

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 165 Juni 2022



Uffe har ordet

Vilken fest! Ja ni alla som läser detta nummer av vår fina tidning får en ingående redovisning av allt vi var med om denna magiska helg på Öland. Ni som var med bland de cirka 150 deltagarna kommer att känna igen er, för alla er som inte var med, läs och njut av alla berättelser och minnen från en oförglömlig helg på Öland.

Med vårt tyvärr lite försenade Jubileumsmöte så slog vi alla tidigare rekord när det gäller antal deltagare. Det förra var på Gotland med 92 och nu blev vi runt 150 stycken. Mycket imponerande med tanke på att vi är en klubb med 356 medlemmar. Men då ska vi även konstatera att det var några deltagare från Norge och Danmark som fyllde på antalet deltagare. Men vi välkomnar ju alla som vill fira vår klubs 50-årsjubileum.

Som jag nämnt tidigare var helgen helt magisk och vår festgeneral "Lotsen" hade fått till allt perfekt, förutom vissa skurar under lördagens utflykt. Men väder rår man inte över och bara att gilla läget, vilket senare kompensades av strålande sol när det var dags för hemfärd. Stort tack till Fredrik och Victoria Spong som hade ordnat en mycket trevlig rundtur runt Öland, en som tyvärr blev avbruten för vår del då vi agerade "jourhavande medmänniskor" till Johan och Cattis Larsson som fick haveri på ett framhjulslager på sin 100. Men ni får läsa mer om allt som hände i detta nummer av vår tidning. Många reseberättelser!

För er som inte var med så har ni nu förhoppningsvis fått ert exemplar av vår jubileumsbok via posten. En otroligt fin bok som speglar allt som hänt under våra första 52 år. Styrelsen vill tacka "Robban", medlem nummer 42 för ett otroligt bra jobb.

Hoppas att ni alla som är stolta medlemmar i vår fina klubb kommer att uppskatta denna bok, och dela med er till vänner och bekanta om hur kul man kan ha med en Austin-Healey, och vilken fin gemenskap som det innebär att vara med i AHCS!

Boken finns att beställa i vår klubbshop. Perfekt julklapp till släkt, vänner och bekanta som har det allra minsta intresse för våra Healeys eller klassiska sportbilar i stort!

Till er alla: ha en bra sommar och kör så det ryker!

Uffe



**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

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



Nästa nummer av Enthusiasten
kommer September 2022
Manusstopp den 15 juli.

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

WEBMASTER

Anders Lotsengård
070-580 13 83
webmaster@healeysweden.com

REVISORER

Daniel Svanström och Ulf Ölen

SEKTIONER

Väst	Göran Utter westsection@healeysweden.com	070-529 29 50
Norr	Leif Sundqvist northsection@healeysweden.com	070-337 25 24
Öst	Börje Engvall eastsection@healeysweden.com	070-776 48 57
Högländet	Ulf Ölen Mats Svanberg highlandsection@healeysweden.com	079-333 81 75 070-283 02 77
Syd	Johan Ekman southsection@healeysweden.com	070-980 75 34
Mellan	Kjell Eriksson middlesection@healeysweden.com	070-334 53 50

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engvall	070-782 10 20
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
Ulf Ölen, 079-333 81 75, ulf@hagaberg.st

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 164

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet
Sid 3	Redaktören
Sid 5	Oslo–Värmland–Öland t.o.r. – <i>Vera og Gunnar Rohr-Torp</i>
Sid 5	Registrera din Healey i engelskt register..
Sid 6–8	Brommagrodornas resa till Öland – <i>Tommie Tellander</i>
Sid 9	Från Bornholm till Borgholm. – <i>Bent och Jytte Oldenborg.</i>
Sid 9	Vilken väg är krokigaste genom Småland? . – <i>Ulf Ölen</i>
Sid 10–12	Bildkollage från AHCS 50 år i Borgholm.
Sid 13	AH Spares börjar tillverka i nya verktyg.
Sid 14	Mitt första Healeyår. – <i>Anders Lotsengård</i>
Sid 14–15	Nya medlemmar påresenterar sig.
Sid 16–17	Mittbild Healeyparkeringen i Borgholm – <i>Fotograf Robert Petersson</i>
Sid 18–21	BMC ABC-motorer – C-series. – <i>Göran Wennergrund</i>
Sid 22	Nyheter i Regaliasortimentet.
Sid 24	Årets Enthusiast presenteras.
Sid 25	Välbesökt årsmöte i Borgholm – <i>Anders Lotsengård</i>
Sid 26–27	Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 28 – <i>Börje Engvall</i>
Sid 26–27	Tekniktips – man lär så länge man lever! – <i>Ulf Ölen</i>
Sid 30	Healey-Market.
Sid 31	Regaliashopen.

Redaktören

Så då var det avklarat! Kändes lite surt när resan dit på torsdagen skedde i delvis skyfallsliknande regn, men de följande tre dagarna gjorde inte bara resan utan även allt förberedelsejobb värt besväret.

Jag syftar naturligtvis på vårt jubileum i Borgholm – men det tror jag ni alla begriper.

Vi som var där får många påminnelser om både stort och smått i detta nummer av tidningen. Ni som av olika skäl inte kunde vara med och festa får en inblick i hur kul vi hade och hur många trevliga Healeyentusiaster som var samlade på Öland.

Denna gång hade jag åtminstone förstått nog att inte upprepa mitt löfte från 30-årsjubileet – att ta ansvaret även för 70-årsfesten. En titt i prästbeviset gör att detta nog var ett klokt beslut ...

Nu till racingen – eller rättare sagt frånvaron från den för min del denna säsong (tror jag det blir). Kan inte skylla på att festförberedelserna tagit för mycket av min tid. Sanningen är i stället att jag efter haveriet på Knuts-torp förra sommaren lite tappade lusten/orken! Har gått och tittat snett på den nybyggda/renoverade motorn hela hösten. En färdig ”bottendel” (block vev, kolvar – allt balanserat och klart) i garaget men inget händer.

Har inte haft lust att tag i det. Och lust är viktigt att ha. Känns det inte riktigt så avstår man – ett privilegium man ska unna sig när man är pensionär. Men rätt som det är snurrar det kanske till i skallen och mekarmusklerna och SID återuppstår i sin om än inte forna glans (det var länge sedan!) men i fullt raceklart skick. Den som lever får se! Men se blir nog den enda raceuppleveslen för mig i sommar, att hålla mig borta från tävlingarna klarar jag inte.

Ni har väl inte missat min vädjan om lite **skriverier om era bilar till tidningen?** Jag vet att det bland läsarna har högt läsintresse för era berättelser om era Healeys och eventuella äventyr med dem. Gärna historiska bakåtblickar om er bil och ert Healeyliv.

I detta nummer vill jag också pusha för den extra regaliasidan, passa på beställ jubileumspiké och vagnmärke innan det lilla lagret tar slut. Och lys upp sommaren ytterligare med färgglada kepsar och solglasögon (och naturligtvis har du en klubbhandduk när du lämnar bøljan den blå, eller?).

Anders Lotsengård



Välkommen till British Sports Car Meeting

2022

lördagen den 20:e augusti

I år, efter två års lång väntan, blir det åter ett British Sports Car Meeting. Starten för BSCM är i år vid Vänge kyrka, på väg 72 mot Sala från Uppsala. Starten sker mellan kl 09.30 och 11.00. Träffen är som vanligt öppen för alla engelska sportbilar. Kostnad: 150 kr/sportbil. Vägbeskrivning: Kör E 4 till Uppsala. Vid Gamla Uppsala tag väg 55 mot Enköping. Efter ett par kilometer sväng in på väg 72 mot Sala. Vänge kyrka dyker upp på höger sida efter cirka en halvmil.

Om du kommer från Enköpingshållet kör väg 55 mot Uppsala och tag av väg 55 mot Sala.

Frågor besvaras av Anders Gustafson på telefon: 076-115 02 42

VÄLKOMNA!



Regnig resa från Oskarshamn till Borgholm. Hustru Maria valde att köra Jeepen efter att ha sett väderleksprognosen för torsdagen ... Smart hustru!



Sideways "hi-torque" startmotor

Snurrar betydligt snabbare och starkare än originalet 3 375:-



Sideways SU gaslänkage

Förbättrar känslan och eliminerar glapp avsevärt. 2 990:-



Sideways ventilkåpa

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



Sideways lyftarlock—sats

Stoppar effektivt oljeläckorna 1 423:-



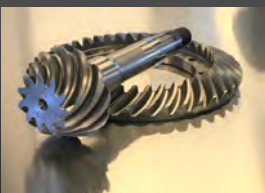
Sideways spin-on oilfilter

Förenkla filterbytet med vårt kit och smidiga lösning 625:-



Sideways Sebring kit

Ger betydligt bättre steg mellan växlar med kvalitet 14 375:-



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:-



Generator spännare

Tillverkad i syrafast rostfritt stål samt lättare och starkare än originalet 200:-



Oljekylare—Setrab

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



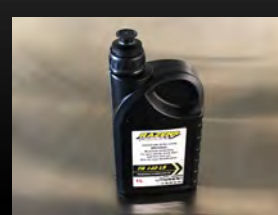
Revival - V67S 20w/50

Klassisk motorolja med 220 ppm ZDDP 5 liter 799:-



Revival - Manual 30

Klassisk transmissionsolja speciellt för overdrive 1 liter 199:-



Razors - TR 140 LS

Bästa oljan för din differential både med och utan diffbroms. 1 liter 458:-

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

Oslo – Värmland – Öland tur och retur!



Hei Anders!

Tusen takk for en opplevelsesrik 50 års feiring av svensk Healey Cluben på Öland!

Til tross for masse regn var det også sol og vi fikk nyte Ölands vakre natur fra våre åpne biler!

Vi ønsker dere fortsatt gode år!

Beste hilsener fra Gunnar og Vera Rohr-Torp bosatt i Oslo, men for det meste har opphold om sommeren i Värmland.

Vi har ikke så mange bilder, men vi sender det vi har. Fortsatt god sommer!

#760 Vera og Gunnar Rohr-Torp



THE AUSTIN HEALEY CLUB UK LAUNCH OF THE REVISED MARK REGISTERS

by Peter Dulieu (100), Rob & Linda Kemp (Sprite), Mell Ward (100/6&3000) and Jim Palmer (Jensen Healey).

austinhealeyclub.com



Efter många år av papper gör nu datorn sin entré i engelska Austin-Healey Clubs register för de olika modellerna – de har nu lyckats föra in dessa register i det 20:e århundradet!

Registret startades redan mitten av 70-talet för att ha koll på hur många Healeys som fortfarande existerade.

Gå in på länken ovan, läs mer och registrera din Healey. Bilder etcetera får inte vara större än 2Mb per styck. Registret kommer inte att publiceras/vara tillgängligt för allmänheten, men man kan fråga de registeransvariga efter enskilda fordon som man av någon anledning är intresserad av.

Resereportage: Brommagrodorna till Öland.



Text: Tommie Tellander
Foto: Tommie m fl brommagrodor.

Brommagrodorna beslutade tidigt att göra resan till Borgholm gemensamt och i lugnt tempo under devisen "Inte en meter motorväg".

Vi ville hitta vägar med fin natur och trevliga stopp inklusive övernattnig. Fem Grodor ställde upp och fick sällskap av tre Storebröder och en Bruksbil. Vi samlades på Shell i Hallunda och solen sken!

Det gjorde den inte hela tiden! Några skurar på väg till färjan vid Kvarsebo, men där väntade förbeställda och goda Råkmackor på Café Säterdalen och piggade upp!

På Vikbolandet väntade fina vägar och kort färja över Slätbaken, innan vi snirk-lade oss neråt mot Västervik. En av de läckraste sträckorna var "Norrlandsvägen" de sista 50 km.

Vi checkade in på Hotell Fängelset med fina celler och inhägnad parkering. God middag på Pink Bistro, som var knöckfull.

Inga incidenter utom ett totalhavererat batteri i Ebba. Funkade med snälla knuffar från kamraterna. Löstes med nytt från Biltema i Västervik.

Fredagen startade också i sol, men regn-skurarna kom! Vi körde på mycket trevliga vägar med besök i många små byar. "Känns som man är i Lönneberga" sa Daniel.

De flesta skurarna skakade vi av oss, men i Högby blev det skyfall och då passade det bra med goda pizzor, innan vi fortsatte mot Borgholm, dit vi kom enligt tidtabell och fick ett varmt och hjärtligt mottagande!

Vi som åkte tillsammans var:

Tommie, Daniel, Hasse, Paul, Tony, Anders, Bosse, Gunnar och Kjell.

Andreas och Börje kom lite senare med sina grodor efter att ha kört hela dagen från Stockholm.

De körde också via färjan i Kvarsebo och plåtades av caféägaren, som skickade bilden.

Caféägaren plåtade och skickade!

Han berättade att två andra Healeys passerade en halvtimme före oss på torsdan, men när han frågade dom om dom skulle vänta på oss, blev svaret "Nej då får vi bara stanna och meka hela tiden!"!

HaHa!

Alla var glada och sen hade vi trevligt med alla Healeyvänner!

Tommie Tellander



Samling för avfärd.



Kö till färjan.



Färjan i sikte!

Och nedan grodor i/på sitt riktiga element.



Nödvändig paus i ruskväder.

Och nedan varför det var nödvändigt ...

Anders Fredén njuter av en kortvarig solglimt.



**Och sedan hamnade alla
i fängelse i Västervik!**



**Börje och Andreas anslöt.
Slapp fängelse men istället
en lång endagarsresa**



**Tur att de flesta är Stockholmare
och vana vid köer.**





I metropolen Högsby intogs välförtjänt pizzalunch som omväxling till räckmackorna i Kvarsebo.



Även små grodor kräver sin föda.



Road Book

26/5

09.00 avresa Shell Hallunda
Gamla E4 till Södertälje, Pershagen, Vagnhärad, Nyköping, Nävekvam till Kvarsebo
Fika på Café Säterhagen vid färjan i Säter
12.36 Färja
Till Ö. Husby (MACK endast 95).
Vänster i Kuddby mot Norrkrog
13.00 Färja från Norrkrog
Paus i Stegeborg
Via Degerhov, Ormestorp, Börrum, Häljelöt till Valdemarsvik
Sedan Tryserum, Västerum, St.Hälleberg till E22
E22 till Gamleby, Vänster mot Lofta sen avtag höger på "Norrlandsvägen" till Kasimirsborg och Västervik
300 km
Incheckning Hotell Fängelset beräknas senast 1700
Middag på Pink Bistro

27/5

09.30 avresa Västervik - Tanka!
E22 till Verkeback
R33 till Ankarsrum
I Ankarsrum Vänster mot Hjorted, Kristdala
I Kristdala - Mot Mörlunda, strax sedan vänster mot Östantorp, Gransmåla, Korsvägen,
I Korsvägen ta R23/34 höger till Bockara
2 km Efter Bockara Vänster mot Högsby
Fortsätt R34

Strax efter Högsby Höger mot Algunnen, Kråksmåla

I Kråksmåla Vänster på L125 mot Alsterbro, (MACK FIKA), Läckeby, Kalmar

Före Kalmar L137 till Borgholm

230 km

Incheckning Strand beräknas senast 15.00



Lilla linslusen Ebba kom också med på en bild av Robert P. Är man charmig så är man ...

Lyckligt och väl framme i Borgholm intogs Healeyparkeringen.



Från Bornholm till Borgholm med Bent och Jytte Oldenburg.



Bilskrot i Småland besöktes under resan och Oldenburgs vackra Golden Beige Metallic AH 3000 på plats i Borgholm.



Först och främst, tack för en underbar Ölandsresa, och tack för det outtröttliga arbete som ni lägger ned i de fina evenemangen runt om i Sverige.

På vägen upp dit körde vi längs väg 19 till Skåne Tranås – där det finns en klädafter, som har en speciell attraktion för kvinnor – och sedan fortsatte vi upp till Ann och Lars som bjöd in oss för två år sedan, och nu var det dags att åka dit! De har ett fritidshus i Hylta nordost om Kristianstad – fridfull plats inne i skogen. Vi övernattade där och körde mot Öland. På vägen dit var vi inne och såg den gamla bilkyrkogården djupt inne i skogen.

Det var imponerande att se så många Healeys som hade anlänt till hotellet – och många av dem riktigt snyggt renoverade – glömmar tyvärr att få tillräckligt med bilder tagna.

Rundturen på lördagen gick bra tack vare en fint illustrerad vägkarta, så även vi gamla kunde hitta rätt! Hade vädret varit några grader varmare hade nog Kårehamn varit fyllt med bilar, men det fanns gott om plats så vi köpte en våffelglass till efterrätt hos fiskhandlaren och körde vidare tillbaka till hotellet.

Jubileumsmiddagen var mycket festlig med både Bosse Bildoktorn och Daniel Alleved – mycket väl upplagd underhållning!

Jag annonserade som sagt lite om Bornholm på årsmötet, som en gång faktiskt tillhörde Sverige – kan hända att det var ett galet förslag, men jag fick i efterhand flera positiva indikationer på att det kunde vara intressant att hålla ett årsmöte på Bornholm.

Här på Bornholm har vi en fantastisk natur som man inte hittar i resten av Danmark samlad på ett relativt litet område. Vi har ett årligt veteranrally som förmodligen är ett av Danmarks största med ca 175 deltagande bilar och motorcyklar.

Bornholm är en populär semesterö för både danskar (särskilt under corona) svenskar och tyskar, och även allt fler normän har hittat till ön.

Om styrelsen överväger detta förslag kommer vi naturligtvis att vara till hjälp med allt det praktiska, information om platser, biljettpreiser, övernattningar etc.

Det skulle vara en kanonupplevelse att få så många Healeys till ön även om det för stockholmarna är en relativt lång resa, men jag tror att de allra flesta klarar det utan problem.

Vi talar om kanske två-tre år framåt för att det ska vara realistiskt – jag hoppas att AHCS på allvar kommer att överväga förslaget!

Bent och Jytte Oldenburg

Vilken väg är den krokigaste genom Småland?



På bilden studerar Britt Shepherd, Lena och Sigge Hammar karten noga. Väg 125 från Vetlanda och söderut är en bra kandidat.

Ännu en gång bevisades det att med +70 km/h på mätaren så klarar man de värsta regnskurarna utan att bli det minsta blöt även med suffletten nerpackad.

Eller, var det så att de i bilarna ska vara +70??? Tack alla för en go helg på Öland!

#732 Ulf Ölen

Bildkollage från AHCS 50 år i Borgholm.

Fotografer: Robert Petersson, Anne-Karin Rustad, Börje Engvall, Bent Oldenburg, Arnfinn Sörhaug.



På bilderna på dessa två sidor (tack till alla fotografer!) ser vi bland annat Robert P i driving position, Göran Utter med klubbstandaret, Gunnar B misshandlandes sin AH3000, förundrad åskådare vid ruinen, några åldermän funderande över något av de ständiga mysterierna med Healeys, två välsmakade AH 100, någon som övergivit sin keps samt sist men inte minst – allas vår Goran uppklädd kvällen till ära och i sin fantastiska performance show tillsammans med kvällens underhållare Daniel Allevé.





I översta raden våra vänner från Norge, redo att påbörja sista delen av den långa resan, här utanför hotell i Jönköping, några rallydeltagare som fallit för frestelsen att åka med tak (så dåligt väder var det väl inte?), lite barhäng och väntande på kvällens mat, vår nyblivne medlem Bosse "Bildoktorn" Andersson framförande någon av sina skrönor (ni vet väl att en bra historia behöver inte vara sann, det räcker att den är sannolik ...) samt till slut rallyts utslagsfråga – vad väger den havererade vevstaken med kolv? (Svaret var 990 gram, men vad det hela kostade vill jag helst inte tänka på!). Och åter: tack till alla ni som bidragit med bilder!



The Original Austin-Healey Parts Specialist

With A H Spares huge inventory of Austin Healey parts,
we have everything you need from a simple washer
to a complete inner body assembly.

Exporting to every country where an Austin Healey can be found,
providing a first-class service to all our customers.

Contact our sales team:
sales@ahspares.co.uk or 01926 817181



AH Spares Ltd. Units 7/8, Westfield Road, Kineton Industrial Estate,
Southam, Warwickshire, CV47 0JH. UK.

T: 01926 817181 F: 01926 817868 E: sales@ahspares.co.uk ahspares.co.uk



Nya klubbmedlemmar presenterar sig

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

**Ni som är sektionsansvariga – ta chansen och kontakta nya medlemmar i era regioner!
Vill ni ha adressuppgifter etc, så meddela redaktionen!**

Carl Knutsson, 69 år, Kinnekulle. Austin-Healey 3000 Mk2, 1962. FNX320. Red/OEW.

Medl nr 825.



Jag heter alltså Carl Knutsson och bor på Brattefors gård på Kinnekulle alldeles intill Kinnekulle Ring. Är lantbrukare, med köttjur, spannmål och entreprenadverksamhet.

Har bilintresse i blodet säkert från min far som byggde Kinnekulle Ring och drev den i många år. Helst engelska bilar.

Är nu 69 år och har alltid önskat mig en Austin-Healey – tänkte att innan jag blir för gammal måste jag ha en. Kompletterar bra den Morgan jag redan har.

Slog till och köpte en Austin-Healey 3000 Mk 2 1962.

Hoppas på att kunna åka på en del träffar nu.

Per-Olof Lövmär, 66 år, Uppsala. Austin-Healey Sprite MkII AN6, 1962. CHH499. Vit.

Medl nr 827.



Jag har ett stort intresse av historiska bilar, framför allt engelska sådana, och under mina studieår köpte jag denna bil 1980 som jag tyckte passade in i bilden av mig själv. Jag har lyckats behålla den genom åren sen dess. Numera åker jag Jaguar till vardags.

Den är svensksåld och vänsterstyrd, levererades i Östersund. Kanske en julklapp till en kär hustru eller en lycklig son/dotter, då den registrerades i december 1962. Sen finns det luckor som inte är fyllda. Jag köpte av Ulf Beijner, som gjorde en del renoveringsarbete. Den fanns i Täby under en tid, men återvände till Ulf. Ulf köpte i sin tur bilen i Norrköping.

Genom åren har den skiftat färg, från vit till röd till SAAB-lila, och tillbaka till vit (genom mig). Har också bytt originalmotorn, som hade en del trim, bland annat högkompressionskolv och en vass kamaxel. Med 3-lagrad vevaxel klarade den inte riktigt en säsong och det var svårt att få upp oktanhalten tillräckligt, så jag tog beslut på att konvertera en 1275 Marinamotor istället. Den har tjänat väl för vardagskörning sedan dess. Bilen var körduglig senast 2007. Sen har jobb och utlandsboende tagit all tillgänglig tid. Nu har jag trappat ner yrkesarbete, och försöker ordna till det som inte fungerade när jag ställde av.

På kort sikt behöver jag antagligen lite hjälp/rådgivning med några av mina problem. På längre sikt ser jag fram mot möjligheter att träffa likasinnade på olika träffar.

Tron Ellefsen 73 år, Toilvsrød, Norge. Austin-Healey BJ8 3000 Mk 3, 1967. Z 3067. Midnight Blue. Medl nr 829.
Familjemedlem Anni Lise Ellefsen.



Kjörte MG TF i 15 år og ønsket en mer sportslig engelsk åpen bil

Denne var til salgs i vår nærhet og med riktig pris. Köpte den 2013.

Eksportert til USA april 1967. Importert til England September 1984 og renoveret. Eksportert til Norge Desember 1997.

Bilen er totalrenoveret 2013 til 2015 av meg.

Ønsker å ha mer kontakt med AH klubbene i Sverige og Danmark og få være med på turer og evenement som arrangeres lokalt.

Leo Werberg, Torslanda. AH Sprite 1960 (objekt). ANK251. AH Sprite Mk4 1967, Svart. XFP666

Medl nr 830.



Grodan har en intressant historik, jag håller på gräva igenom Riksarkivet och har etablerat kontakt med några tidigare ägare. Bilen är nysåld på Gotland (gamla regnumret börjar med "I") april 1960. Senaste besiktigad 1962!

Den svarta Mk4:n har också en rolig historik – rullade hos samma familj i Kalifornien i många år. Jag köpte den för tolv år sedan och tog hit den som flyttgods från USA för fem år sedan. Den är tungt modifierad, 110hk, nerbantad till 620kg, nedkapad vindruta och riktigt bra ordning på chassit.

Den är min första Healey men jag har haft många intressanta bilar under åren – MGA, Mazda RX-7 och MX-5, Datsun 240Z, BMW 2002, Toyota, Merca, osv...

Fastnade för just Sprite därför att det är definitionen av "Smärt och Smidig".

En av den lättaste bilar på gatan. Har kört dyrare, motorstarkare bilar, men Spriten vinner varje gång vad gäller körglädje. Svårt att köra på svenska landsvägar med den utan att le.

Ganska roligt att få ha "den första och den sista" Spriten i garaget – en Mk1 och en Mk4.



Martin Thorsell, 53 år, Bromma. Austin-Healey Sprite Mk1, 1958. AWJ527. Cherry Red.

Medl nr 831.



Jag har drömt om en Sprite i mer än 25 år.

För 25 år sedan var jag och tittade på en i Småland och jag har ångrat sedan dess att jag inte köpte den. Sen har annat kommit i mellan och rätt bil har inte dykt upp.

Så hittade jag denna på Blocket, endast två kvarter bort, nu i maj 2022 och jag ringde efter en minut och hade köpt den efter en timme. Är min första Healey.

Fullständig ägarhistorik finns.

Jakob Bonfils, 74 år, Tingsryd. Austin-Healey 100/6 BN6, 1958. XD 21520. Mörkt blå.

Medl nr 832.



Vi bor numera i det sydligaste Småland, söder om Tingsryd.

Jag hade hållit koll på AH till salu i flera år och en kille på Fyn importerade lite AH, MG och Triumph och annonserade i olika biltidningar och plötsligt var det en oresterad BN6 till salu så jag köpte den 1998.

Det visade sig att den var helt original i alla detaljer, matchande nummer m.m. men även att botten saknades! Den har körts tills den slutat fungera och har sedan stått i någon lada i delstaten New York. Jag restaurerade den de kommande fyra åren.

Jag har alltid gillat sexcylindriga motorer och så tyckte jag att det var en vacker tvåpersoners kaross. Vi har nu kört mer än 50 000 km runt Europa, Danmark och Sverige.

Jag har försökt ta reda på bilens historia, men hittills utan resultat. I den amerikanska AH-klubben har de ett BN6-register så det kanske dyker upp något där ifrån en dag.

Vi deltog i AHCS:s 50-årsjubileum eftersom vi nu bor i Sverige (flyttade hit 2011) och då var det naturligt att gå med i svenska Healeyklubben, och det var en festlig helg på Öland – även om det regnade ibland.

Vi har några andra gamla bilar, men Austin-Healeyn är vår gamla, goda trogna vän, som alltid fungerar.

Lars Erik Karlander, 72 år, Linköping. Hult Healey, 1988. GOF236. Healey Blue/Ivory White. Familjemedlem Anna-Britta Karlander.

Medl nr 833.



Vår bil är en Hult Healey som registrerades som amatörbyggt fordon 1988.

Jag köpte den i november 2019 och det är vår första Healey även om den inte är äkta vara!

Vi har/har haft ett flertal engelska sportbilar men drömmen om en Healey har nog alltid funnits. Det är nog utseendet och den kraftfulla mekaniken som tilltalat mig mest.

Jag letade aktivt länge men oftast var bilarna för dåliga eller för dyra. Då dök den här bilen upp. Kosmetiskt fin men med mekanik i dåligt skick. Jag har renoverat allt och ersatt B20 motorn med en helrenoverad B30 motor och en M46 växellåda med overdrive. Nyligen SFRO och registreringsbesiktning efter min ombyggnad.

Således ganska lik original konceptet men ändå inte!

Jag har hört att klubben är trevlig. Kul att träffa likasinnade och se fina originalbilar.

Erik Enstad, 34 år, Hörby. Austin-Healey Sprite Mk1, 1959. CCU497. Old English White. Familjemedlem Robert Enstad.

Medl nr 834.



Bilen är en gåva till min far som renoverade en annan 1959 Sprite för ungefär 35 år sedan. Han är amerikan och mor är svensk, tanken var att vi skulle flytta till Sverige när jag var liten men det blev aldrig av. Dock så hann min far sälja sin Sprite och det kom inga flera roliga bilar efter den tyvärr. Men även om han bor mestadels i San Diego så är förhoppningen att han kommer spendera mer tid i Sverige nu med oss och vår Sprite. .

Denna dök upp på blocket nu i maj i år, samma dag som vi satt och pratade om hans gamla och Sprites generellt. Det var som meningen att han skulle få den!

Vet inte särskild mycket om bilen, men det finns tid att lära sig. Bilen är svensksåld 1960. Men den verkar vara rätt stygg! Karossen är rostfri men det finns förbättringar att göra om man vill. Dock har den en rätt fräck mekanisk setup. Den har en 948 block som är borrad strax över 1000cc med en väldigt aggressiv kam och topplock från 1275cc motor. Två 1 1/2" S/U förgasare, men far har en Weber 45 som skulle passa utmärkt på den! Ribbad växellåda och möjligen en fräsig bakaxelsetup.

Vi vill få mer kontakt med andra Austin-Healey- och Spriteägare – folk som är kunniga med dessa bilar och motorer. Vore kul att ta del av lite brittisk cruising också.

Fräck liten bil, den ska vi ha mycket roligt tillsammans med!

(Översta bilden: Far och son och 35 år gammal bild på USA-Spriten)



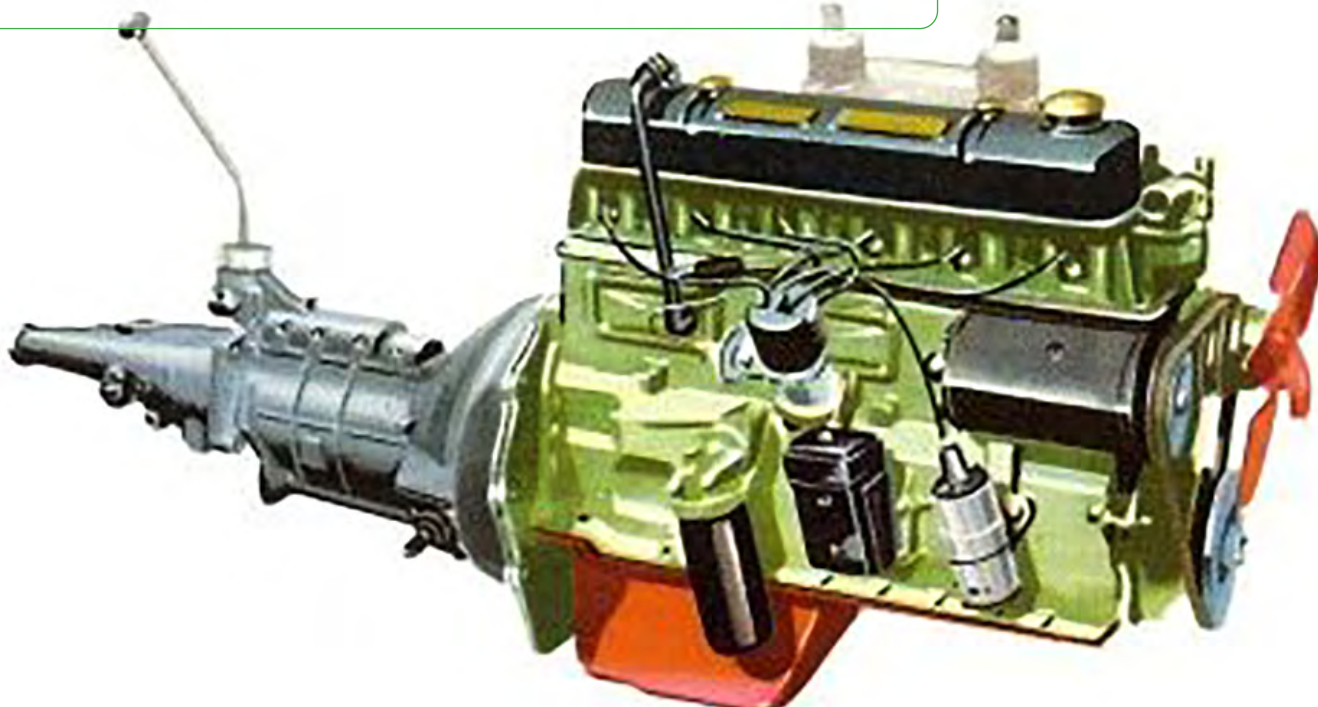


Galleri

En liten del av Healey-parkeringen på Hotel Strands gräsmatta under AHCS 50 år. Det regnade inte hela tiden, mycket Healey-snack hanns med mellan skurarna.

Foto: Robert Petersson

BMC ABC-motorer – C-series.



Denna artikel är en lätt bearbetning av en artikel i Motorhistoriska Sällskapet i Sveriges tidning Motorhistoriskt Magasin med text, bildan-
skaffning och datainsamling av Göran Wennergrund.

Vi tackar för hjälpen, och är speciellt glada över det bildmaterial och den uppskattning våra Healeys både i gatskick och på racebanan fått.
Alla bilder är från originalartikeln om inte annat anges.

En artikelserie i ovan nämnda MHS-magasinet handlar om BMC:s modulmotorer, A-, B- och C-series. I det här numret skriver vi om C-series. B-serien hoppar vi över – har ju ingen direkt koppling till Healeys. A-motorn återkommer vi till!

Koncernen BMC hade efter bildandet två nya och förhållandevis moderna motorer. A-series som passade bra till mindre bilar med sin cylindervolym på 800 cc och B-series med c:a 1500 cc täckte in mellanstora personbilar.

För större bilar visste man att en cylindervolym på c:a 2500 cc skulle krävas. För att få en mjuk gång i en så stor motor skulle det krävas minst sex cylindrar för att begränsa slaglängden.

Lite om BMC:s och C-motorns bakgrund.

BMC bildades av två huvudspelare. Austin Motor Company inklusive Vanden Plas och Nuffieldgruppen som bestod av fabriken

Morris, MG, Wolseley och Riley.

Vid en inventering av större motorer i dessa bolag kom man fram till följande: Austin hade sin relativt nykonstruerade fyrcylindriga toppventilsmotor BS1 på 2200 cc med potential att förstora. Den motorn användes bland andra modeller i den vackra Austin A90 Atlantic.

Det nyligen (1946) uppköpta märket **Vanden Plas** hade ingen egen motor för sina mer eller mindre specialbyggda limousiner. Där användes oftast ännu större motorer på runt 4000 cc som låg långt över konstruktionsmålet för den nya motorn.

Riley hade en motor med passande effekt på 2500 cc (fanns även som 1500 cc) med två kamaxlar i blocket och korta stöstångar.

Wolseley hade en 6-cylindrig motor på 2200 cc och en överliggande kamaxel som användes i Wolseley 6/80 och Morris Six MS.

Efter överläggningar kom man fram till att Austinmotorns fyra cylindrar skulle vara ett hinder för kommande effekttökningar. Rileys

motor hade förvisso rätt effekt, men var alldeles för dyr att tillverka, dessutom även den fyrcylindrig. Wolseleymotorn hade en del kostnadsbekymmer med den överliggande kamaxeln, men var ändå den som skulle bli grunden till den nya C-seriesmotorn.

Nuffield vann!

Designmässigt skiljer sig därför C-series från A och B-seriesmotorerna som båda var Austinkonstruktioner.

Man ville skapa en motor med låg tillverkningskostnad och bra prestanda, men framför allt med en god tillförlitlighet och enkel service.

Därför skulle den nya motorn precis som A och B-series ha en kamaxel i blocket och ventiler skulle styras med stöstångar. En skillnad är att kamaxeln på C-series finns på höger sida av motorn medan A och B-series har den till vänster. Arrangemanget betyder att stöstångarna inte behöver trängas med avgas och insugsportarna.



Austin A90
Atlantic 1950.



Riley RMB
2,5 Litre 1948.



Wolseley 6/80.



Riley Two Point Six.



Austin A90 Westminster 1954.



Nash-Healey Roadster 1952.

Precis som för de mindre motorerna hyrdes Harry Weslake in som konsult för att konstruera topplockets förbränningsrum. En del av hans arbete kom inte till någon större nytta – i alla fall inte till en början. Anledningen var att när konstruktionsledningen insåg att det fanns plats för insugskanaler i topplocket när stöpstängerna var på andra sidan kunde man spara pengar genom att eliminera ett separat insugningsrör och montera förgasarna direkt på topplocket.

De flödesbegränsningar som denna konstruktion innebar gjorde att effekt per volym var relativt låg på denna motor. Vid tiden för konstruktionen (1952–53) hade BMC ingen bil eller planer på någon bil som skulle kräva höga motoreffekter ur denna motor. De större vagnarna man siktade på skulle framföras på ett värdigt sätt, tyst och med god segdragning och vridmoment.

Debut.

Den nya C-seriesmotorn debuterade i oktober 1954 i Austin A90 Westminster. Motorn var på 2639 cc (cylinderdiam. 79,4 mm, slaglängd 88,9 mm). Motorn hade en förgasare och lämnade c:a 85 hk. Austin Westminster tillverkades med denna motor fram till 1959 med ett par effekttökningar på vägen.

1956 kom A95 (91 hk) och 1957 kom A105 (102 hk).

Motorn hamnade också i följande BMC bilar:

- Wolseley 6/90 (1954)
- Morris Isis (1955)
- Morris Marshall (1957 Australien)
- Riley Two Point Six (1958)

Effektuttaget i dessa bilar varierade beroende på om de hade en eller två förgasare, men låg inom samma område som Austin Westminster.

Donald Healey.

Vi gör en liten insnävning för att komma närmare vårt stora intresse – Healeys!

C-seriesmotorn förknippas som känt är starkt med en bil framtiden av Donald Healey.

Donald Healey är en herre som är värd egna artiklar. MHS skrev om honom i Motorhistoriskt magasin nummer 2 och 5 1980. Efter militärtjänsten under Första Världskriget läste Donald Healey in en korrespondentkurs i "Automobile Engineering" och startade en bilverkstad hemma i Cornwall. Han var genuint intresserad av att tävla med bilar som han själv preparerat i sin verkstad.

Han ställde upp i lokala tävlingar med stora framgångar. Även Internationellt kom framgångarna. Han startade i Monte Carlo-Rallyt första gången 1929.

1931 vann han hela tävlingen för att nästa år komma tvåa. Donald Healey var nu ett eftertraktat namn som professionell förare. Han sålde sin verkstad för att koncentrera sig på bilracing.

Han anställdes först av Riley, men flyttade snart till Triumph. Hos Triumph avancerade han snabbt. Från chef för experimentavdelningen till teknisk direktör för alla bilar på c:a ett år.

Triumph kom på obestånd 1939 och all utveckling och produktion upphörde. Donald Healey fick, efter en del turer med konkursförvaltaren, tillstånd att fortsätta en privat verksamhet i lokalerna. Ett antal exklusiva sportvagnar togs fram. Även ett transatlantiskt samarbete med Nash inleddes som resulterade i att ett mindre antal dyra sportvagnar producerades under namnet Nash-Healey.

Donald Healey hade länge haft idéer om att ta fram en sportvagn som var billig att producera och kunde nå en större marknad.



Austin-Healey 100
Foto: Magnus Ahnme



Austin-Healey 3000.
Foto: Leif Andersson.



Austin A99
Westminster (Farina).



Wolseley 6/110
(Farina).



Austin 3-Litre
(storkrabban).



MG MGC 1969.

1952 presenterade han sin Healey 100 på Earls Court bilutställning. Siffran 100 stod för toppfarten 100 miles per timme (161 km/t).

Från början använde Donald Healey en Riley 2,5 L motor men eftersom den skulle fasas ut nu när Riley var en del av BMC, bytte han till Austin A90 Atlantic-motorn.

Bilen kallades nu Austin-Healey 100 som ett resultat av det licensavtal som skapats med BMC. Bilarna byggdes till en början i Austinfabriken i Longbridge utanför Birmingham. Senare flyttades tillverkningen till MG-fabriken i Abingdon som ligger utanför Oxford.

1956 var det dags att fasa ut den fyrcylindriga A90 Atlantic motorn och ersätta den med den nya C-series motorn. Detta skedde även i Austin-Healeybilen som nu fick en ny grill och kallades 100/6.

Effekt och prestanda var i stort sett samma som i den tidigare bilen vilken, nu i efterhand, kallades 100/4. Det är svårt att göra en jämförelse avseende motorens prestanda eftersom bilen blev tyngre. Bland annat var den nu en s.k. 2+2 med ett litet baksäte.

1957–58 var det dags för en mindre förändring av C-series till Austin-Healey. Effekten höjdes till c:a 120 hk tack vare ett separat in-sugningsrör och ett förändrat topplock.

Första revisionen.

17 juli 1959 annonserade BMC den första större förändringen av C-seriesmotorn.

Cylinderdiametern ökades till 83,4 mm, men slaglängden behölls som tidigare. Cylindervolymen blev 2912 cc.

Marknadsavdelningen på BMC kallade den genast för 3-liters motorn. Jag antar att det är så kallad marknadsmässig avrundning.



MG MGC GTS Sebring 1969.

Motorn hade fortfarande bara fyra ramlager för vevaxeln, men de var stora och kraftiga och tålde mycket.

Bilarna som fick denna motor var:

- Austin A99 Westminster (Farina) 110–114 hk (1959–61).
- Austin A110 Westminster (Farina) 120–127 hk (1961–68).
- Austin-Healey 3000. 130–150 hk (1959–67).
- Vanden Plas Princess 3-Litre (Farina). 110–127 hk. (1959–64)
- Wolseley 6/99 (Farina) 110–114 hk (1959–61).
- Wolseley 6/110 (Farina) 120–127 hk (1959–61).

Nya tider.

Under 1960-talet stod det klart att för prestandavagnar som Austin-Healey behövdes en motor där man kunde ta ut åtminstone 150 hk under en lång tid, men ha ytterligare 20–30 hk för kortare tidsperioder utan att få problem.

C-seriesmotorn med sina fyra ramlager och sin relativt långa slaglängd gjorde att motorn hade ett begränsat maximalt varvtal. Dessutom var själva motorn så tung att den var svår att använda i lätta sportvagnar.

Andra revisionen.

BMC startade ett projekt som var tänkt att resultera i en omfattande förändring av C-seriesmotorn. Slaglängd och cylinderdiameter behölls från tidigare så motorens var fortfarande på 2912 cc.

Både gjutgodsen för topplocket och motorblocket ändrades så att de blev mindre och tunnare, men med förstärkningsribbor där det behövdes.

All kringutrustning tillverkades av lättmetall där det gick. Dessutom infördes tre nya lagerbogar så att vevaxeln nu var lagrad i sju lager (som Jaguar hade 20 år tidigare!).

Projektets mål var att reducera motorns vikt med 80 kg vilket motsvarade c:a 30 procent. Förstärkningarna skulle göra att motorn i tävlingsutförande skulle klara 200 hk utan problem. När förändringarna var genomförda blev det inte riktigt som man kalkylerat med. Viktbesparingen blev bara 20 kg!

När den reviderade motorn var klar för produktion 1968 hade Austin-Healey 3000 lagts ned. Motorn hamnade i stället i en något förstärkt MGB med en extra bula på motorhuvens för att rymma den större motorn.

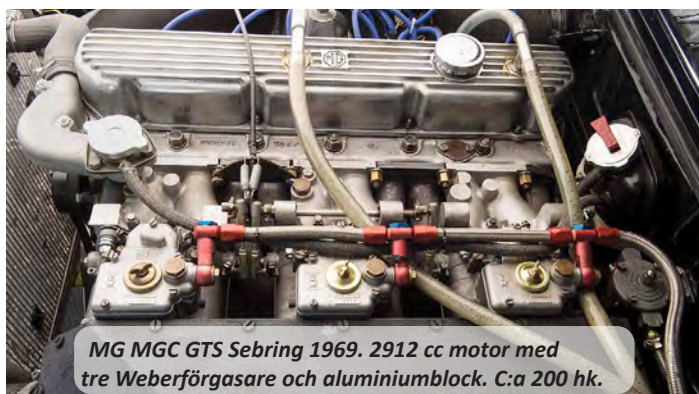
Bilen döptes till MGC och MGC-GT. Denna motor fick samma bestyckning med förgasare och kamaxel som funnits i den sista Austin-Healey 3000-motorn, men lämnade fem hästkrafter mindre effekt än den tidigare motorn.



Tidig C-series 2912 cc med fyra ramlager.



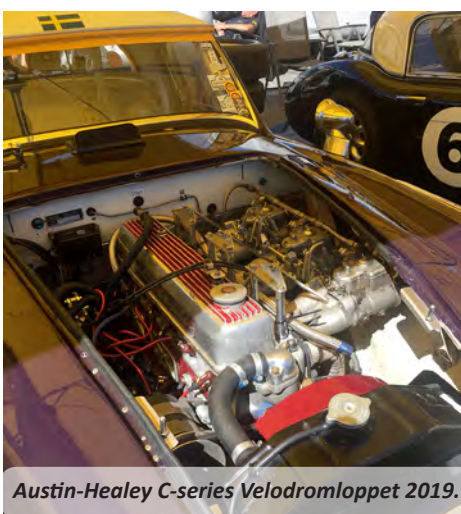
Sen C-series 2912 cc med sju ramlager.



MG MGC GTS Sebring 1969. 2912 cc motor med tre Weberförgasare och aluminiumblock. C:a 200 hk.



Austin-Healey Depå Velodromloppet Karlskoga 2019.



Austin-Healey C-series Velodromloppet 2019.



Falkenberg 2019. Foto: Racefoto Bengt-Åce Gustafsson

Skillnaden förklarades med den större inre friktion som skapades av sju lager i stället för fyra.

Men den nya motorn tålde att utnyttja den tillgängliga effekten bättre utan att få problem. Dessutom kunde den trimmas hårdare hävdades det.

(Red: Trots djupt och mångårigt intresse för Healeys hade jag faktiskt ingen aning om denna "slutversion" av C-motorn. Men den fick ju egentligen heller ingen verklig koppling till Healeys. Men kanske är det någon av våra läsare som kan bidra med lite information – har ni sett motorn, eller till och med sett den monterad i någon Healey? Borde rimligen finnas!)

Några racepreparerade MGC deltog med framgång i Sebrings tolvtimmarslopp både 1968 och 1969. Från utsidan kan man enkelt se skillnaden på dessa sjulagrade motorer genom att ventilkåpan är betydligt smalare än på den fyrlagrade och är skruvad i nederkant.

De bilar som fick den reviderade C-series var:

- MGC 145 hk. (1967–71)
- Austin 3-Litre 125 hk. (1967–71)

Både Austin 3-Litre och MGC sålde katastrofalt dåligt och British Leyland (BL) som nu var ägare hade mycket större problem att brottas med än vad man skulle hitta på med en bensinmotor på 3000 cc som aldrig skulle hamna i någon bil med stora tillverkningsvolym, så 1971 var det slut.

C-seriesmotorn var den ABC-motor som kom ut på marknaden sist och den som lades ned först. 1954 till 1971 är ändå en respektabel tillverkningstid på 17 år.

C-seriesmotorn förknippas främst med den vackra och framgångsrika sportvagnen Austin-Healey. När man sett och framför allt hört racepreparerade Austin-Healeys på någon Historic Racing-tävling är det inte konstigt att det blivit så!

Reds slutanmärkning: Förutom en intressant bakgrund till våra Healeymotorer ger artikeln värdefull information om "släkten" – kan vara en ledtråd till från vilka andra bilar man kan hitta motorer/block till Healey 3000. Tiden har ju gått fort från det att man använde Healey-block som bojsänken till att de nu kan kosta tiotusentals kronor ...

Referenser och bilder

- AutoCart
- The National Motor trust
- Hyman LTD
- Flickr
- Wikimedia Commons
- Supercars.net
- Pinterest
- E&R Classics
- Healey Six
- CarInfo
- Wikipedia
- Racefoto Bengt-Åce Gustafsson

Nyheter i REGALIASORTIMENTET och ett par säsongartiklar!

"Klubben och kärleken till märket"

Den enastående fina boken om vår klubb.

Skriven av journalisten och författaren, tillika vår medlem nr 42, Robert Petersson som med stor kunskap, egen erfarenhet och kärlek, dokumenterat vår klubbs första 50 år.

Förvissa dig om att alla i din närhet, som har nöje av boken, får en.

Beställ dina extra exemplar från regaliashopen!

Pris 350 SEK inkl. porto.



Passa på att skaffa den unika AHCS JUBILEUMSTRÖJAN!

Regaliashopen har ett antal överexemplar av den påkostade pikétröjan som delades ut på 50-års jubileet på Öland.

100 % bomull av bästa kvalitet i lite kraftigare struktur, vit, med den unika 50-årsloggan.

Finns i begränsat antal i följande storlekar:

Dam: S, M. Herr: S, M, L, XL, XXL

Pris 575 SEK + porto



Beställ NU!

Maila: mfrieberg1@gmail.com
eller ring Micke på 076-282 80 99.

Vagnmärke AHCS 50 år!

Nu har även ni som missade vår jubileumsfest chans att pryda er Healey eller ert troféskåp med det exklusiva vagnmärket! Helt i metall, gedigen kvalitet.

Finns en ytterst begränsad upplaga kvar.

Pris: 200:- inkl. porto

PS. Missade du 40-årsmärket? Kolla på regaliasidan – finns fortfarande ett fåtal kvar! DS



Sommar, sol och glada färger!

Nu är det dags – och passa på att beställa en badhandduk samtidigt, se regaliasidan!

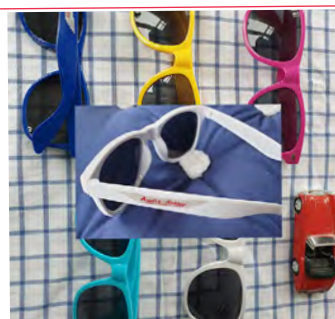


Sommarkepsar!

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:-



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.

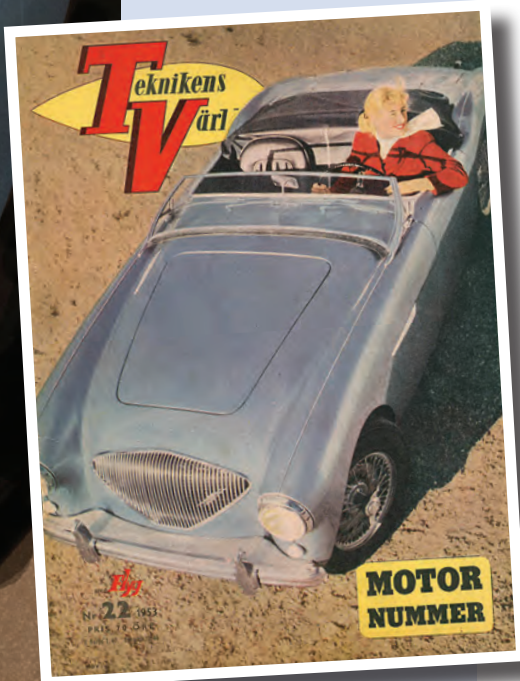
Färger: klarblå, gul, turkos, cerise, vit
Ett par i bilen och ett par i båten!! Kombi-nera med en glad keps. Bra kvalitet

Pris 85:-



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 700 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

Nu kan ni lämna in delar för kromning hos oss!



Göran Utter, Årets Enthusiast 2022!

Styrelsen för Austin-Healey Club of Sweden har enhälligt beslutat att utse Göran Utter, Göteborg, medlem nr 17, till Årets Enthusiast 2022.



Motivering:

Göran är väl egentligen inte Årets Enthusiast, utan 52 års Enthusiast! Ända sedan klubbens allra första dagar 1970 har Göran i många olika roller tagit entusiastisk del i klubbens verksamhet, alltid med gott stöd av hustrun Lena. Som klubbens första ordförande och sedan under ett antal år uppfinningsrik klubbmästare har han satt outplånliga spår i AHCS och bland våra medlemmar. Göran var dessutom en av dem som höll klubben vid liv under åren det krisade i verksamheten.

Görans Healeyintresse är långvarigt och djupt rotat. En Healey räckte inte, så därför skaffade han två – alltid bra att ha en i reserv!

Han kommer från vår västra sida av Sverige och har genom åren personifierat begreppet en **”Riktigt Go Gubbe”** för oss alla inom klubben.

Det var ett enkelt val för styrelsen att utse Göran Utter till Årets Enthusiast för sina stora insatser för vår klubb under 52 år. Han är mer än väl värd att få ha vår förnämliga trofé i sitt hem under ett år och sedan njuta av tavlan som visar att du tillhör en exklusiv skara i vår klubb.

För AHCS Styrelse, Ulf Aggeryd, ordförande.

Lite bakgrund/historik.

Trådhealeyn tillverkades och skänktes till klubben 1980 av Bjarne Petersson, far till vår medlem, tillika Gran Turismoredaktören, Robert Petersson.

Trådhealeyn användes redan från början som ett pris, men då i första hand till den som vann den årliga concouren som då var en fast programpunkt vid alla årsmötesträffar. När dessa, concouren alltså, upphörde 1985 blev trådhealeyn under ett par år mer en avtackning till ordföranden.

Sedan blev den under klubbens ganska inaktiva period mer eller mindre bortglömd, för att under 2009 uppstå som vandringspris att tilldelas **”Årets Enthusiast”** för goda insatser inom Healeyvärlden. Samtliga som med stolthet fått inneha trådhealeyn under ett år har sitt namn ingraverat på mässingsplatta.

Tidigare innehavare.

1981	Roland Theander, Älmhult	2013	Börje Engwall, Stockholm
1982	Mats Johansson, Uppsala	2014	Mats Svanberg, Eksjö
1983	Roy Palm, Växjö	2015	Per Schoerner, Huddinge
1984	Arne Johansson, Göteborg	2016	Anders Gustafson, Älvsjö
1985	Anders Lotsengård, Bodafors	2017	Bengt Larsson, Åhus
1986	Gunnar Berger, Stockholm	2018	Anders & Gunilla Lindman, Umeå
2009	PG Johansson, Mariestad	2019	Torbjörn Ström, Bromma
2010	Tommy Lyngborn, Stockholm	2020	Ingen utsedd – Coronaförhinder.
2011	Ditte Freudenthal, Huddinge	2021	Ulf Ölen, Jönköping
2012	Nils-Fredrik Nyblaeus, Nyköping	2022	Göran Utter, Göteborg

Välbesökt årsmöte i Borgholm



Det var inte bara fest och glam under AHCS 50 år! Naturligtvis hölls även det formella årsmötet, som efter två år med pandemirestriktioner nu var tillbaka i sin sedvanliga välbesökta form.

Förutom de rent formella frågorna (protokoll kommer i nästa utgåva) så hedrades Göran Utter med utnämningen till Årets Enthusiast, vilket i just hans fall nog bör beskrivas som 52 års Enthusiast – Göran var en av initiativtagarna till klubben vid dess start 1970, och har sedan dess inte missat många möten och outtröttligt arbetat i olika roller i klubben. All heder till Göran!

Vidare fastställdes att nästa årsmöte kommer att hållas inom region Västs omgivelser – trolig plats någonstans vid kusten i Halland. Mer info kommer i decembernumret. För 2024 fattades inget beslut om inriktning, men både Enköping och Bornholm lurar i vassen.

Er redaktör, tillika arrangör av Borgholmsmötet, blev för en gångs skull ordlös – överväldigad av den fantastiska uppvakningen från styrelsen med ett besök på Healeymuséets tioårsjubileum i Nederländerna nu i höst!

Ser fram mot det som barnårens julaftnar!

Anders Lotsengård

På bilderna ser vi den talrika årsmötesförsamlingen.

Därunder presidiet med från vänster Klubbmästare Anders Gustafson, Sekreterare Helen Elmgren, Medlemsansvarige Per Schoerner, Kassör Kjell Åman, Årsmötesordförande Anders Lotsengård, Marknadsansvarige Fredrik Spong samt Andreas Stenberg.

Samtliga valdes om för det nya året, vilket även gällde vår Ordförande Ulf Aggeryd som på nedre bilden hedrar Göran Utter med diplom och Trådhealey.

Foton: familjen Frieberg



Våra Healeyvänner från Norge förärade klubben en fin grave-rad pjäs.

Stort tack, och kul att ni kunde komma och fira våra första 50/52 år!

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 28



Text och foto: Börje Engvall

Vilken härlig helg det försenade 50-årsjubileet bjöd på. Att vädret spelade oss spratt det kan vi inte göra något åt.

Men grillbuffen på fredag kväll var perfekt, liksom hela lördagskvällen. Energin som underhållaren bjöd på gick inte av för hackor. Supertrevligt!

Och så roligt att höra kommentarer och frågor om hur det fortskrider för mig i garaget. Att mina små kåserier gläder många klubbmedlemmar.

Vad har då hänt i garaget sedan sist? Mitt mot avhämtning "fädda" motorstöd har modifierats för att passa Healeysexan. Magnus Karlsson blev i vanlig ordning tillfrågad, och som alltid lika hjälpsam – det kom bilder hur han gjort. Tack Magnus!

Nu har jag turen att ha en granne som är smed, så när jag skaffat ett grovt rör, som Clackes bror svarade ned åt mig, kunde grannen fixa resten efter min ritning. Jag svetsade om lutningen på motorstödet, och lite hylsor på fästplattan med MIG-svetsen, men infästningsplattan för motorn kändes tryggare att få pinnsvetsad av ett proffs.

När motorn väl satt i stödet, tog det inte många kvällar att riva isär den. Huvaligen, vad skitig den var invändigt. Kolsvart olja i botten på tråget. Tråget som nu ska bytas till ett lågt aluminiumtråg (för bättre frigång) från Denis Welsh, har nu fått göra tjänst som skrotlåda allt efter att gamla delar ratas.

För en 5–6 år sedan, hade jag sett en skylt om en Motorslip i samma område vi hade firman i på den tiden. Nu knackade jag på där.

Väl inne träffade jag på Eddie som han kallas, då ingen kan uttala hans riktiga namn. Han hade då en över två meter lång vevaxel från en båtmotor i traversen. Jag frågade för-synt om han kunde renovera en Healeysexa. Det var inga problem.

Nu när motorn var isär kontaktade jag Eddie igen. Han kom över till mitt garage och mättade loppen och vevaxeln. Jag fick i uppdrag att köpa hem kolvar och lager efter hans uppmätning.

Det blev en diger lista till Denis Welsh ... Smidda kolvar av Omegas fabrikat (har sådana i Spriten också), nya vev- och ramlager, nya kamaxellager, och en ny främre remskiva (tyngre). Sedan beställdes även en koppling av solfjädersmodell. Den är 9,5" mot original 10", så svänghjulet måste modifieras.

Här visste jag om en kille i jobbarkompisens moppegång (55+are) som är suverän på att svarva och fräsa. Bakgrund hos Opeltrimmarer ENEM i Nacka. Robban, som han heter, svarvade till svänghjulet och ändrade bultindelningen. Lite lättat blev det också. Sedan började vi prata topplock med mera.

Det slutade med att jag fick köpa hem nya styrningar, tätningar, ventiler, vipparmsaxel, bussningar till vipporna, nya piedestaler till vipparmsaxeln med mera. Robban ska även fräsa om för härdade ventilsäten.

När Eddie anlände med blocket, råkade Robban vara hos mig, så dessa snitsare fick träffa varandra. De kom igång på en nivå där man inte riktigt hängde med. Robban har nu fräst ventiltickor i blocket, så att kamaxeln från Dennis Welsh inte ska slå ned ventilerna i blocket, då den lyfter högre än original.

Varför nöjer man sig inte med att bara renovera till standard? Tror att det har att göra med klåfingrighet. Man trimmade ju kompisars mopeder som grabb. Slipade ned topplock för högre komp, jackade ur kolven, fräste ur pluggar i insug, monterade ställbara munstycken och så vidare. Tror att allting startade där. Frogeyen är ju också vässad, och även Miatan har annat insug och trimavgassystem. Den tidigare, numera sålda Miatan, hade jag monterat kompressor på ...

När detta skrivs väntar jag fortfarande på vevstakarna från Robban. Jag bytte bussningar i dem, vilka Eddie borrar till perfektion. Han slipade även av storändan på vevstakarna, och honade upp dem till perfekt rundhet, och i linje med lilländan. Robban ska slipa in dem till exakt vikt i båda ändar. Vilka killar man har fått tag i!

Eddie berättade att han renoverat två fartygs-motorer till ett tyskt varv förra året. Vad kostade det, frågade jag? 22 miljoner/styck ... Jag hoppas min motor blir billigare!

Vad pysslar man med i väntan på sina motordelar? Jo, man byter garageport bl.a. Brorsan Lasse – som är gammal snickare – och jag rev den gamla takporten som blivit skev och vind över 41 års brukande. Dessutom dåligt isolerad.

Nu blev det s.k. slagportar av gammal modell, men med aluminiumstomme. Svetsade ramar av aluminium, klädda med trä utvändigt, och med målad aluminiumplåt på insidan. Kommer garanterat aldrig att slå sig av väder och vind. Svensktillverkad.



Och hustruns bedjan om att fixa en bättre vitrin till alla modellbilar hörsammades. Nu får alla modeller plats på samma ställe, och bokhyllan har fått återgå till att vara just en bokhylla ...

Något som blir uppenbart på ett sådant trevligt möte som 50-års jubileet, är att inte bara gamla klubbkompisar blir äldre, utan även en själv. Sprang ju runt som en guttaperka eller vad Kenneth Svedbom sa under kvällen, när klubben bildades 1970, med möten hemma på gatan i Sköndal.

Tretton år gammal och storögd, dreglade jag över alla Healeys som samlats. Nu åkte man som nybliven pensionär hemåt i Spriten, och konstaterade gemensamt att; "Nu har vi åkt Sprite så vi klarar oss ett tag" Man har med stigande ålder gått och blivit bekväm, något man aldrig skulle erkänna utanför klubbens krets.

När jag kvällen efter bytte plats på Froggen och Miatan, framstod den senare, trots rejält sänkt chassi, som ett under av komfort under de få kilometrarna hem.

Lova att inte skvallra för någon!



Nytt Helaeyanpassat fäste till motorstödet. Du ser det modifierade stödet på vinjettbilden.



Nya bussningar pressas i vevstakarna.



Vevstakens lillände borrar.



Ny koppling med svarvat svänghjul.



Bakre plåten modifieras för ny tätning av vevaxeln.



Nya Omega kolvar.



Nyslipad vevaxel.



Nya frästa piedestaler till vipparmsaxeln.



Nytt modellsåp.



Tekniktips

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

Man lär så länge man lever!

Del 1, Vattenläcka

När jag för ett par år sedan byggde min första Healey, en BN4a, som fick regnumret TGR37K, hade jag en smält bisarr tid och strul med läckande topplockspackningar. Jag tror jag har den fjärde packningen i nu sedan den blev helt på rull. Detta har gjort mig smält vidskeplig runt topplockspackningar.

Nu när jag bygger min andra, en BN1 som jag modifierar till en BN2, 100M replika, så tyckte jag att jag gjort allt rätt med renoveringen av topplocket, bra packning, nya bultar med rätt smörjning och uppmätning av blockets planhet och ny kalibrerad momentnyckel.

Dagen var kommen när jag skulle förbereda för en första start av motorn. Jag har inte hittat några bevis för att bilen varit inregistrerad efter 1972 så motorn kan ha slumrat väldigt länge. Men det är klart jag har bytt ut mycket i motorn för att få den till 100M specifikation så den har ju sett dagens ljus men ändå...

Olja i bakaxeln, växellådan, i motorn och en skvätt symaskinsolja i vardera förgasare. Inga synliga läckage så långt. Nästa steg var kylarvattnet som skulle i så att elementet inne i kylaren täcktes helt. Koll igen runt motorn.

Döm om min fasa, jag såg vatten tränga ut uppe i skarven mellan topp och block på höger sida och detta redan innan jag försökt starta. Det blev bara ett stort NEEEEJ, inte topplockspackningen igen. Ok, jag testar med att efterdra pinnbultarna. Drog på lite på momentnyckeln sedan runt alla bultar i rätt ordning. Vad händer då? En bult gick tvärt av.

OK, paus i frontändan på bilen. Skruvade dit bakskärmarna och fixade till bakluckan allt för att få lite perspektiv. Efter ett par dagars terapi med karosarbete beställde jag nya

pinnbultar och ny packning från DWR.

När jag hade jobbat där i motorrummet hade jag noterat att remskivan på generatorm inte linjerade helt med de två andra remskivorna. Så jag tänkte det är ju ett lagom pill i väntan på nya delar från England.

Jag hade renoverat generatorm och modifierat den och de andra remskivorna till "narrow belt" och givetvis hade det inte passat fullt ut så jag hade fått svarva till generatorms remskiva för att passa.

Generatorm skulle lite framåt så lösning var att flytta fram hela generatorfästet 3 mm. På BN1 sitter generatorm i ett fäste som är bultat med fyra pinnbultar på en yta i nivå med topplockspackningen.

Jag flyttade hålen i fäste genom att slipa upp i ena kanten och svetsa igen i andra. Gick hur bra som helst och provmonteringen visade på att nu var allt i linje. Blästrade det modifierade fäste och la på lite ny färg.

Torkade rent ytan på motorblocket, där fästet ligger an, för att jag skulle lägga på lite färg där också, jag hade ju tid. Då såg jag följande:

Fasen, det är ju blött vid pinnbulten!! Torkade torrt igen men efter några tiotal sekunder så var det så här:

Till saken hör att jag hade tömt ut så mycket vatten att jag inte skulle fylla cylindrarna när jag skulle lyfta toppen så det kan bara ha varit några millimeter vattenpelare, alltså nästan noll tryck.

På en 100 sitter de här fyra pinnbultarna gängade rakt ner i en vattenkanal och den främsta av dem var inte tät i gängan!

Så när det var fullt med vatten i kylsystemet så tryckte det på lite mer och med generatorfästet på plats så gick vattnet upp och bakåt

längs skarven mellan topp och block så att det såg ut som om det var packningen som läckte och med mina tidigare skräckupplevelser runt strulande topplockspackningar så drog jag helt fel slutsats. Så hade inte generatorfästet behövts justeras så kanske jag fortfarande hade letat efter läckan. Oh hemska tanke.

Så ut med pinnbulten, rensa upp gängorna och i med gängtätning. Det blev tätt direkt, förstås.

Nu med ny packning och nya bultar och allt draget enligt konsten alla regler kör jag motorn några minuter varje dag för att bränna in grenrör och allt annat som osar och så här långt ser allt OK ut.



Inte för att det var en tuva men talesättet stämmer ibland in även på en gammal motor från 54 och jag får väl säga att man lär så länge man lever och det här visar ju att jag lever.....

Kör så det ryker! #732 Ulf Ölen

Man lär så länge man lever!

Del 2, Bromsoljeläckage

I bland blir det bara dumt. Hur svårt kan det vara att dra ihop rören till ett bromssystem? Tja, kanske inte svårt men ändå kan det bli fel, det finns ju minst två varianter på kragningar!

Nu när jag bygger min 100M-replika så kostade jag på nya bromsrör runt om. Hade renoverat trumbromsarna bak och byggt om till skivbromsar fram så det kan ju vara bra att få fram lite tryck till cylindrarna runt om. Investerade i en ny switch, den som sitter i "bromsrörskopplingen" men själva mässingsklumpen såg OK ut så den behöll jag.

I med bromsolja i behållaren och verifierade att kopplingen fungerade som planerat. Har byggt om från den mekaniska lösningen som var original på BN1 till en hydraulisk med en ny huvudcylinder kopplad till pedalstället.

Alltså en ny behållare hade jag också plockat i nu med dubbla utgångar, en för koppling och en för broms. Och så blev det kväll den dagen.

Ny förmiddag i garaget. Vad ser jag? En stor oljefläck på golvet under motorn. Skit också, men det var inte motorolja utan bromsvätska. Detta klet. Var läcker det? Det fanns en, säger en, del av alla tiotals delar i bromssystemet som jag inte bytt, "bromsrörskopplingen".

Det läckte ur anslutningen som pekar rakt upp och som går till höger framhjul. Försökte efterdra men det hjälpte inte. Till slut hade jag dragit så att U-nyckeln gick runt. Fick klippa av röret och dra loss den med en hylsa i stället.

Hade ett extra bromsrör och monterade i det. Samma resultat. OK, bara ett att göra, ut med "bromsrörskopplingen", den enda delen jag inte hade bytt. Mycket riktigt, sätet för höger fram var demolerat. Ett riktigt säte till vänster och det demolerade till höger.



Ser ni skillnaden? I den oförstörda så ser det ut som en rörstump som går in i bromsröret och styr upp medan den demolerade saknar både det fina spåret runt om och rörstumpen.

Så antingen har jag eller någon före mig fått dit ett rör med fel kragning som tryck sönder sätet med mitt idoga efterdragande. Röret hade en stukning som var som en kupol mer än en som en krage. Har tyvärr inte kvar röränden så jag kan plåta den, den gick i metallåtervinningen direkt.

Så det var bara att köpa ett nytt kopplingshus från England. Väl framme så kunde jag konstatera att detta hade ju inte samma säten som det tidigare! Här fanns ingen rörstump utan bara en kona. Så efter lite googlande och speciellt på fedhillsusa.com så lärde jag mig följande (och lånade bilderna nedan).

Det finns två varianter på kragning, SAE och DIN.

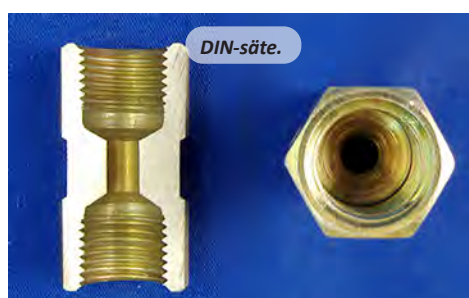
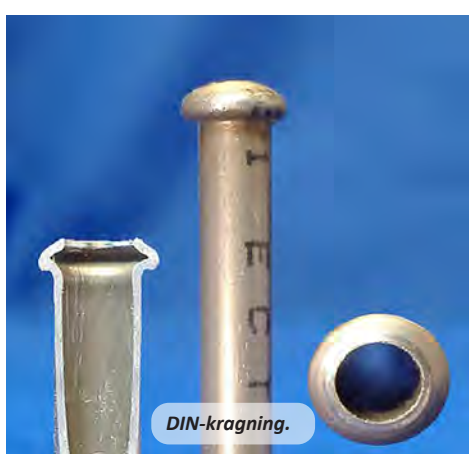
SAE kallas också dubbelkragning och DIN följaktligen enkel eller bubbla.

Det jag hade i bilen original var alltså SAE och de NOS rör jag använt var också SAE och då tätade inte det som gick ner i det skadade sätet. Det nya kopplingshuset jag köpt hade DIN säten!

Så in under bilen, kapa bort de fina SAE kragningarna med Dremeln och kraga om rören till DIN. Peppar, peppar, rören höll för bökande och nu sitter allt på plats och är tätt.

Sensmoral, om du ska återanvända något så kolla och kolla igen så att allt ser OK ut!

Kör så det ryker! #732 Ulf Ölen



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 finns oftast fler annonser och där dyker ofta annonserna upp först, och med större och fler bilder!

TILL SALU AH 3000 Mk 1 1960.

HBT 712056, DAG 818, omnämnd i

Healey tidningen nr 160 och på bild på första sidan i nr 161.

Bilen är i mycket gott skick.

Under de 20 år jag ägt bilen har den servats årligen och bara körts vid fint väder.

Har alltid stått i varmgarage. Fick en ordentlig genomgång av BMC i Borås inför mitt köp. Komplet med sufflett, tonneau cover och vit hardtop.

Pris 475.000 kr

Intressant? Om så hör av dig för mer info och fler bilder.

Olle Widell, Tfn: 070 304 40 10

E-post: olle.widell@widelljuridik.se



TILL SALU

Nya fälgar med nya däck.

Fyra st helt nya, aldrig använda kromade ekerfälgar med nya däck.

Fälgarna är 5,5" breda, 72 ekrar.

Däcken är 205/70R15 med vit rand. Jag sålde bilen innan jag har byta hjulen ...

Kostade över 20 000:-

Säljer nu för 12 000:- komplett.

Finns i Linköping.

Niclas Ihreskog, Tfn: 072-730 84 44

E-post: ihreskog@hotmail.com



TILL SALU

Koppling till BN1.

Slirar du på kopplingen?

Här har du lösningen. Komplet helt ny koppling till BN1, aldrig monterad.

Nytt kopplingscentrum, lamellpaket, ett extra följer med och oupppackat urtrampningslager.

Endast 1 700:-, nypriset i England dryga 3 600:- plus frakt.

Finns i Jönköping. Hämtas eller skickas mot fraktkostnad.

Ulf Ölen, 079-333 81 75 el. ulf@hagaberg.st



KÖPES Austin-Healey 3000 BJ8.

Jag hade en Austin-Healey 3000 BJ8 fas 2 som jag sålde för länge sedan, ångrar mig! Det jag är intresserad av är Mk3 helst BJ8 fas 2 och endast vänsterstyrd.

Inga renoveringsobjekt.

Niclas Edlundh. Tfn: 070-280 97 42

E-post: niclas.edlundh@telia.com

TILL SALU

Sprite: förgasare, växellåda mm!

Till Frogeye

Växellåda - vet

inte om den är

ok eller inte,

kom med vid

bilköpet 1985!

Förgasare och

grenrör - behöver säkert gås igenom!

Fläkt - inte kollad.

Undre bladffjäderblad - nya oanvända!

Fler bilder på hemsidan!

Inga prisidéer - kom med bud!

Finns i Stockholm, Enskede

Peter Palmqvist. Tel: 070 267 07 43

E-post: 84palmqvist@telia.com



TILL SALU

Rattar och fälgar till Sprite.

Två (?) original och en Moto

Lita rattar

Ekerfälgar 4 st 5"x 13"

Bra skick troligen aldrig

använda.

Pris bud.

Allt finns i Haninge, söder

om Stockholm.

Göran Aggestig.

Tfn: 070-695 40 48.

E-post: goran.aggestig@mhmail.se

mhmail.se



TILL SALU

Slutrör BJ8. Mild steel.

Endast provmon-
tede.

400:- hämtpris

(Tyresö)

Lasse Johansson,

0722-52 66 55

ljovette@hotmail.com



TILL SALU
Begagnade delar till Healey 3000 BJ8
m fl.



Nya Smithmätare, oljetrycks-, temp- och bensin **1 000 kr för alla**

Ny varvräknare Smith, positiv jord, glaset sönder **800 kr**

Bilradio en Blaupunkt och en Becker, skick okänt **300 kr/styck**

Motorhuv, silver, mycket bra skick **4 000 kr**

Avgassystem racing, sidoutblås **3 500 kr**

Avgassystem rostfritt, delar saknas, div klammer ingår **1 500 kr**

Bilder på hemsidan!

Har också fin motorhuv och avgassystem till salu. Kolla hemsidan!

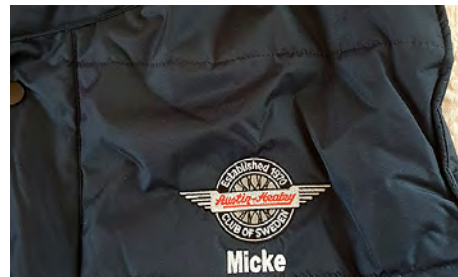
Är priserna fel? Välkommen med bud!

Delarna finns i Kristianstad.

Göran Anderberg, Tel. 070-624 83 55,

E-mail: goran.anderberg@gaco.se

Du har väl inte missat att du kan göra din personliga logotyp på tröjor och jackor från vår nya engelska leverantör?
Några exempel nedan.



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:

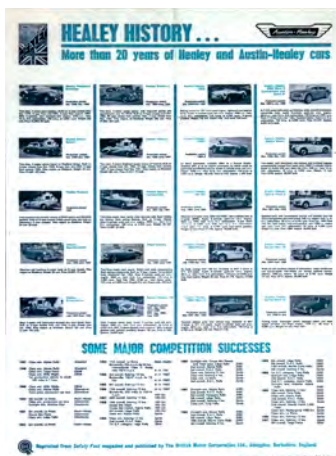
1. Gå in på vår hemsida, klicka på "Regalia" som vanligt.
2. Klicka i rutan "On Line Regalishop" så kommer du till "vår" butik med vår logo på produkterna.
4. **Välj plagg/produkt** och klicka i storlek, färg och välj vilken av våra två logos du vill ha samt om du dessutom vill ha ditt namn ("personalisation") 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,

Badhanddukt!

Duschhandduk i fyra fräscha matchande färger som passar in i alla badrum. Marinblå, nougat, duvblå och vit med vår Austin-Healey logga pryddigt broderad i rött. Jättesnygga! Storlek 130X70 cm i bästa "Fairtrade"-märkt bomullsfrotté 550gr/m2.



Pris 295.- plus frakt.



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



#51084

KRYMP & STRÄCK, HEAVY DUTY

Krymp- och sträckmaskin för yrkesbruk. Dubbel uppsättning av maskiner underlättar arbetet och spar tid genom att man inte behöver byta käftar när man ska krympa eller sträcka. Fotmanövrering gör maskinen enkel att jobba med eftersom du kan hålla i plåten med dina två händer. Den kan skapa kurvor ner till en diameter på 75 mm. Krympen gör yttre kurvor och sträcken inre.

14.918KR**3.928KR**
4723KR

#496487

KOMPRESSOR 3 HK OCH SLANGVINDA

Stark och stryktålig 1-fas helautomatisk oljesmord kompressor med tvåcylindrig pump, hög luftkapacitet och rymlig 50 liters tank. Perfekt för alla slags arbetsuppgifter i hemmet och verkstaden

**4.479 KR**

#520630

HYDRAULISKA HJULRAMPER, 1500 KG

Börja med att hissa upp bilen på ramperna och höj upp med hydropumpen. Passar utmärkt till låga bilar då ramperna endast är 125 mm i nedfällt läge, och 400mm i toppläge. Försedd med mekanisk spärr för hög säkerhet

**1.403KR**

#532267

ÅNGTVÄTT, 2000 W

Kraftfull ångtvätt som effektivt tar bort ingrodd smuts från bilens in- och exteriör skonsamt utan någon risk för skada.

**KAMPANJ****5.995KR**
9.826BKR

#511083

VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR

Verktögsagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.

**19.995KR**

#506545

SAXLYFT, 2800 KG, 1330 MM

Saxlyft med hydraulaggregat och två kraftiga hydraulcylindrar. Ger perfekt arbetshöjd vid reparationer, däckbyte, plåjobb, tvätt m.m. Kräver ca 8 liter hydraulolja, medföljer ej. Max. fordonsbredd 2400 mm. Max. hjulbas 3000 mm. Används med fördel till veteranbilar.

**28.470KR**

#506475

TVÅPELARLYFT MED FRITT GOLV, 4-TONE

Hydraulisk tvåpelaryft med självåsande lyftarmer och fritt golv som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för verkstaden, de smidiga

**295KR**
392KR

#489247

BROMSVÄTSKE LUFTARE, PNEUMATISK

Tryckluftdriven avluftare för bromsar och andra slutna system. Avluftaren kopplas enkelt till kompressor med och har ett uppsamlingskärl på 1 liter för spillolja. Medföljande påfyllningsflaska 0,75 liter kommer med 4 adaptor för montering av flaska för automatisk påfyllning av vätska

KAMPANJ**3.995KR**
5.385KR

#513169

SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L

Paket med oscillerande enhandslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhands-slipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor.

**2.475KR**

#533428

MATTVÄTT / TEXTILVÄRDSMASKIN, 1200W

Mattvätt och textiltvätt - en dammsugare för effektiv rengöring av mattor, bilklädsel och soffor men även en grovdammsugare på andra ytor. Maskinen löser och suger upp smutsen och levereras med två munstycken i olika bredd, båda är försedda med sprayfunktion. Rengöringsmedlet blandas i en separat tank för att sedan sprayas på det som skall rengöras där efter suges det upp till den andra större tanken tillsammans med den upplösta smutsen. Rengör mattor, bilklädsel och soffor ända in i fibrerna.

NYHET**995KR**
1.080KR

#505553

SKRUVSTYCKE, PROFFS, 125 MM

Hörndel till PELA Röd/svart garageinredning bestående av under- och överkäp, rostfri bänkskiva samt två verktygstavlar. (LxBxH): 1270x965x2005 mm.

**37.500KR**

#498004

ENPELARLYFT, FLYTTBAR MANUELLA SPÄRRAR

Flyttbar hydraulisk enpelaryft med mekaniska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelaryft. Inga installationsbekymmer med för liten betongplatta eller värmeslingor som ligger i vägen vid fästsättning.

**895KR**

#50845

HJULDOLLY 2 ST

Skålad vagn som passar de flesta bilhjul. 35 cm bred. Alla hjul är vridbara 360°. Varje vagn tål 500 kg. Hjulen är tillverkade i nylon för att inte lämna spår på golvet. Säljs i 2-pack.

www.verktygsboden.se

Verktygsboden

KUNDTJÄNSTinfo@verktygsboden.se
033 - 20 26 50**BUTIKEN I BORÅS**Källbäcksgrydgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15**VERKTYGSBODEN**

Vi reserverar oss för prisförändringar, skatterälling och feltryck.