

## Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 8.



Text och foto: Börje Engwall

**I** förra avsnittet lovade jag framsteg i projektet. Så har också skett i den bemärkelsen att jag jobbar framåt i bilens längdriktning...

Den rost som fanns i bilen tror jag till stora delar beror på blöta mattor/snö i bilen. Den har ju ett förflutet i Alaska innan 1973, då den anlände till Oregon. Jag har via nätet fått kontakt med en kille i USA, vars bror ägde BJ7:an med chassinumret före vår bil. Den såldes ny av Dave Ostrem Imports i Des Moines, Iowa. Den firman är nedlagd, och alla register är borta enligt Bilregistret i Iowa. Finns en Dave Ostrem i Florida idag. Kan vara pensionären/ f.d. bilhandlaren Ostrem. Återigen en återvändsgränd i mitt sökande av bilens historia.

Nåväl. Chassijobbet fortsätter. Ramen strax bakom gaspedalen var rostig ovanpå, fotboxarna är bytta sedan tidigare, likaså sidan av fotboxen in mot kopplingshuset och växellådan. Ramen sågades ur i det rostiga partiet, och en plåt knäcktes till att passa. Nedre delen av växellådsåskåps fläns, den del som går ned

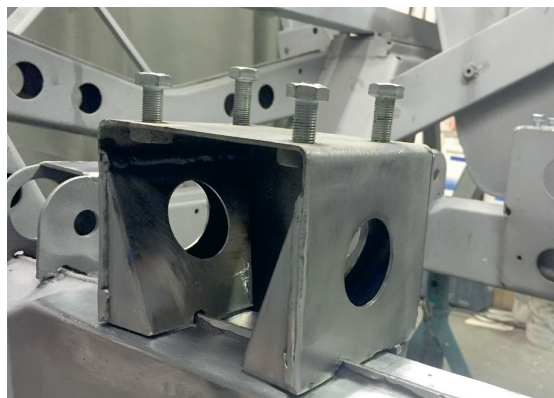
på ramens insida, var också rostig. Troligen har blöta mattor återigen varit boven i dramat. Den biten har lite dubbelkurvatur, och fick snickras lite på för att bli bra.

Längre fram på samma ramskena, den vänstra, fanns ett hål vid motorfästet. Tror denna spricka och sedemera hål, blev till efter ett tvärstopp. Höger utliggare till innertröskeln var helt deformerad, så ett rejält stopp har nog fått den tunga motorn att knäcka till ramen rejält. Infästningen av motorfästena på de sexcylindriga modellerna lämnar ju lite frågetecken runt sig. Jämför man med 100-modellen, så sitter de väldigt dåligt, mitt på veka ramskenan utan några förstärkningar. Tror många bilar har sprickor av utmattnings runt dessa. Jag försöker hitta på en lösning som inte påverkar originalutseendet alltför mycket här. Jag har ju Frogeyen, som är lite "hot-rod" vad gäller originalutförande, och försöker hålla BJ7:an så nära original som möjligt, med dolda förstärkningar så långt det går.

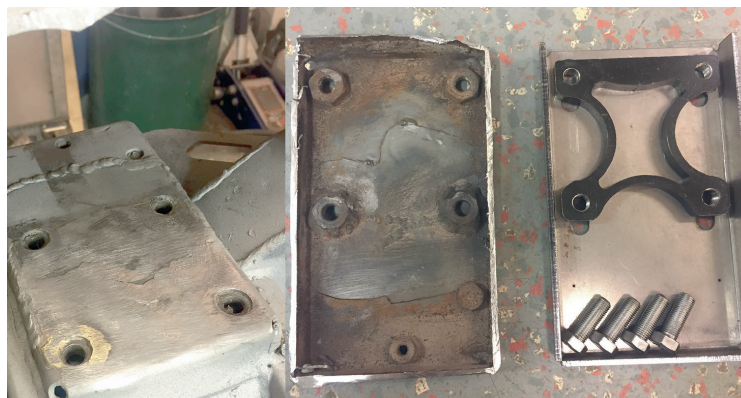
Motorfästena sågar jag bort med hjälp av en

multimaskin, eller "Fein" som många kallar dem. Ett sågblad som bara vibrerar. Fördelen är att det blir väldigt smala och fina snitt, och att man kommer in i hörn och vinklar. Innan de sågas bort, gör jag en enkel fixtur, och tar lite referensmått. Som ersättningsplåt till det uppsågade partiet på ramen, använder jag den övre friska delen av bakre tvärbalk som jag bytt ut. 1,63 mm tjocklek är ju ingen lagervara i Sverige precis ... Jag väljer att göra två extra stöd inuti motorfästena, så att de vilar på fyra fötter istället för två. Förhoppningsvis blir de lite styvare och mindre flexande, så att ramen avlastas bättre. Det finns säkert bättre eller mer omfattande modifieringar, men bilen skall bara finköras och inte rejsas. Det kommer säkert hålla min tid ut.

Bilen var sedan lång tid tillbaka även krockskadad mitt över vänster framhjul. Detta kunde man se av de lagningar som gjorts på vänster stötdämparfäste. Inget som syntes när bilen satt ihop, utan först när stötdämparen tagits bort och chassit blåstrats.



Det omkonstruerade/förstärkta motorfäste testas på plats (men innan dess mycket jobb med balken, se nästa sida!).



Det skadade vänster stötdämparfäste – på plats och bortkapat – och de nya ställbara ersättningsdelarna (tack Mats!).





*Det kan döljas allvarliga gamla skador under ett motorfäste när bilen varit utsatt för våld!*



*Och det framträder än tydligare efter lite slipning – både sprickor och hål.*



*Men balken som ny efter isvetsning av ny bit och lite slipning!*

*En enkel mall för exakt fixering av de nya motorfästena*



*"Urgröpfung" av främre övre tvärbalk. Underlättar när motor ska i eller ur.*



Jag har ju ändå tänkt byta fästena till justerbara, så att cambervinklarna går att ändra. När chassit ritades till Big Healey bilarna på 50-talet, användes uteslutande diagonaldäck och många vägar var av grus. Då fungerar en positiv camber helt ok. Idag, med bättre radialdäck och mer asfalt, är en lätt negativ camber att föredra. Jag har gjort denna ändring på Frogeyen, med hjälp av Tony Benettos (Bugeye Barn) modifieringssats. Med Polyurethanbussningar i nedre bärramar, och två grader negativ camber, går den som på räls. Med denna modifiering på BJ7:an, hoppas jag på samma goda egenskaper.

Stötdämparfästena är tillverkade av Mats Svanberg, vår kände husmekaniker i Healey Racing Team. Att skära loss de gamla fästena blev en blandning av vinkelkap med 1,0 mm trissa, och den berömda "Fein"maskinen. Väl bortskurna, kunde man konstatera att vänster sida hade varit med om en del ... Innerskärmen var lite bucklig i nederkant, likaså övre högra kylarfästet, shroud och skärm likaså. Men inte värre än att de går att rikta fina igen, när väl lager på lager av Bondo (Plastic Padding på Amerikanska) var bortslipat.

För att återgå till chassit, passade jag på att modifiera övre främre tvärbalken när jag ändå var igång. Vill man sätta på en moden svängningsdämpare på främre delen av vevaxeln (nedre remskivan), så är det för trångt mellan motor och tvärbalk, original. Man kan även göra denna balk demonterbar, vilket oftast görs på race och rallybilar, där motorn allt som oftast tas ur för genomgång. Jag valde dock att modifiera standardbalken med en lätt "urgröpfung" genom att bocka till en 1,25 mm plåt i urkapningen som gjorts.

Så långt denna gång. När vi hörs nästa gång har jag börjat provmontera karossen, och upptäcker bristen på dörrspringor, trots rakt och fint chassi. Det som sedan följer, har gett mig många nya gråa hår. Hua, för Engelsk byggkvalitet ibland.

**Snön faller lätt utanför fönstret just nu. Tänk inte att vintern är lång, utan börja med era vinterplaner redan nu. Helt plötsligt är det april annars, och paniken sprider sig i garaget. Kör med förstånd i halkan, och glöm inte önskelistan till Tomten. Det finns mycket skoj att önska till Healeyn!** ●