

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 157 Juni 2020



Uffe har ordet

Hårda tider kräver tuffa beslut! Coronakrisen har lagt sin förlamande hand över hela världen och styrelsen blev därför tvingade att fatta det svåra beslutet att ställa in vårt kommande jubileumsmöte.

En enhällig styrelse beslutade 18 mars att ställa in mötet och det var nog lika väl för bara en vecka senare kom MHRF ut med en rekommendation till alla klubbar att skjuta på alla aktiviteter som kunde tänkas generera fler än femtio deltagare. Vi insåg även att det fantastiska deltagarantalet som vi var uppe i, nästan 150 personer, skulle komma att drastiskt reduceras om vi valde att köra mötet som planerat.

Vår målsättning med alla våra årsmöten är ju att samla så många som möjligt av klubbens medlemmar och i synnerhet denna gång då det skulle firas stort med pompa och ståt att vi fyllt femtio år. Men vi som alla andra får förhålla oss till den verklighet som råder och sedan hoppas på att ni alla som planerade för Öland 2020 även kommer att markera kalendern samma helg år 2021 då vi firar vårt 50-årsjubileum på vår 51:a födelsedag! Hotellet är redan bokat och programmet blir precis som var planerat för i år. Då ska vi se till att vi kommer upp i de 150 deltagare som har vart vårt mål med jubileumsmötet.

Att luften gick ur alla som slitit med planeringen, framförallt "Lotsen", är fullt förståeligt. Men vi tar ett par djupa andetag och ser till att planeringen kommer igång snart igen för ett än bättre möte år 2021!

Planering för ett mindre och enklare årsmöte 2020 pågår men är i skrivande stund lite osäkert då planen var att hålla det i samband med BSCM-mötet i augusti månad. Vi får avvakta lite och se om BSCM kommer att köras som planerat innan vi spikar vårt möte. Om det genomförs är planen att genomföra ett eftermiddagsmöte runt Västerås. Trots alla kristider – se till att ni i mindre sällskap kan njuta av era kära bilar och ta lite sköna turer med en picknickkorg i baksätet. Att umgås med likasinnade över en kopp kaffe i en fin skogsglänta med lite fina bilar runt omkring sig är ett bra sätt att höja moralen!

Må väl och se till att ni alla håller er friska!

Hälsningar **Uffe**

PS. Jag var lite tveksam till nedanstående bild – finns ju risk att någon i klubben är allvarligt drabbad av Coronaviruset, men redaktör Lotsen framhärade i att man måste kunna skämta även om allvarliga saker! DS.



**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

Austin Healey Club of Sweden är ansluten till
Motorhistoriska Riksförbundet
www.mhrf.se

Omslagsbilden:
Ex Tommy Lyngborns Sprite Mk2
Foto: Nuvarande ägare Thomas Carlsson



Nästa nummer av Enthusiasten
kommer September 2020
Manusstopp den 1 Augusti.

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård,
Robert Petersson, Ulf Ölen och Cecilia "Cilla" Andersson

Grafisk produktion: Anders Lotsengård
Ansvarig utgivare: Ulf Aggeryd
ISSN 2001-7650

Redaktionens adress:
Anders Lotsengård
Ljustervägen 5
572 40 Oskarshamn
e-post: magazine@healeysweden.com

STYRELSE

Ulf Aggeryd, ordförande	070-990 59 00
chairman@healeysweden.com	
Kjell Åman, kassör	070-251 51 33
treasurer@healeysweden.com	
Helen Elmgren, sekreterare	070-774 81 25
helen.elmgren@telia.com	
Fredrik Spong, marknadsansvarig	070-697 87 26
fredrik@spong.se	
Per Schoerner, MHRF-försäkringen	073-560 51 54
per@schoerner.se	
Mikael Frieberg, regaliaansvarig	076-282 80 99
mfrieberg1@gmail.com	
Andreas Stenberg, ledamot	072-204 08 51
a.stenberg@me.com	
Anders Gustafson, klubbmästare	076-115 02 42
anders@myhealey.com	

WEBMASTER

Andreas Stenberg
072-204 08 51
a.stenberg@me.com

REVISORER

Daniel Svanström och Ulf Ölen

SEKTIONER

Väst	Göran Utter	070-529 29 50
	westsection@healeysweden.com	
Norr	Leif Sundqvist	070-337 25 24
	northsection@healeysweden.com	
Öst	Vakant	
	eastsection@healeysweden.com	
Syd	Johan Ekman	070-980 75 34
	southsection@healeysweden.com	
Mellan	Kjell Eriksson	070-334 53 50
	middlesection@healeysweden.com	

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engwall	08-745 06 94
AH 100/6, 3000	Bengt Larsson	070 888 25 29
AH Sprite	Erik Sandgren	0730-926 289

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN

Per Schoerner, 073-560 51 54, insurance@healeysweden.com
Bengt Larsson, 070-888 25 29, storhealey@hotmail.com
Magnus Karlsson, 070-3933349, magnus@healeyspecialists.com

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden
c/o Per Schoerner
Brinkvägen 2B
141 33 Huddinge

HEMSIDA www.healeysweden.com

E-POSTADRESS webmaster@healeysweden.com

KLUBBREGALIA

Mikael Frieberg
076-282 80 99
mfrieberg1@gmail.com

MEDLEMSREGISTRET

Per Schoerner
073-560 51 54
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO

405161-1

BANKGIRO

125-4556

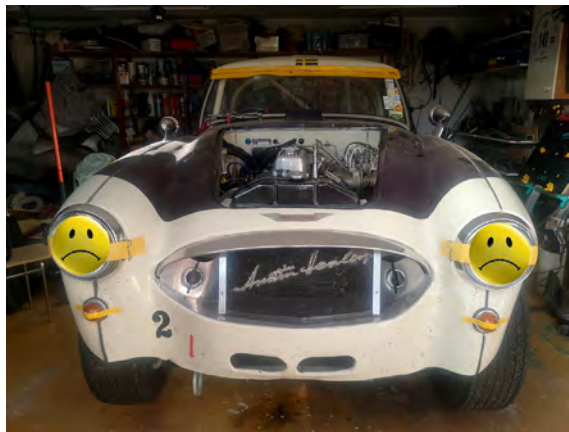
ORGANISATIONSNUMMER

802422-4415

Medlemsavgift 350 kr. Familjemedlem 50 kr.

Innehåll nr 157

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet.
Sid 3	Redaktören
Sid 4–5	Healey – The Men and the Machines – Bokrecension av Robert Petersson
Sid 7	Cilla möter Anders Schildt – Cilla Andersson
Sid 8–9	Austin-Healey – världens vackraste 50-åring – Äldre artikel från "Bona Vita" av Göran Zachrisson
Sid 10–11	Min första Austin-Healey – Per Mauritzson
Sid 13–14	Bästa däck till din Healey! – Referat av artikel i "Klassiker"
Sid 16–17	Mittbild – hård kamp på Brands Hatch 2019 – Tommy Lyngborn
Sid 18	Efterlysning – delar till återfunnen Race-100 – Ragnar Tengstrand
Sid 20–21	Pojkdrömmen som skall förverkligas del 21 – Börje Engwall
Sid 24–25	Collectors Item #5 – Tillbehör
Sid 26–27	Tekniska Tips – Ulf Ölen
Sid 28	Dialog med läsare
Sid 29	Annonrensning – gamla annonser
Sid 30	Healey Market
Sid 31	Regaliashopen.



En lite sorglig bild på SID, fortfarande på pallbockar i garaget, ledsen och lite dammig, men i övrigt raceklar! Blir det några race tror ni?

Redaktören

Jag tycker oftast att det är stimulerande och spännande att gripa mig an ett nytt nummer av vår tidning. Men denna gång var det kärvt! Drog i det längsta mig för att köra igång. Varför? Jo, naturligtvis i besvikelsen över vår uppskjutna 50-årsfest!

Förutom det rent praktiska arbetet med arrangemanget, som faktiskt gick alldeles galant med gott stöd i styrelsen, så hade jag lagt mycket tid på att arbeta fram ett mångsidigt jubileumsnummer av tidningen. Det var färdigplanerat och långt framskridet när jag glad i hågen åkte på en treveckorsresa för segling i Karibien.

Såg fram emot att komma hem och slutföra arbetet, glad åt den mycket goda medlemstillströmningen inför festen i Borgholm. Och så blev det pannkaka! Redan under resan började eländet – Trump stängde gränser så vi fick hals över huvud avstå sista veckan på ett paradis hotell och resa hem.

Väl hemma var det bara att ta skeden i vacker hand och rekommendera styrelsen att skjuta upp festen till nästa år, boka av/om hotellet och övriga arrangemang och ge alla på anmälningslistan det sorgliga beskedet.

Men, men, nu är det som det är, och det blev ett vanligt juninummer i stället. Hoppas det duger som ersättning för jubileumstidningen (men den kommer om ett år!).

Inget ont som inte har något gott med sig! Även så denna pandemi:

* Vi blir äntligen av med det evinnerliga överklasskramandet – på sistone till och med utvecklat till kindpussande (förbaskade arkitekt!) som på senare år spridit sig ner i folklagren. I Sverige hälsar vi genom handslag (fast det gör vi ju inte heller numera ...).

* Trump har på helt egen hand lyckats visa för hela världen vilken tokstolle han är.

* Det är befriande Gretafrött i massmedia (inget ont om Greta, hon vill och gör väl, men lite mycket blev det!).

* Även de tråkigaste uppdragen i trädgården har det blivit tid för – plattor lagda, gräskanter i rostig plåt satta runt hela gräsmattan. Ingen kantklippning i framtiden!

Avslutningsvis några noteringar om detta nummer av Enthusiasten. I slutet finns en samlingssida med gamla annonser, både från hemsidan och Enthusiasten. Dessa kommer att tas bort 1 augusti (om inte annonsörerna hör av sig och aktualisera dem igen). Även layouten på den vanliga Healey Market är förändrad – anpassad till motsvarande annonser på hemsidan.

Eftersom jag nu samkör hemsidan med Enthusiasten försöker jag få ett "sömlöst" förhållande vad gäller annonserna – tycker ni bilderna etc är svårästa i tidningen, så gå in på hemsidan. Där finns dessutom ofta fler bilder.

När det dyker upp nya annonser försöker jag även pusha för dem på klubbens Facebooksida.

En nackdel med detta är att de som inte läser Facebook eller regelbundet besöker hemsidan riskerar att missa intressanta annonser – Enthusiasten kommer ju ut med längre mellanrum!

Till sist: det är sorgligt att se den trogna racerhealeyn SID1 stående i verkstaden, fortfarande på pallbockar men helt raceklar och så inga race i sikte!

Fast kommer tid kommer råd, finns fortfarande hopp om race i höst ... eller?

Under tiden, lev väl och ut och åk Healey!

Anders Lotsengård

Kallelse Årsmöte AHCS 2020.

Efter den sorgligt nog inställda 50-årsfesten, så måste vi ju ändå ha ett årsmöte. Styrelsen beslöt 2020-05-20 att det kommer att hållas i Västeråstrakten lördagen den 15 augusti. Går alldeles utmärkt att samordna med deltagande i BSCM 2020 (se inbjudan t.h.)

Det blir ett "enkelt" eftermiddagsårsmöte som preliminärt startar på eftermiddagen efter BSCM. För de som önskar kommer övernattningsmöjligheter att finnas.

Exakt tid och plats meddelas senare –

håll ögonen på hemsidan för kommande detaljer!

Detta är dock den formella kallelsen enligt klubbens stadgar.
Styrelsen Austin-Healey Club of Sweden.



Även i år har man förhoppning om att kunna genomföra BSCM!

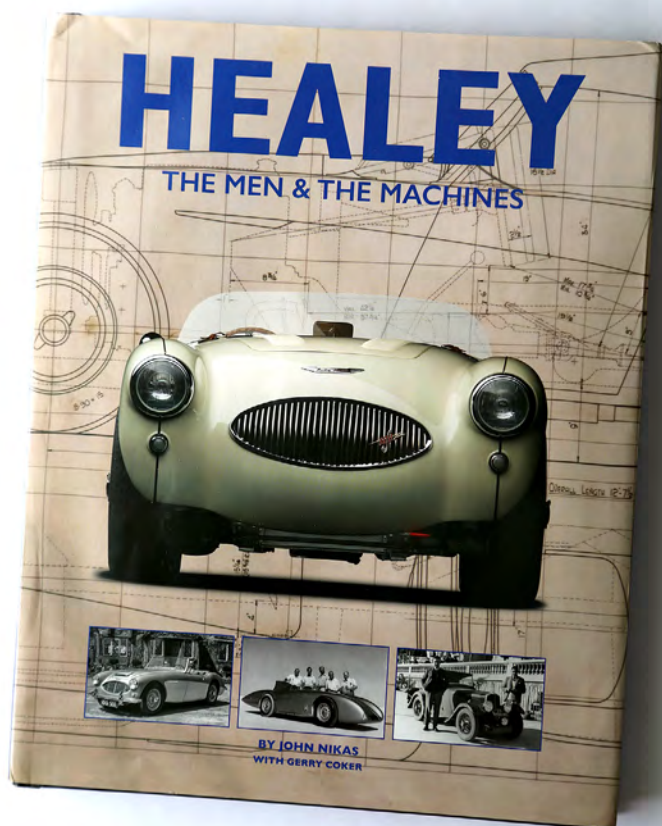
Start i Uppsala 15 augusti, kl 9.00–10.00 (men naturligtvis med reservation för utvecklingen i Corona-eländet).

Mer information närmare genomförandet på vår hemsida, eller kontakta:

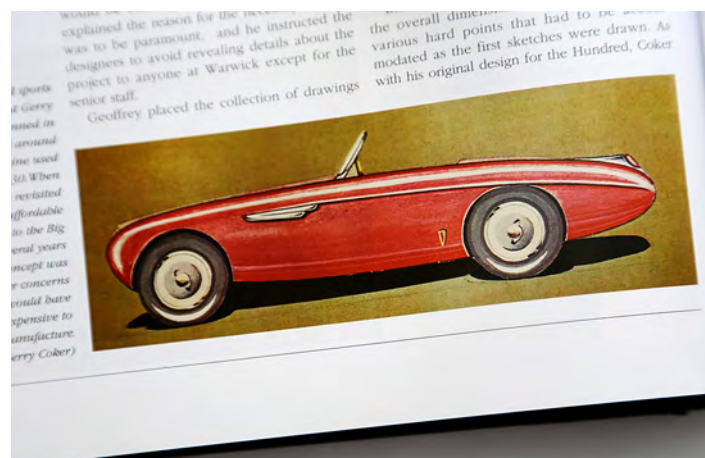
Anders Gustafson,
Tfn: 076-115 02 42

E-post:
eastsection@healeysweden.com





The International Car Centre at Coten End boasts a number of variants, including the MG-based 1200, which is a recent addition to the collection.



– Ytterligare en Healeybok, tänker du kanske. Visst, ibland kan man tycka att det går inflation i böcker om våra älskade bilar. Men ibland dyker det upp publikationer som är omistliga och det här är ett sådant tillfälle.

I denna värld av allt ytligare och mer lättillgängliga böcker känns det överraskande med en riktig tungviktare i vilken upphovsmännen inte ryggat för att nördra ner sig i minsta detalj. John Nikas har haft mycket hjälp av den gamle formgivaren Gerry Coker som under många år jobbade nära familjen Healey. Dessutom har han fått tillgång till arkiv som många andra inte ens kände till att de existerade.

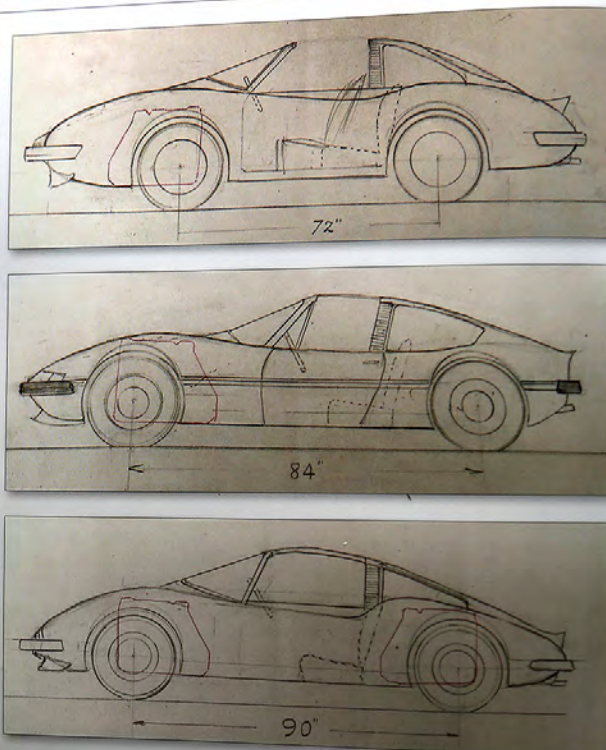
Vi får exempelvis en detaljerad redovisning av Donald Healeys flyguppdrag under första världskriget. Dessutom att han en gång hade en viss Ian Fleming, då journalist, som codriver under ett rally vilket får författaren att spekulera i om inte Healey tjänar som förebild för James Bonds äventyr i snabba bilar!

Att tillkomsten av bilarna som bär familjenamnet skildras ingående är kanske ingen överraskning, men här får vi också en inblick i många projekt som inte blev av. Inklusivt de lite udda Saabsportbilar som projekterades runt 1980.

Och när man efter oräkneliga karantänkvällar jobbat sig igenom alla fascinerande historier kan man ägna nästan lika lång tid åt att plöja alla slutnoter, resultatlistor och faktauppgifter som ytterligare understryker familjen Healeys fantastiska livsverk.

HEALEY: THE MEN & THE MACHINES

Donald and Geoffrey Healey prepared these rough sketches to explore a possible collaboration with Saab. Rather than revisit the familiar Big Healey profile, these renderings represent a complete break with the past, featuring modern styling themes and interesting packaging solutions to work with the donor platform's short wheelbase. Gerry Coker was asked to contribute his own ideas, some similar in appearance and others much different. (Warwick County Records Office)



ants were brought into the project through a Coventry-based consulting firm called De Montfort Management Ltd, wanting to lend some credibility to the diminutive design through the addition of the Healey name.

Featuring a bold wedge shape, the two-seat roadster featured an integrated roll hoop and massive rear spoiler, offering brisk handling with a mid-engine design. Far more austere than anything on the market at the time, only modest weather equipment was provided, and the storage space was restricted to what could be crammed under the bonnet, which was not much considering the pinched snout.

Using their experience from the litany of failed projects over the previous decade, Donald and Geoffrey Healey assisted in the design and development process, proving particularly helpful in estimating the manufacturing costs and sourcing off-the-shelf components, which was more problematic than usual, given that the Cold War was still simmering, causing some

Lite tråkigt är dock att dessa Healey-kännare fortsätter att i boken publicera den felaktiga bilden att 100S-motorn hade cross-flow-topp. Alla som kommit i kontakt med en 100S-motor, eller en kopia av en som i min egen 100, vet att aluminiumtoppen bara

är värd för att portarna ska komma bort från stötstångsgalleriet, något som öppnar för åtta portar.

Ändå är boken ett måste för alla sanna Healeyentusiaster.

Robert Petersson

Healey – The Men & the Machines

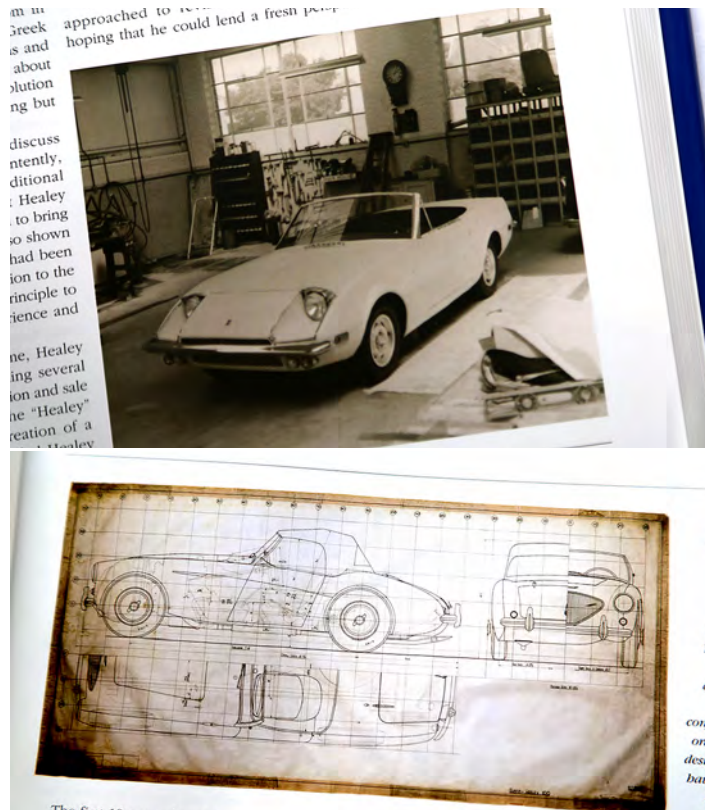
Av John Nikas och Gerry Coker

Utgivare www.herridgeandsons.com

327 sidor, över 350 bilder, 22 x 27,5 cm.

Riktpris i England 50 pund.

ISBN-1-906133-82-5



1900-TALET PÅ RULL!

Klassiker

Missa inget nummer

PRENUMMERERA NU!




Beställ snabbt och enkelt: www.klassiker.nu/pren



Austin Healey Water Pumps!



**CAD DESIGNED &
CNC-MACHINED FOR
CONSISTENT PRECISION!**

BN1 - BN2

**CHT123 | 3/4-INCH PULLEY
CHT125 | 3/8-INCH PULLEY
CHT127 | 1/2-INCH PULLEY**

**SUPERIOR CASTINGS &
MODERN CARBON CERAMIC
NITRILE MECHANICAL SEAL!**

BN4 - BJ8



www.ahspares.co.uk





Text: Cilla Andersson
Bilder från Schildts familjealbum.



Cilla möter ... Anders Schildt

Jag erkänner direkt – jag har fördomar! Eller så skyller jag på min uppväxt helt enkelt, men jag har alltid trott att garage inte definieras som några fräscha ställen precis. Speciellt inte om man håller på med motorsport. Då tas ju motorer och delar isär i parti och minut och det skvätter väl nästan olja och bensin överallt?

De racinggarage jag fått förmånen att besöka som är kopplade till Healeymedlemmar har dock fått mina fördomar på skam. Än mer när Kerstin Svanberg och jag var på turné i de mer södra delarna av Sverige i höstas. Ett av besöken vi hade förmånen att göra var hos Sveriges snabbaste Healeyförare, Anders Schildt. Det kan vara så att mitt eget samboskap står på spel här när jag uttrycker mig så, men då får jag väl göra en pudel i så fall.

Schildts garage är allt annat än ofräscht. Snyggt, proffsigt och välkommande samt fullt med snygga bilar förstås! Att bilintresset är stort och inte bara för racing går inte att ta miste på. Under samtalets gång förstår vi också att det började tidigt i pappa Kåges garage. Redan i sjuårsåldern visade Anders intresse för teknik, bilar och motorer. Som tur var höll mor och far Schildt inte igen på sonens engagemang utan han fick helt enkelt hållas. Han hade knappt kommit ur mellanstadieåldern förrän både svarvningen och svetsningen var vardagsmat. En kopia av en Lotus Seven i 2/3-dels storlek med rörram, handknackad aluminiumkaross och 125cc motor kom till under den här tiden. Den byggde han på helt egen hand endast med instruktioner från far sin. Fortfarande står den kvar i barndomens garage.

Teknikintresset följde med även till vuxen ålder där en karriär som pilot stod högst på önskelistan. Dock ville ödet annat och Tetra Pak över hela världen fick istället ta del av Anders kunskaper och lösningar. Racingdrömmen släppte han dock inte utan körde bland annat flera säsonger i en Caterham Superlight. Han vann flera tävlingar men eftersom det inte gick att tävla internationellt vaknade intresset för Austin-Healey.

Den första Healeyn kördes bara på gatan men 2006 blev det en racingvariant. En roligare körning med fler kombattanter på banan triggade stort.

Bland annat körde han tidigt snabbare än "gubbarna" som då var Schildt Senior och Lotsengård bland andra. Med kosing från Caterhamförsäljningen och sitt aldrig sinande engagemang för att utvecklas uppgraderades Healeyn vartefter och vinsterna fortsatte att erövrats.

Under åren 2008–2009 gjordes det en riktigt satsning att köra i Healeyns hemland, England. AH Spares hjälpte till som sponsor och en helt uppgraderad Healey fick se dagens ljus. Allt som gick att justera förfinades på vägen. En egenskap som verkar följa Anders i det mesta, att göra allt så bra det bara tekniskt går. Ett koncept som ofta är vinnande.

Efter varierande resultat under första säsongen kom så framgångarna och han blev den förste icke-engelsman som har vunnit med en Healey i England. En stolthet han rätteligen fortfarande bär. Sedan dess har Anders vunnit fem av de sju tävlingar han kört i Healey Driver International racen på bland annat Silverstone och Castle Combe.

Strax efter att Schildt startade sin verksamhet Sideways Engineering 2011 såldes racingbilen och entreprenörskapet övertog tävlingsinstinkten. Liksom teknik- och motorintresset. Efter några år vaknade dock racinggenen i liv igen och 2017 stod en ny bil klar. Numera är han nöjd med att få rasa av sig på några av de svenska banorna en gång ibland. Kryddad med någon internationell tävling. Till exempel i Köpenhamn Grand Prix där han blev snabbaste GT bil förra året.

Under kommande säsonger hoppas han på en eller ett par ytterligare internationella race där han får mäta både bilens och sina egna krafter i större startfält. Däremellan fortsätter han med samma engagemang i sin fina verkstad i Rydebäck på den skånska slätten.



Ovan: Anders "garage", där han idag inte bara arbetar med Healeys utan även bland annat TVR!
Nedan: Pengar från den blå till den röda!



AUSTIN-HEALEY - VÄRLDENS VACKRASTE 50-ÅRING

**En havererad topplockspackning kan ge upphov till äventyr, meditation, ja en hel kultur.
Göran Zachrisson berättar historien om en själfull vän, där hjärtat är en råstark traktormotor.
Hans Austin-Healey 100, BN2 ...**

Artikeln har vi fått låna från tidningen "Bona Vita" som ges ut av Rosensvärd Textile Trading AB. Artikeln publicerades 2002.

Publicerades även i Enthusiasten nr 94, Juni 2003

Tack Bona Vita för tillstånd att trycka artikeln.

En underbar artikel som verkligen talar till oss som vikt vår fritid (och ofta mer än så) till dessa levande maskiner från ö-riket. (Red.)

Packningen till topplocket gick sönder uppför Hallandsåsen. Det skedde utan förvarning och med en kraftig, dov knall.

Efter den första överraskningen stängde jag av tändningslåset och gled in vid sidan. Det är viktigt att omedelbart stänga allt, för fortsätter motorn att driva blandas vatten med oljan i topplocket och förstörelsen blir större.

Numera har jag en extra packning fastsatt på insidan av bagageluckan och även en fläktrem, för det är inte alltid så lätt att hitta delar med rätt dimensioner till en bil som snart är 50 år gammal. Denna är en Austin-Healey 100 från 1956, levererad från fabriken i Longbridge utanför Birmingham den 5 december 1955 och importerad av Ostermans den 5 januari 1956. Då var den rör, idag efter åtta ägare är den isblå och får jag säga det själv är det få bruksting som är vackrare.

Den fyrcylindriga motorn på 2660 cc är den största i sitt slag, från början en gammal pålitlig traktorkonstruktion. Den är faktiskt så råstark att man kan starta i uppförsbacke på femte växeln. Redan när modellen introducerades 1952, då treväxlad, försågs bilen med en elektrisk överväxel. Ljudet från avgasröret påminner mig om John Wayne, när denne försöker överrösta en sand storm i filmen Diligensen.

Förr i tiden låg bilverkstäder vid foten av bergspassen, eller de stora stigningarna. Till garagen sökte sig värdshusen. Tack vare de överansträngda topplocken uppför backarna bildades byar med en naturlig infrastruktur. Det kunde ta flera dagar, kanske veckor att få reservdelar skickade från Coventry i mitten av England till St Bernardpasset mellan Schweiz och Italien. De drabbade resenärerna tog in på värdshusen, som anställde servitörer, kockar och städpersonal, som i sin tur behövde bostäder. Då dök timmermännen och rörmokarna upp och de handlade mat i den nyöppnade spiceriaffären.



Jag är säker på att det tidigare fanns verkstäder på båda sidorna om Hallandsåsen och för den som kom norrifrån tedde det sig naturligt, kanske till och med välkomnande med en påtvingad vila i Båstad.

Under tiden sändes ventilfästen, vipparmar, packningar och enstaka kamaxlar över hela Europa och banken hemma telegraferade pengar.

Det var också vanligare att förbipasserande bilar stannade för att hjälpa en nödställd. Idag är det inte längre så. Uppför Hallandsåsen var det inte någon som ens saktade ner för att fråga vad som hänt. Jag var på väg till Helsingborg för att spela golf och hade emellertid inte bråttom. Kvällen innan hade jag fått ett litet häfte med titeln "Tankar om livet". Jag ringde en god vän som skulle komma med bogserlina och läste sen om livet med himlen som tak.

Genom åren skaffar sig gamla bilar en själ, en egen vilja. Det finns argsinta exemplar, och vänliga. Min bil har haft bekymmer med det elektriska systemet, planerat av Lucas, ett brittiskt företag, och Joseph Lucas har helt orättvist kallats Uppfinnaren av mörkret. Vad han egentligen gjorde från början, för hundra år sedan, var att ge oss ljus.

Lucas lärde sig tidigt generatorernas förmåga och kunde dra ledningar genom och runt djungler av rör av koppar, glas eller järn. Han kopplade ledningar enligt ett visst, inte alltid logiskt system och motorn blev insnärjd i Lucas vindlande lianer. Men hade Lucas fått bestämma från början, hade det sett annorlunda ut. I mycket var han ett offer för omständigheterna. Jag vet att han försökte renodla och förenkla. I Healey 100 finns exempelvis endast två säkringar och dom är lätta att komma åt. Likväl fungerade det, ofta.

Det hade varit den brittiska bilindustrins mantra, dess styrka och svaghet. Så länge något fungerar, rör det inte. Det är den tidiga teknologins förbannelse, att konservera det som verkar och att därför inte söka nya vägar. Exempelen runt världen är många. Varför, exempelvis, arbetar de amerikanska tvättmaskinerna fortfarande efter mycket primitiva principer? I USA var man ändå först med tvättmaskiner!

Men en gammal bil är inte värd vatten om den inte går sönder. Det är en del av dess attraktion, att plötsligt och överraskande tvärstanna vid Stureplan i centrala Stockholm, mitt under rusningstid (kabeln till tändningslåset).

Vi knuffade in den till busshållplatsen, lätt gjort, för karossen är av aluminium och bilen väger bara 1100 kg. En timme senare är felet avhjälpt och jag kan fortsätta. Det har börjat regna. Jag försöker köra något fortare för då försvinner regnet över sittbrunnen.

Skulle jag fälla upp suffletten hade vatten trängt in genom gliporna runt framrutan och stannat kvar i bilen. Den torraste färden är nerfällt.

Jag körde en natt från Helsingborg till Stockholm i ösregn, öppet. Det var en hiskelig upplevelse, som att forcera Niagara-fallen.

Vid hemkomsten, efter åtta timmars körning, var allt torrt utom mitt vänstra knä och kepsen.

Mina minnen från Stureplan är vänliga människor, många som haft en liknade bil tidigare, andra som undrat över dess prestanda, flera som bara pratat om allt och intet. En gammal bil är som en vänlig hund, den inbjuder till samtal och i vanliga fall läcker den olja.

En gång provkörde jag en MGA 1957 i Skottland. Den var röd, högerstyrd och i hyggligt skick. Vi valde småvägarna ovanför St Andrews tidigt en morgon. Upplevelsen har stannat i minnet, att glida ner mot den gamla gråstaden vid Nordsjön som dekorerades av vita gäss. Priset på bilen var överkomligt, men den var alltså inte tät.

"Alla våra bilar läcker" sa ägaren sorgset, "det är en del av vårt arv".

Sittbrunnen i en tidig Austin Healey ger plats för två säten och en kartbok. Instrumenten är tillverkade av Smith, med tydlig och elegant typografi. Där finns mätare för bensin, olja, vatten, hastighet samt motorvarv. Smith är en brittisk instrumentmakare som hyllas med stor vördnad. Instrumenten når samma status som en tändare av Ronson, klocka av Rolex eller pipa av Dunhill. Hans mätare skänker trivsel åt sittbrunnen, särskilt i skymningen om belysningen skulle fungera.

Den stora ratten är placerad nära kroppen. Däremot är det långt till pedalerna.

Den idealiska människoformen är korta armar och långa ben. Nere till vänster på instrumentbrädan, ovanför vänster knä sitter en svart knapp. När man pumpar på denna spolar vatten på framrutan, en avancerad modernitet 1956. Efter att den en gång sprutade mig i ansiktet, har jag dock tömt behållaren. Rutan är inte hög nog.

Efter äventyret på Hallandsåsen körde jag bilen till England där en specialist bytte kamaxel för jämnare körning och bättre utväxling, bytte topplock, gick igenom motorn och gav mig 142 hästkrafter.

Min nästa åtgärd är att byta sufflett. En god vän vet hur man gör. Han bor utanför Uppsala och var nästan utexaminerad läkare då han upptäckte att han inte tålde att träffa sjuka människor. Idag klär han stolar till gamla bilar och byter suffletter som ingen annan. Han är ett givande sällskap och det ska bli roligt att få ordning på kappellet, för syns skull, inte för regnets.

Jag har haft tur. Jag äger inte bara en bil, utan en bro mellan människor och en kontakt med det förgångna.

**Millers
OILS**

**FIRING ON
ALL CYLINDERS**

The ideal engine oil for your classic vehicle

The Classic Pistonee 20w50 incorporates modern additive technology and is formulated with ZDDP to provide excellent performance for your petrol & diesel classic vehicles

Svensk distributör
www.producatus.com
producatus@telia.com
tel: 0760 217 962
instagram.com/producatus

PROUDLY ENGINEERED IN
SINCE 1887
BRIGHOUSE, YORKSHIRE

www.millersoils.co.uk

Twitter Facebook Instagram YouTube LinkedIn
MillersOilsLtd

Min första Austin-Healey

– 3000 MkI 1960 med chassinummer HBT7 11545



Text och foto: Per Mauritzson

(moderna bilder: Anders Schildt och Roar Eriksen)

Redan som liten grabb började jag att intressera mig för bilar.

Lekkompisarna i Lund och jag brukade läsa namnet på bilarnas kylare, när vi såg någon parkerad bil. Dessa skrev vi sedan upp i en liten bok. Något år senare gick vi runt hos bilförsäljare och tiggde broschyrer.

Sportbil blev sedan en dröm något år innan jag tog körkort. Efter avslutade studier och värnplikt, kunde jag äntligen börja arbeta och få lön. Efter ett drygt års sparande var jag runt och tittade på begagnade sportbilar av skiftande märken, MG TD, Morgan, Triumph TR2 och faktiskt också en Austin-Healey 100/6. Skeptiska kompisar avrådde från den sistnämnda som varande bensinslukare, dyr i försäkring och dyr att reparera.

Det fick bli en MG TD till att börja med. Några år senare, 1967, köpte jag en ny Morgan 4/4. Den såldes några år in på 70-talet och ersattes av en äldre Morgan (med så kallad "flat rad") som jag tyckte hade en tuffare stil.

I november 1980 såg jag en annons om en AH 100 som var till salu i Malmö.

Då hade min fru och jag varit gifta några år, köpt ett nybyggt hus och det började kännas rätt att ta steget upp till en Austin-Healey, som jag inte släppt tankarna på. Jag kontaktade ägaren efter nyår, men då hade denne ändrat sig och ville inte längre sälja bilen. Vi var båda medlemmar i MGCC Malmö Center (numera MSCC) och som god kompis lovade han att hålla öron och ögon öppna om det skulle dyka upp någon annan Austin-Healey till salu.

På våren 1981 hörde han av sig och tipsade om en AH 3000, som fanns i Skutskär. Jag kontaktade ägaren, Kenneth Leim, som då redan hade sålt den vidare till en kompis i Göteborg. Denne man sysslade bland annat med att köpa och sälja litet ovanliga bilar och hade för avsikt att sälja Healeyn till någon hugad spekulant. Jag ringde honom och vi gjorde upp om att jag skulle komma upp till Göteborg, Sävedalen, en vecka senare för att inspektera och prova bilen.

Vi bodde då i ett villasamhälle utanför Kristianstad. Med fru och liten dotter åkte jag till säljarens adress i mitten av maj.

Där fick jag för första gången se bilen, en silvergrå BT7, högerstyrd, med röd inredning och försedd med hardtop och med extra breda fälgar. På det röda kylarembblemet stod det 3000 MkII, men i instrumentet stod det årsmodell 1960 (alltså en MkI), importerad samma år och registrerad första gången den 1 september. Naturligtvis gillade jag bilen, men tog ändå lite betänketid.

En vecka senare kom vi överens om priset och jag kunde ta tåget upp till Göteborg och hämta hem den. Vilken härlig hemfärd! Vackert väder och körande en bil med mer kraft under motorhuven än mina tidigare sportbilar. Lycklig och inte så litet uppspelt, glömde jag att se om det fanns någon sufflettställning. Jag körde ju hem bilen med hardtop. Det fanns ingen ställning! Bara sufflett och sittbrunnsskapell. Själva ställningen låg kvar i Skutskär, visade det sig, men det ordnade sig ändå till sist.

I garaget till vårt hus fanns nu en MG TC – klar efter omfattande renovering och i väntan på registreringsbesiktning.





Dessutom en Morgan 4/4 1948 som var knappt halvvägs genom totalrenovering. Det fanns därför inte plats för Healeyn, varför jag hyrde ett garage inne i stan. Nu hade jag i alla fall en körklar bil som vi kunde använda direkt, och snart två körklara bilar, med helt olika karaktärer! Längre fram, 1983, lät jag bygga ut garaget, så att tre bilar fick plats.

Ganska snart efter köpet, anmälde jag mig till AHCS och blev medlem #189, vilket även noterades med bild i Enthusiasten nr 4, 1981. Jag deltog i träffar och tävlingar som lokala klubben MGCC arrangerade, ibland med familjen, ibland ensam. Då och då träffade jag andra AHCS-medlemmar, men jag åkte aldrig på årsmöten de år jag hade min första Healey.

1990 – efter tio års innehav – sålde jag den och köpte samtidigt en från USA nyimporterad BJ8 1967. Som så ofta är fallet var den inte i så bra skick som utmålats, så det blev till att börja demontera och starta ett långvarigt renoveringsarbete. Men det är en annan historia.

För några år sedan fick jag idén att försöka kartlägga ägarna till BT7an från början, fram till då jag själv blev dess ägare. Den var ju ändå svensksåld, så det borde kunna gå. Men trots flera kontakter med Riksarkivets olika lokalavdelningar gick det inte riktigt. En miss någon gång 1965–1966 då handläggaren inte noterade var bilen tidigare varit registrerad, bröt kedjan.

Kanske någon av våra nuvarande medlemmar känner till något om bilens liv från 1960 till 1966? Vilken bilfirma kan ha levererat den till förste ägaren? I kylargallret satt ett vagnemblem med nummer 049 (var endast medlem en kort tid, hade redan lämnat i första matrikeln 1973 /Red.). Jag har efterfrågat vem det kan ha tillhört, men det gick inte få svar på.

Men emblemet har jag kvar!

Per Mauritzson #189

Bilens ägarhistoria.

1960-1966 Okänd historia

1966-07-15 O95286 Bert-Olof A. Jacobson, Göteborg

1967-09-06 N57526 Kaj Jannerberg & Bo Johnssons Bilfirma, Kungsbacka

1967-12-08 P64626 Berndt Rentell, Kinna

1968-07-01 BD78186 Inge Toresson Rahmqvist, Boden (sedemera Göteborg)

Nytt registreringsnummer: BLA 336

1973-10-04 Jan-Olof Olinsson, Göteborg

1976-06-11 Anders Isacson, Varberg

1978-11-17 Per-Olof Larsson, Enköping, som lackerad om bilen från svart till silvergrå, gjorde gälar i motorhuven och monterade bredare ekerfälgar.

P-O Larsson bytte i början av 1981 in Healeyn mot en Porsche hos Kenneth Leim i Skutskär. Denne bytte i sin tur in bilen hos sin kompis Kurt Simonsen i Göteborg, Sävadalen. Båda dessa sysslade med att sälja och förmedla sportvagnar. Båda var för övrigt före detta Formel 3-förare och hade kört många tävlingar under sina aktiva år.

1981-05-29 Per Mauritzson, som 1990 sålde till en medlem i MGCC. Bilen bytte ägare ett par gånger därefter och hamnade så småningom i ett motormuseum i Billdal, Göteborg.

Nu var den röd med vit topp och hade ventilationsöppningar i framskärmarna, plus lite annat lullull, bland annat en "rallybaklucka" med utrymme för större tank – allt för att likna en rallybil.

2005 Köpte Andes Schildt bilen och den förvandlades till en potent tävlingsbil. Idag ägs den av Roar Eriksen, Danmark.

Bilen är efter en häftig "mursyning" på Knutstorp för några år sedan helt genomgången och renoverad av Anders Schildt och då omlackerad till BRG. Uppgraderad till de absolut senaste race-specifikationerna har den inte körts sedan dess.

Vissa rykten säger att den kan vara till salu...

Vi avrundar med några bilder från bilens senare historia. Först tre bilder från Schildts första försök till racebilskonvertering, sedan en i det slutliga Schildtskickets framgångsrika kostym, och nederst en dagsaktuell bild.

Visst har BLA levt ett omväxlande liv – bruksbil; museebil; racebil!





#510891

POLERMASKIN 1050W, INKLUSIVE VÄGGFÄSTE

Polermaskin med högt vridmoment, ergonomisk design och vikt på endast 2,8 kg. Maskinen har soft start-funktion och variabel hastighet mellan 1100-3300 v/min. i 6 st steg utan förlust av vridmoment vid lägre varvtal. Regummerad nos för bättre grepp. Elkabel längd 3 m. Levereras med sidohandtag och väggfäste förvaring. Polersvampar medföljer ej.

1.389 KR

KAMPANJ



4.999 KR
7.450 KR

#511083
VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR
Verktögsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.



7.795 KR

#86810
KOMPRESSOR, 5,5 HK, 180 L
Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Kompressorblock med gjutjärnscylindrar för tyst gång och lång drifttid. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckvakt

NYHET



1.490 KR

#512798
ÅNGTVÄTT, 2000 W
Kraftfull ångtvätt som effektivt tar bort inrodd smuts från bilens in- och exteriör skonsamt utan någon risk för skada. Den fantastiska egenskapen ånga har är att inga kemikalier är nödvändiga, vilket är både skonsamt för bilen och miljön.



39.500

#511754
SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG
Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydrauliskolvar gör att lyften bara är 105 mm höj nedfällt läge. 4 st lyftkuddar ingår!



2.999 KR

#497931
BLÄSTERSKÅP, 220 LITER
Golvmödel levereras komplett med handskar, innerbelysning, arbetsbord, blästerpistol och 5 st. skyddsfilm för sikrutan.



23.900 KR
26.738 KR

#85268
PARKERINGSLYFT, FYRPELARE
Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasten. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppkar för att skydda bilen under. Behöver inte skruvas fast i golvet.

NYHET



2.495 KR

#511962
BÄNKPOLERMASKIN, 750W
Bänkpolermaskin för verkstad och industri med kraftig 750W induktionsmotor. Polermaskinen levereras med 2 st 250x20x20 mm.

KAMPANJ



2.999 KR
4.113 KR

#510421
KOMPRESSORPAKET
Kompressor inklusive tryckluftssläng, bläspistol och mutterdragare med hylsor till paketpris! Perfekt för pumpning av däck och bollar, däckbyte, blåsrengöring eller till spikpistolen vid renovering.



3.595 KR
4.476 KR

#495863
VERKTYGSVAGN OCH LÅDA
Spara plats med den här verktygsvagnen! Både topplåda och vagn till lägre pris än vad bara en vagn kostar normalt.



3.995 KR
5.385 KR

#513169
SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L
Paket med oscillerande enhandslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhandslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor. Stop-funktionen förlänger även motorens livslängd eftersom inte lika mycket skadligt damm tränger in.



16.900

#510425
TVÅPELARLYFT, 4-TON
Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garage

Vilka däck ska du välja till din Healey?

TEST

NUMMER 4 • APRIL-MAJ 2020 • ÅRGÅNG 17 • PRIS 89 KR

99 DKK • 99 NOK • 9,90 EUR

BÄSTA DÄCKEN

TILL DIN KLASSIKER
8 DÄCK TESTADE!



Tidningen "Klassiker" publicerade i sitt nummer 4, April-Maj 2020, en omfattande test av däck för just klassiker!

Att man dessutom hade den goda smaken att välja en känd Healey fabriksracer, SMO 745, till testbil gör det ju inte sämre för oss Healeynördar!

Man testade sju däck från olika tillverkare och i olika prisklasser, du ser dem här vid sidan. Samtliga i dimensionen 185 R15.

Däckens prestanda bedömdes i följande situationer:

Bromsning på våt respektive torr väg.

Körning på våt respektive torr väg.

Kurvgrepp på våt väg.

Vattenplaning.

Rullkomfort.

Buller.

Rullmotstånd.

Dunlop Sport Classic

Michelin XVS

Vredestein Sprint Classic

Pirelli Cinturato CA67

Avon Radial Steel

Blockley Radial

Retro RC 001

Modernt budgetdäck

34 36 38
En stoppträcka på 40 meter från 100 km/h kunde man bara drömma om med diagonaldäck förr. Vredestein bromsar bäst, följt av Michelin. Budgetdäcket stannar en bit längre senare. (Uppmätt med en VW Golf med ABS).

med fin...
krispig styrkänsla. Man försvinner körglädjen och man tappar med en oberäknlig bakvagn.

KLASSIKER 4/20

Samtliga tester genomfördes i samarbete med den tyska tidningen "Autobild" och genomfördes på Wachauring utanför Wien.

Man valde ingen dålig testbil – utan ingen mindre än SMO 745, som för 60 år sedan vann Liège-Rom-Liège med Pat Moss (sedemera Carlsson) tillsammans med kartläsaren Ann Wisdom.

Nåväl, den historien är säkert välkänd för de flesta klubbmedlemmar, så den lämnar vi här i detta sammanhang!

Att man valde en Healey motiveras bland annat med dess ökända "oberäknliga köregenskaper; Den slanka bakändan gav sig gärna ut på egna äventyr"!

Detta var nog anledningen för Pat Moss att ge sin fabriksbil smeknamnet "The Pig".

Vad blev då resultatet av de omfattande testerna?

Ja, nästan som väntat blev de båda lågprisdäcken "Retro RC 001" och det som man kallar "Modernt budgetdäck" (som alltså inte ger sig ut för att vara speciellt avsett för klassiska bilar), klart distanserade av de övriga.

De klassiska fabrikaten Dunlop och Michelin placerar sig i topp med Dunlop som vinnare, dessutom med ett pris som är nästan tusenlappen lägre än Michelin.

Testets dyraste däck, Pirelli, distanserat av tredjeplacerade Vredestein, som dessutom är testets billigaste däck, om man bortser från de två sämst placerade budgetalternativen, och ges i resultatet som "Prisvärt!"

Vad ska vi då dra för slutsatser av detta test?

Kanske att de gamla sanningarna att "man får (nästan!) vad man betalar för" och att man inte ska dumsnåla när det gäller att välja den fyra handflate stora gummiytorna som är vår enda kontakt med vägbanan när vi kör Healey!

Alltså samma slutsats som gäller när vi väljer däck till vår vardagsbil, eller hur?

Avslutar referatet från "Klassiker" med deras egna slutord syftande på de fyra bästa däcken – Dunlop, Michelin, Vredestein och Pirelli:

"Det betyder inte att Healeyn förvandlas till något fromt lamm, tvärt om. Med större säkerhetsmarginaler och god feedback från däcken kan man kosta på sig att till fullo njuta av den analoga körupplevelsen.

Moderna vintagedäck håller inte bara våra klassiker på rull. De förbättrar köregenskaperna och ger bättre säkerhet, speciellt på regnvåta vägar, extra bra när moderniteter som antisladd- och ABS-system saknas. Men det är bara hälften av testdäcken som ger ett säkert beteende i alla element. Det kan vara värt att beakta när veteranen behöver nya däck.

Hur mycket vi än önskar och planerar så sker ju inte alla klassikerträffar i solsken."

Till sist en avslutande kommentar som "vår egen" Robert Petersson skickat till sina kollegor på "Klassiker":

"Tack för att ni gjort en blaska bara för mig!

Mycket Healey med andra ord, och ett riktigt höjdaexemplar i däcktestet. Men tyvärr är det förmodligen oundvikligt att testet blir lite begränsat, och att man valt däck som Michelin XVS som kan upplevas som lite i modernaste laget för en Healey.

Många Healeyägare i Sverige satsar väl på XAS i dimensionen 180/15, något som Bosse Possnert på Bribos lärde mig.

Men sedan han lagt av brukar jag vända mig till Longstone i England.

Och vill man ha Healeydäck för fortåkning (och rätt utseende) är det förmodligen inget som slår Avon ZZ, tyvärr inte med i testet. Det finns dessutom i fler dimensioner. I Spa 6-timmars fick vi tävla med det däckat på Nisse Nyblaeus 3000, och det var suveränt både på blött och torrt!

Svårare blir det i 16 tum som min Healey 100 har, men Michelin Pilote X "Course" är kanon, om än dyrt. Pirelli Cinturato är då ett alternativ."

Hann du inte få tag på tidningen när den fortfarande fanns över disk? Synd om dig – förutom det fullständiga däcktestet med betydligt mer information än vad jag refererat, missade du dessutom en mångsidig köpguide över Big Healeys! Men ge inte upp, du kan säkert beställa den på Klassikers hemsida www.klassiker.nu

Bearbetning och kompletterande text:
Anders Lotsengård

SÅ FÖRVARAR DU DÄCKEN

Däck är levande materia som mår bäst av att användas med jämna mellanrum. Vid förvaring ska däck placeras som potatis – svalt och mörkt med minimal UV-strålning. Rätt hanterat klarar ett modernt däck minst 10 år utan risk för torrsprickor. Vinterdvala, renoveringspaus eller för många bilar i samlingen – klassiker blir ibland stående en längre tid. Då finns det risk för så kallade ståplattor. Det sker då däckens stomme belastas på ett och samma ställe en längre tid. Har man väl fått en ståplatta är den svår att bli av med. Däck som inte används kan också råka ut för "blommning", med vita eller gråa fläckar på däckets yta, när vissa beståndsdelar i gummit rör sig och hamnar ytterst. Det är dock ofarligt och missfärgningen går att tvätta bort.

SÅ UNDVIKER DU STÅPLATTOR:

- Om möjligt, palla upp bilen för att avlasta däcken.
- Höj lufttrycket cirka 0,5 bar mer än bilens rekommenderade tryck. Observera dock däckets maximala däcktryck som alltid står utskrivet finstilt på däcksidan.
- Roter däckens position med jämna mellanrum. Rulla bilen några decimeter för att variera tryckpunkten på däckets yta, eller hissa upp bilen och rotera däck till en ny position.
- Det finns så kallade tyresavers att köpa, rundade plastplattor som sätts under varje däck.

Austin Healey

Performance Parts

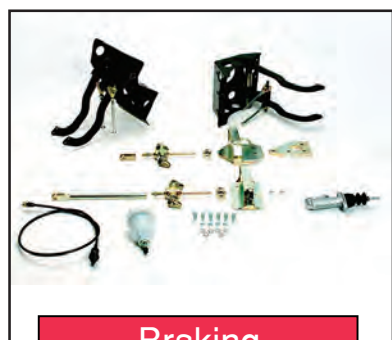


Our experienced personnel can tell you all you want to know about how to improve the performance of your Big Healey. Our race experience and design technology has been utilised over many years to produce components that will increase the performance of your Road, Race or Rally car.

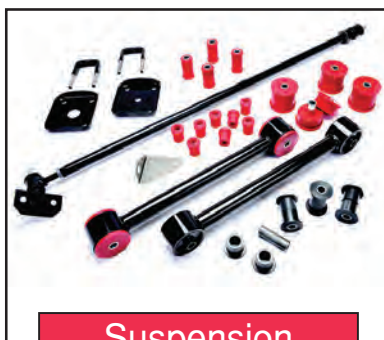
Continued investment in the latest design and production technology has enabled Denis Welch Motorsport to add some innovative new high-performance products to the range.

To order your copy please call us
or visit our website www.bighealey.co.uk

New Products Include:



Braking



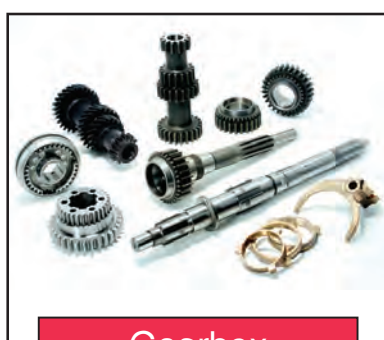
Suspension



Electrical



100S Parts



Gearbox



Steering



The price is right...
The quality is excellent...

The performance is legendary...
You deserve the best...

DENIS WELCH MOTORSPORT, YOXALL, BURTON-ON-TRENT, STAFFS DE13 8NA, ENGLAND

Parts Hotline: +44 (0)1543 472244 E-mail: sales@bighealey.co.uk





Galleri

*Tät kamp på Brands Hatch 2019.
Fartfylt foto av Tommy Lyngborn.*

En Healey 100 med gedigen svensk tävlingshistoria

och ett spännande liv (och nästan död)!

Kommer du ihåg den här artikeln från nummer 140, Mars 2016?
Om inte, så kan du läsa den på vår hemsida!



Det här kan bli en ganska rörig historia om jag inte håller tungan rätt i mun!

*Så inledde jag artikeln, och jag fick rätt – en rörig historia blev det!
Och nedan är början på fortsättningen – hjälp Ragnar med hans efterlysning!*

Nuvarande ägaren, vår medlem #377 Ragnar Tengstrand, har nu både lämnat arbetslivet och Stockholm och då bara inte fått mer tid, utan dessutom en bra verkstad att arbeta i.

Högst på hans att-göra-lista är att återställa denna Hundra med sin fantastiska proveniens till så nära det skick den hade när Jan Liljeros tävlade med den på femtiotalet som är möjligt.

Bilen har haft ett minst sagt omväxlande och äventyrligt liv (blev du nyfiken nu? Kolla då i den gamla artikeln!). Ombyggd, nästan uppbrunnen med mera.

Delar har i vissa fall spridits, om inte för vinder så med förlorad historia!

Några av de väsentliga delarna som Jan Liljeros utrustade den med för att göra den mer konkurrenskraftig försvann någon gång på 70–80-talet nere i Skåne. Så här skriver Ragnar i sin efterlysning:

Vem vet något om motor och låda till en Austin-Healey 100 från 1955?

Jag söker drivlinan från denna race Healey 100 som kördes av Jan Liljeros 1955–58. Han körde tävlingar som Roskilde Ring, Kanonloppet i Karlskoga 1956–57 och Sveriges GP i Kristianstad 1957.

Motorn var modifierad med trimningssats från England bestående av kamaxel, kolvar och förgasare.

Motor, låda och alubromstrummar (Alfin) såldes någon gång mellan 1975–82 av dåvarande ägaren, Sven Nihl. Delarna lär ha hamnat i en grön Healey i Växjötrakten (hör-sägen).

Bilen är idag i dåligt skick men värd en insats pga proveniensen.

Min ambition är att återställa denna intressanta Healey 100 till så nära 1955 års standard som möjligt!

All information om delarna är av högsta värde för mig.

Kontakta mig på: mobil 070-6628195 eller mail: ragnar.industridesigner@gmail.com

Med vänlig hälsning

Ragnar Tengstrand, medlem 377.

Nedan två bilder som belyser bilens historia. Först en bild från Kanonloppet 1957, med "Persbergarn" i ledning med Ferrari 750 Monza (fjercylindrig, 3 liter, 260 hk) före Jo Bonnier i Maserati 200SI (fjercylindrig, 2 liter, 190 hk där Healeyn (2,4 liter, 100+hk?) med Jan Liljeros skyttar bakom Bonnier och framför en Mercedes mäsvinge. Det var tufft för en Healey 100 i trelitersklassen! Sedan en bild från idag.



Typisk 50-talsbild! Gunnar "Persbergarn" Carlsson i ledning före Joakim Bonnier. "Persbergarn" kör sin välkända Ferrari 750 Monza med 4-cylindrig 3-litersmotor på 260 hk vid 6000 rpm. Bonnier sitter i en Maserati 200 SI som också var fjercylindrig men på två liter och 190 hk vid 7800 rpm.



Teknikens TVärld

med **Elyg**

Nr 22 2017

PRIS 70 ÖRE

I Norge 1:40, Danmark 1:40

MOTOR NUMMER

A53830

1953 och 2017

Sveriges första Healey på Teknikens Världs omslag 1953. Samma bil 64 år senare efter en renovering av yppersta världsklass. Arbetet är utfört av oss, som inte bara gör Concours-renoveringar utan alla förekommande arbeten på dessa bilar. Vänd er till oss, Europas mest välmeriterade och kunniga renoverare av Big Healeys!



Best in Show, St Moritz 2004.
Best in Class, Halmstad 2008.
Best and Second in Class,
Cruiff 2013. Second in Class,
Alsager 1991.



Kontakta oss och få experthjälp till din bil för **600 kr/tim plus moms.**

BORAS MOTOR CORPORATION AB

Söderkullagatan 27 B, 50763 Borås, Sweden, phone 0703-933349,
e-mail magnus@healeyspecialists.com

www.healeyspecialists.com



Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 21



Text och foto: Börje Engwall

Bra med mycket referenslitteratur när man grottar ner sig!

När jag skriver detta, har det snart gått en vecka sedan jag ramlade av en trasig stegpall.

Blåslagen på höger underarm, och med en bruten handled. Sensmoralen är att aldrig låna kunders stegpallar, utan konsekvent använda sin egen högkvalitativa. Nu trampar man redan runt frustrerad. Hur det ska gå de ytterligare 5–6 veckorna vill jag inte veta ... Ingenting lär hända på bilen, och den planerade renoveringen/bytet av taket på terrassen lär dröja den också. Döttrarna tror på Psyket! Lär ju inte behöva klippa naglarna på vänsterhanden i alla fall.

Men vad har hänt innan dess? Jo, min "plåttis" John, som alltid får finrikta och krympa mina synliga lagningar, har blivit klar med framskärmarna. De skulle varit grundade när ni läser detta, men på grund av det ovan skrivna blir det senare i sommar.

Huven däremot, är även han lite kluven inför. Bra vågig efter tidigare trolig uppblåsning/vikning. Brorsan Lasse lyckades rulla sin platta 100/6 huv i Engelskt hjul till rätt spänst. Kanske det som behövs?

Jag har fortsatt att montera ihop bilen så länge. Efter att bensinpumpen renoverades och provkördes, har jag köpt 5/16" kopparrör och bockat till nytt bensinrör från pump till förgasare. Hittade rätt rör på Ahlsells kylavdelning. Till Spriten (2008) fanns fortfarande oljerör i den dimensionen att köpa. Men vem eldar med olja idag?

Silverlött på nya nipplar i ändarna. Finns att köpa på Ahead4Healey's.

Nya bromsrör har dragits, och även så till kopplingen. Köpte en bromsrörssats, men den passade sådär ... Inhandlade ett sling bromsrör på Biltema, och de hade samma märkning/tillverkare som det från England inköpta!

Jag har sedan tidigare en smidig rörkonare av Sykes Pickavants fabrikat, som är handhållen, och kan användas i och på bilen. Många andra kräver skruvstycke att jobba i. Med en liten fin rörskarare och några smidiga rörböckningsverktyg, blev resultatet bra tycker jag. Viktigt är också att klamra rören stadigt.



Jag har använt kopparnickelrör. Ren koppar bedömer jag som för mjukt till bromsrör.

Tanken är att även hustrun ska tycka om att köra BJ7an när den är klar, så ett bromsservo stod på önskelistan. Brorsan Lasse hade kommit över ett Girling Powerstop i fint skick till sitt 100/6 projekt. Ett sådant fanns som tillval till BJ7 när man köpte bilen ny. Dock inte monterat på vår bil.

Kikade lite på Lasses, och konstaterade att det jag hade liggande hemma sedan 25–30 år, var identiskt så när som på själva vacuumburken. Den var av nyare datum och hade gummi-bälg istället för läderbälg. Ingen nackdel.



Servot före renovering.

Efter kontakt med Magnus på BMC i Borås, så fick jag veta att han kört med ett sådant nyare på sin BJ7. Tack Magnus.

Sagt och gjort, kunde man få isär mitt gamla ihoptorkade? Började pilla lite med det under några kvällar. Fick isär vacuumburken, där någon tidigare klåpare vänt stora fjädern fel. Stora varvet ska ned i gummibälgen och inte tvärtom som i min.

Sedan kom finmekanikermejslarna fram. Alla gummipackningar satt som hopklistrade. Fick dränka allt i WD40. Efter några dagar gick det mödosamt att få isär. Undrade i mitt stilla sinne om det över huvud taget varit isärplockat i cylindern, eller bara penselrenoverats inför försäljning på Wärsamarknaden när det begav sig?

Nu letades annonsen i Classic & Sports Cars fram, som jag sett i så många år; Powertrack LTD (www.powertrackbrakes.co.uk)



Ovan vacuumburken med fjädern åt fel håll!
Nedan "slaktad" cylinder.



Paul Hunt som driver den, visade sig vara en trevlig "prick" Efter lite mejlande av bilder från mig, levererade han det jag behövde.

Nya gummipackningar, nya små ventiltätningar med nya fjädrar och clips, samt ny gummibälga och nytt "gummiknä" till vacuumröret.

Och en ny klämring runt själva vacuumburken, då den gamla var tvungen att sågas upp. När klämringen var gulkromaterad, var ju vacuumröret tvunget att bli detsamma. Efter lite putsning och målning av servot och de från Kilmartin i Australien, levererade fästena i originalutförande, hjälptes Eva och jag åt att mätta in det på plats. Som referens hade jag bilder tagna på en av Erik Sandgrens BJ8, som visade ett originalservo. Tack Erik.



Servot klart ...
... och monterat!



När nu det mesta satt på plats, och som lättast monteras med bilen i sin snurr var det dags att montera nav, lager och hubbar. Givetvis var en av kartongerna till de nya bakhubbarna felmärkt. Jag fick två högersidor trots att ena kartongen var märkt vänster!

Detta åtgärdade A-H Spires smidigt utan kostnad för mig. Fick behålla det felaktigt skickade, som nu sitter på Robert Erikssons 100/6. Fick som "plåster på sårn" lite clips som jag var i behov av.

De främre hubbarna var i så pass bra skick, att bultarna pressades ur, och hubbar (med lagerbanor kvar) och bultar zinkades separat. Sedan slogs lagerbanorna ur, och nya Timken lager och packboxar monterades.

Observera! Främre och bakre packbox har samma ytterdiameter, men de främre är något trängre i sin inre diameter. Tänk på det så slipper ni få kladdigt fett att tränga ut fram. Och som tidigare nämnts av Bengt Olsson i en teknisk artikel, så får man passa in den bakre papperspackningen mot O-ringen vid de bakre naven. Packningen har för litet centrumhål, och dålig passning mot navbultarna. Så en vass mattniv och en hålpipa behövs för att det ska passa.



Bortskuren innercirkel från
papperspackningen till bakre hub.

Nu blev det en signal till brorsan Lasse. "Har du några hjul jag kan låna?" Mina original 48-ekers som följde med bilen (tidig BJ7 -62) var både rostiga och hade stenhårda diagonaldäck på. Surt om den skulle få punktering det första den fick. Så nu står den på exakt likadana däck den hade som en "North American Specification" ny i juni 1962.

Jag kommer dock köra med kromade 72-ekers, och helsvarta däck när bilen är klar. Gillar bling i form av krom, men är mer tveksam till vita däcksidor i nuläget.

Ja, nu är den alltså nere på marken igen.



Tveksamt om jag kan göra något på ett tag framöver. Först ska jag läka ihop, och sedan få tillbaka lite muskler i underarmen. De förtvinar snabbt i träda. Och sedan tror jag hustrun insisterar på den utlovade renoveringen av terrassen.

Vi får se hur jag lyckas. Håll er nu friska och krya, och passa er för Volvos Coronafälgar, Toyotas Coronamodeller, och det blaskiga Coronaölet, så ska vi nog kunna ses vad det lider.

That's not a distributor!

This is a complete ignition-system!

- Formular 1 spark balancing
- Less emissions
- Maintenance-free
- Simple installation
- Lower fuel consumption
- Attractive "original" look
- Stronger spark at all speeds
- Easy timing: with built-in LED
- less noise & more power

Available for 4 and 6 cylinder
BN1, BN2, BN4 up to BJ8
Sprite 948 up to 1275

Ask for a free information leaflet!
or call +44 (0) 12 93 84 72 03
scparts.co.uk/123-ignition

3 different types:
16 Pre set curves
USB
Blue Tooth



5-speed gearbox conversion kit

Austin Healey BN4 to BJ8
brand new 5-speed gearbox
with short remote. Complete
conversion kit including gearstick
position adapter, 9.5" clutch
drive plate, adapter plate and
spigot nose bush. 5th gear 0.63:1
complete with speedo drive.
508643

£7,050



Hand wringer

for chamois and towels,
with powder-coated frame
535394

£166



Boot rack
'works type'
stainless steel

£269

Oil seal conversion kit without crankshaft extension

BN4 to BJ8, high-precision CNC-manu-
factured mount, divisible special oil
seal
206471

£97

Leaf springs

traditionally made

BN1, BN2	205258	£74
BN4 to BJ7, BJ8 early	17000	£74
BJ8 late	20719	£74



Alloy oil sump

BN1, BN2 15275 £300 BN4 up to BJ8 215131 £210



Half the weight, twice the power!

With our Superlight AC Alternator
conversion kit all Lucas dynamos can
be replaced. You can benefit from the
following improvements: Since the Su-
perlight Alternator is lighter it uses less
motor energy and provides you with
more power for the road. The Original
Look of your classic car is untouched
All versions: C40, C42 or C45, positive
earth or negative earth.

call +44 (0) 12 93 84 72 03

scparts.co.uk/wolf-in-sheeps-clothing



Wire wheels and wheel packages

4.5" x 15", 60 spokes
1595

£240



5.5" x 15", 72 spokes
201870

£276



Minator alloy wheel

5.5" x 15", centre lock type
16384

£252



Aluminium radiator

Just like the original
Perfect finishing with high performance
mesh, BN1, BN2
326845
with high-performance network.
True-to-original reproductions,
fantastically processed, BN4 to BJ8
205366

£598

£630

Austin Healey
Enthusiast nr

157



30 kg less weight on the front axle!

England's leading Formula 1 foundry (G&W) casts these high-performance cylinder heads for us from the special alloy LM25, hardened, perfectly CNC-machined, ready for assembly. Also available with lead-free valve seats and silicon bronze guides, Valve seats pre-finished for EV=44.5 mm, AV=39.7 mm.

BN1, BN2	70cc Combustion chamber	328138	£2,773
BN1, BN2	Pre-finished 'Fast road'	328139	£3,193
BN4 to BJ8	Standard specification	206462	£2,924
BN4 to BJ8	Pre-finished 'Fast road'	206460	£2,924



SC PARTS GROUP LTD

WWW.SCPARTS.CO.UK

+44 (0)12 93 84 72 00

Webshop: www.scparts.co.uk

Phone: +44(0) 12 93 84 72 00

Fax: +44(0) 12 93 84 72 01

Email: enquiries@scparts.co.uk

14 Cobham Way • Gatwick Road
Crawley West Sussex • R H10 9RX
(Near Gatwick Airport) England

All prices include VAT at 20 %



Chrome bumper conversion kit for Midget 1500

This kit includes all brackets and wing inserts. Radiator grille, bumpers, overriders and lamp units are also included to complete this conversion.

346637

£1,530



The leading parts catalogues

Free of charge

Austin Healey, 600 Pages

Sprite/Midget, 324 Pages

scparts.co.uk/Austin-Healey

... We strongly recommend using our Composite cylinder head gasket of a German engine original equipment manufacturer. Silicone water bars, latest state of the art of sealing technology.

100/4

321686

£159

BN4 to BJ8

317999

£159



King pin kit

without bushes

200363

£248

polyurethane bushes

493842

£268

rubber bushes

19860

£268



Almost a power steering

Needle bearing top trunnion - replaces thrust washer. Complete car set

BN1 to BJ8

479916

£70

Spot lamps and fog lamps

Chrome-plated, mounting at the back or below (original style), with diffuser as fog lamp or with clear glass lens as additional headlamp

5-3/4" £82 each

Spot lamp, attached below

214046

Spot lamp, rear mounted

22842

Fog lamp, attached below

214047

Fog lamp, rear mounted

22841

7" £125 each

Spot lamp, attached below

328090

Fog lamp, attached below

206270



BRAND NEW!

Frame for Big Healey

Carefully welded box sections with vertical fin for maximum stability, selected steel for a chassis. As new, but better processed.

BN1, BN2

206117

£3,764

BN4, BN6, BN7, BT7

206096

£3,764

BJ8 to 26704

206097

£3,764

BJ8 as of 26705

206098

£3,764



Pair of Brackets or BN1 up to BJ8
for fog- and addition headlamps
including fitting kit

321103

£183

scparts.co.uk • +44(0) 12 93 84 72 00

Collectors Item.

Vår nederländska systerklubb har i sin klubbttidning haft en serie med rubriken Collectors Item.

Vi har tagit oss friheten att, med vederbörligt tillstånd från ansvariga Peter van Naarden och Paul Borloo liksom min redaktörskollega Bernie Wolf, publicera hela serien i fem avsnitt i vår Enthusiasten.

I tidigare nummer har vi sett våra Healeys i kombination med vackra kvinnor i världen av foto, mode och PR samt i avsnitt två lite "Healeymania" med tips på vad en nörd lämpligen kan samla på. I juninumret kunde du läsa om minityrer och modeller som du borde ha i ditt Healeyrum och nu senast i Marsnumret presenterade vi LP-omslag med Healeys.

I detta avslutande avsnitt får du en liten översikt över originaltillbehör till Healeys, avsnittet är döpt till

"Tillbehör"

Detta avsnitt som är översatt och bearbetat av Cilla Andersson, avslutar vår serie "Collectors Item".

En fråga man ofta hör i Healey-kretsar är om reservdelarna är original eller inte?

Det finns en hel del litteratur som kan konsulteras om vad som är just det, dvs original, till en Austin-Healey. För den vanliga ägaren eller restaureraren är boken "Original Austin-Healey" av historikern Anders Ditlev Clausager kanske den bästa riktlinjen. Tävlingsfansen bör dock främst konsultera "Authentic Restoration Guide" av Roger Moment och Gary Anderson.

Denna bok innehåller en ovärderlig mängd detaljer, men är tyvärr inte längre tillgänglig. Om du inte är beredd att lägga ner stora pengar om den skulle dyka upp på till exempel eBay. De finns knappast tillgängliga under \$ 250.

Det blir än svårare om du vill veta vilka tillbehör som är original eller inte till en Healey. Som regel accepteras en "periodmodifiering" vid en tävling om det det kan visas att den fanns tillgänglig vid tidpunkten för Healey-försäljningen (1952–1968) och att det inte påverkar bilens utseende.

Bland tillbehör måste man skilja mellan följande två kategorier:

Först finns det de alternativ som kunde beställas från fabriken som till exempel för de flesta modeller läderinredning (ursprungligen levererades vinyl som standard), kromtrådhjul, hardtop, justerbart ratt, tonneau med mera. Dessa tillbehör är i allmänhet väl dokumenterade.

Sedan finns det så kallade "Dealer Installed" tillbehör. Ett exempel på detta är radion. För den brittiska och europeiska marknaden installerade återförsäljaren, vanligtvis efter specialbeställning, en av BMC rekommenderad radio. I USA levererade dock importören för östkusten, Hambro, en Motorola-radio som tillverkades under en privat BMC-etikett.

I denna kategori ingår också den välkända Le Mans-ombyggnadssatsen, som Donald Healey, i sin egenskap av återförsäljare, installerade i BN1 och som senare hamnade på fabriken som 100M.

Sportratt med träkringla installerades också vanligtvis av återförsäljaren – eller av ägaren själv. Om kunden också ville ha en ratt tillsammans med sitt Le Mans-kit så gick Roger Menadue till butiken i stan för att köpa en sådan ratt. Leston och Derrington var de kända rattvarumärkena vid den tiden, men i USA föredrog man Vilém Haan.

Detta stora tillbehörsföretag utvecklade sin träsportratt med ett "H"-emblem bredvid den rutiga flaggan. Samlare betalar idag stora pengar för en sådan, jämfört med de senare modellerna av MotoLita, men naturligtvis måste du hitta en först!

BMC hade också en specialavdelning "BMC Services Ltd". Baserat i Cowley, Oxford, som samlade en rad tillbehör till återförsäljarnätverket. Tre publikationer av denna organisation känner jag till.

Jag har aldrig kunnat hitta någon ytterligare kopia av den blå mappen, artikel nummer AKD 2106, daterad juni 1962, under mina 25 år av samlande. Jag hittade den en gång i handskfacket på min första Healey som jag köpte 1992.

1964 publicerade BMC Services ett fyrsidigt dokument där 23 företag kunde marknadsföra sina "BMC-godkända" tillbehör som julkupp. På framsidan var en extra manöverpanel.

1965 dök en ny version av den nämnda blå mappen upp, men nu i gult med samma artikelnummer. Detta var specifikt för BJ8 och hade ett något mer begränsat innehåll. En intressant detalj är – och finns fortfarande i kollektionen – ett säteskydd med leopardmotiv, ett trendigt tillbehör på 60-talet. Dessutom

fanns det resefilter där man kunde välja mellan nio olika motiv av skotska tartans, ett sortiment av backspeglar, Bradex-brandsläckare och naturligtvis de berömda Lucas femtums fjärr- och dimljus (SFT 576 och SLR 576) samt den mycket sällsynta fyrtumsversionen, som tyvärr inte nämns längre i den senare broschyren.

Manöverpanelen finns dock fortfarande. Jag hittade faktiskt en sådan panel på en brittiska mäsas. Den passade exakt mellan rattstäng och mittkonsolen. Med strömbrytaren för varningslampa till vänster (idealisk för bakre dimljus) och till höger två omkopplare för till exempel fjärrljuset och dimljuset på den främre stötfångaren. Avsikten var uppenbar, men vad var syftet med den lilla kontakten i mitten? Vilken enhet kunde du mata med en tunn tolvvoltstråd på den tiden?

Jag upptäckte att det inte var förrän några år senare när en vänlig skotsk Healey-ägare (som ägde den allra sista Healey som byggdes, 1968) befriade mig från min okunnighet. På 1960-talet, sade han, fanns det ett lagligt krav att ett fordon som parkerades på allmänna vägar på natten skulle lysa.

Lucas släppte sedan ett parkeringsljus, både i en gummi- och metallversion. Den första beskrivs i BMC Services-broschyren som "parkeringsljus, gummi" med artikel nr 97 H2516. Inte bara berättade den vänliga skotten den här historien, utan några månader senare fick jag även parkeringsljuset i både metall- och gummiversionen inklusive bruksanvisningen!

Hur installerade man den?

- Veva ner fönsterrutan när du sitter i bilen
- Kläm fast ljuset med en gummiklämma på utsidan av rutan, med vitt ljus framtill och rött bak.

- Stäng sedan fönstret igen
- Anslut kontakten i mitten av switchpanelen, et voilà, du är klar!

Det kunde monteras både på vänster eller höger sida av bilen, beroende på körriktningen.

I exemplet har vi lärt oss att det återigen visade sig igen att det går att få en hel del information från "gamla papper".

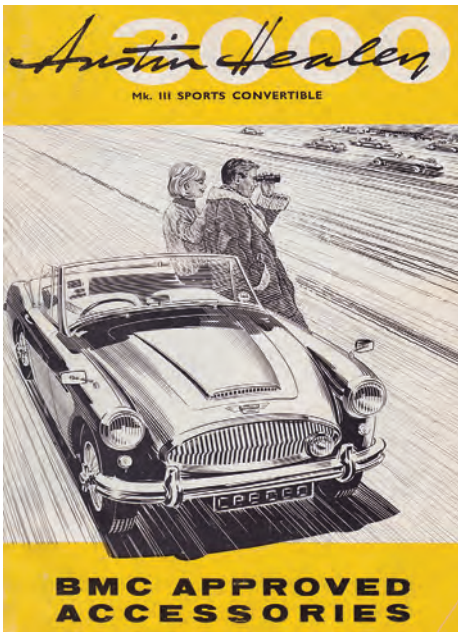
Paul Borloo



Moderiktigt sätesöverdrag med leopardmönster!



Nedan den nya versionen från 1965. Samma artikelnummer men nu i gult coh med tillbehör från inte mindre än 23 företag!



Annons från tillbehörsföretaget HAAN med den idag helt eftertraktade ratten med med "H"-emblem. Del av 96-sidig katalog!



AN IDEAL GIFT FOR HIS CAR. Classic Radiator Decanter... \$2.00. Classic Radiator Decanters \$29.95. Hand Steering Wheel \$19.95.

Slim, windproof lighters with colorful chrome or enamel... \$3.00. FOR THE FINAL TOUCH, add the Amca wheel shift knob... \$10.95.

Send off with genuine Green Turbine power and precision... \$24.95. The "Coland Buggy" - Free drive trumpet horn... \$24.95.



GIVE YOUR CAR the charm and dignity made possible by Italian craftsmanship in the "Hand" Woodruff Steering Wheel... \$19.95.

ASSURE YOURSELF OF A CHAMPION'S TOUCH in the skin, available Woodruff Steering Wheel... \$19.95.

PLAN AHEAD for YOUR head with a Bull SCOTT Helmet... \$19.95.



Free 96 page color gift catalog. Red Plastic Maserati Air Horns from \$19.95.

Ignition Keys - 14K Gold \$70.00. Gold plate on Sterling or Sterling Silver (Name Engraved) \$10.95.

Silver... \$19.00. Matching Tie Clips - 14K Gold \$55.00.



Ovan det i artiklen nämnda extra parkeringsljuset ("gummimodellen"), kopplat till originalgodkänd extrapanel på skribentens BJB. Nedan BMC Services katalog 1964 med "BMC-godkända" tillbehör, inklusive den populära extra manöverpanelen..



FOR THE MOTORIST

It's more than the thought that counts when you buy a present for a motorist to fit to his car. The accessory you choose must not only be the right one for his model but must also be of high quality. To guide you in your choice, a number of leading Accessory Manufacturers have combined to produce this special Christmas supplement. Each has recommended a gift. Most of the items listed are approved and marketed by B.M.C. Service Ltd. as B.M.C. Approved Accessories and are available from Austin and Nuffield Distributors and Dealers everywhere.



WHEEL DISCS

An attractive gift designed to enhance the appearance of any vehicle, Precision Wheel Discs are tailored to fit your car. Made from "Super Purify" aluminum, electroplated to a mirror finish, and heavily anodized, these discs cannot fail to give pleasure to the eye of the proud motorist. Prices range from £15.00 per set of four, including hub plate removing tool.



SWITCH PANELS

Here is an accessory which complements even the most luxurious of fascia panels. Finished in heavy chromium plate and fitted with nylon toggle switches, the Bona Switch Panels make the ideal Christmas gift. Obtainable under Part Nos. A8710A and A8710B and retailing at £16.00 and £18.00 respectively.



SEAT COVERS

Why not give yourself a present this Christmas—and what could be better than an accessory that will delight the whole family, too! Individually tailored to fit your car and selected from a wide range of superior materials—B.M.C. Seat Covers greatly enhance your car's appearance and add to its comfort. The full range of patterns and prices is available upon request to your nearest Distributor or Dealer's price according to material and car. For a full set prices range from £8.00 to £16.00.

Car Interiors Ltd., Springfield Works, Leeds 7

Vilém B. Haan, Inc.
International motoring accessories

10305 Santa Monica Blvd., Los Angeles, California 90025 • phone (213) 272-4455



Tekniktips

Tar tacksamt emot både större och mindre tips eller atiklar för att hålla denna spalt levande i varje nummer!

Soppatorsk igen, del 2.

Med ny mätare i tanken, (Sender Unit, AH Spares nummer FUL116N) och med mätaren korrekt ihopskruvad enligt förra delen i denna följetong trodde jag att jag var hemma.

Så var det inte. Soppatorsk igen, men nu med en 10-liters dunk med färsk V-Power i skuffen så var det ju inget större problem men så jäkla irriterande. Mätaren visade på nästan fullt och med allt skvättande med dunkar så hade jag ingen koll på hur mycket det borde varit i tanken. Men då tar vi kalibreringssteget så ska det väl bli ordning på det här också! För att få ett känt läge åkte jag och tankade fullt, ända upp i röret.

Mätaren i tanken.

Mätningen i tanken sker med hjälp av ett trådlindat motstånd och en avtagare som sitter ihop med ett flöte som följer vätskenivån i tanken. Principen är att avtagaren jordar motståndet succesivt motsvarande bränslenivån.

Enligt all information tillgänglig ska resistansen vid fulltank vara runt 70Ω och vid tom tank nästan noll. Jag lossade den grön/svarta ledaren på mätaren under instrumentbrädan som går till polskruven märkt T som i tank. Resistansvärdet var 284Ω! Ganska långt ifrån de förväntade 70Ω så inte konstigt att han visade att jag hade gott om soppa. Inte kan jag väl ha fått till en så dålig kontakt genom den enda men långa kabeln från instrumentbrädan bak till tanken?

Tömde bagagerummet och ut med mattan över tanken. Det stank av bensin och den var fuktig. Den nya packningen i gummi som jag fått tillsammans med mätaren höll inte tätt.

Mätvärdet direkt på mätaren var fortfarande 284Ω. Pumpade ut en fem-sex liter bensin för att kunna plocka ut mätaren och fixa till den och byta till en korkpackning. Kollade mätaren på bänken, den slog mellan 90 och 9 Ω. Klart, jag hade ingen vettig jordning av tanken, attans också. Tanken ligger på gummilister, gummislang i påfyllnadsröret och gummislang sista biten fram till bränslepumpen. Där var mina felande 200Ω. Jaja, jag var ju ändå tvungen att byta packning för att få tätt.

I mitt letande av vad "rätt" resistansvärde skulle vara så hittade jag flera beskrivningar av en fix som säkrade mätningen. Många klagar på opålitliga och hoppade värden.

Med tanke på att allt hänger på rätt jordförbindning från avtagaren till chassijord och vi pratar låga resistansvärden så är det uppenbart att konstruktionen har en klar svaghet då jordning går genom den enkla lagringen av flötesarmen. Icke ytbehandlade stål emot gutenberg aluminium. Det fungerar ju bra när allt är friskt och nytt men efter ett antal månader lär resistansen i leden öka succesivt med felvisning av bränslenivån som resultat. Tyvärr är det ju så att felvisningen går åt det "fulla" hållet då mätaren blir äldre. Så man blir mer och mer lurad att man har bensin kvar. Kom ihåg att den ligger och badar i soppan när det är fulltankat och se-

dan hänger den i luften och geckar igen sig när tanken börjar bli tom,

Lösningen är en fast jordning parallellt med leden som inte oxiderar igen. Varianter finns men jag tog och lödde på en klen ledare med en spiral på till flötesarmen och anslöt den till mätarhuset i ett gängat och borrarat hål med en ringkabelsko. Den här tunna ledaren ska inte påverka flötesarmens rörelse negativt.

Som pricken över i:et fick mätarhuset en direkt jordning till chassiet.

Så där ja, då var den delen avklarad och jag hade ett rimligt resistansvärde framme i kabeln till instrumentet, dryga 80Ω. Jag hade ju tömt ut en del.

Kalibrering av instrumentet

Med referens till den utmärkta sidan mgaguru.com och avsnittet FG-102 har Barney Gaylord på ett mycket pedagogiskt sätt beskrivet både funktion och kalibrering av instrumentet efter att man har plockat ut det ur instrumentbrädan. Detta är egentligen för MGA men då de använder samma instrument och sändare är det hela relevant även för våra Healeys.

Jag byggde ihop en liten mätjigg enligt hans beskrivning men jag tog fyra 20Ω motstånd då min mätare låg lite högre än de ursprungliga 70Ω.

Själva kalibreringen gör man med hjälp av de båda muttrarna på instrumentets baksida som när man lossat dem något (inte för mycket), kan skjuta på spolarna inne i instrumentet som påverkar nålen magnetiskt. Lite pill fram och tillbaka då båda påverkar varandra men det gick smidigt att få till bra utslag för de fem fasta lägena. Det jag prioriterade var halv och kvarts tank – gissa varför – men de andra stämmer rimligt de också.

Lite förenklat så är Barneys procedur enligt följande:

- Med omkopplaren i läge "F", flytta muttern/spolen närmast "F" så att den visar på full tank.
- Vrid omkopplaren till "E" och justera med "E" muttern/spolen så att mätaren visar tom tank.
- Kolla läge "F" igen och finjustera med båda så att alla fem lägena stämmer.
- Dra åt muttrarna och kolla samtliga lägen igen.

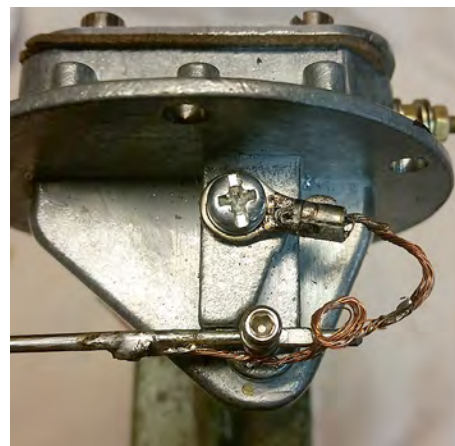
Återigen: var försiktig med att lossa muttrarna för mycket då det kan knäcka den tunna motståndstråden inne i instrumentet. Så lossa dem bara så mycket att det går att flytta dem i slitsen i kåpan.

Kalibrerat och klart så nu ska jag ut och köra och kolla att det fungerar i praktiken också. Hoppas snön och halkan dröjer här i Småland i år. (Skrevs i oktober!)

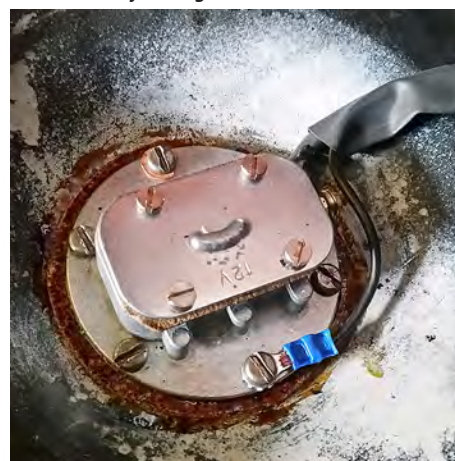
Kör så det ryker!

Ulf Olén #732

Kanske lite överkurs för oss ickeingenjörer, men visst är det spännande vad man kan göra för att få det som man vill – om man kan (och är pensionär med gott om tid)! /Red.



Ovan: Jordningen av flötesarmen.
Nedan: jordningen av "sender unit".



Mätinstrument anslutet till bränslemätaren.



Strulande muttrar – äntligen, där satt den!

Hur många gånger har vi inte misströstat över konstrande skruvar och muttrar? Inte bara för att de är fastrostade, sönderdragna och allmänt eländiga utan bara för det faktum att de är så eländigt svåra att komma åt.

Gångorna är rensade och fina men det går inte att komma åt med fingrarna och få gängen att greppa det där första goa kvartsvarvet.

Alla har vi väl krökt till och filat på våra fast nycklar i alla möjliga vinklar för att kunna komma åt.

Tejpa muttrar, och bultar för den delen, i ringnycklar funkar ju bra om det går att komma åt med nyckeln – vilket tyvärr inte alltid är fallet. Ett verktyg som kommit till i min verkstad de senaste åren är magnetplockaren. Förstår inte hur jag klarat mig utan i alla år tidigare. Till de som funderar på varför det sitter en liten retlig hylsa runt magneten, ser ut som ”muttern” på en gammal hederlig cykeldäcksventil, så är den till för att rikta magnetens kraft framåt och inte nypa fast pinnen åt sidan (avdelning onödigt vetande).

Senast nu skulle jag dra fast mina två SU förgasare, HD 6, på insugningsröret. Trivialt, visst, fyra muttrar per förgasare. Fem av de åtta är lugna puckar, men de sista tre kan vara riktigt tjuriga att få att greppa på pinnbultarna. De syns, men hur komma åt?

Låsbrickan går att pilla på med hjälp av magnetpinnen, men muttern? Det konstiga är att jag gjort det flera gånger tidigare men glömmer lika fort hur jag lyckades senast. Efter att gått ifrån och tagit en kopp kaffe tog jag det kletigaste jag har i garaget, packningsklister, och kletade ner både mig och muttern.

Så där satt muttern fint på fingertoppen och det gick att pilla på den på första gången. Om man låter klistret torka lite så sitter det ganska bra och med lite klet i muttern hänger den kvar även innan gängen tagit riktigt så att man kan ta ett nytt tag. Visserligen tappade jag nog de tre sista muttrarna fem, tio gånger, men till slut satt de där alla.

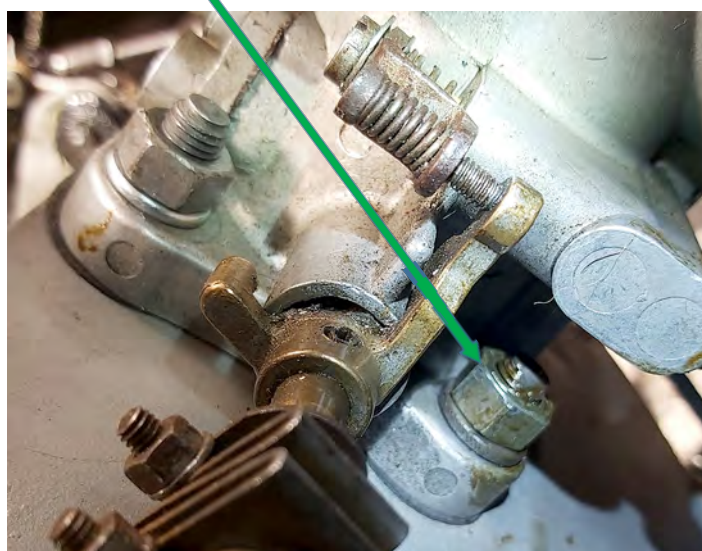
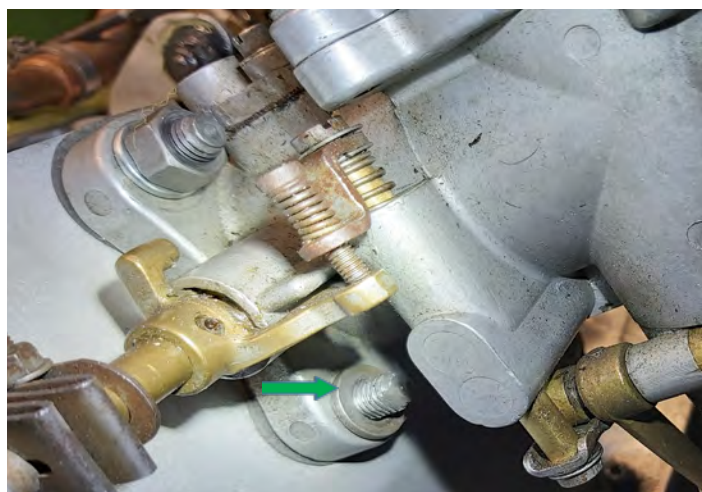
När de väl greppat är det ju inget bekymmer att dra dem med en fast nyckel. Tricket är att få gängen att greppa.

Ja du ser rätt, de nedre pinnbultarna har jag kortare än de övre för att få bättre plats med muttern.

Detta var ett sätt om du står där och inte vill plocka isär allt igen. Om du vet vilka pinnbultar som brukar vara bekymmersamma så gånger du ur dem och svarvar ner de två första gängorna så att du får något att ”hänga” muttern på, så går det lite enklare nästa gång. **Så misströsta inte trots dessa konstiga tider, det finns lösningar på även de mest triviala problemen.**

Kör så det ryker!

Ulf Ölen #732





Dialog med läsare. Mer av sådant, vi har utrymme nog att vädra lite tankar, synpunkter och åsikter. Både bildligt och bokstavligt utrymme alltså!

Denna gång lite följdverkningar av förra numrets artikel om mointering av USB-uttag på växellådstunneln.

Som ni ser skulle det finnas plats för mer inspel/frågor/synpunkter. Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter.

Red.

Vi läste med viss förskräckelse tekniktipset "Laddande höstpyssel" och hoppas att inte fler ägare till Austin-Healey bilar tar efter ett sådant fördärvande av bilens utseende.

Jag röker inte, men gläds ändå åt askkoppen, en originaldetalj i bilen. Inte bara vi, utan även andra medlemmar i klubben, har löst problemet utan att behöva ta bort originaldelar.

Man kan använda en skarvkabel till cigarettändaruttag från till exempel Biltema, längd 183 cm, max 10A, pris 59,90 kr.

Man kortar kabeln till önskad längd och behåller uttagsdelen ("honan"). Denna monteras under instrumentbrädan under beaktning av bilens polarisering.

Fördelen är även att man kan ansluta en minikompressor för pumpning av cykel- och bildäck eller externa arbetslampor till uttaget.

För de som önskar, erbjuder Biltema dessutom en USB laddare, dubbel 12 V för 149 kr.

Allt detta placeras i handskfacket eller under instrumentbrädan och bilens utseende är fortfarande original och för en billig peng når man önskat resultat.

Sonja Krämer, #243 (familjemedlem)



Ulf Öléns förslag i förra numrets "Tekniktips".



Sonjas oförstörande lösning från Biltema.

There's more than one way to skin a cat ...

Så här löste jag det vid renoveringen av vår BJ8 på nittitalet.

USB-uttag var ju knappast uppfunnet på den tiden, så det blev "vanliga" cigarettändaruttag från Mekonomen (så jämnar vi ut oddsen mellan Biltema och Mekonomen ...).

Ett uttag på sidan av mittkonsolen på passagerarsidan. På en vinylklädd träbit (polariseringen ni vet!) och med en egen säkring i anslutningen till den vanliga säkringsdosan.

Ett uttag i skuffen för exempelvis en liten kylbox – man vill ju ha kallt mineralvatten (?) när man kommer fram! Även detta på en träplatta, strax bakom batteriet och med en egen säkring samt en brytare för att kunna stänga av uttaget (tömmar snabbt batteriet annars när motorn inte är i gång!).

Anders Lotsengård



Vinylen är inte död!

Vår medlem Eric Nyblacus blev kanske inspirerad av förra numrets exposé över skivomslag med Austin-Healeytema och vad hittade han om inte ytterligare en LP med en Healey 3000 på omslaget!



Väckte min nyfikenhet – hade aldrig hört talas om bandet – så jag googlade.

Även om mitt musikintresse gick i graven ungefär samtidigt som 60-talet gjorde detsamma, så ville jag veta lite mer.

Nedan är den information som nätet gav mig.

Notera att när aktuell LP gavs ut så var Healeyn mest en gammal bil. 1978 hade väl knappast inte den nuvarande höga statusen för Healeys ens börjat gro på allvar!

Men visst pryder den skivkonvolutet!

"The Shakin' Arrows är ett nederländskt rock'n'roll-band grundat i Waalwijk.

Bandet är inte bara nationellt känt, utan har också spelat tillsammans med internationellt kända artister som The Everly Brothers, Roy Orbison, Jerry Lee Lewis och Fats Domino..

Bandet bildades i början av 1960-talet, men spelade in sin första platta först efter att de startade om 1977.

Sedan dess har de släppt flera album och singlar och är ett populärt band på holländska rock 'n' roll revival festivaler. Albumet Back Again är gavs ut 1978."

Anders Lotsengård

Annonsrensning

Dessa annonser har varit med ganska länge och kommer att tas bort från hemsidan 1 augusti.

Om du är annonsör, och vill ha den kvar, meddela mig i så fall! Red.

SÄLJES:
Austin-Healey 3000 Mk 3, 1966
Vänsterstyrd. Weber 3 st 45-or.
Samma ägare sedan 1988
Mycket extra delar, inkl. hardtop.
Totalrenoverad 1988-1991.
700 mil sedan renovering
Högstbjudande över 500Tkr.
Håkan Rey tfn 070-565 58 22
e-post rey@biopharma.se



Svårt att läsa annonserna? Kolla hemsidan – där är de större! Kvar till 1 augusti.

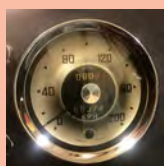
SÄLJES:
Innertrösklar AH3000 nya:
Nypris ca 900 SEK + frakt. Nu 500 SEK



Hämtas eller levereras vid något av RHK-racen!
För dyrt? Men kom med ett bud då!
Anders Lotsengård. Tel: 070-580 13 83 anders@anlon.se

KÖPES:
Hastighetsmätare BT7-BJ7
med km/h, eller bara mätartavlan.

Börje Engwall.
070-410 09 54 frogeye@telia.com



SÄLJES:
Slutrör BJ8, har gått 400 mil.
Pris 400:-
Lasse Johansson (Sthlm).
Tel: 0722-526655 ljovette@hotmail.com



KÖPES:
Hastighetsmätare BT7-BJ7
med km/h, eller bara mätartavlan.

Börje Engwall.
070-410 09 54 frogeye@telia.com

SÄLJES:

Bakfjädrar till BN4
Standard fjäderpaket med 7 blad.
Helt renoverade, blåstrade, lackade nya zinkmellanlägg och nya Poly bush från Denis Welch. Har rullat med i 50 mil i sommar.
PRIS: 1 650:- för paret. Nypris runt 3 300:- plus frakt



Framfjädrar till BN1 /BN2 ??
Blåstrade och lackade. Plockade bort dessa då det visade sig att de var fel till min BN4. Passar antagligen till en BN1 eller BN2. Total längden är 12" eller 305 mm.
PRIS: 450:- för paret. Nypris runt 900:- plus frakt
Ulf Ölen. Tel: 079-333 81 75,
e-post: ulf@hagaberg.se



SÄLJES, Spritedelar:

Det blev diverse delar över efter totalrenoveringen. Har även motor- och galontak i ganska bra skick.



Egon Johansson Sollebrunn 0765-556747

SÄLJES:

STOR AHCS-dekal!
Stripade om mitt släp, tryckte upp några extra stora dekal.
550x300 mm.
Pynta ditt släp, garage, garagedörr eller varför inte kylskåpet (!)?
Bilden ligger, dekalen är frilagd. Pris 500:- inkl porto
Anders Lotsengård. Tel: 070-580 13 83. anders@anlon.se



Säljes

Div. drev till växellådan på 100/4 senare modellen av Bn 1 (1B 3697)

Från vänster till höger. För dessa 3 delar önskar jag 7000kr i ett pkt. Köpes dessa separat blir det enl. följande från vänster till höger namn och nr från SC-Parts hemsida.
326704 Synchro hub 3000kr
215845 Gear 2nd 5000 kr
215829 Synchronizer assbly 2500 kr
Delarna finns i Höganäs.
Jag nås dagligen på 070-334 26 87, eller mail ole@olebjorklund.se



SÄLJES

Austin Healey MKIII BJ8 årg. 1965 m/overdrive 150 HK.

Bilen totalrenoveret för ca. 8 år siden och har herefter kört ca. 10.000 miles. Motor och gearkasse er totalrenoveret og kører 100% fejlfri. Nye trådhjul/dæk/følge.

Karosseri er totalrenoveret sandblæst, galvaniseret og malet både i bund, indvendig og i skærme i bilens farver sort/sølv. Nye sæder og kaleche. Alt fremstår i perfekt stand. Har altid stået indenfor i tør, opvarmet garage. Der er billedokumentation af bilen renovering ca. 100 billeder.

Indreg. på danske nr. plader. Billig vægtafgift og forsikring. Veteranbilstatus.

Pris Dkr. 685.000. Flere billeder kan mailles ved seriøs henvendelse.

Finn Christiansen, tlf. 0045 27358832

e-post: finn.christiansen05@gmail.com



-Säljes-

Tonneau Cover HOD 135 BN4 & BT7, RHD Black Everflex.
SEK 900.
PG Johansson
pg.healey@gmail.com



Säljes

Delar till Austin-Healey 3000 MkIII

– Chassi blåstrat och sprutat med kallgalv. Dåligt skick, men användbara delar. Tänkt som mått-referens vid renovering av annan bil. Pris: 2 000 kr
– Original oljefilterhus. 250 kr
– Original huvudbromscylinde. 300 kr
– Original främre armstötdämpare, 2 st. 300 kr
– Original tonneau. 1 200 kr
– Nytt komplett rattcentrum med blinkersreglage. 2 971 kr
– Racingtändspole. 250 kr
– SU bensinpumpar, 2 st. 250 kr
– Bagagehållare till baklucka. Kromad. 250 kr
Peter Bäckström, Lund
email: backstrom5@telia.com
mobil: +46 705 76 50 58

KÖPES

Köpes en navkapsel till Sprite! Tappade min under körning.
Torgny Gunnarzon, 073331948
e-post: torgny.gunnarzon@telia.com

KÖPES

Boken **Authentic Restoration Guide** av Gary Anderson.
Oberoende av skick, bara det går att läsa.
Ulf Ölen, Jönköping, Tfn 079-3338175



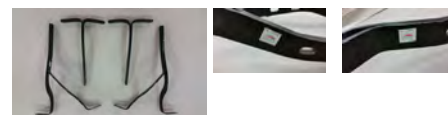
SÄLJES

Säljes till tidig BMC C-motor Bilder på hemsidan!

Motorblock 2,6 liter, renoveringsobjekt, rostiga lopp, 3000kr
Grenrör AEC225 och 226 verkar inte ha några sprickor 1000kr, Motorfästen 500kr, Kamaxel i bra skick, 300kr, Vevstakar 6 st, 600kr, Topplöck 1000kr, Startmotorer 100kr/st, Generator 100kr
Johan Ekman
ekgubbe@gmail.com, 070-980 75 34

-Säljes-

Kofångarfästen till Healey 100/3000 (passar till BN4 – BJ8 enligt AH Spares). 250 sek.
Avhämtning i Simrishamn eller skickas mot betalning. Rickard Granbom
e-post: rickard.granbom@hotmail.com



-Säljes-

Lenham GT Coupe bakdel till Sprite Mk1/Mk2
Hard top till Sprite Mk1
Peter E-post: peter@hobab.se, tel 070-7556095



Healey Market

Ni som annonserar: glöm inte att meddela redaktionen när ni köpt eller sålt delar och annonserna ska tas bort!
Då slipper ni ett antal onödiga påringningar och mejl.

Glöm inte att regelbundet kolla på hemsidan, där dyker ofta annonsena upp först, och med större bilder!

KÖPES

Austin-Healey 3000 100/6, årgång 1959.

"Good running order" eller motsvarande.
Johan Strömstedt. Tfn 070-820 29 06
E-post: johanstromstedts@gmail.com

TILL SALU

Komplett topp till Healey 3000.

Komplett topp inkl. insug, avgas och förgasare till AH 3000.

Pris 10 000: —

Anders Schildt. E-post: anders@healey.se
Tfn: +46 70 266 10 01



TILL SALU

Båge för Austin-Healey 100/6–3000

Tillverkad i sömlösa kalldragna rör. Huvudbågen har en diameter på 45 mm och snedsträvor på 40 mm.

Godkänd för racing i klass E. Passar under hardtop och sufflettställning (viss modifikation krävs).

Kan hämtas i Hbg, eller lev vid ngt av årets race (om det nu blir några ...).

Pris: 1500:-

Anders Schildt. E-post: anders@healey.se
Tfn: +46 70 266 10 01



KÖPES

Hardtop till Austin-Healey BT7 1959.

Jag önskar köpa en Hardtop till min Austin-Healey BT7 1959.
Alla svar beaktas.

Leif Sundqvist, Skellefteå
E-post: 14224@bredband.net
Mobil: 070-337 25 24



TILL SALU

Fyra nya däck till Big Healey.

Varit monterade på 100/6. (Gått ca 5 mil).
Firestone Classic F-560 115/15.
Nypris ca 1600: -/styck.
Alla fyra för 4000: - eller bud.

Jimmy Edvardsson, +46 708 757588,
E-post: jimmy.edvardsson@flygfrakt.se



TILL SALU

Fyra nya däck med vit sida till Sprite.

Vitour Galaxy R1 165/65 R13 77T med vit rand.
Köpta till Frogeye, en frp öppnad resten är inplastad, d v s de har aldrig varit monterade.
Förvarade svalt och mörkt.
Nypris 1036: -/st.
Nu 2.000: - för alla fyra.
Däcken finns i Göteborgstrakten.
Ulrika Johansson, Tfn 070-304 06 26



RHK-serien 2020

Ny säsong – nya satsningar! –
men osäkert p g a Coronapandemien!

(15–17 maj) Kinnekulle
Flyttat till 5–6 september!

(12–15 juni) Velodromloppet
Karlskoga

Flyttat till 9–11 oktober!
Racen nedan osäkra, håll koll på RHKs
och AHCS hemsidor!

2–5 juli SSM Knutstorp
21–23 augusti Mantorp Classic
18–20 september Falkenberg
Classic

Mer info på www.rhkswe.org

Boka in och besök Healey-depån!

Pubkvällar

på Black & Brown Inn,

Tills vidare inställda –
följ hemsidan för ny information.

TILL SALU

Avgassystem till BN4.

Begagnat men helt OK ljuddämpare och slutrör i "mild steel".

Satt på bilen när den importerades från USA och jag tror det heter Monza där borta.

Sitter snyggt på en BN4 och passar i originaluttagen i både främre och bakre uttriggarna efter min modifiering efter ljuddämparen, övergången till enkelrör.

Avpassat för originalupphängningarna och flexrören fram efter primärrören.

Endast 500:-

Finns i Jönköping för avhämtning eller skeppning enligt överenskommelse.

Ulf Ölen. Tfn 079-333 81 75.

E-post: ulf@hagaberg.st



KÖPES

Ekerfälgar 60 ekrar 4,5×15"

Målade i bra skick.

Anders Granström.
Tfn 070-206 41 85.

E-post: agmlambo@hotmail.com





Solglasögon!

Muntra upp dig själv och dina vänner med lite färg i ansiktet så blir allting genast ljusare och gladare. Låt inte solen blända utan fortsätt bara att hålla avstånd. **Ett par i bilen och ett par i båten!!** Kombinera med en glad keps. Bra kvalitet

Pris 85:-



Sommarkepsar!

Den här sommaren behöver vi lite extra, extra färgglädje. Beställ gärna ett par extra kepsar att ge bort till vänner, barn och barnbarn. Bra kvalitet, "one size", fin klubblogga!

1 Old English white, 2 Pacific green, 3 Reno red, 4 Midnight blue, 5 Gulf orange, 6 Florida green, 7 Primrose yellow, 8 Healey blue, 9 Pink lady

Pris 105:-

Broderade tygmärken.

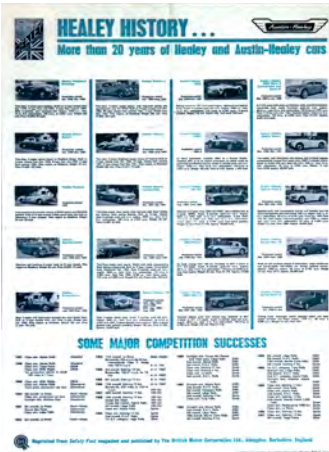
Snygga färger och tydliga detaljer. Monteras enkelt med strykjärn.

Anvisning medföljer

Pris endast 25:-

Piffa upp jackan, tröjan, skjortan, blusen, blazern, kepsen, overallen!

Runda 67 mm
Wings 150 x 120 mm



"Lennarts Healey Poster"

Inplastad, storlek 40 x 57 cm, **pris 125:- inkl. porto** (och kommer ni till Stjärnhov, - trevligt med besök här ute på landet - och hämtar den eller köper på Årsmötet kostar den bara 100:-!)

Mjuk och skön sweatshirt!



Klassisk marinblå eller ljusgrå sweatshirt

i unisexmodell med snygg AHCS brodyr. Mycket hög kvalitet med "stretchribb" i muddar och avslut. Dold ficka med dragkedja. S till XXL. **Pris 380:-**



Efter vissa påtryckningar kan vi nu erbjuda er att Trycka på!!

Piffa upp din egen overall, jacka, tröja, skjorta eller annat plagg genom att få vår klubblogo tryckt enligt exemplen på bilden.

Trycket ska fåla många tvättar och hårt slitage och måste därför appliceras hos vår leverantör.

Röd text, storlek ca 30 x 7 cm. Pris 105.-per tryck.

Lämna/skicka ditt utvalda plagg till mig, Micke, eller skicka direkt till: Pahlsons Daylight AB, Gamla Oxelösundsvägen 1, 611 38 Nyköping.



AHCS Buff.

En halsduk, en mössa, en bandana, ett hårband! Välj hur du använder den. Skyddar dig mot vind, kyla, sol, snö och piffar upp din outfit.

Pris 130:-



Nyckelring DHMC 140:-



Paraply "golfmodell"
grön/vit resp svart/röd 250kr; blå/gul: 275kr,



Registreringskylthållare 50:-



Vagnmärke 280 kr



Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmärke TEHMIS 300 kr



Knapphållspin 20kr. Slipsnål 20kr. Slipsklämma 30kr. Klubbmärke 20 kr

En smart Bag!



Ge bort eller ge dig själv AHCS:s nya weekendbag!

Exklusivt designad i blågrå stentvättad canvas med detaljer i nästan äkta läder och med välsytt snyggt blå/vit randigt foder.

- Både bärhandtag och bred axelrem gör den bekväm att bära med sig.
- Rymligt skofack på sidan för att skydda smokingskjortan och balklänningen.
- Fickor med dragkedja på ut- och insidan hjälper till att hålla ordning under resan.

- Storlek 54x30x21. Bra storlek som passar fint in i våra rymliga bilar!

Pris 645:-

Nytt utförande klubbmärke och klubbdekal!

Nu med rätt klubbmärke och nya storlekar. Fräscha upp din jacka etc. och din bil med rätt klubbmärke.

Priset? Endast 25:- per styck!



Klubbmärke broderat tyg NYTT!
Storlek 9 x 5 cm.



Klubbmärke dekal NYTT!
Storlek 13 x 7 cm.



Vi hjälper till att minska miljöbelastningen!!

Beställ vår nya miljökasse av tyg så minskar du användningen av engångskassar.

Kassen är utformad som en rejäl bag med bälg både i sidan och i botten. Snyggt designad i ett grovt svart bomullstyg av hög kvalitet med klubbloggan tryckt i rött.

Storlek 38x41x12 cm. Använd den vid dina dagliga inköp, eller till att lägga vinflaskan och dansskorna i då du går på fest!

Varje bil i familjen behöver minst en kasse! **Pris 145:-**



Klubbkeps: svart, blå, 120:-

Beställ regalia NU (annars glömmar du det!) genom att gå in på: www.healeysweden.com/regalia eller maila: mfriberg1@gmail.com

Du kan även ringa Micke på 076-282 80 99.

För tröjor/skjortor etc **ange färg och storlek.** Frakt/porto tillkommer



"Hemmasemester? Se till att Healeyn är i ordning!"



Sideways "high-torque" startmotor

Snurrar betydligt snabbare och starkare än originalet 2 875:-



Sideways SU gaslänkage

Förbättrar känslan och eliminerar glapp avsevärt. 2 938:-



Sideways ventilkåpa

Vår egen lättvikts ventilkåpa som håller absolut tätt. 2 625:-



Sideways lyftarlock-sats

Tro det eller ej men detta är vår mest populära produkt. Stoppar effektivt oljeläckorna på motorns högra sida. 1 423:-



Sideways spin-on oilfilter konvertering

Förenkla filterbytet med vårt kit som dessutom använder ett modernt filter för bättre filtrering/rening av oljan. 625:-



Sideways 3.5:1 utväxling

Vår populära utväxling sänker varvtalet med 12%, sänker bränsleförbrukningen och gör all körning behagligare 6 000:-



Helt ny unik Sideways kolvserie.

Smidda kolvar av högsta kvalitet— 84.47 resp 84.60mm. 11 250:-



Sideways krängningshämmare

Missa inte vår populära uppgradering för framvagnen. 22 mm / 25mm 6 219:-/ 6 500:-



Lucas Sports coil

Den klassiska tändspolen från 60-talet. 338:-



Revival Lubricants - V67S 20w/50

Klassisk motorolja med 220 ppm ZDDP 5 liter 633:-



Revival Lubricants - Manual 30

Klassisk transmissionsolja speciellt för overdrive (SAE 30-40) 1 liter 179:-



Razers - TR 140 LS

Bästa oljan för din differential både med och utan diffbroms. 1 liter 349:-

Behöver du hjälp i renoveringen?

Kontakta oss för att få hjälp i din renovering. Vi har lång erfarenhet och hjälper regelbundet entusiaster att komma vidare när tiden, orken eller motivationen börjat ta slut men drömmen ändå finns kvar.



www.healey.se - info@healey.se - 0702-661001