

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 6.



Text och foto: Börje Engwall

En av de klassiska felen på en Big Healey, är den sönderlyfta bakre tvärbalken. Så också på vår bil.

Det är långt in till bakaxeln, som är bra att lyfta på, så många okunniga sätter domkraften på tvärbalken, och bucklar till den. Egentligen ingen praktisk betydelse, utan mer att det ser fult ut på en i övrigt snygg bil.

Sagt och gjort. Ny balk hämtad hos Bosse Johansson. Det nya bagagegolvet, som den "nödbedde" svetsat dit i USA, skars loss försiktigt. Det var ganska grymt insvetsat, inte alls per originalutförande, och inte heller färdigställt. Sedan kapades bakre tvärbalken bort i sektioner. Avståndet mellan främre och bakre bladfjäderinfästning hade jag sedan tidigare gjort en fixtur till, så det var bara att kapa "vilt".

En sak som jag gått och klurat på sedan besöket i september 2013 hos Bill Rawles i Aldon, var deras sätt att styva upp bakersta delen av huvudramen på. De knäckte helt enkelt till en U-profil som de lade på undersidan av ramen som uppstyvning. Healeyramen är lite tunn i sin profil under bakaxeln, för att möjliggöra någorlunda fjädringsväg för bakaxeln. (En sak som åtgärdades på BJ8 Phase 2-modellen, med sin böjda ramskena under



axeln). På grund av denna klena profil, böjer sig ramen uppåt från bakre stötdämparen med tiden. Rawles variant lockade inte mig. Dubbelpå är en rostfälla.

När nu bilen låg upp-och-ned i sin vagg, valde jag att knäcka ramen rak igen. Läger man en rätskiva på ramen, skall den vara plan från torpedväggen/ fotboxarna och ända bak till tvärbalken. Jag stoppade helt sonika in ett fyrkantör i de numera frilagda ramskenorna, satte garage-domkraften under, med en 45x75 regel lodrätt

stående mot fyrkantörret, kilade resten av ramen stum från bakre stötdämparfästena och framåt, mot taket i garaget med hjälp av 45x95 reglar. Sedan var det bara att hissa domkraften, släppa och mäta, och upprepa proceduren ett antal gånger till den blev rak.



T.v: Ramen splittad.

Ovan: Förstärkningsmembranet på väg ner i balken. Svetsat och klart i vinjettbilden.

Nedan: Bakre tvärbalk fixerad inför svetsning.



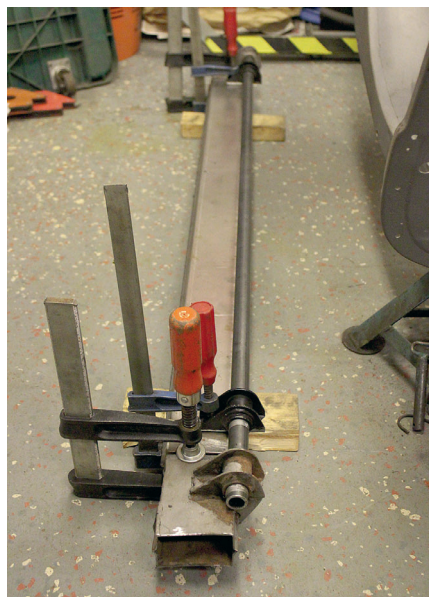
Det fjädrar ju tillbaka en del, så man får överpressa lite försiktigt.

Nu skulle min variant av förstärkning monteras. Jag sågade upp ramens längsgående svets på både under och ovasida, fram till och med bakre stötdämparfästernas främre kant. Det innebar att även Panhardtagets fäste måste sågas bort, och bagageutrymmets främre vägg som sitter svetsat i ramen, fick också skäras loss. Allt detta gjordes med en Multimaskin (ofta kallad Fein) och ett carbidblad. Ger ett väldigt tunt och fint snitt.

Med ramen splittad, tillverkades en membranplåt av 1,25 mm plåt, som hålborrades och fick hålen pressade med försänkning i hydraulpressen. Detta skall tydligen göra den extra styv enl. expertisen. Sedan knackade jag in denna plåt in i mitten av ramskenan, och helsvetsade fast. Jag spände fast lite kraftiga rör på ramskenan för att förhindra böjning av svetsvärmen. Förhoppningsvis ska ramen hålla sig rak i framtiden.

Med bakre delen av huvudramen åtgärdad, skulle nu den nya tvärbalken på plats. Men först skulle nya bakre fjäderfästen svetsas dit. Jag köpte ett rör att användas som fixtur vid monteringen av dessa. De bortkapade ytterändarna av gamla tvärbalken, med fjäderfästen, vändes höger till vänster och tvärtom. Dessa fick fungera som mall för de nya enl. bilden.

Avståndet emellan fjäderinfästningarna finns i chassiritningen i verkstadshandboken. Röret trädde nu igenom alla fyra fjäderfästena, och spändes rakt med tvingar inför svetsningen av fästena. När allt var svetsat och klart, brotchades fästena så att de nya fjäderbussningarna passade i dem. Lättare att göra med tvärbalken lös.



Bakre fjäderfästen fixerade inför svetsning

Nu kom min fixtur till användning igen. Med den som avståndsmall, spändes tvärbalken på plats med hjälp av kraftiga

4-kantsrör och tvingar. Några punktsvetsar på varje sida med fixturen flyttat fram o tillbaka, för att sedan med fixturen på plats, helsvetsa på varje sida. När allt var klart, inkl. triangelbitarna mellan huvudram och



Förstärkningsrör slås in

tvärbalk, hade allt kommit väl på plats.

En liten diff på 2 mm under rätskivan fick vara acceptabelt på så lång sträcka som från torpeden och bakåt. Tror inte de var så bra ens som nya ...?

Efter lite erfarenhetsknack ang. Healeys med min bror, som ägt sin 100 BN2 sedan 1969, insåg jag att man nog skulle styva upp även tvärbalken i förebyggande syfte. De har tydligen en förmåga att böja sig uppåt i ytterändarna där fjädershacklarna sitter, trots triangelboxarna från huvudramen. Sagt och gjort.

Ett "fyrkantsrör" 45x25 med 2 mm gods inhandlades. Tvärbalken borrades i ett sicksackmönster på över- resp. undersidan, med en 8 mm borr med 10 cm avstånd emellan. Gavlarna på tvärbalken sågades bort, och röret knackades på plats. Rejåla svetsar i hålen och gavlarna på plats igen – nu känns bilen oförstörbar!

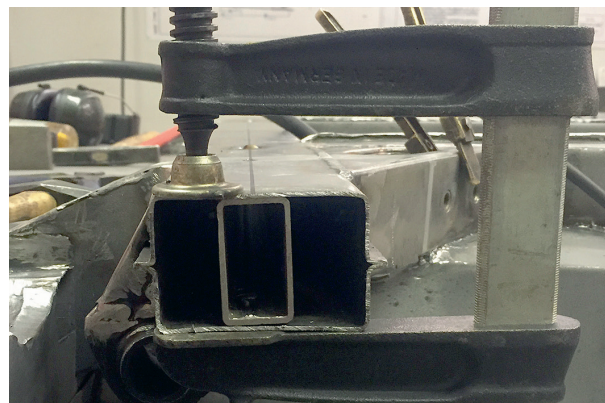
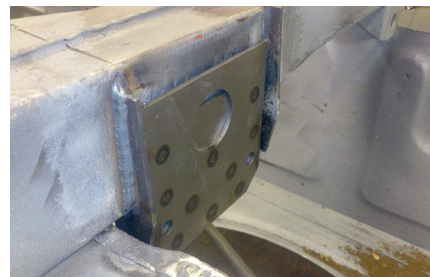
Återsvetsning av Panhardfästet, och ett nytt stötdämparfäste på höger bak, avslutar detta avsnitt. I nästa avsnitt återmonteras bl.a. bagagegolvet, med en hel del pysseljobb runt omkring, då den "nödbedde" farit fram hej vilt. Skönt

då att kunna tjuvkika på bl.a. Anders Gs "BLY", så att mått m.m. kunde återställas.

När detta skrivs, har Stockholmssektionen just avverkat sin Värmönstring i strålande sol. Förhoppningsvis blir resten av sommaren lika fin.

Och kom ihåg att vi alla är ambasadörer för hobbyn. Ägna lite tid åt någon yngre som visar intresse. Berätta om bilen, Healey som märke m.m. Hur ska vi annars få återväxt inom hobbyn om vi inte skapar intresse och nyfikenhet?

Kör så det ryker!



Förstärkningsrör på plats (ovan) Och svetsat! (nedan)

