

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 7.



Text och foto: Börje Engwall

När dessa rader skrivs, har halva augusti snart gått. Min förhoppning om en fin sommar har infriats, med en julimånad med mycket sol och bilåka.

Själva tog vi en tidig junisemester. Satte oss i vår MX-5:a, och för tillsammans med goda vänner i en likadan farkost till Italien, närmare bestämt Comosjön. (Tvärs över sjön från berömda Villa d'Este.)

Med ett stopp i München hos deras dotter och svärson. Svärsonen jobbar lämpligt nog på BMW, så ett fabriksbesök var självklart.



Det var en fantastisk upplevelse, långt ifrån det man själv grottar med. Rader med ABB robotar, som likt stora dinosaurer rörde sig i bestämda mönster. Allt rent och prydligt samt effektivt. Hustrun hade lika stor behållning som jag själv. En kul dag, som avslutades i lederhosen på en äkta Bayerisk Bierstube, med schweinshaxe och sauerkraut.

Jobbet med BJ7:ans chassi fortsätter i detta avsnitt med bagagerumsgolvet, som den nödbedde USA-renoveraren satt dit nytt. Att allt runt omkring var dåligt hindrade inte honom



(eller henne) från att banka ihop rostiga plåtkanter så att det fanns något att svetsa i ... Med andra ord: allt var fel som vanligt.

Många timmar senare stod jag med golvet bortsågat från resten av bilen. Sidorna på innerskärmarna bak måste lappas, likaså bakkant på lådorna i skuffen, bakom fjäderpaketen. Stödbenen i bakkant, från låsklacken och shroudfästet, det horisontella, var grovt avkavade och fick mallas av från Anders G:s "BLY". Skönt att våra bilar bara står 10 – 15 min bilväg ifrån varandra. Alla dessa lappningar gjordes med hjälp av kartongmallar

och klippa och klistra-metoden.

Blandade tjocklekar på plåten sedan. 0,9 – 1,25 mm beroende på var delarna sitter. Stödbenen tjockare, innerskärmarna tunnare osv.

När jag ändå höll på i skuffen, tog jag min brors goda råd och lagade främre nedre kanten i utrymmet, där bensenledningen går genom väggen.

En vinkelplåt med längre kant/fläns för tankens tätning (30 mm) monterades. Original är denna kant bara 15 mm, vilket gör att tätningslisten ofta ramlar ned från den, och ses på håll bakom en Big Healey, som något som hänger och fladdrar under skuffen. Ny tank från USA är inhandlad. Denna ska enligt uppgift vara bättre än de Englandstillverkade. Ser jättefin ut i alla fall.

När bagageutrymmet kändes färdigt, gick turen till vänster bakre hjulhus. Det var inte lika dåligt som det högra – men bra var det inte.

När man inhandlar ett hjulhus från A-H Spares, får man hela hjulhuset, då de inte säljs i hel- eller halvbitar. Sista biten på bilens högra sida – bakom sittbrunnen och ned i bagageutrymmet – var helt frisk. Så jag stod med en bit spegelvänt hjulhus över. Men det gick att vända 180grader och använda som vänstra bakersta biten i sittbrunnen. Sedan fick jag göra lite egna plåtar till resten, bl.a. inpressningen för bältesinfästningen. Blev lite letande i skrotlådan efter lämpliga plattstål att göra pressdynor av.



Med en liten hydraulpress i garaget, går det relativt lätt att fixa sådant. Nedersta biten på hjulhuset gjorde jag åt Morganfabriken. När vi var där 1998 med klubben, tittade jag

storögt på när formen till en motorhuv växte fram. Det var inte så att plåten stoppades in i valsens, nej, plåtslagaren bara lade den på övre valsens och knäckte till den för hand, gungades lite fram och tillbaka. Klart imponerande! Alla dessa bitar svetsades i vanlig ordning, kant i kant.

Sedan modifierades genomslagslådorna som sitter bultade i innerskärmarna/barnsäteskanten genom att hålen ut mot däckens svetsades igen, och nya dränagehål borrades på insidans nedre hörn.

Varför dessa hål ut mot vattensprutet i hjulhuset finns, saknar helt logik. Att de sedan inte passade mot det nya hjulhusets svetsmuttrar, kom inte som någon överraskning. De bör väl rimligen sitta monterade mitt över bakaxeln, så icke på A-H Spires hjulhus. Bryta och bända loss svetsmuttrarna, borra nya hål, och svetsa fast dem på rätt ställe. Nya muttrar svetsades även på vänster sida efter lappandet av det hjulhuset.

På varje sida av barnsätena ut mot hjulhusen hade rosten härjat, troligen på grund av de

blöta mattorna. Den nödbedde hade återigen gjort en insats i form av mässingslod (se avsnitt 3).

Jag inhandlade en ny plåt runt barnsätena från Kilmartin, som slaktades till lämpliga bitar. Passformen var bra, så det var mer en fråga om klippa och klistra igen. När allt var svetsat och klart, gjorde jag lite förstärkningar på undersidan vid varje barnsäte för ev. midjebälten till barnbarnen.

Jag vet att man inte får köra barn på så sätt, men i någon liten parad kan de väl få åka med, i ett lugnt tempo. Har själv som 15 – 17-åring åkt bak i en 3000 från Gränna till Stockholm bl.a. Men har å andra sidan även överlevt moppeåldern utan hjälm, och barnåren utan godkänd barnstol ...

I nästa avsnitt rör jag mig framåt på chassit. Hittar sprucken ram mm.

Ut och kör i sensommaren nu. Bra kläder, värmen på, och syrerik luft är underbart. Att häcka inne i vinter och ångra alla turer som inte blev av, är ingen höjdare. Nu måste jag ner i garaget och klappa projektet!

