

Austin Healey

ENTHUSIAST
Nummer 159 December 2020



Uffe har ordet

Att mötas eller icke mötas, det är den stora frågan? Som ni alla kan förstå är det inget lätt beslut att fatta när det gäller vårt stora jubileumsmöte på Öland 2021, nu redan försenat med ett år.

Coronapandemin verkar ha tagit ny fart och hoppet verkar nu stå till att vi utvecklar massimmunitet och/eller ett vaccin som kommer snart och att det ger önskad effekt. Så många osäkra faktorer som spelar in när ett beslut ska fattas i denna fråga.

Vid AHCS styrelsemöte 14:e november tog vi dock beslutet att försöka se framtiden an med viss tillförsikt och beslutet blev: vi kör!

Läs mer om detta på nästa sida!

Vi kommer framöver att via vår hemsida och tidningen hålla er alla informerade om läget, och givetvis kommer klubben att följa de regler och anvisningar som löpande kommer ifrån Folkhälsomyndigheten och andra myndigheter. Men vi känner ändå i nuläget att vi gör ett försök och beroende på det då aktuella läget och utfallet ifrån er alla i vår klubb kommer ett nytt beslut att tas under tidig vår om mötets vara eller icke vara.

Årsmötena är ju av hävd den stora samlingen där vi alla kan träffas och umgås under lediga former och känner vi att läget är sådant så att vi inte kan umgås fritt och utan bekymmer så revideras nuvarande beslut. Men vi hoppas nu på allas support och att så många som möjligt kommer att känna sig manade för en fin resa till Öland 2021.

Eftersom detta är årets sista nummer av Enthusiasten vill jag passa på att önska er alla i vår förnämliga klubb en riktigt God Jul & Gott Nytt År!

Vi ser framtiden an med tillförsikt och hoppas på att ni alla får en riktigt bra och sköna helger med många paket under granen.

Hälsningar **Uffe**

PS. Just i skrivande stund nås jag av beskedet att Designern av Healey 100 och den sista store mannen från Donald Healey Motor Company, Gerry Coker, gick bort den 13:e november vid 98 års ålder. Vi minns honom från många tillfällen – han var med vid flera internationella möten genom åren – men kanske främst från hans medvekan vid vårt möte i Halmstad 2008.

Vila i frid Gerry, vi kommer fortsätta njuta av den fantastiska design du lade grunden till! DS



Gerry Coker under "After Race Forum" under Third Healey Meeting i Halmstad 2008.

Foto: P G Johansson.



**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

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



Nästa nummer av Enthusiasten
kommer Mars 2021
Manusstopp den 15 januari.

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

Anders Lotsengård
070-580 13 83
webmaster@healeysweden.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	
Högländ	Ulf Ölen	079-333 81 75
	Mats Svanberg	070-283 02 77
	highlandsection@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 159

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet.
Sid 3	Redaktören.
Sid 4–7	Racesäsongen 2020 – ett annorlunda år! – P G Johansson
Sid 9–11	En tidsresa – Svanbergs ”nya” BJ7. – Ulf Ölen
Sid 13	Spännande nykomling i GT/GTS-heatet! – Gert Assermark
Sid 16–17	Mittbild – Trångt i starten på Falkenberg! – Bengt-Åce Gustavsson
Sid 18–20	AH Spares genom fem decennier.
Sid 20	Nya medlemmar presenterar sig.
Sid 22–23	Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 22. – Börje Engwall
Sid 25–26	Austin J40 Rat Rod à la Lotsengårds. – Anders Lotsengård
Sid 27	Dialog med läsare.
Sid 28–29	Tekniktips.
Sid 30	Healey Market.
Sid 31	Regalishopen med nytt upplägg!



Två tomtar med hjul på julfesten under Gelleråshelgen.
Foto: Anders Schildt

Medlemsavgiften!

Med detta nummer följer den årliga fakturan på medlemsavgiften.

Ta tag i det direkt, lätt att glömma!

Betala till Pg 405161-1, ange namn eller (helst!) medlemsnummer!

Redaktören

Det luktar glögg och pepparkakor i hela huset där julmusik från Spotify klingar högt när jag skriver dessa rader. Behöver alltså inte tveka om att min ju(v)liga hustru på vanligt sätt börjat förbereda julen i god tid. Ger alltid mig en påminnelse om att även hjulen behöver förberedas i god tid inför den kommande säsongen. Håll ut, snart är det vår igen. Och våra Healeys ska ut på gata och bana!

Själv har jag förberett säsongen genom att operera in en Transponder – nä, Pacemaker var det visst! På tal om det så vet jag en del världsledare som skulle behöva få en Peacemaker inopererad lite högre upp – med början på andra sidan Atlanten.

Det går nog inte att helt bortse från risken att även nästa säsong kan bli lite speciell i dessa besvärliga tider. Vår styrelse håller dock hoppets fana högt – här nedan ser du att det uppskjutna årsmötet och jubileumsfirandet som planerats ska gå av stapeln i slutet av maj. Läs, begrunda och anmäl er! Håll utsikt på hemsidan med jämna mellanrum så ser du om något i planerna förändras.

Vi har nöjet att till detta nummer presentera en ny annonsör, Motor Classic Car Covers. Kolla på sidan 27. Du kanske ska ge din Healey en varm och skön pyjamas i julkapp?

En spännande nyhet i detta nummer hittar du på Regaliasidan – utökat sortiment direkt från England som du i stor utsträckning kan designa själv! Visst låter det spännande?

När vi ändå är inne på annonser och prylar – du missar väl inte att kolla Healey-Market på hemsidan med jämna mellanrum? Där dyker det upp fler annonser och aktuella än vad vi får plats med i tidningen. Ofta dessutom med fler och tydligare bilder.

.Anders Lotsengård

European Healey Meeting i Norge uppskjutet i ett år!

At this moment, national regulations in Norway prevent Geiranger Hotel to accept reservations for groups of more than 200 people. It is also difficult for possible participants to decide to come to Norway for the European Healey Meeting. Travel arrangements needs to be planned and cars to shipped which requires time.

Therefore, the organizing committee of the 6th European Healey Meeting has set new dates; **we want to welcome all of you Healey enthusiasts to Hotel Union Geiranger, Norway 12–18 June 2023.**

Until then, we will continue planning and open a preliminary **registration around springtime 2021.** This will give us an indication of interest for the event. A mandatory registration will be possible autumn time 2021.

We will provide you with information on our website; ehm2022.com and you can join us on Facebook (European Healey Meeting 2022).

We will change the name, from 2022 to 2023 in due time.

Första februari kan du anmäla dig till det uppskjutna 50-årsjubileet! Styrelsen har beslutat att nu kör vi – ett år senare än planerat.

Information finns på klubbens hemsida
www.healysweden.com

Du anmäler dig på länken <https://www.strandborgholm.se/boende-oland/austin-healey/> senast den 23 april (men dröj inte, blir nog fullt innan!) och betalar senast sista april.

Avanmälan mot en mindre avgift kan ske ända till fjorton dagar före mötet.

Även ni som anmälde er för ett år sedan måste nyanmäla. Styrelsen följer utvecklingen i samhället och har beredskap för ändrade planer.

Missa inte detta, så ses vi den 28 maj i det (förhoppningsvis) soliga Borgholm!

Racingsäsongen 2020

– rapport från Healey Racing Team.



Mantorp Park 22–23 augusti 2020.

Äntligen var RHKSäsongen igång, nu i Östergötland efter lång väntan av känd anledning. Tävlingen genomfördes utan publik efter regler från hälsomyndigheterna.



Ovan: Hård kamp om förstaplatsen mellan Anders S och Tommy B
Nedan t v: Micke håller undan för muskelmaskinen.
Nedan t h: Alltid kräftskiva på Mantorp! Tältet behövdes verkligen ...



Året 2020 kommer att gå till historien som året då knappast något var sig likt. Inte heller vår racesäsong. Förutom att den startade först i augusti – då vi vanligtvis kör fjärde och näst sista racet – saknade vi det vanliga vimlet av publik och besökande medlemmar. Håll tummarna för att 2021 blir mer av det normala!

Vad som dock är sig likt, är att PG Johansson skriver sin vanliga racekrönika med stort och smått som hänt under våra äventyr på banorna, även om det vanligtvis så välbesökta racet på Knutstorp i år ställdes in.

Bilderna har med några få undantag levererats av Bengt-Åke Gustavsson, Racefoto. Tack för samarbetet! /Anders L.

Väderprognoserna lovade sommarväder även denna helg vilket i stort sett infriades förutom några kraftiga regnskuror på nätterna.

Jag tycker att Mantorp Park är den bana i Sverige som är närmast internationell klass tillsammans med Anderstorp. Den kanske passar bäst för motorstarka bilar som får utlopp för hela sitt stora hästkraftsregister på den långa rakan.

Vi var 227 anmälda till relativt fulla heat tillsammans med Sportvagnsmästerskapet och Legends cup som tävlade på söndagen. Positivt att RHK har förstått förarnas krav på försvarbara tider för tester, kval och race.

Några hade redan anlänt när jag kom på fredagen för tester som säkert var på sin plats även för andra som varit ifrån sitsen på näst intill tio månader. Vi var 21 anmälda och sju bilar från Healey Racing Team i GT/GTS GTP-heatet som har fått stor uppmärksamhet tack vare den breda blandningen av klassiska GT-bilar. Mycket trevligt att sympatiske Per Roxlin är tillbaka i sin välpreparerade MG Midget GT/P, ex Reine Wisell.

Kvalet på lördagsmorgonen dominerades av Elaner med Bengt-Åke Bengtsson och Tommy Bencsik snabbast före Claes A i Healeyn, Janne Hellberg, Lotsen och Anders Schildt som fick problem med bakvagnsupphängningen. Jag kvalade på plats tolv, Elmon, Anders Arildsson och Micke F startade i slutet av fältet

Eftermiddagens race förvandlades till en riktig thriller mellan Bengt-Åke, Tommy och Schildt som placerade sig i nämnd ordning före Claes, Janne och Lotsen.





På Gelleråsen var det "Lights on!" och pampuscher på som gällde större delen av helgen.

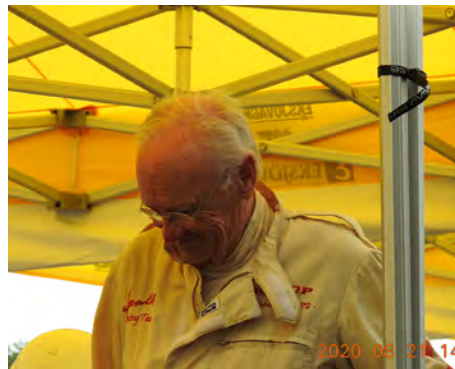
Jag fick kylarvatten över rutan på första varvet och körde i depå (och det var mitt och Mats fel – i överdrivet nit hade vi överfyllt kylaren efter träningens vattenförlust! Ingen skugga över PG! /Red).

Duellen i Spritemaffian togs hem av Elmon på 14 plats före Anders och Micke.

Helgens andra race på söndagen blev rafflande uppdelat på flertal dueller, först Schildt och Tommy sedan Claes och Bengt-Åke som gjorde en hård satsning i sista kurva och hamnade utanför banan. Sedan Lotsen och Tord i Elan samt längre ned i fältet med Jan Richter i sin välbyggda Corvette med mig i hasorna (som klättrat sex placeringar!) tätt följd av Weigl.

Jag fick till och med beröm av chefsmekaniker Mats Svanberg vilket inte tillhör vanligheterna! Han tyckte jag var loppets vinnare efter lördagens missöde.

Per Roxlin var överlägset snabbast av "småttingarna" där Spritarna avslutade fältet före Janne som bröt i sin snabba Marcos efter tio varv när huvfästet hade släppts.



PG kan knappast dölja sin stolthet efter oväntat och ovanligt beröm från chefsmekaniker Mats Svanberg.

Petter fick också bryta på ett tidigt stadium.

Även Nils-Fredrik kom med sin vassa Ford Falcon Futura Sprint och ställde upp i standard -65 över 1000 cc, tyvärr fick han ta sin mats ur skolan efter att diffen lagt av i första racet.

Den årliga kräftskivan var för året begränsad till HRT-gänget och vår "Hangaround" Lars Weigl.

En bra genomförd tävling där förarmötet sköttes perfekt genom högtalare.

Dessutom en stor eloge till tjejen som ensam skötte startuppställningarna på startplattan hela dagarna. Hon sprang oförtruet som en hundrameterslöpare fram och tillbaka längs hela startuppställningarna hela helgen.

Händelserikt på banan under Kinnekullehelgen! Först den allvarliga händelsen med både Micke Frieberg och Anders Schildt inblandade – en raceincident som startade med att Bengt-Åke Bengtsson touchade Mickes Sprite som vände runt och hamnade precis framför snabbt kommande Anders S. Som bilderna visar kunde det gått mycket värre!

I nästa race tappade Tommy B ett bakhjul redan på första varvet, men som ett under lyckades övriga passera utan ytterligare skador.





5–6 september Kinnekulle Historic Meeting.

Årets andra deltävling i RHK- serien gick av stapeln första helgen i september. Vädret var som alltid på kullen labilt, mycket regn under lördagen men solsken på söndagen.

Nytt för i år var att man komprimerat tävlingen under två dagar vilket resulterade i ett annorlunda tidschema som upplevdes positivt. Vi var 113 anmälda exkl Legend och Ginetta Cup. I vårt heat GT/GTS kom 17 bilar till start. Trevligt att se vår rallycross-legendar Rolf "Mygga" Nilsson i heatet som lånat en Lotus Elan av Tommy Bencsik.

Jag anlände på fredag eftermiddag för att med assistans av chefsmekaniker Svanberg och Lotsen byta topplockspackning som var orsaken till att jag tappade kylvätska på Mantorp.

Testen och kvalet på lördagen var blött så det förslog där våra Healeys kom till sin rätta med Claes, Anders Schildt och Lotsen på rad före två Elaner samt Jimmy som verkligen trivs i regn. Jag var besviken med kvältiden och fick nöja mig med en tiondeplats.

Däremot starkt av "småttingarna", dvs. Elmon, Micke och Petter att kvala in före Jan och Mats i sina amerikanska V-åttor, som förmodligen inte var så lätta att hantera i vätan.

I söndagens första race som var torrt tog Anders S starten före Claes och Bengt-Åke. Loppet fick tyvärr en tråkig inramning på sjunde varvet när Bengt-Åke touchar och vänder på Micke innan kvarnkurvan och Schildt kunde inte väja utan rammade Micke, loppet avslutades med "Safety Car".

Mygga markerade var skåpet skall stå med att vinna loppet före Bengt-Åke, Tommy och Claes. Elmon avslutade fältet före mig, som hade ett oförklarligt motorstopp, och Petter. Mats Bergryd fick bryta med kondensatorstrul.

Tripp, trapp, trull – fast i omvänd ordning: Antalet hästkrafter minskar med cirka 50 % per bil i raden!



Race nr två på eftermiddagen skulle bli en kamp mellan tre Elaner som dock slutade på första varvet i depåkurvan när Tommy tappade bakhjulet och snurrade. Det blev två Elaner kvar där Mygga återigen drog längsta strået före Bengt-Åke sedan Claes, Lotsen, Mats Ek och Per Roxlin i sin välpreparerade MG Midget GT samt Jimmy.

Jag blev moralisk åtta före Lars efter hård och just kamp hela loppet. Tyvärr blev jag nerflyttad eftersom tävlingsledningen endast kollar datorn och uppger att transpondern inte registrerat ett av mina varv. På sin plats att Kinnekulle uppdaterar sin måtenhet eftersom tveksamheter uppdagats vid flera tillfällen. Petter fick bryta på nionde varvet.



19–20 september Falkenberg Classic

Tredje deltävlingen på fyra veckor i årets försenade och komprimerade tävlings-säsong hade lockat 160 deltagare i RHK-serien och Sportvagnsmästerskapet till denna trevliga bana.

Nytt för i år var att chikanen hade breddats samt displayer vid varje postering.

Höstvädret som nu var i antågande levererade glädjande uppehåll hela helgen. Med anledning av att det fortfarande är publikfritt sändes vår tävling live och kunde även ses i efterskott. Testerna som normalt ingår i anmälningsavgiften under fredagen var begränsad till ett fåtal klasser, resterande fick beställa testtid till en kostnad på 800 kronor.

I vårt heat GT/GTS GTP-65 var vi femton anmälda och trevligt att se Björn Jansson i sin MGB tillbaka samt Kennet Persson i sin häftiga Ford GT40 som satte extra krydda på heaten.

I kvalet på lördagseftermiddagen, som var odramatiskt, var inte helt oväntat Kennet snabbast före Bengt-Åke Bengtsson, följt av tre Healeys, tre Elaner och Per Roxlin i MG Midget.

I starten på första racet på söndagsmorgonen fick Kennet se sig passerad av Anders Schildt, Bengt-Åke och Claes men återställde ordningen efter något varv och kunde fixa en seger före Schildt, Claes och Bengt-Åke som hade problem med bränsletillförseln och inte kunde hålla emot vilt satsande Healeys.

Starkt av Per och Jimmy att vara före bröderna Ek i mål. Björn, Elmon och Emil avslutade fältet.

Andra racets start blev det första likt förutom att Tommy lyckades klämma sig in före Kennet innan han återställde ordningen, dessutom fick Jimmy tidstillägg på grund av felaktig start. Claes fick bryta på elfte varvet när han dränerat motorn på kylvatten.

Banan var relativt hal efter oljespill, bland annat från Jimmys oljerök, som tappat kraft i motorn, och en Saab Sonett som rensat hela motorn på startrakan före vårt heat. I mål var Kennet före Schildt och Bengt-Åke samt Per fyra, i sin snabba MG Midget GT, därefter Lotsen samt Tommy Bencsik som inte var att känna igen. Jag sjua efter en som vanligt spännande fight med Lars W som placerade sig åtta i sin Porsche 911.

Bra kört av Emil i sin Fairthorpe att bli tolv och klämma sig in mellan bröderna Ek i sina Elaner.



9–11 oktober Karlskoga.

Årets final i RHK- serien var i år Velodromloppet Historic GP på Gelleråsen och blev ett dyblött eldorado för de 97 deltagarna som trotsat vädergudarna.

PG i tät fight med Lars Weigl i sin fina 911. PG "vann" men blev bortdömd genom transpondermisstag av tävlingsledningen!





Ösregn på Gelleråsen. Bengt-Åke snurrar och Anders S tar förstaplatsen – men varmt och skönt under julfesten inne i "kabyssen"! Naturligvis hade vi tomte och julklappar – man vet ju inte hur det blir med årets "riktiga" jul ...



Även Velodromloppet var komprimerat till två dagar med livestreaming som TV-sändes via SBF-Play från samtliga race på söndagen. I GT/GTS GTP-heatet blev vi tolv bilar men saknade flera minstingar som kunnat gjort sig gällande i rådande väderlek.

Lördagsmorgonen inleddes med en testsession på förmiddagen där jag snabbt tillsammans med övriga gänget konstaterade att det var halt efter tidigare regn och oljespill. Det blev lite bättre till en början på eftermiddagens kval men övergick till duggregn i slutet av kvalet. Bengt-Åke var snabbast på höga 1.19 före Anders Schildt, Claes och Lotsen – min insats gav mig en sjundeplats. Tråkigt var att Björn Jansson inte kom ut på banan i sin MGB.

På lördagskvällen hade vi i teamet julfest (jo, sant!) tillsammans med ett par inbjudna gäster från heatet. Varmt och gott i den av klanen Andersson välvilligt tillhandahållna och av Josef med långradare upptransporterade "värme-stugan". Torrt, varmt och rymligt. Tomte, julbord där inget saknades, julklappsutdelningar – ja hela köret som hör julafton till.

Ibland är vi inte riktigt kloka, men kul har vi! Morgonens race på söndagen blev chansarat efter lördagskvällens och nattens spöregn.

Anders S passerar en av vattengravarna på Gelleråsen.



Första snurrningen svarade Per Roxlin för redan på formationsvarvet! Schildt tog sedan starten före Bengt-Åke, Claes och Lars Weigl i sin Porsche som gjorde en bra start. Bengt-Åke tappade dock sin andraplats på ett tidigt stadium när han gjorde en piruett i depåkurvan.

Schildt segrade, men de mindre motorstarka bilarna visade sig ha en viss fördel på det hala underlaget, både Lars och Per på prispallen före Bengt-Åke som gjorde en fin upphämtning. Jag fick släppa förbi Jimmy som trivs i detta väglag och han passerade även Lotsen för att sedan komma in i hasorna på Claes.

Till race två var det regn och under loppet öppnade sig himlen totalt vilket gjorde banan mycket svårbemästrad. Anders S på pole men Bengt-Åke tog starten och båda blev hårt uppvaktade av Jimmy, dessutom tjuvstartade Per med tidstillägg på femton sek som straff.

Hela loppet blev en balansgång som kan jämföras med sommardäck på is. Schildt snurrade i början av loppet och fick släppa fram Bengt-Åke som efter några varv i ledningen snurrade i depåkurvan och blev passerad av flera bilar. Även Lars var utanför banan och testade rallycross i mitten av loppet. Anders S segrade även i andra heatet men Jimmy stod för dagens presentation i sin MGB efter att tagit andraplatsen före Lars och Bengt-Åke, fyra Per som blev nerflyttad två platser efter sin jumpstart.

Jag och Lotsen tampades under stora delar av heatet men blev tvungen att släppa honom när jag inte längre kunde urskilja banmarkeringarna och kurbsen. Kul att Anders S försvarade Healeyfärgerna då Claes, Lotsen och jag kom i mitten av fältet. Bergryd, Anders Ek

och Tord tog de sista platserna.

Skönt att konstatera inga sammanstötningar trots cirka tio snurrningar och avåkningar i våra heat under helgen.

Avslutningsvis: Nu hoppas vi på att säsongen 2021 kommer bli mer av det normala, och att Healeyteamets framgångar fortsätter. Finns utrymme för fler i vårt glada gäng!

PG Johansson

Och hur gick det då för oss i Healey Racing Team?

Jo, tackar som frågar, det gick strålande, även om kollisionen på Kinnekulle lade lite sordin på stämningen.

Riksmästerskapet för GT-bilar:

1. # 6 Claes Andersson, Healey 3000

2. # 2 Anders Lotsengård, dito

3. # 1 Anders Schildt, dito

4. # 27 B-Å Bengtsson, Elan (men även Healeyägare och klubbmedlem!)

5. # 36 Claes Andersson Opel Kadett

GTE (jo, han kör även framgångsrikt Opel fast i ett annat heat! Claes belade också med sin 3000 en meriterande 4:e plats i totala RHK-Cupen, oavsett vilket heat man kör i.)

I "stora Healeyheatet" GT/GTS -65, över 2500cc, blev det Healeys på de fyra första platserna, med Claes, Anders S, Anders L och PG före Shelby Mustang och Corvette.

Och i "lilla Healeyheatet", under 1150cc, segrade Elmon Larsson med sin Sprite Mk2.



"Dags att sätta igång med vinterns förbättringar"



Sideways "hi-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

Stoppar effektivt oljeläckorna 1 423:-



Sideways spin-on oilfilter

Förenkla filterbytet med vårt kit och smidiga lösning 625:-



Sideways Sebring kit

Ger betydligt bättre steg mellan växlar med kvalitet 13 750:-



Sideways 3.5:1 utväxling

Sänker varvtalet med 12% och gör all körning bättre 6 000:-



Helt ny unik Sideways kolvserie.

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



Sideways krängningshämmare

Populär uppgradering . 22 / 25mm 6 219:- / 6 500:-



Sideways elfläkt

Oroa dig aldrig mer för kokande motor—enkel att montera 2 500:-



Lucas Sports coil

Den klassiska tändspolen från 60-talet. 338:-



Oljekylare—Setrab

Bästa kvaliteten inklusive slangar och AN-kopplingar 4 125:-



Revival - V67S 20w/50

Klassisk motorolja med 220 ppm ZDDP 5 liter 633:-



Revival - Manual 30

Klassisk transmissionsolja speciellt för overdrive 1 liter 179:-



Razors - TR 140 LS

Bästa oljan för din differential både med och utan diffbroms. 1 liter 263:-

Behöver du hjälp i renoveringen?

Vi erbjuder allt från kompletta renoveringar till enstaka komponenter. Varje år bygger vi åtskilliga motor och växellådor, renoverar förgasare, styrningar, bromsar, bakaxlar osv.

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



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

En tidsresa – eller hur en BJ7 från 1963 blir en modern Gran Turismo.



Bilkreatör: Mats Svanberg
Text: Ulf Ölen
Foton: Mats Svanberg

Hur det hela började

Redan 2014 börjar den här historien med att Mats och Anders Lotsengård reste runt i England för att titta på lämpliga objekt att börja bygga från. Väl hos Steve Norton, Cape International, hittade de ett "vrak" som skulle kunna bli något.

Det mesta av bilen fick de med sig direkt hem men en hel del icke oväsentliga delar skulle komma senare. Efter sju sorger och åtta bedrövelser var till slut alla delar som krävdes för att få till Mats drömbil hemma i Eksjö.

Tanken från början var att detta skulle bli en riktig Healey men med många av de fördelar som en modern sportbil har utan att för den skulle tappa själen av en äkta Big Healey. Då det inte fanns någon stress eller tidsbegränsningar så löpte jobbet på med devisen, hellre perfekt än snabbt.

Så du som förväntar dig en historia om att bygga en originalbil ner till sista skruv enligt ursprungsspecifikationen blir bara besviken om du inte slutar läsa nu. För oss andra blir det en fantastisk resa hur kombinera det magiska från 50–60 talet med modern teknik.

Och förresten läste jag om en som frågade självaste Donald Healey om någon lite detalj om hur det egentligen skulle vara. Svaret var ganska befriande, ungefär: *Vi hade ingen exakt spec så vi tog det vi hade i fabriken och gjorde det bästa av det. En historia om kulören på drivlinan var att de tog slattarna från lackeringsverkstan och blandade ihop dem till nästa dags drivlinelackering.*

De flesta bilarna i början lackerades i den klassiska Healey Blue och några British Racing Green och så lite Old English White på det så får vi den typiska grönbåa nyansen på drivlinan.

Vem skulle annars måla en drivlina med den kulören och dessutom flake?

Modifieringar och uppgraderingar

Första modifieringen var att gå från RHD, högerstyrd, till LHD, vänsterstyrd. På en Healey är det relativt enkelt när man börjar från ett rent chassi. Då den största andelen producerade bilar gick på export till USA var allt förberett för både RHD och LHD i chassit.

Uttag och fästpunkter för både rattstäng och pedalställ finns redan på båda sidor. Till och med länkaget från gaspedalen fungerar från båda sidor. Dock måste instrumentbrädan tas från en LHD-bil annars blir det lite knepigt. De vanliga förstärkningarna på motorfäste och hjulupphängning svetsades in samtidigt som all gammal rostig plåt byttes ut. Mycket svetsa blev det.

En fullständigt genomgången och balanserad motor med aluminiumtopp sitter i bilen. Den matas med dubbla HD8 förgasare. Startmotorn är ersatt med en modern som ger mycket bättre vridmoment och mer snurr i startögonblicket. Även generatoren är ersatt med en modern växelströmsgenerator och tändsystemet är elektroniskt under ett standard fördelarlock.



Lastat hos Steve på Cape inför hemfärd genom tunneln. Naturligtvis med schyssta papper!





Den ursprungliga växellådan är ersatt av en modern femväxlad låda. Alltså ingen Over Drive längre som kan ställa till det. Även om en väl justerad O/D sköter sig bra så är det ju lite färre bitar som kan strula.

Från cylinderhuvud och hela vägen bak till utblåsen sitter ett rostfritt avgassystem. Alltså inga gjutjärnslumpor som grenrör. Mycket lägre vikt att släpa på och bättre flöde. Nu hjälper de olika utblåsen ur cylinderhuvudet att tömma avgaserna istället för att trycka in den ena cylinderns avgaser i nästa cylinder. Ant Anstead visade detta mycket tydligt i ett avsnitt av Wheeler Dealers, Discovery Channel, när han renoverade en BJ8.

För att få in en modern bils känsla har bilen elektriskt styrervo och den kuggstångsstyrning som Healey borde haft från början och naturligtvis delad rattstång. (En liten kul notering: första försöket med en annan typ servostyrning blev inte riktigt lyckad. Monterad och klar, efter mycket anpassning av servo och fästpunkter skulle den testas. Fungerade perfekt MEN hjulen svängde åt motsatt håll än vad ratten kommanderade! Kunde blivit en spännande och mycket kort provkörning! Gör om och gör rätt – och det blir det alltid till slut när Mats håller på! /Anders L)

Har man bytt rattstång någon gång inser man att det nog inte är så dumt med en delad rattstång som viker sig på mitten om man skulle råka smälla innan den trycker till på bröstbenet.

När det går undan kan det ju vara bra att kunna hejda sig. Så nu sitter det 4-kolvs skivbromsar fram och 2-kolvs skivbromsar bak.

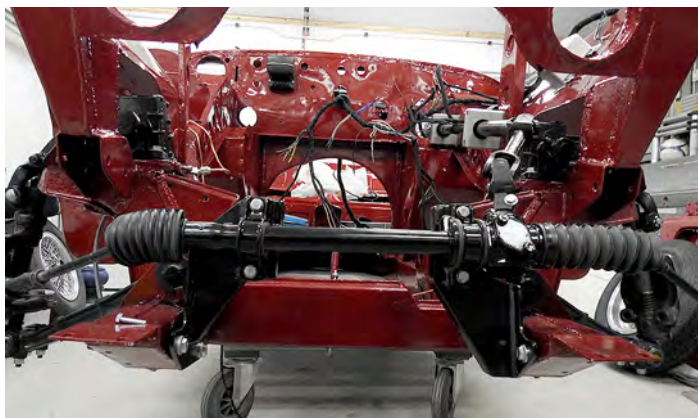
Systemet är delat diagonalt och matas från ett rejält bromsservo.

På tal om säkerhet. Hur många av oss har inte sagt några väl valda ord över någon medtrafikant som har svårt att hitta spaken till blinkersen? Original är det ju lite klenk med blinkersfunktionen bak när den sitter i samma som både broms- och bakljus.

Speciellt en solig sommar som i år. För att råda bot på detta satte Mats in separata blinkers i uttagen för reflexerna som på en sen BJ8. Behöll funktionen i de kombinerade nedre lamporna men kompletterade med separata kablar direkt från blinkersreläet till de nya övre så nu blinkar båda samtidigt. Kan intyga – det är mycket effektivt.

Stolar.

När man sjunker ner i de läderklädda sätena sitter man som i ett skruvstäd redan innan bältena spänts fast. Sitsen är standard men det nya skummet är nerskuret lite så att man sitter i bilen och inte ovan på den. Hemligheten är ryggstöden.



Modern servoassisterad kuggstång – numera rättsvängande!



Rejåla hejdare och tydliga övre blinkers – anpassning till dagens trafiksituation.

Spännande fynd i balkbenet: luftnippel och 0,5 kg "gjutjärn" skapat av "kvarglöm" blästermedel och mångårig fukt!





Två höjdpunkter i en renovering: Chassiet lackat – dags för första delen av "kuljobbet". Bilen lackad – bara resten kvar!



Inte nog med att de är jätligt snygga med de tre uttagen enligt 100S-stuket utan de sitter perfekt mot ryggen. Ryggstommarna är något högre än standard och lite mer skålade. Det är ett par prototyper som Steve Norton i England tagit fram. Hela härligheten är klädda synnerligen smakfullt av Magus Bildsadelmakeri i Skillingaryd. Här kan man sitta många mil!

Sedelärande historia

Med en annan växellåda och krav på att visa km/h på hastighetsmätaren var det bara att skicka iväg mätaren till JIGE Instrument i Leksand för kalibrering. Mats var noga med att rulla bilen ett antal gånger fram och tillbaka för att räkna antalet varv på hastighetsmätarwiren.

När uppmätningen var klar var det bara att gå till Postens inlämningsställe och skicka iväg mätaren och mätprotokollet. Den som tog emot paketet tyckte dock att det var ju så

lätt, liten vikt alltså, att det blir ju billigare att skicka det som ett vanligt brev. OK, så fick det bli. Och där försvann den hastighetsmätaren! Efter ett antal förfrågningar och efterlysningar var det bara att inse att den var bortom räddning. Så började jakten på en annan mätare. Det var ju det enda som fattades för att kunna besiktiga bilen. Så efter lite ringande fick Mats fatt i en från vännen Utter som skickades till Leksand – mätaren inte Utter. Denna gång som ett paket med full spårbarhet.

Hur det blev

Besiktningen gick galant när väl besiktningsmannen kommit tillbaka från sin semester. Blanka papper. Lite CO-skruvande fick det bli men Mats hade med sig skruvmejsel och han fick hålla på tills värdena pekade rätt.

När vi andra renoverare tar en första försiktig sväng på ett par mil, kanske bara kilometer så drar Mats och Kerstin på en Grand Tour på nästan 100 mil!

Upp till Mälardalen för att träffa kompisar och för att som väldigt få förutom styrelsen deltaga på plats på klubbens mycket annorlunda årsmöte. Inga större katastrofer bara lite småpill som att vinkla förarstolen lite till och täta till mellan golvet och torpeden. Det var knappt att det gick att hålla högerfoten på gaspedalen har jag hört med all värme som kom in från motorrummet.

Så nu är detta projekt att skapa en modern Gran Turismo i land och med hela charmen kvar från en Big Healey. Mats kostade på ett par personliga skyltar så nu rullar en Big Healey skyltad BJ7 runt på våra vägar.

Grattis Mats och Kerstin till en mycket vacker och användarvänlig Big Healey!

Ulf Ölen, #732





#513513

GARAGEINREDNING, GRÖN/SVART

Komplett garageinredning med verktygsbänk i grön- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget.

14.499 KR



KAMPANJ

NYHET

3.495 KR
5.379 KR

#512776

VERKTYGSVAGN MED VERKTYG, 145 DELAR
Denna Home-Edition verktygsbänk är ett bra val för det enkla garaget eller dig som vill komplettera upp verktygsförrådet i hemmet.



NYHET

8.400 KR

#512775

RULLVAGN MED ARBETSBÄNK, LÅDOR & SKÅP
Mobil arbetsstation med åtkomst och förvaring på alla sidor - som en köksö för verkstaden! Rullvagn tillverkad av kraftigt svart/grå pulverlackerad stålplåt med ovanliggande av trä som fungerar som arbetsbänk.



NYHET

13.379 KR

#512839

VERKTYGSVAGN USA, GUL
Top of the line heavy duty verktygsbänk med 2 ton lastkapacitet och över 450 liter förvaringsutrymme! Tillverkad av stålplåt i helsvetsad konstruktion med kraftigt pulverlackfinish som ska motstå slitage och korrosion.



KAMPANJ

NYHET

2.999 KR
3.750 KR

#513880

VERKTYGSVAGN MED 7 LÅDOR
Grå-svart verktygsbänk med 7 st lådor som matchar våra försäljande vagnar med verktyg. Lådorna är försedda med gummimattor.



NYHET

34.450 KR

#509665

VERKSTADSINREDNING PROFIL, SVART
En verkstadsinredning för er som behöver det lilla extra! Ett komplett inrednings-set i stilrent svartlackerat utförande med silvriga detaljer. Skåp och hursar av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Medföljande bänkskivor av rostfritt stål ger både en mer tålig och välkomnande arbetsyta.



KAMPANJ

NYHET

4.999 KR
8.085 KR

#511083

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



KAMPANJ

8.880 KR
11.100 KR

#506474

VERKTYGSVAGN OCH LÅDA, XXL
Grafitgrå verktygsbänk och topplåda med röd eloxerade lådhandtag av aluminium. Topplådan har åtta stycken lådor och ett lock med som är försett med gasfjädring som håller locket öppet.



#506473

VERKTYGSVAGN OCH LÅDA, XL
Grafitgrå verktygsbänk och topplåda med röd eloxerade lådhandtag av aluminium. Topplådan har fyra stycken kullagrade utdragbara lådor.



KAMPANJ

3.895 KR
4.476 KR

#495863

VERKTYGSVAGN OCH LÅDA
Spara plats med den här verktygsbänken! Både topplåda och vagn till lägre pris än vad bara en vagn kostar normalt. Topplådan har fyra lådor och ett lock.



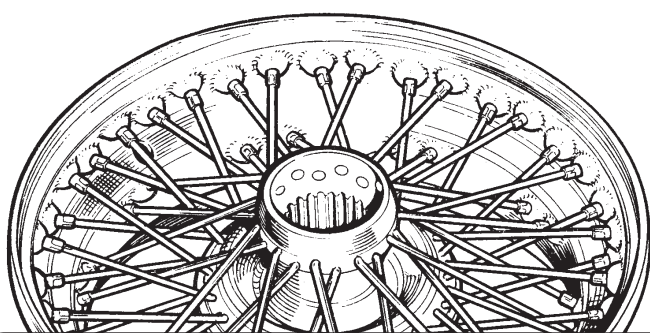
#506467

DEMONTERINGSBORD, 1200X640 MM
Kraftigt demonteringsbord med uppsamlingskar och låsbar verktygslåda. Bordet är pressat så att olja och dylikt skall rinna till karet.

Spännande nykomling i GT/GTS GTP-heatet!

På årets Velodromlopp på Gelleråsen Arena utanför Karlskoga hade BMCs gamla tävlingsmekaniker Pelle Holm med sig en spännande bil för att få den RHK-besiktad för tävling. Bilen blev godkänd med några mindre anmärkningar för att nästa säsong köras av Pelles son Per-Mikael i vårt heat med GT/GTS/ GTP-65, bland Austin Healey 3000, Lotus Elan, MGB, Porsche 911, Healey Sprite, MG Midget med flera. Det var Pelle Holm som tillsammans med tävlingsmekanikern Kjel "Kjelle" Andersson på kvällstid byggde den i BMCs tävlingsverkstad i Södertälje under åren 1965–66. Rörramschassie, plastkaross och med en Hundkojedrivlina placerad bakom föraren! Pelle var också med och byggde Per Roxlins MG Midget GT på 60-talet. Per och Pelle med bilarna på bilden nedan.

Tack Gert Assermark för info och bilder!



EKERHJUL SERVICE

Blästring · Riktning · Lackering · Splinesrenovering
Riktning av alum./plåtfälgar · Rengöring av kromfälgar
Utbytesfälgar · Montering/demontering av däck

Vi säljer även nya fälgar, se vår hemsida

BÅLUNDEN 14, 167 74 BROMMA

Tel. 070-422 23 44, www.ekerhjulservice.nu

e-postadress: lindgren_kurt@hotmail.com




FIRING ON ALL CYLINDERS

The ideal engine oil for your classic vehicle

The Classic Pistoneeze 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](https://www.instagram.com/producatus)



www.millersoils.co.uk

MillersOilsLtd

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

4.5J x 15", 60 spokes
1595

£240

4.0J x 15", 48 spokes
215191

£234



5.5J x 15", 72 spokes
201870

£276

Many more wire wheels and wheel
packages see
SCParts.co.uk/wire-wheels



Minator alloy wheel

5.5J 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 159



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 %

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



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
BN4 to BJ8	317999

£159

£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





Galleri

***Trångt i starten på Falkenbergsbanan!
Foto: Bengt-Åke Gustavsson, Racefoto***

AH Spares – till din tjänst i fem decennier



Exteriörbild från "Opening Day" 2017.

Artikeln bygger på material från AH Spares.
Översatt och bearbetad av Anders Lotsengård.
Foton från AH Spares arkiv.

Englandsbaserade AH Spares öppnade sina dörrar 1972 och drivs nu av tredje generationen av samma familj. Under dessa år har de hjälpt tusentals Healeyentusiaster i Sverige och runt om i världen.

De har vuxit till att bli den största leverantören av Austin-Healeydelar, från en enda enstaka liten bricka till allt som behövs till ett stort renoveringsprojekt.

Ödmjuk början

Men hur började allt och hur har detta familjeägda företag anpassats till behoven hos Healey-entusiaster genom åren?

Redan från början hade AH Spares Austin-Healeyblod i sina ådror.

Företaget grundades av Fred Draper, tidigare reservdelschef hos Donald Healey Motor Company. Han använde sin uppsägningslön till att köpa upp alla reservdelar när hos Donald Healey Motor Companys återförsäljaravtal inte förnyades av BMC och stängdes.

De första lokalerna var inte ett lager eller en fabrik, utan Freds hem eftersom han de första två åren på grund av juridiska skäl inte kunde verka från den lokal han hade valt för verksamheten. Men från denna blygsamma början tog det snart fart!

Det var också under dessa första två år som Fred kunde ordna så att många delar nyttillverkades för AH Spares och blev på så sätt först på marknaden med nyttillverkade delar.

Freds brorson, Bob Hill, och Gordon Barton, som hade varit Freds assistent på Donald Healey Company, kom snart in i företaget.

Nästa steg

Inom kort hade AH Spares etablerat en världsomspännande postordertjänst, samtidigt som de beslöt att designa verktyg för skärmar och vissa karosspaneler så att de åter kunde pressas i originalutförande.



AH Spares 1972.



Serva kunderna med småsaker från lagret har inte ändrats radikalt!
Här Fred Draper cirka 1979 och på nästa sida en bild från nutid!



Bob Hill och Gordon Barton.



Dagens Show Room.



Dagens ledningsgrupp:
John Lee, Sales Manager, Jonathan Hill, Managing Director
och Rebecca Kemsley Director.



Plocklager idag.

Tidigare hade man sålt skärmar som tillverkats av flera delar och som några av våra klubbmedlemmar kan intyga var passformen sisådär. De nya, pressade, blev en sådan framgång att de exporterades till i stort sett varje land där det fanns en Austin-Healey.

I början av 1980-talet skedde två viktiga förändringar för AH Spares. Man beslutade dels att bilda aktiebolag, dels också att flytta till större lokaler i den närliggande staden Southam.

Gripa tillfället

Strax efter ankomsten till Southam datoriserades orderhanteringen, och handskrivna fakturor försvann. Detta innebar att order kunde bearbetas mycket snabbare.

AH Spares blev dessutom först med att producera en komplett prislista och katalog för Healeydelar. Samtidigt blev man först med Healeydelar på webben med online-försäljning, vilket möjliggjorde försäljning 24 timmar om dygnet!

Framåt och uppåt

Man har under åren expanderat och utvecklat en in-house inredningstillverkning samtidigt som man startat professionell plåttillverkning i form av AH Panels.

AH Performance erbjuder sedan några år ett stort utbud av trimnings- och racedelar.

Samtidigt har antalet anställda vuxit från tre till 32 och lokalerna består nu av fyra enheter, inklusive ett stort showroom för bilar.

Man fortsätter att arbeta nära Austin-Healeyentusiaster runt om i världen, och strävar efter att kunna leverera allt de kan tänkas behöva för att hålla sina Healeys i toppskick.

Nutid

Rebecca Kemsley, en av företagsledarna, är övertygad om att den fasta grund som lades av hennes farbror Fred, tillsammans med Bob och Gordon, har hållit företaget i gott skick genom åren.

– Jag har vuxit upp med att vara omgiven av Austin-Healeys och reservdelar! Den passion som Fred och hans kollegor hade, lever lika starkt idag på AH Spares och det är fortfarande lika roligt att hjälpa Healeyentusiaster var de än finns, att kunna fortsätta njuta av sina älskade Healeys.

– Jag tror inte att Fred kunde ha föreställt sig vad företaget är idag och jag är säker på att han skulle ha varit stolt över alla framgångar.

Om du vill veta mer om AH Spares, dess historia och nutid kan du titta in på

www.ahspares.co.uk



Bild från On Line Tour – Corona-anpassade "kundbesök".
Rebecca Kemsley och Jonathan Hill.

Nya klubbmedlemmar presenterar sig

Jag fortsätter ta mig friheten att ställa några frågor till våra nya klubbmedlemmar sedan förra Enthusiasten.

Det fortsätter att komma in nya medlemmar, men dessvärre är det fortfarande ett antal nya medlemmar som är lite svårflörtade vad gäller att komma med uppgifter, några av dessa nedan.

Nya klubbmedlemmar som inte presenterat sig presenteras!

Alla nya medlemmar har jag inte fått in material från – skälen är lite olika – men nedan en kortlista på nya medlemmar senaste tiden som inte tidigare presterats med bild och text:

Nr 782	Göran Grandin	Kungshamn	AH Sprite Mk2 -62. Röd. EAG868
Nr 785	Egil Olsson	Västerås	AH Sprite Mk2 -61. OEW. ESA917
Nr 786	Anders Ahlqvist	Mölnlycke	AH 3000 Mk2 -63. Silver. TSU724
Nr 788	Per Åke Göransson	Stockholm	AH 3000 Mk2 -61. Vit. FAS745

Lennart Bohman, 76 år, Helsingborg, med Ewa Nelson. Sprite Mk1 1959. GCA406. Old English White. Medl nr 795.



Under min gymnasietid hade jag en MG Midget MK1 och min flickvän en Sprite Mk2. Vi älskade våra bilar och hade dom i många år.

En vän till mig hade av en slump köpt denna bil av en kompis. Då väcktes minnena från skoltiden till liv. Jag frågade om han kunde tänka sig att sälja den. Han tvekade till en början innan han i maj nu 2020 gav med sig.

Bilen har varit avställd i många år. Jens Hansen (fd Formel V) har byggt motorn och satt dit störtbågen. Stefan Nilsson körde bana med den. Nu ska en ny sufflett dit och sittbrunnsskapellet anpassas till störtbågen. Orginalstolarna ska kläs om till nyskick hos TopTrim i Helsingborg.

Jag har även en Porsche 356C från 1962 och en Morgan 4/4 Competition från 1970.

Är man intresserad av veteranbilar vet man hur trevligt det är att träffa likasinnade på lokal- och riksmöten med allt vad det innebär. Ser fram emot Healeymötena framöver.

Mats Bohlin, 64 år, Uppsala. AH Sprite Mk2 1961. DWZ710. Ljusblå (Speedweel Blue?). Medl nr 797.



Detta är min första Healey – var en ren slump 1978 att jag köpte denna bil. Jag hade tidigare byggt och trimmat diverse folkabubblor som fått nya ägare och var ute efter ett nytt projekt. En arbets- och mekarkompis såg en annons i DN: "påbörjat renoveringsprojekt".

Det visade sig vara ett rostigt skal med delar i kartonger och en försäkrans om att "allt finns".

Motorn hade påbörjat seriös renovering med nya delar. Dock inte komplett och ihopsatt. Karossen rostlagade jag efter bästa förmåga med endast tillgång till gassvets i diverse lokaler i Hallstavik.

Lackerades 1981. Därefter stod renoveringen ganska still då jag flyttade till Uppsala för högskolestudier och endast "sommajobbade" med bilen, men besiktades dock 1985 och har sedan dess besiktats regelbundet.

Jag tror faktiskt att jag varit medlem tidigare, sista åren på 70-talet. Har några gamla ex av tidningen. Under sommarens renovering har jag via Facebook-gruppen fått kontakter och vill med ett medlemskap bidra till en klubb som på ett seriöst sätt bevarar dessa bilar.

Bernt Pettersson, 72 år, Grundsund, Bohuslän. Söker ett BJ7 eller BJ8 renoveringsobjekt. Medl nr 798.



Har ännu inte någon Healey, men jag söker en Healey Mk3 BJ7-8 att renovera. Tycker det är en mycket vacker bil.

Gick med i klubben främst för att få kontakter angående tillgängliga renoveringsobjekt. Tack-sam för tips! (Fast kanske gärna något bättre än bilden jag valt som illustration?/Red)

Finns köpesannons på Healey Market med mina kontaktuppgifter.

Nils-Olov (Nisse) Lundin, 62 år, Gytting, Nora. Sprite Mk1 1959. Medl nr 800.



Grodans skick i dag ...



... och kanske blivande skick!



Jag är egenföretagare i elbranschen och började med bilar som terapi för cirka 25 år sedan efter lång tids sjukdom. Började med en Packard från 1955 som aldrig gick under den tid jag ägde den, trots mycket nedlagt i form av tid och pengar. Kan tänka mig att bristande kunskap från min sida var en stor faktor.

Fortsatte med renoveringsobjekt från USA och ribban höjdes successivt. Blev en förstaplats i tävlingen "Sveriges Snyggaste Bil 2011" med en Corvette – bästa resultatet hittills.

Passerat 35 bilar från USA, endast två finns kvar i garaget – två Pontiacabbar från 1954 resp. 1963.

För ca sju år sedan blev jag hastigt och lustigt ägare till en Morris Minor som byggts om till cab på 80-talet, en bil som sedan förfinats i etapper och fortfarande finns kvar.

För fem år sedan dök en helt nedplockad Frogeye upp. En bilmodell som jag alltid tyckt om. Den hade passerat två garage och nästan 30 år i nedplockat skick. Den åkte dock upp i pallstallaget – var bland annat ett par Morris Minor Pickupprojekt som kom imellan.

Jag brukar i möjligaste mån när jag köpt bilar i kartong försöka få tag i en likadan för att ha som instruktionsbok i skala 1:1. När det nu i våras dök upp en Groda i Skåne på annons på hemsidan, helt upprutten men komplett, så köpte jag den för en moderat summa. Den här veckan ska Groda nr 1 ner ifrån pallstallaget och renoveringen ska börja. Tidplan cirka ett år, men med förhoppning att kunna provköra i sommar. Största hindret är att jag inte kan svetsa så bra, men ser en fin möjlighet att lära mig det nu. Går allt bra så kanske även Skånebilen får nytt liv framöver, vem vet?



VISIT OUR HEALEYS FOR SALE PAGE!

LIST YOUR HEALEY ON AHSPARES.CO.UK FOR FREE!

BUY YOUR HEALEY FROM SELLERS AROUND THE WORLD!

www.ahspares.co.uk

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 22



Text och foto: Börje Engwall

Efter min prakttur på en stegpall som vek sig under min kroppstyngd (78kg), så blev inte mycket sig likt denna underliga sommar.

Pandemin hade ju redan lagt sordin på mycket redan i april. Vårt Årsmöte och tillika 50-årsjubileum i Healeyklubben bland annat. Även Årsmötet i min andra bilklubb ställdes in (som skulle hållits på samma ställe helgen innan).

Gipset skulle jag behålla i fem veckor på grund av det allvarliga brottet (är det verkligen straffbart att ramla från en pall? Reds anm.), men sedan skulle jag vara igång – trodde jag ...

Nu blev det ju inte riktigt så. När gipset togs av den tredje juni, blev jag informerad om att endast fem procent av min typ av skada klarade sig undan metallplattor och skruvar. Jag var en av de lyckliga få som slapp, tack vare en duktig läkare.

Jag fick inte köra manuellt välad bil förrän första juli. Vilket pjäsk tänkte jag, tills jag envis som jag är skulle köra manuellt på Midsommar. Jäklar vad det gjorde ont att växla. Hustrun Eva tittade bara på mig med kommentaren "Går bra va ...". Började förstå varför jag blivit sjukskriven till och med augusti (till att börja med). Min arm hade ju helt förtvinat, och ont hade jag.

Blev ingenting gjort på varken hus eller bil hela denna sommar. Först i september kunde jag göra lite pyssel, då jag byggde en lådbil åt barnbarnen (se artikel på nästa sida!) Eva såg min lycka, och undrade om det var barnbarnen eller jag som hade roligast med den ...

Nåväl, tolfte oktober började jag jobba deltid som mjukstart. Hade väl aldrig i min vildaste fantasi kunnat gissa på det.

Från september och framåt började jag också orka småpyssla med Healeyn igen. Jätteroligt!

Varvade lite spacklande på främre shrouden med pyssel och rengöring av instrumenten. Så småningom orkade jag hålla i lacksprutan, och fick på lite epoxigrund på framskärmar och shroud. Just nu är jag i spackeltagen på skärmarna, och målsättningen är att shrouden och skärmarna fram ska monteras innan nya året inträder.

När det gäller instrumenten, så har jag sökt efter en mätartavla eller hel hastighetsmätare i km/h till bilen. I och med. att den är en USA-specad bil, så är hastighetsmätaren i miles. Vet inte hur "griniga" de är på registreringsbesiktningen framöver?

Nu fick jag aldrig något napp på en km/h mätare, trots förfrågan till Healeyfolk även i Ka-

nada (de har km/h). Efter rengöring av urtavlan, satte jag dit små röda prickar vid 30,50,70,90, och 110km/h, se vinjettbilden. Vi får se om de köper det. GPS-hastighetsmätare är tydligen inte ok.

Instrumenten var inte riktigt fräscha. Urtavlorna skulle behöva snyggas till. Men med rengjorda glas och nya kromsargar, ser de åtminstone bättre ut än innan.



Lådbilsbygge som terapi.

Att bygga en "lådbil" till barnbarnen kan ju vara ren terapi i dessa tider. Jag ville bygga något stabilt med riktiga luftfyllda hjul, och även med någon enkel form av broms på bakhjulen, då vi har en helt okey backe på gatan.

En 3,6 m lång väggregel 45x195mm inhandlades. Den räckta bra till huvudram och, lite tillsnitsad i formen, även till framaxel. Lite spillvirke i form av 36x45mm fick bli två tvärsålar under själva huvudramen som består av tre delar. Lite sättlim och skruv så satt det ihop!

Ryggstöd av regler i rätt vinkel för ryggstöds lutning. Avslutade dessa regler med ett hål för en rundstav på 45x45mm som handtag för passagerare. Sits av vattentålig formplyfa, klädd med gummitatta med rutnmönster, samma för ståplattan för passageraren.

Vagnsbult som led för styrningen. Brickor mellan huvudram och framaxeln, och sedan lite vattentåligt Litiumfett. Muttern dras så inget glapp finns, sedan slår man som säkerhet ett kryss med huggmejseln i de mm av vagnsbulten som sticker ut ur muttern.

Det är ju trots allt barnbarnen som ska åka på den. Hängslen och svängrem, som det heter...

Hjul från Tellus här i Stockholm. Finns också på Bitema och Jula. Hjulen är luftfyllda för tystare och mjukare gång.

Ögleskruv och tågvirke till styrlinan från båtaffär, en rätt grov tross så den inte skär in i händerna.

Bromsen blev en enkel variant. Barnen är ju vana att åka kickbike, och då bromsar man genom att trycka ned bakre stänkskärmen. Borrade hål genom ryggstödsreglar, och trädde ett rör igenom. Ett par kraftiga brickor punktades fast som stopp i sidled. Ett grovt 3" avgasrör klövs till bromsklossar, och fästes upp i röret.

Sedan ett bromshandtag av ett 22 mm rör som svetsades fast i det hela och ett cykelhandtag längst ut. Den medåkande trampar bara på bromsklossarna om det går för fort. Limmade in lite räfflat gummi inuti klossarna.

Nu var det bara färgen kvar. Röd skrek barnbarnen, som morfar och mormors sportbilar! Men lite svart smög jag in som extra touch...



Själva pottorna på de stora instrumenten var rostiga i ytterkant mot glaset. Slipade rent och polerade på stålborsten i bänkmaskinen till acceptabel finish. Sedan blev det ny zink på dem. Köpte nya gummitätningar mellan glas och hus, och mellan hus och instrumentbräda. I framtiden får jag nog skicka iväg instrumenten till Nisonger i New York eller motsvarande.

Ja, så mycket mer har jag inte att rapportera om denna gång. Men nu är jag äntligen igång igen. Bara hoppas på att man lyckas hålla sig frisk och kry nu när pandemin verkar ta omtag. Vad är då bättre än att isolera sig i garaget? Sämre karantän finns ju... Och på köpet har man ju roligt!

Nu får vi bara hoppas att han den där trumpnen inte isolerar sig i eller husockuperar det där berömda vita huset alla vill få bo i, utan snällt accepterar sitt nederlag och flyttar ut.

När detta skrivs har Biden just hållit sitt segertal, något man kanske ska hålla själv när Healeyn är klar...

Och så var det lådbilen. Nedan till vänster i färdigt skick (framför en annan lådbil?).

Nedan till höger ett mer avancerat bygge, men säkerligen för tung för att trampa.

Måntro den har motor?



Austin Healey

Performance Parts

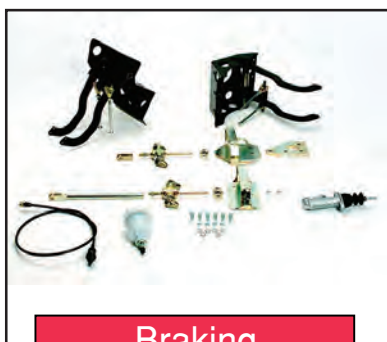


Our experienced personnel can tell you all you want to know about how to improve the performance of your Big Healey. Our race experience and design technology has been utilised over many years to produce components that will increase the performance of your Road, Race or Rally car.

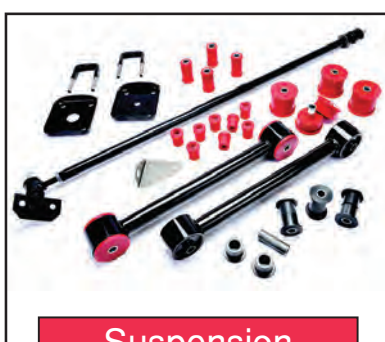
Continued investment in the latest design and production technology has enabled Denis Welch Motorsport to add some innovative new high-performance products to the range.

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

New Products Include:



Braking



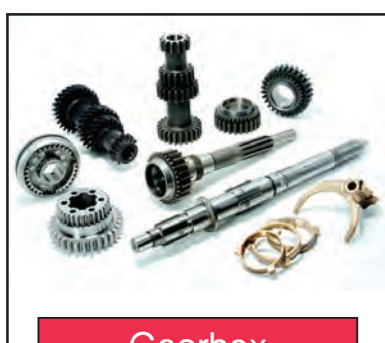
Suspension



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

Rat Rod J40 à la Lotsengårds.



Text: Anders Lotsengård
Foton från familjearkiv.

Blev lite inspirerad att skriva lite när jag såg Börjes Engwalls rader om sitt coronaterapilådbilsbygge (puh!) på tidigare sida.

Detta är ju ingen Healey, men vet att just J40-trampbilar är inte ovanligt förekommande bland våra (Austin-nördiga?) medlemmar.

Det hela började med att hustru Maria för ett antal år sedan köpte ett av flera vrak i form av före detta karusellbilar, gamla Austin J40-trampbilar, som Mats Svanberg hittat på Ebay. Marias vrak var mycket rostigt, och en blästring i tidigt skede visade att den

var bortom räddning som original J40 (och en sådan fanns redan i familjen). Snabbt beslut att göra en rat rod-J40 av den, med eldrift (drivanordning saknades totalt, men bakaxel fanns).

Bottenplatta i form av en sandwichskiva, el-motor till en el-scooter (födelsedagspresent till Maria ...), skivbroms till en cykel köptes och ett hemgjort pedalställ och ny framvagn konstruerades. Sedan kom övriga livet i mellan – projektet blev satt på vänt.

Men i våras – SID1 raceklar, inga race i sikte, båtarna i sjön – blev det rätt läge för en insats. Hade några mycket trevliga veckor,

även om den myckna glasfiberspäcklingen och slipningen kanske inte var det trevligaste, när rat rodden byggdes upp.

Blev över förväntan, bilderna får visa det mesta. Blinkers både fram och bak, bromsljus, halvljus, signalhorn – allt fungerar! Som grädde på moset lite kontrollampor på panelen (barn gillar när det blinkar och lyser!) och ett "tanklock" för laddning som klart anger att det ska vara riktig kärnkraft – ingen fjösig vindkraft här i Oskarshamn inte!

Som grädde på moset lite flammor och kulhål, är det en rat rod så är det!



Vraket i fyndskick – och blästring avslöjade att det var värre än värst!



Vi hade ingen aning om hur fort den skulle gå. Som säkerhet köptes och monterades därför en fjärrströmbrytare som nödstopp.

Hade jag vetat vad jag vet idag hade jag dessutom sågat ur sittbrunnen för att ge plats för lite större barn. Lider lite av samma problem som original J40 – barn stora noga att trampa respektive sköta ratt och pedaler är oftast för stora för att få plats. Men har inte samvete att börja såga i den nu med nyklädda säten och allt klart o lackat, även om det är lite synd att den passar bäst för dvärgar ... (och då är vi ändå inte speciellt resliga i familjen!).

Anders och Maria Lotsengård #113

Instrumentpanel med mycket bling-bling. Till höger chassie med styrning och drivlina under montering.



Efter mycket spackling var det dags för grundlack i enkel "chassivagga". Och sedan den mattsvarta topplacken.

Front med strålkastare (billiga moppedito!), blinkers (till en HD!) och kofångare av kopparrör (lättast att bocka!)



Klar akter med bakljus, bromsljus och blinkers. Notera "tanklocket" och kulhålen!

Första provkörningen med inlånad testpilot. Gick så där – mycket försiktig gosse som tyckte det var lite otäckt (och trångt!).



Några slutord så här i backspegeln: Vad var värst (förutom allt funderande!)? Hjulen! Var mycket dåliga, alla bulthål måste svetsas och borraras om. Och så skulle de ju passa på hubbarna och var någorlunda runda. Men nya är extremt dyra och inte lika snygga!



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 en mycket tacksam notering om försäkringar och försäkringsvärde för våra allt mer värdefulla Healeys som ni ser skulle det finnas plats för mer inspel/frågor/synpunkter. Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter.

Red.

Tänk efter före olyckan!

Hur många gånger har vi inte hört och läst att vi ska hålla koll på försäkringsvärdet för våra bilar. Vi jobbar och putsar på våra klenoder, köper nya delar och kanske lackerar om. Och precis som ett gott vin så stiger de ofta i värde med åldern.

En av fördelarna med en MHRF försäkring är att du tillsammans med besiktningsmannen föreslår försäkringsvärdet på din bil. Värdet är ju ofta väldigt långt ifrån försäkringsbolagens vanliga värdering, baserad på bilens ålder och körsträcka i "Bilhandlarens Gröna lista" eller motsvarande.

Vi var några stycken som fick oss en handgriplig påminnelse om detta nu i höstas. Vi är ett gäng med mycket blandade bilar, nya och gamla, som träffas ibland för en fikarunda. Vid en av dessa rundor så var olyckan framme. Vid ett filbyte på motorvägen stötte två av våra gubbar ihop och träffade dessutom på en maxad långtradare. Det gick bra för gubbarna men bilarna gick det värre för. Den nyaste gick det så illa för att den blev skrot. Den andra var en pedantiskt skött veteranbil som blev rejält tilltygad. Behöver jag säga att långtradaren klarade sig bäst.

Summasummarum, en blev skrot och den andra skulle lagas upp. Problemet var bara att gammalbilens försäkringsbolag värderade den till 25 000:- Den var ju gammal och hade gått långt. Utan att vara expert på just den bilmodellen men den var säkert värd en bit över 200 000:-

Så det blev en dyrbar fikarunda, mycket dyrbar. Visst, förnuftsmässigt är det ju självklart att hålla värdet uppdaterat men gör vi det? Så nu när mörkret lägger sig och bilarna står i garagen, ta en stund och kolla försäkringsvärdet. Det kan vara värt det om olyckan är framme.

Och du har väl inte missat att din MHRF/Folksamförsäkring ska uppdateras var tionde år? Nya bilder, nytt intyg och kanske även ett nytt, förhöjt värde?

Jag citerar från MHRF hemsida: "Försäkringen förnyas varje år och det är viktigt att **du själv bevakar att du har rätt försäkringsbelopp** på din försäkring. I MHRF-försäkringen krävs ett **nytt besiktningsprotokoll och nya bilder** som visar fordonets skick i ord och bild **var tionde år.**"

Signaturen "Inte försäkringsagent"



MHRF-försäkringen

Medlemsförmån för dig och din klubb

- Prisvärd försäkring för ditt samlarfordon
- Stödjer MHRF:s myndighetsbevakning
- Stödjer din klubb

Sveriges första och största samlarfordonsförsäkring.

Ägs och drivs av Motorhistoriska Riksförbundets 170 medlemsklubbar i samarbete med Folksam.

För bil och mc 20 år eller äldre.
Moped från 1980 eller tidigare.
Traktor och husvagn från 1975 eller tidigare.

Rullande renovering med flera varianter finns.

Läs mer på www.mhrf.se
eller ring 08 - 32 03 54



CAR COVERS

supermjuka inomhusöverdrag

Finns i rött eller svart till din Austin-Healey och till de flesta bilar.
Högsta kvalitet, tillverkade i micro fleece stretch med en utmärkt passform. Pris: 1.250 kr inklusive moms och frakt.

Maila din beställning eller förfrågan till:

magnus@motorclassic.se



car covers

by Motor Classic Nordic AB
Barsebäck, Sweden



Tekniktips

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

Hur svårt kan det vara - Skruvförband

Först lite teori (direkt från Wikipedia).

Kraften som håller samman ett skruvförband kallas förspänning, som tillförs genom vridmoment hos skruvarna. Förspänningen är en procentsats av skruvens sträckgräns. När skruven dras åt sträcker den sig samtidigt som flänsen komprimeras, likt en fjäder. Denna axiella rörelse skapar en förlängning av skruven på grund av kombination mellan drag- och vridspänningar.

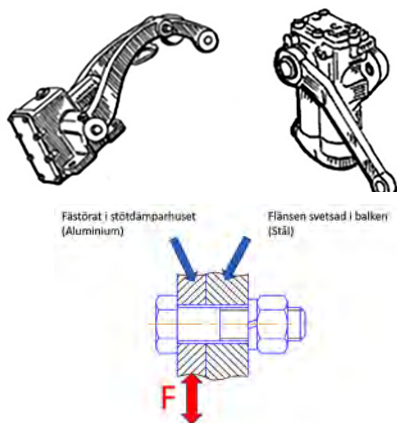
Åtdragningsmomentet varierar beroende på skruvstorlek och material. Oftast anges riktlinjer för hur stort moment som bör användas, dock finns det flera faktorer som påverkar förspänningskraften, där en av de största är friktionen i gängorna. Friktionen påverkas av bland annat ytbehandling, smörjning och anläggningsplan. Uppskattningsvis går ca 50% av det tillförda monteringsmomentet åt till att övervinna friktionen mellan den roterande skruvens kontaktyta och brickan alternativt anläggningsytan runt skruvhålet. Sedan går cirka 40% till att övervinna friktionen i gängan mellan skruv och invändiga gängan, vilket innebär att endast ca 10% av det tillförda momentet åstadkommer den önskade förspänningskraften.

Till saken!

Hela den här betraktelsen började med att jag nu i sommar, knappt 200 mil efter renoveringen av min BN4, började att få ett mycket otrevligt ljud i bakvagnen när jag körde över gatubrunnar och andra ojämnheter. Det lät som om det låg en potatislår full med kulstersten som gumpade runt i bagagerummet. Klart omysigt!

Efter att ha letat efter oegentligheter runt bakaxeln utan resultat fick jag ett tips från en av våra mer erfarna tävlingsförare – kolla in-fästningen av stötdämparna!

Original i våra Healeys sitter det stötdämpare från Armstrong både fram och bak. De är av typen hävstångsdämpare som faktiskt liknar de som sitter på en modern Formel 1 bil. En hävarm som sitter i den rörliga delen av hjulupphängningen som påverkar två kolvar som sitter fast i chassit och vars rörelse dämpas av olja som tvingas genom en ventil.



De främre dämparna sitter med ett dubbelt skruvförband i linje med kraften som kommer från vägens ojämnheter, **F** i skissen nedan. Så långt allt väl.

Däremot har de bakre dämparna sina skruvförband tvärs den påförda kraften. Om det ändå hade funnits en klack eller en avsats som tagit upp kraften vertikalt. Men inte, två helt släta vertikala ytor som trycks samman av två bultar. Detta känns lite sådär ...

Tittar vi närmare på den bakre lösningen så är det så att hela kraften, **F** som genereras av ojämnheterna i vägen, inte får vara högre än friktionen mellan fästet i balken och dämparhuset för då börjar skruven vicka och äta sig in i den mjukaste delen, dämparhuset.

Jag vet inte vilken materialkvalitet det är på bultarna original men är det 5.8 kan de bara dras med ett moment på 29 Nm. Med tanke på hur mycket som "försvinner" av momentet i onödigt friktion, se inledningen, så blir det inte mycket kraft kvar att skapa friktionen som krävs för att hålla dämparen på plats. Det blir inte bättre av att det är väldigt trångt att hålla skruvskallen med ett riktigt verktyg när man drar åt. En annan komplikation är att vi har väldigt olika material i dämparen och fästet i balken, gjuten aluminium mot stål.

Och inte hade jag gjort saken bättre genom att a) montera styvare fjäderpaket för att få upp bakändan lite och b) uppgraderat stötdämparna med högre dämpning än originalet.

Resultatet av detta blev att kraften **F** nu är bra mycket större än tidigare vilket kräver ännu bättre friktion mellan de två delarna – och det hade jag inte, definitivt inte. Detta gjorde att skruvskallarna hade börjat äta sig in i aluminiumhuset så att friktionen mellan delarna var helt borta. Detta stavas glapp och resulterar i ett mycket otrevligt ljud. Tittar man noga så ser man faktiskt präglingen av sexkantsskallen.



Då allt hade varit ihopprostat när jag tog hand om bilen hade jag köpt nya bultar, brickor och muttrar från UK, de till höger på bilden. Nu såhär i efterhand kan jag ju tycka att det var konstigt att det inte fanns med en rejäl planbricka att ha under skruvskallen också, men så var det inte.

Så nu sitter följande lösning bak, se till vänster på bilden ovan. Insexbultar M10 av kvalitet 12.9, rejäl planbricka, låsbricka och mutter av samma kvalitet. Allt låst med den starka Loctiten, 2701.

12.9 kvaliteten gör att jag kan dra med hela 79 istället för 29 Nm. Jag tog insex istället för vanlig sexkant då jag nu kan hålla emot ordentligt. Planbrickan fördelar trycket över hela fästörat. Fick slipa till den lite för att den skulle böttna ordentligt mot huset.



Nu känns det mycket mer rejält ihopskruvat och framförallt är det tyst. Ska bli kul att se hur länge det så förblir.

Kör så det ryker!

732 Ulf Ölen

Nedan följer ett par "Lathundar" med information man kan ha nytta av – inte bara hur hårt man kan/ska dra åt olika bultar, utan även en översättning av skruvmaterialbeteckningar i reservdelslistorna till Healey. Båda kommer att finnas på hemsidan under Tekniska Tips för nedladdning i "fullformat"!
Beteckningslistan till vänster fast i engelskt original – och betydligt mer omfattande – finns också för nedladdning på hemsidan.

Anders Lotsengård
Healeyskruvar; en liten tolk.
1997-03-08

De första två siffrorna anger diametern/dimensionen i antal 16-dels tum.
De sista två siffrorna anger längden i antal 8-dels tum.
Detta ger följande lathund: HZS 04 08

Dimensionsmättet

I listan	Dimension
03	3/16"
04	1/4"
05	5/16"
06	3/8"
07	7/16"
08	1/2"
09	9/16"??
10	5/8"
12	3/4"

Längdmättet.

I listan	Längd i tum	Längd i mm
04	1/2"	12,7
05	5/8"	16,0
06	3/4"	19,0
07	7/8"	22,2
08	1"	25,4
09	1 1/8"	28,6
10	1 1/4"	31,8
11	1 3/8"	35,0
12	1 1/2"	38,2
13	1 5/8"	41,3
14	1 3/4"	44,5
15	1 7/8"	47,7
16	2"	50,9

För **muttrar**, som exempelvis heter FNZ 103, FNZ 205, LNN 208 etc, är det de två sista siffrorna som anger dimensionen enligt samma system som ovan. Den första siffran anger typen av mutter där 1=stdmutter, 2=låsmutter, 3=krommutter.

Man skiljer på "screw" vilken är helgängad och "bolt" vilken har en ogängad del. Beteckningarna utgår alltid ifrån att det är UNF, varför detta inte har någon egen bokstavsbezeichnung.

Beteckning	Trolig betydelse	Anmärkning
H	6-kant	(Hexagon)
C (i mitten)	UNC	Något osäker på detta, men verkar stämma!
S	Screw	alltså helgängad
B	Bolt	alltså ej helgängad
Z	Zink	
N	Obehandlad	
P	Rundkullrig	
M	Krysspår	
C (i början)	Försänkt	

Några typiska beteckningar:

HZS	UNF 6-kant helgängad, förzinkad
HNS	UNF 6-kant helgängad, svart
HBZ	UNF 6-kant delgängad, förzinkad
HBN	UNF 6-kant delgängad, svart
HCN	UNC 6-kant delgängad, svart (borde varit ett B med!)
NCS	UNC, helgängad, svart (vet inte vad N-et står för!)
ZCS	UNC, helgängad, förzinkad
PMZ	Rundkullrig stjärnskruv, förzinkad
CMZ	Försänkt stjärnskruv, förzinkad

Åtdragningsmoment

UNF skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga UNF	Nyckelvidd tum	Stål, hållfasthetsklass					
		4.6	5.8	8.8	10.9	12.9	
1/4	7/16	3,9	7,9	12	17	21	
5/16	1/2	7,3	14	23	33	41	
3/8	9/16	14	26	41	59	73	
7/16	5/8	22	41	66	93	115	
1/2	3/4	33	62	99	141	175	
9/16	13/16	47	88	142	201	250	

UNC skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga UNC	Nyckelvidd tum	Stål, hållfasthetsklass					
		4.6	5.8	8.8	10.9	12.9	
1/4	7/16	3,6	6,7	11	15	19	
5/16	1/2	7,3	14	22	31	38	
3/8	9/16	13	24	38	54	68	
7/16	5/8	20	38	61	87	108	
1/2	3/4	31	57	93	131	163	
9/16	13/16	44	82	133	187	234	

Metrisk skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga mm grov	Nyckelvidd mm	Stål, hållfasthetsklass					
		4.6	5.8	8.8	10.9	12.9	
M4	-	1,1	1,8	3,9	4	4,9	
M5	8	2,2	3,6	5,7	8,1	9,7	
M6	10	3,7	6,1	9,8	14	17	
M8	13	8,9	18	24	33	40	
M10	17	17	29	47	65	79	
M12	19	30	51	81	114	136	

Metrisk skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga mm grov	Nyckelvidd mm	Rostfritt stål, hållfasthetsklass					
		Austenitiskt (A)			Ferritiska (F)		
		50	70	80	45/50	60/70	80
M4	-	1	2	2,7	1,1	1,9	2
M5	8	1,9	4,1	5,4	2,4	3,7	5,8
M6	10	3,3	7	9,3	3,9	6,3	9,9
M8	13	7,8	17	22	9,3	15	24
M10	17	15	33	44	18	30	47
M12	19	27	57	76	32	52	82

Mer teknik: för de, som liksom jag, hade lite svårt att hänga med i Ulfs tidigare, väldigt "ingenjöriska" genomgångar, hur man fixar en strulande bränslemätare, finns nu en ny version på "Lätt svenska" (!) att ladda ner på AHCS hemsida, under fliken Tekniska Tips.

decidedly British . . . but . . .

tops in the States

Everything on the sizzling new Healy '3000' has been increased but price! Bore, Displacement, Horsepower, Torque, Compression ratio and Rear axle ratio have been upped! Disc brakes have been added to keep them in check! You have a choice of 2-seater and 4-seater models, disc or wire wheels, 4-speed transmission (or 6 with overdrive), fabric top or removable fiber glass hardtop and a wide range of colors.\$3488. (f.o.b. Chicago)

fit for a King

priced for economy

The Austin-Healy SPRITE, sassy little brother to the Austin-Healy 3000 and the lowest priced race sports car, ran away with four awards — including 1st, 2nd and 3rd in class — at the 1959 International 12 hour Sebring Grand Prix of Endurance. Built with the roadability and stamina traditional of British Motor Corporation cars, the SPRITE sets a new high in 948 c.c. performance and a new low in sports car purchase and operating costs. The SPRITE sells at \$1920. (f.o.b. Chicago)

29

Enthusiasten 159 December 2020 arbex.indd 29

2020-11-24 15:46:01

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 annonserna upp först, och med större bilder!

KÖPES

Austin-Healey 3000 BJ7 eller BJ8.

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

KÖPES

Dörrhandtag BJ7 mm

Höger sidas dörrhandtag enl. bild.
BJ7 eller tidig BJ8 (A-H Spares nr:DRF162).
Gångjärn baklucka. Höger + vänster.
Söker originaldelar med bra krom.
Börje Engwall. Mobil +46 70 410 09 54
E-post: frogeye@telia.com



TILL SALU

Healey-bord!

Jag är inte medlem längre men jag har ett bord hemma som kan funka till ett Healey man cave. Jag gjorde bordet för ca 35 år sedan och hade det några år under min Healeytid!
Underrede i ek från en gammal kontorsstol. Hubb monterat på en stång. Ekerhjul med ett äldre Formula 3 däck.
Glasskiva med ett hål i för hubben. Sen spinnern ovanpå glasskivan.
Glasskivan är 90 cm i diameter och 6 mm tjock. Höjden går att justera från 46–66 cm.
Prisidé 2000:-
Hämtas i Bromma eller enl. ök.
Anders Wickell. Tfn: 073-5207525
E-post: anders.wickell@gmail.com



Fler bilder på hemsidan!

KÖPES

**Austin-Healey 3000. BJ7 eller BJ8.
Körbar eller ett vrak!**

Helst vänsterstyrd, dock inget krav.
Bernt Pettersson. Tfn 070-588 55 89.
E-post: bernt.g.pettersson@gmail.com

TILL SALU

Avgasrör för AH 3000 Mk3

Helt nya och omonterade, ett felköp
Bestnr. ESX 142 och ESX 143.
Inga upphängningsfästen
Dessa rör och dämpare passar efter främre flexrören och fram till de tvärgående dämparna.
Hämtpris 900:-
Finns i Ramlösa för avhämtning
Per Mauritzson, Mobil: 070-279 38 10,
E-post: per.mauritz@tele2.se



TILL SALU

**Sufflettställning Austin-Healey
BN4-BT7**

Ny, aldrig använd. Inte NOS, men från känd leverantör, så den ska säkert passa/funka.
Felköp, har legat på hyllan ett tag. Pris idag i England 255£ + moms och frakt.
Pris: 2 000 kr. (eller kom med ett bud!)



Baksätesklädsel BJ8 3000 (och ev. BJ7, men där ska det egentligen vara bredare "rem-sor"). Till baksätespottorna Rött läder med röd piping. Varit monterat. Inte perfekt men mer än OK! **Fler bilder på hemsidan!**

Hämtas Oskarshamn eller levereras på ngt av årets RHK-race eller frakt på köparens bekostnad.
Pris: 800:- (eller bud!) Anders Lotsengård,
E-post: anders@anlon.se Mob 070 580 13 83



**Pubkvällar
på Black & Brown Inn,
Tills vidare inställda.**

TILL SALU

Momo Super Indy träratt 14".

Inklusive nav till Sprite.

Beg. 1 500 kr

Clas Arleskär.

E-post: clas@workshealey.se



Finns i Tranemo

TILL SALU

Renoveringsobjekt AH 100/4, 1955.

Chassinr BN1L156614, ursprungskontroll via bilregistret OK. Våldigt mycket extraprylar, bl.a. extra motor, extra 4-växlad låda (original 3-växlad), förgasare mm. Mycket nya småprylar i originalkartonger.

Vid köpet uppgav säljaren att det i princip var en och en halv bil!

Har en AH 100/6 1957 i "good running order", men har alltid tyckt 100/4 är coolare med den fällbara rutan, därför köpte jag renoveringsobjektet, med avsikt att renovera den minutiöst.

Sommaren 2018 trillade jag dessvärre ned från mitt hustak, rena rama turen att jag inte blev en grönsak. Hur som helst, jag får inte alls till det – får ingenting ur händerna. Objektet behöver alltså tyvärr ett bättre hem!

Pris: Högsta bud över 250 000 kr för allt ihop. Eller kanske någon som har en färdig 100/4 och tar objektet och min 100/6 1957 (bilder kan mejlas!) som likvid??

Sven Sundstedt. Tfn 070-245 60 23.

E-post: sven.sundstedt@gmail.com



Kommer fler och större bilder på hemsidan!

Nu tar vi nästa steg! Nytt REGALIASORTIMENT i internationellt samarbete!

AHCS har öppnat ett samarbete med Engelska Healey-klubbens regalialeverantör "LOGO THAT POLO". Målsättningen är att erbjuda ett bättre anpassat sortiment och förenkla vår hantering.

Sortimentet blir väsentligen bredare och håller bra kvalitet samt att vi får mycket förmånliga priser både på produkterna och brodyren tack vare bolagets specialisering och stora volymer. Portokostnaden blir högre men totalt får vi ett bättre pris än vad som gällt på de egenproducerade produkterna. Framöver kommer det att finnas ett antal produktprover vid våra träffar för att visa det nya jättefina sortimentet.

Vi behåller de unika svenska produkterna såsom vagnsmärken, dekaler med mera här i Sverige som ni beställer som vanligt.

Så här beställer ni av det nya sortimentet:

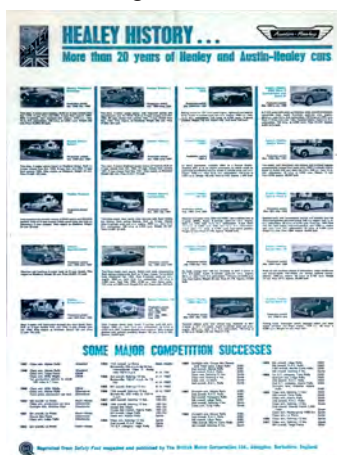
1. Gå in på vår hemsida, klicka på **"Regalia"** som vanligt.
2. Klicka i rutan **"On Line Regalishop"** så kommer du till "vår" butik med vår logo på produkterna.
4. **Välj plagg/produkt** och klicka i storlek, färg och välj vilken av våra två logos du vill ha samt om du dessutom vill ha ditt namn ("personalisation") eller bilmodell etcetera broderat.
5. Lägg dina varor i den markerade kundvagnen **"Add to cart"** vartefter du är nöjd med dina val.
6. Bestäm därefter **betalningssätt** via **Pay Pal** eller **kredit/betalkort**.
7. Tänk på att det tillkommer **portokostnader**. Som exempel: Jacka, fleece 204 SEK, pikétröja 180 SEK, mindre brev eller paket 60–88 SEK. **Det lönar sig alltid att beställa lite extra som kan hjälpa till att bära fraktkostnaderna.**

Kommer ni ihåg att vår trogne medlem Lennart Bergström skänkte 100 st inplastade affischer till vår klubb föreställande samtliga Healeymodeller från början till slut?

Ett fint tidsdokument som borde pryda alla våra garage eller varför inte på hedersplats över öppna spisen eller som Julklapp till Healeyentusiasten.

Samtliga intäkter är avsedda till att förhöja stämningen på någon av våra sammankomster.

Lennart har gjort detta som ett tack till AHCS för all glädje klubben givit honom under många år.



"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 eller vid ngt race kostar den bara 100:-!)

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



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.



Vagnmärke 280 kr



Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmärke TEHMIS 300 kr



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



Nyckelring DHMC 140:-



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

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:-



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 vinfaskan 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

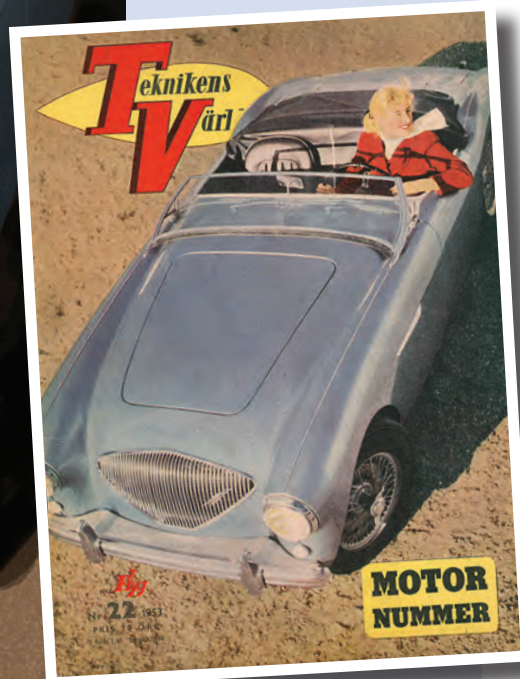


med **Elyg**
Nr 22 2017
 PRIS 70 ÖRE
 I Norge 1:40, Danmark 1:40
 NOV

**MOTOR
 NUMMER**

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

