckte att krocken på vänster sida av shrouden, hade tvistat den lite grand. Böjde man ned höger sidas lyktinfästning, passade skärmen bättre.





Midjeveckets passning före och efter krympning av skärmen.



En sista passningskontroll, nu med plåtren kaross.

Jag fäste upp shrouden i övre främre tvärbalken framför kylaren, efter att jag fått pressa den framåt 3–4 mm (torpedväggen var ju lite frampressad). Linjerade upp ramen i våg med laserns hjälp, och kollade sedan lyktorernas centrumlinje på samma sätt, och då blev det någorlunda ok, men inte helt bra. Så jag snittade helt resolut framskärmen framför dörren lodrätt. Från pressvecket och nedåt. Längst ned blev springan 5 mm, när dörrspringan blev bra. Däremot låg shrouden nu 8–9 mm under de rakt utstickande plåtarna på huvudramens framkant. Hmmm ...?



Jodå, gott om spackel på shroudens nederdel!

Men jag hade en kaross som passade snyggt ihop, utom på vänster sida mellan dörrens bakkant och bakskärm. Gjorde en masonitmall av dörrens kurvatur. Den stämde inte alls med bakskärmen. Iväg till broder Lasse och hans krympmaskin. Några pressningar

med den, så linjerade dörr och skärm ihop. Nu var jag nöjd så långt. Men att shrouden satt så lågt bekymrade mig.

Jag hade i ett tidigt skede bestämt mig för att göra en chassissnurra. Dels för att lättare komma åt att lacka överallt, dels för att kunna stå och montera bränsle, broms och elkablar, istället för att åla under bilen. Sedan när den skall rotskyddas, kan jag ställa den i lämpliga vinklar så att vätskan kryper in överallt. När den väl var uppsatt i snurran, kunde man hitta vinklar och vrår man aldrig sett tidigare.

Helt suveränt! Då började man fara runt med ställinjaler, laser mm igen. Man kunde ställa chassit i perfekt vinkel. Då ser jag att ramen nog inte är så felfri som jag trodde (eller "ville" tro) från början. Mäter man från fotboxarna och framåt, är den lite mer böjd än vad jag sett i andra vinklar. Nu när man kan stå och kika med ögonmått och linjaler på rätt avstånd, ser man att shroudens miss mot nedre främre infästning, nog sammanfaller med det mått ramen är böjd. Alltså 8–9 mm från fotboxens framkant, till framkant på plåtbitarna på ramen.

Med mer erfarenhet av Big Healey

renovering, hade man nog byggt det där svetsbordet ändå ... Nu får jag lite mer castervinkel än original, och får fila upp hålen i nedre kylarfästena någon mm, men tror nog att allt går att få ihop bra i slutändan. Man lär så länge man lever.

I nästa avsnitt ska jag bland annat visa hur snurran byggdes. Men förhoppningsvis så kommer sommarvärmen, och med den alla trevliga turer med bilen. Jag ska försöka pyssla lite med objektet ändå, exempelvis med sådant som luktar och dammar, nu när man kan stå ute. En torkvinda är ju perfekt att hänga saker i som ska lackas. Eller hur Eva?

Kör med alla sinnen öppna i sommar. Tänk på alla dårar som sitter fastnaglade i sina SMS samtidigt som de kör. Kanske en förklaring på alla konstiga buss och lastbilolyckor som skett den senaste tiden. Hua för att möta ett sådant "herrelöst" fordon! ●

