



Text och foto: Börje Engwall

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 3.

Efter tre härliga veckor med hustru, syster och svåger i Florida, där vi såg en och annan Healey, var man tillbaka i vardagen igen.

Min drömbil började se allt naknare ut, där den stod i garaget i sällskap av Froggeyen. Lukten av stark avfettning slog emot mig varje gång som garageporten öppnades. Man fick tvätta i omgångar för att komma in på ren lack eller naken plåt. Healeys är ju inte kända för att vara rostskyddade i överkant. Den bruna Jensenprimern är väl allt bilarna fick i form av rostskydd från fabrik – om inte någon ambitiös ägare kostade på det i efterhand.

Min tålmodiga hustru fick rycka in och assistera vid motorlyftet. Då hade jag demonterat allt löst såsom förgasare, grenrör, generator, startmotor osv. Men det är ändå modiga 300 kg ihop med växellåda, som ska ur chassit. Och trångt är det mot det mesta i längdled.

Att kunna skrubba motorn runt om, innan



Den i mitt tycke vackra kylargrillen, blev lite pyssel med att få loss. Det framgår inte så tydligt på bilder hur den sitter ihop. Och att bryta och bända ligger inte i min natur. Nu vet jag hur allt hänger ihop, och inget gick sönder, tack och lov. Den främre shrouden tog en stund av övertalning, innan kittet släppte från torpedskottet. Hårt som torkad tjära. Nu kunde man skrubba rent på allvar runt motorn. Mer avfettning, huuaaa!

den ställdes på undantag, kändes bra. En redig rullplatta inhandlades på Bauhaus, som skulle tåla 400kg. Där får motorn vila tills den ska gås igenom.

Nu tog resterande demontering vid. Elsystem, bromsrör, bensinrör och tusen och en detalj skulle loss. Det som man trodde skulle strula gick lätt, och tvärtom. Att få loss ratten blev en plåga.

Någon i USA, hade vid tillfälle bankat

översta centimetern på rattstängens konisk, vilket inte syntes för ögat innan allt var isär. C-clipset som sitter istället för mutter på de justerbara rattstängerna, lossade utan problem, men sen var det stopp. Avdragare + goda råd från världens alla hörn via Facebook hjälpte föga.



Ratten var skrot redan från början, men nu sprack resten totalt. Det hela slutade med att jag fick snitta rattnavet försiktigt med kapmaskin och bågfilsblad, och bryta isär. Knappt ens då släppte navet från stängen. Då hade jag dränkt den i WD40 under 14 dagar innan – varje kväll.

Bortsett ratten, främre höger sidas blad-fjäderfäste, och hjälpstyrarmens ena bult, släppte allt smidigt. Jag hyllade min bils förflutna i Oregon, som har mer eller mindre "Medelhavsklimat". Hur fel jag skulle ha om det, visade sig senare ...

Chassit var nu rensat från allt, delarna tvättade och delvis isärtagna. Med en kvällstrött hustru som inget såg, smögs delar av bilen in under trappan, och upp på vinden. Större saker som shroudar och skärmar, hängdes upp i garagetaket. Fung-erar bra för mig som mäter 169 cm ö.h. Värre är det för besökare, som slår huvudet i all "bråte".

Fjärde december 2014 åkte så allt på blästring. Med släp lånat av Healeykompisen Lasse Johansson, och lyft och bärhjälp av arbetskompisar, blev det en baggis att lasta på det tomma chassit. Grabbarna på blästerfirman var inte trögbedda om hjälp heller. "Kom tillbaka i morgon efter lunch, så är det klart!" Wow, snabb service!

5 000 kr fattigare, och med ett betydligt "luftigare" chassi, åkte vi så hem dagen efter. Hmmm, skum färg på Plastic Paddingen, tyckte jag, när jag synade chassit. Just där hade magneten fastnat bra under min avsyning i Holland. Och varför gick plasten inte bort i blästringen? Efter lite petande med en mejsel, visade sig det vara mässingslod. Någon hade suttit och smält i mässingslod i en helt upprostad panel vid sidan om barnsätena, istället för att laga med ny plåt. Suck!

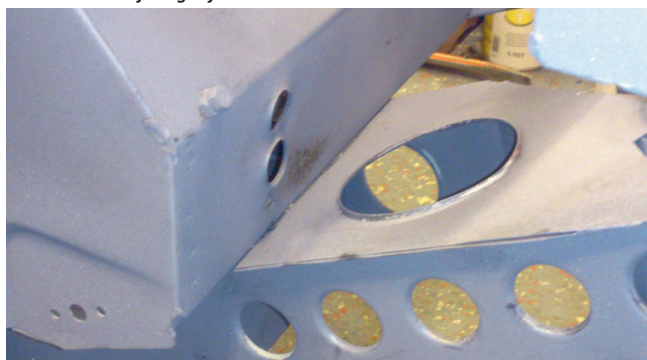
Jag synade vidare på chassit, och såg dagsljus genom plåten både här och där. Tydliga spår av blöta mattor kunde skönjas. Nästan så att man kunde ställa in ett ritmått och dra runt om i sittbrunnen tre cm upp på alla sidor. Huuuaa igen! Vad lite plast kan dölja mycket.

Samtidigt som demontering mm pågick, hade min Miatakompis Kim, boende i just Portland, Oregon (varifrån bilen kom), varit och ringt på huset enligt adressen på min Oregon "title", som medföljde vid köpet. Damen som bodde där kände inte till just Healeyn, då hennes, troligen framlidne make, haft så många bilar. På infarten stod en Datsun 240Z när Kim ringde på. Där får jag jobba mer med att skicka bilder till henne osv.

Kim sökte via Oregons DMV (bilregister) min bils förflutna. Nu har USA hårda Personuppgiftslagar, så några namn fick jag inte fram. Däremot framkom att bilen levte i Oregon från 1973, och innan dess: ALASKA!!!



Ovan: Gedigen rostlagning med mässingslod ...
Nedan: Genomföringar för "Alaskatermos".



Där kom förklaringen till rosten, blöta mattor, och den underliga "termos" jag nämnde i förra avsnittet. Jag hittade två flänsade hål, som efter slanggenomföringar, i höger fotbox. Slutledningen var att där hade suttit ett extra värmepaket, och termosen var just en ackumulator för varmt kylarvatten vid tillfälliga stopp. Hädanefter har bilen kallats för Alaska-Healeyn. Och vit ska den bli ...

Jag tog raskt reda på adressen till Alaskas DMV, skickade en check, kopior på alla papper om bilen, och väntade på ett spännande svar. Tre veckor efter kom ett tjockt kuvert i retur. Spänningen var olidlig. I kuvertet låg alla mina papper, checken samt en torr kommentar: "We do not do historical research!" Ridå! Har inte orkat rota vidare i möjligheterna att få utomstående hjälp att söka min bils tidiga historia.

Är någon av er kunnig i hur jag ska gå vidare, får ni gärna tipsa mig. Och vem köper en Healey till Alaska? I nästa avsnitt börjar jag skära i rosten!

Börje Engwall #148