

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 4 och 5.



Text och foto: Börje Engwall

Efter ett klarsynt konstaterande, att man återigen lurat sig själv och köpt en sämre bil än vad som var tänkt, var det bara att kavla upp ärmarna och sätta igång.

Allas vår plåtkonstnär Bosse Johansson besöktes och länsades på innevarande lager av balkar mm. Bosse, som i hela sitt yrkesverkssamma liv jobbat som smed och plåtslagare, är mycket mer trogen originalutförandet i sina nytillverkade bitar. Snygga bockar och svetsar, med rätt mått. All heder!

Den balk som fångat mitt intresse i växthuset i Holland, var den som först fick stryka på foten. Någonstans måste man ju börja. Alltså sågades den högra bakre utriggaren loss, men först efter att en fixtur byggts, som motsvarade

längden mellan bladfjäderinfästningarna. Detta mått står i verkstadshandboken under chassiritningen. Denna ritning fick ABA Kopiering förstora upp till A3 storlek och plastlaminera, tillsammans med kryssmättningsdiagrammet som också finns med i nämnda bok. Balken ifråga var mer än lovligt tillknycklad. Någon måste fått ett grymt tvärstopp vid tillfälle, något jag får bevis för senare under renoveringen ...

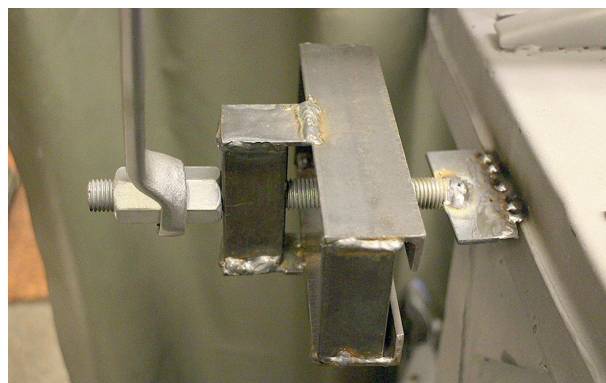
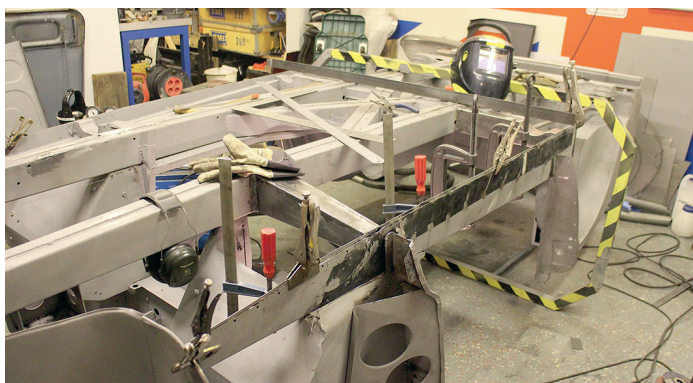
Bilen är ju ett s.k. "barn-fynd" från USA:s västkust (Oregon), där någon påbörjat en rostlagning någon gång efter 1983, vilket är senaste skattekvittot på reg-plåten. Denne rostlagare var väl mer nödbedd än entusiastisk inför uppgiften, vilket kunde ses på kvaliteten på lagningarna. Mycket dubbelplåt dolt under lager av Plastic Padding, och nya ekonomiplåtar från



Moss och A-H Panels, med PIN-kod lapparna tydligt synliga (bilen aldrig körd efter påbörjad lagning).

När nu denna första balk skulle passas in mot den nya innertröskeln, enligt mått på chassiritningen, var avståndet fel i bredd från huvudramen räknat. Det var nog där och då jag förstod att det inte räckte med att skära bort golvplåtarna för att byta utriggarna (alla fyra), utan här fick både ytter och innertrösklar tas bort och linjeras upp rätt i alla led. Ett riktigt pys-seljobb, som tack och lov underlättades av den nödbedde rostlagarens dåliga svetsar, som var lättare att såga isär än om de varit rätt utförda. Jag hade väl i någon form av rosa skimmer hoppats på att kunna behålla trösklarna som referens. Återigen självbedrägeri ...

Nåväl. Bilen vändes upp och ned i den av Bosse Johansson lånade chassiställningen. Centrum på främre och bakre tvärbalkar mättes upp, och där borrades ett litet hål som en



plåtskruv drogs fast i. Mellan dessa skruvar spändes en tunn ståltråd lika hårt som en gitarsträng. Den skulle nu få fungera som den fiktiva mittlinje som alla mått utgår ifrån enl. nämnda chassiritning. Bilen måste ju gå rakt på vägen efter byte av fjäderinfästningar mm. Tvärs huvudramen, lades ett fyrkantrör, som spändes fast med kraftiga svetsvingar. Nu hade jag en centrumlinje, och ett höjdmått för yttertrösklarnas placering. Vid mätning satt båda trösklarna fel i alla led.

Med tunn 1 mm kaptrissa, punktsvetsbör, och bågfilblad, lyckades jag efter flera timmar få isär trösklarnas olika delar. Yttertrösklarna visade sig vara av olika fabrikat, varav den högra var helt rak – utan den böjda linje som dörrbladet beskriver. Ett vanligt fel på lågbudgettrösklar, vilket ger en felaktig undre dörrspringa. Däremot var innertrösklarna av mycket bättre kvalitet och passform, så dessa sparades och riktades fina efter bortsågningen.

Bosse har numera har slutat jobba eftersom firman han jobbat vidare på efter pensionen sålts. Annars hade denne pigga man fortsatt göra fina plåtar åt oss Healeynördar. Nu hade han en färdig och två påbörjade utriggare åt mig, som jag fick svetsa klart själv. Den fjärde bistod Anders "BLY" Gustafsson med i form av en A-H Spires balk. Jämfört med Bosses såg den hemsnickrad ut. Men med lite filande och kapande så passade den också. Med alla fyra utriggare på plats och innertrösklarna fastsvetsade, såg bilen på en gång betydligt trevligare ut.

När bilen ändå låg upp och ned, passade jag på att göra ett enkelt riktverktyg till ramens alla bucklor. Snabbt hopsvetsat efter en idé som poppade upp i huvudet, lär det inte vinna något skönhetspris. Men funktionen var det inga fel på. Efter några kvällars riktande, såg ramen betydligt finare ut. Kul när idéer fungerar.

I nästa avsnitt ska vi byta bakre hjulhus bl.a. Flitens lampa, förlåt, svetsens låga brinner...

Då var det helt plötsligt dags för byte av höger hjulhus. Jag hade gått och kikat på det i flera veckor, som katten kring het gröt. Byta, laga, byta, laga? Nä, det måste bytas! Anders "BLY", skulle göra en större beställning från A-H Spires, så jag passade på att få med ett hjulhus i sändningen.

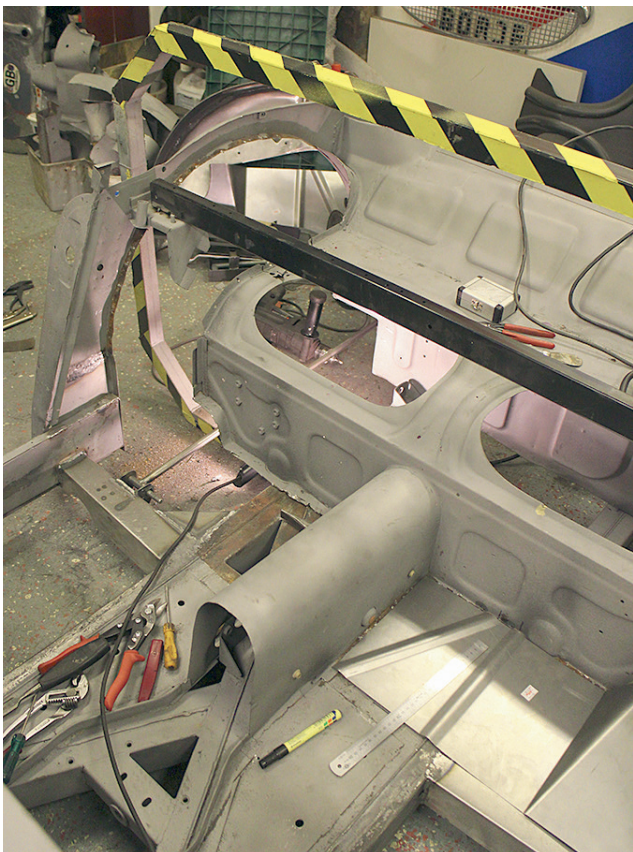
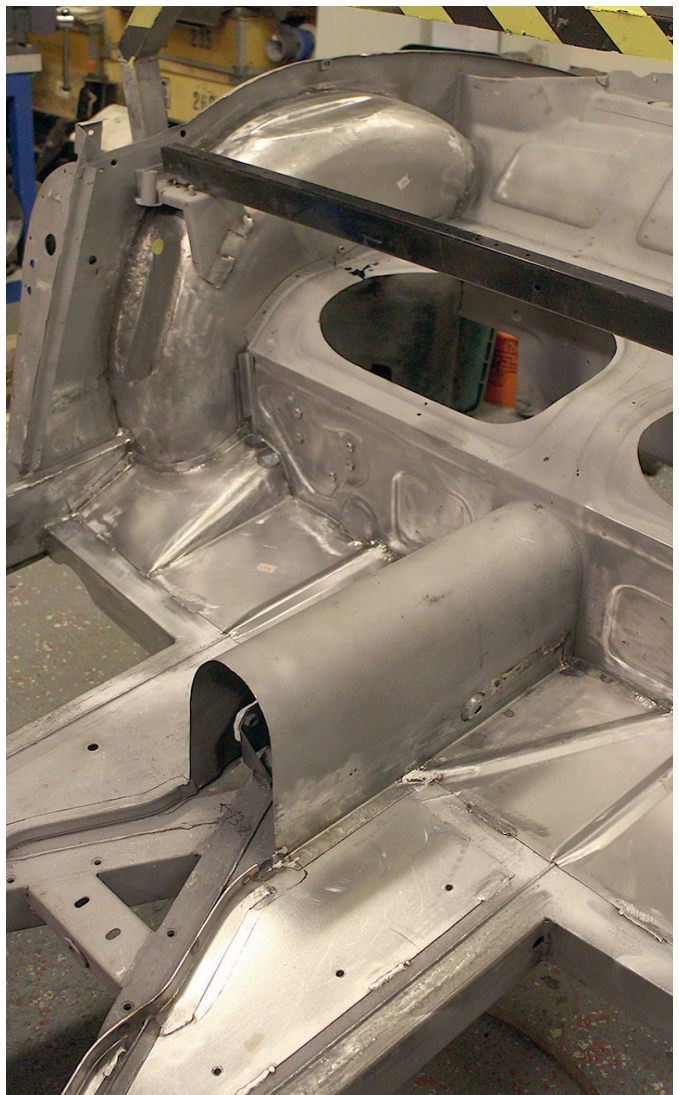
Av en händelse ringer en kompis från Miataklubben och är arbetsugen. "Vill du ha lite hjälp i garaget?" frågar han. "Javisst, du kan få borra och såga bort ett hjulhus", svarar jag snabbt. Han nappade

gladeligen. Till historien hör att samma kompis gjorde samma erbjudande när jag renoverade Spriten. Då hamnade han under den upp och nedvända bilen, slipandes bort kondensrost under/bakom instrumentbrädan i den i övrigt plåtrena karossen. Den hade stått plåtren en period i ett nedkyllt garage utan min vetskap. Inte bra!

När kompisen väl dök upp ur sitt gömsle under bilen, hoppade jag till. Han var helt brun, från topp till tå. Som ströslad med kanel. Vi skrattade som dårar, och gör det än idag när vi nämner händelsen. Men efter ca 40 min i duschen, en halv flaska schampo och lika mkt tvål, såg han någorlunda ut igen.

Det är tufft att erbjuda hjälp igen efter en sådan pärs ...

Nåväl. Han tog sig an uppgiften att borra ur punktsvetsar och skära bort hjulhuset i bitar med vild frenesi. Kul att ha lite sällskap någon gång.





Hustrun kommer ner när det krisar, med en extra hand som hjälp vid lyft eller liknande. Annars föredrar hon andra utrymmen i huset! Och jag är väl inte så jäkla sällskaplig i garaget, murvel som man gärna blir där.

Det av A-H Spires inhandlade hjulhuset, fick knådas rätt rejält för att passa i bilen. Felpressat i vissa delar, mutterstycken på fel ställen osv. Varför blir man inte förvånad? Man får se plåtdelarna som påbörjade, för att sedan svära i tysthet och fixa till dem.

När hjulhuset väl satt på plats, kom turen till de rostiga sidorna på kardantunneln och golvet nedanför barnsätena. Fuktiga mattor tros vara orsaken till denna rost. Sidorna knäckte jag enkelt till själv, medan A-H Spires åter fick leverera "halvfabrikat" till golvet. Dessa fick jag såga kilar ur. 19 mm på ena sidans plåt, och 17 mm på andra. Att sedan radien emot hjulhusen inte ens stämde på den sida där A-H Spires hjulhus satt, förvånade mig inte ett dugg vid det här laget ... Bara att knåda om plåtarna igen.

Vis av detta, valde jag att själv bocka till egna fotboxar vid torpederna. De passade sedan utan några som helst problem. Sedan blev det lite ny plåt mot motorsidan i fotboxarna. Troligen blöta mattor som orsak även där.

Lite rostlagning av A-stolparnas nederkant och "osthålsplåten" framför dörrgångjärnen var nästa punkt på listan. När man väl sågat bort nedre delen av den plåten, kom man perfekt åt att svetsa ihop innertröskeln mot torpedsidan, och den förstärkningsplåt som sitter där som en förlängning av torpeden/fotboxens ytersida. Det gäller att få det så stabilt som möjligt i det området för att undvika allt för mycket s.k. scuttleshake. Något som tyvärr är vanligt på Big Healeys. Läste någonstans att obalans i de stora bakre bromstrummorna kan vara en orsak till det. Vet inte om det stämmer.

Med alla fyra utriggarna på plats, innertrösklarna fixerade, A-stolparna ok, och lite bakre golvet på plats, avslutar jag för denna gång.

I nästa avsnitt ska bakre tvärbalk bytas, och ramen förstärkas under bakaxeln. Men våren är snart på G, så nu får alla ni som har en mer körklar bil, passa på att fixa det där som skulle gjorts i vinter. Min mor sa alltid "Gör inte idag, vad du kunde gjort igår". Med andra ord: inget blir bättre av att skjutas upp (möjligen raketer då?). ●

