

Austin Healey

ENTHUSIAST
Nummer 167 December 2022



Uffe har ordet

Kära medlemmar i AHCS, snart dags att sammanfatta året och fira Jul och ett Nytt År. Som brukligt innehåller vårt decembernummer en hel del racing. Kanske inte passar alla i smaken men Healey Racing Team är en viktig del för att synliggöra vårt märke och att våra förare har framgångar på banorna stärker ju märkets image, och förhoppningsvis suget efter att själv få äga en sådan!

År 2022 går till historien som ett mycket framgångsrikt år med den hejdundrande jubileumsfesten på Öland plus vårt lyckade bokprojekt över klubbens första femtio år. Har själv läst den från pärm till pärm två gånger och man kan inte låta bli att dra på smilbanden över vissa händelser och de så tidstypiska bilderna från de olika tidsepokerna. Hoppas att ni alla bara håller med och uppskattar boken. Ni kanske känner någon som borde få den i julklapp? Kolla Regaliasidan, där kan du beställa!

Vi ser fram emot ett lika bra 2023 även om det finns några mörka moln på horisonten i form av krig, skyhögt inflation och skenande energipriser. Nu är väl den årliga körsträckan i våra Healeys sådan att en krona hit eller dit på bensinpriset inte påverkar vårt åkande allt för mycket.

På det nya året går ju EHM av stapeln i Norge och det ser redan ut att bli en succé med betydligt fler deltagare än först beräknat, så ytterligare ett hotell har tagits i anspråk. Preliminärt kommer cirka sexton bilar från AHCS och vi kommer även att vara värd för en dagsaktivitet.

Givetvis kommer vi att hålla vårt eget årsmöte men på grund av EHM så blir det lite senare. Preliminärt 11–13 augusti och blir då på västkusten. Mer information kommer framöver och vi ser framemot bra deltagande även om EHM i Norge kostar en hel del för de som deltar. Med detta i åtanke har vi försökt att få till ett lite enklare, och billigare årsmöte 2023.

Klubbens ekonomi är fortfarande stark, nog så viktigt i dessa orostider, och vi kan glädja oss åt att vi lyckats med att få en hel del nya medlemmar under året. Några av de nya presenteras i detta nummer. Vi önskar alla de nya välkomna till vår klubb och vi ska alla göra vårt bästa för att ni ska känna er välkomna, och att ni får ta del av den fantastiska gemenskap och hjälpsamhet som präglar vår klubb.

AHCS kommer att delta i **Healey Museums firande av sina första tio år**. Närvarande i Holland blir undertecknad samt vår eminente chefredaktör "Lotsen". Blir en spännande resa och jag kan redan nu utlova ett kommande fylligt reportage ifrån helgen.

Healey Museum har blivit en stor framgång och det som ska uppmärksammas är att det mesta arbetet sker på frivillig basis. Hedervärt och det visar att kärleken till märket Austin-Healey är djupt grundat i själen hos många.

Slå till och handla årets julklappar i vår Regalia Shop. Alla uppskattar en fin Healeytröja, eller väska, eller en skön handduk. Eller varför inte allt på en gång smidigt packat i väskan som den ultimata julklappen!

Till er alla från oss alla i Styrelsen: God Jul och Gott Nytt År!



Uffe

Vår ordförande lika fryntlig
som vanligt har klätt och ätit
upp sig inför julen!



**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

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



Nästa nummer av Enthusiasten
kommer Mars 2023
Manusstopp den 1 februari

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
Magnus Karlsson, 070-3933349, magnus@healeyspecialists.com
Ulf Ölen, 079-333 81 75, ulf@hagaberg.se
Kåge Schildt, 070-3594 96 96, kage@healey.se

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 167

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet
Sid 3	Redaktören
Sid 4–5	Några ord om sportbilar – gammalt kåseri av Gunnar Elmgren
Sid 6	Årsmötesinbjudan.
Sid 8–9	Britiskt väder på BSM 2022 – Tommy Lyngborn
Sid 10–12	Det finns garage och så finns det GARAGE! – Anders Lotsengård
Sid 13	Höstträff UBCC Mälardalen – Andeers Gustafson
Sid 14	Nya medlemmar presenterar sig.
Sid 16–17	Mittbild Leo Werbergs Sprite Mk4 – Fotograf Leo Werberg
Sid 18–21	En osannolik överlevare! – Ragnar Tengstrand
Sid 22	Nyheter i Regaliasortimentet.– julklappserbjudanden!
Sid 24–25	Racingsäsongen 2022 – Healey Racing Team – PG Johansson
Sid 27	Dialog med läsare.
Sid 28–29	Tekniktips – Att tämja tempen i en järnklump från 1954. – Ulf Ölen
Sid 30	Healey-Market.
Sid 31	Regaliashopen.



Trodde alla samlade sina Enthusiasts väl synliga och tillgängliga ... Kan ibland vara bra att gå tillbaka och läsa gamla nummer.

Redaktören

Jaha, så var det dags för jul igen! Fast för oss som är lite (?) bilnördar tycker jag det alltid bör stavas hjul, för det är ju dessa som symboliserar våra högtidsstunder, eller hur?

På tal om högtidsstunder så hade jag en sådan i går kväll – Mats S och jag har ju under flera år arbetat med att totalrenovera en 1967 BJ8 och i går var det auktionsslut på Collecting Cars. Och det gick vägen, bilen blir nu återbördad till England hos en ny lycklig ägare.

Som någon kändis sagt – dags att vända blad! Den här gången har jag för att hålla mig sysselsatt införskaffat en BT7 som kanske kan sägas vara knappt halvfärdig. Blir lite pyssel i min ”man cave” de kommande åren.

Jag har fått några kommentarer om att Enthusiasten inte uppdaterats på vår hemsida. Det har varit ett medvetet beslut från min sida – tycker att betalande medlemmar i första hand ska premieras genom tillgång till tidningen, men efter kommentarer att ”har slarvat bort gamla nummer, vad bra att de fanns på hemsidan” har jag delvis fallit till föga. Istället för att förra numret av Enthusiasten alltid lagts ut kommer Enthusiasten nu publiceras på hemsidan med ett års eftersläpning. Kompromiss heter det väl ...

Men som redaktör och ofta stolt över vad vi tillsammans lyckats producera i form av vår tidning tycker jag det vore självklart att nogsamtk arkivera samtliga nummer på en hedersplats i bokhyllan ...

På föregående sida kanske redan observanta läsare noterat att det skett ett skifte vad gäller försäkringskommittén, Bengt Larsson har efter många års väl utfört arbete valt att stiga av, och ersatts med den en annan inte helt okänd skåning, Kåge Schildt, som nu tar över efter Bengt L.

Samtidigt en liten påminnelse vad gäller det självklara försäkringsalternativet för våra Healeys – missa inte att det är dags för en uppdatering av era försäkringar vart tionde år! Se mer på MHRF hemsida <https://mhrf.se/forsakring/>.

Min ambition är att detta nummer kommer ut i så god tid att både ni och era nära och kära har chansen att fylla på med **paket under granen från våra annonsörer**. De är viktiga för vår tidning och dess ekonomi, så gynna dem gärna – bra grejor till bra priser. Nämn gärna att ni sett annonsen i Enthusiasten!

Nä, nu är det dags att börja fylla på marsnumret – visst har du en god historia kring din Healey och ditt Healeyliv att berätta? Hör av dig!

Anders Lotsenaård



Medlemsavgiften 2023!

Med detta nummer följer den årliga fakturan på medlemsavgiften.

Ta tag i det direkt, lätt att glömma!

**Betala till Pg 405161-1, eller Bg 125-4556
ange namn eller (helst!) medlemsnummer!**

Så här inför julen kan jag omöjligtvis undanhålla er detta underbara kåseri av Gunnar Elmgren som tyvärr lämnade oss alldeles för tidigt. Ha en stunds trevlig och tänkvärd läsning. Tidigare antagligen publicerat i Jaguar Times. Inledande bilder tagits från ursprungsreportaget, fotografer okända. Jag har tagit mig friheten att komplettera med ett par bilder från Helens familjealbum. Och visst stämmer Gunnars definition på en sportbil ovanligt väl med just våra Healeys? Tror Gunnar tillbringat en hel del tid i Helens Healey 100 .../Red.

NÅGRA ORD OM SPORTBILAR

– och några mer eller mindre goda råd.



Gunnar Elmgren vid ratten i sin då nyrenoverade Veritas. Vann andra priset i Margtatorp Concours de Charm.

"En sportbil har ekerhjul nertill och rutig keps upptill". Så skrev kåsören Red Top som under årtionden gjorde att åtminstone Dagens Nyheters läsare kunde få ett gott skratt till frukost.



När Red Top satte sin visdom på pränt var de flesta sportbilar M.G, Austin-Healey eller Triumph. Porsche gjorde många rutkepsar sitt bästa för att räkna bort.

De hade ju inte ekerhjul och var bara i undantagsfall öppna.

Definitionen av sportbilen.

Att en sportbil ska vara öppen och helst också ganska stötig är ett gammalt brittiskt ideal. Den bör heller inte vara överdrivet vattentät. Om den dessutom är svår att smörja och har två slitna SU förgasare som kräver ständig synkronisering ger detta extra stilpoäng.

Viktigast är dock att suffletten ska vara svår att hantera. En riktig sportbilssufflett ska helst handhas av en tekniskt sinnad mansperson som till sin hjälp har en kvinna som bör vara väl tränad att ta emot svårbegripliga order.

Med sufflettens hjälp kan de bägge både bli vänner och ovänner, undantagsvis kan de även få ett begränsat skydd mot elementens raseri.

Kanske det är just av detta skäl som det alltid hörde till god ton i gamla tider, alltså för fyrtio-femtio år sedan, att köra öppet. Suffletten var så svår att hantera att det sällan var värt mödan.

Fler kör nedcabbat.

Idag är alla begrepp ställda på huvudet. Den Miata som jag hade för tio år sedan hade en sufflett som var så lättmanövrerad att man inte ens behövde gå ur bilen för att fälla upp eller ned suffletten. Kanske det är därför som så många idag påstår att de kör "nedcabbat". Hur detta går till språkligt eller tekniskt har jag ännu inte förstått. Karosstypen heter kabriolett eller cabriolet, dess tak heter sufflett. Någon fåkunnig har ur ordet cabriolet tagit fram förkortningen "cab" vilket betyder taxi på brittisk och amerikansk engelska.

Den gamle felfinnaren civilingenjör L-E Lennermalm, som i likhet med Red Top, ägde en gigantisk Mercedes-Benz 500K, brukade alltid säga "den som kör nedcabbat bör se över sina fjärderfästen". Förmodligen är den här informationen i likhet med annan kompetens inte så efterfrågad i trendnissarnas tid. Däremot finns det fortfarande stofiler från min egen generation som förstår vad jag menar ... Denna fråga är kanske inte av riksintresse, snarare verktyget att skilja agnarna från vetet.

Sportbil enligt NE.

Alla har sin egen bild av en sportbil. Kanske till och med någon enstaka förhoppningsfull reklamman vill få oss att tro att en sportbil kan vara en liten femdörrars kombi med fyrhjulsdraft och ett utrustningspaket vars fiffiga bokstavsbezeichnungar täcker in större delen av alfabetet.

För att inte gräla om denna kärnfråga väljer jag att citera den förträffliga Nationalencyklopedin: Sportbil, vanlig benämning på en bil vars öppna cabrioletkaross eller låga, oftast tvåsitsiga coupékaross ger intryck av snabbhet. Många sportbilar har hög motorstyrka i förhållande till sin vikt, varför fartresurserna är goda, och deras hjulupphängning och styrning är i regel så inställda att bilen följer förarens kommandon noggrannare och snabbare än gängse familjebilar.

Vad Nationalencyklopedin glömde är att sportbilen bara har en dörr på varje sida. Helst ska den bara ha ett säte på var sida om bilens längdaxel. Är det dock alldeles nödvändigt att ha extra säten får de inte vara för stora (läs: "inte för komfortabla" – det brittiska arvet igen). Maximalt får man alltså tala om 2+2, eller "two plus who" som engelsmännen brukar säga om det minimala baksätet som lämpar sig bäst för mindre barn eller större portföljer.

Så finansieras sportbilen.

Både sportbilen och bilsporten delar på ett faktum, nämligen att det inte är billigt. Det finns naturligtvis variationer på skalan, allt från bilar som inte kostar mer att köpa och äga än en helt vanlig familjelåda till specialdesignade exklusiva multicylindriga drömmar i aluminium och kolfiber som har en penningbrännarfaktor i klass segelbåtar modell större.

I allmänhet kostar sportbilen något mer än vad man har råd med. Trots det brukar man tråkla sig igenom äventyret ändå. Oftast handlar det inte om större uppoffringar än att sluta äta eller stänga av strömmen i bostaden under några månader.

Säkrast är dock att ha en liten förmögenhet. Hur skaffar man sig då en sådan trygghet? Även här vet den vise kåsören Red Top svaret: "Det enklaste sättet att skapa sig en liten förmögenhet är att börja med en stor".

Svårare än så är det alltså inte, kära vänner! **Nu vet ni vad som krävs för att kunna ha sportbilen som livsstil!**



Bilder på denna sida från Elmgrens familjealbum.

Ovan och till höger ser vi Gunnar i och vid sin Maserati som han tävlade flitigt med, bland annat på Goodwood.

Gunnar var även djupt engagerad i sin hustru Helens Austin-Healey 100 – en familjeklenod som varit i Helens familjen sedan ny!

Nedan två bilder från klubbens 25-årsjubileum i Eksjö.

Väcker lite extra nostalgiska känslor hos er redaktör – bilderna är tagna under manöverprov vid mitt dåvarande företags flaggstångslager!





Årsmötet 2023 drar sig västerut till gränslandet mellan Västergötland och Halland! Vi kommer att bo på hotellet Två Skyttlar i Örby strax söder om Kinna i Västergötland.

Program

Fredag 11 augusti

Ankomst under eftermiddagen, vi installerar oss på hotellet. Middag serveras från ca 19.00. Har vi tur med vädret så serveras middagen utomhus vid sjön.

Lördag 12 augusti

Efter frukost avfärd till dagens aktivitet som tar oss västerut mot Halland.

Körningen är planerad längs med fina slingriga vägar i det vackra landskapet och blir ca 12 mil. En Road-bok med utförlig information och tips om utflykten delas ut i samband med incheckningen på fredagen.

Efter cirka en timmes färd kommer vi till Grimetons Radiostation där vi kommer att få en visning av anläggningen som invigdes 1924 och som sedan 2004 är upptagen på UNESCO:s världsarvslista.

Stationen ger en unik inblick i dåtidens mest avancerade kommunikationslösningar och som man kan säga ligger till grund för även vår tids trådlösa samhälle.

Efter besöket på Grimeton kommer vi att fortsätta färden genom den vackra bokskogen, med möjlighet för de som vill att göra korta avstickare till t ex Åstad Vingård och Bockstensmossen mm.

Lunchpaket ingår från hotellet. Vår tanke är att den intas antingen vid Radiostationen Grimeton, eller under färden. Det finns ett flertal fina platser att rasta på efter vägen genom bokskogen, vilka presenteras i road-boken.

Lördagen avslutas med sedvanlig fördrink, årsmötesmiddag och trevlig samvaro.

Söndag 13 augusti

Efter frukost hålls klubbens årsmötesförhandlingar på hotellet och därefter avslutas årsmötet 2023



Anmäl ditt deltagande via e-post till ahcs2023@healeysweden.com senast **28 februari**. Betalning kommer att ske direkt till hotellet. Information om hur det ska ske kommer att skickas via e-post till anmälda deltagare.

Priset för årsmötet (fredag-söndag) blir efter klubbens subvention:

- Dubbelrum 2100 kr/person exkl måltidsdryck (vatten ingår).
- Enkelrum 2200 kr/person exkl måltidsdryck (vatten ingår).

Om du har några frågor mm kontakta Anders Gustafson via e-postadressen ovan, eller ring 076-115 02 42.

Två Skyttlar ligger mitt i Västsverige, 50 minuter från Göteborg, 35 minuter från Landvetter och 30 minuter från Borås, omgiven av den vackraste av miljöer med skogen, ängarna och sjön som ramar in vårt hotell.

Adressen till hotellet är: Öresjövägen 46, 51192 Örby. <https://www.tvaskyttlar.com/sv>



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:-



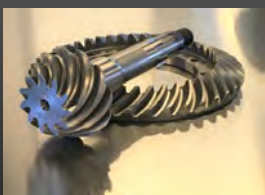
Sideways spin-on oilfilter

Förenkla filterbytet med vårt kit och smidiga lösning 625:-



Sideways Sebring kit

Ger betydligt bättre steg mellan växarna 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 kvalitén inklusive slangar och AN-kopplingar 4 125:-



Revival - V675 20w/50

Klassisk motorolja med 220 ppm ZDDP 5 liter 799:-



Revival - Manual 30

Klassisk transmissionsolja speciellt för overdrive 1 liter 199:-



Razers - 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

Britiskt väder på BSCM

Text & foto: Tommy Lyngborn



Efter ett par års pandemi-uppehåll var det åter dags för arrangörerna (er redaktör var en av dem) av British Sports Car Meeting att kalla till möte, som vanligt den tredje lördagen i Augusti. Efter veckor av varmt och soligt väder stod regnet som spön i backen vid starten vid Vänge kyrka en liten bit utanför Uppsala. Till en början var vi lite tveksamma till om vi skulle kunna genomföra evenemanget, men lite regn får inte en fantast av engelska sportbilar att ge upp hoppet. När väl tiden för start gått ut så hade ändå 20 bilar passerat startlinjen och

gett sig iväg ut på rundan. Det var en god blandning av brittiska bilmärken; MG, Austin-Healey, TVR, Triumph, Morgan, AC, Lotus, Jaguar och Aston Martin.

Anders Gustafson och jag hade ansvar för första kontrollen där det var "reverse dart-kastning", dvs högst poäng längst ut på tavlan och bara en poäng i mitten. Regnet öste ner tidvis men humöret var på topp hos de som besökte oss.

Ytterligare fyra bemannade kontroller med prover av varierande svårighetsgrad skulle passeras innan målet hos Teddy Boys, en klubb för brukare av amerikan-

ska cruising-fordon i varierande skick. När de var unga kallades de raggare. Där serverades korv, varma mackor och dricka för de som var sugna. Atmosfären var mycket gedigen och trivsamt och uppskattningen av varandras intressen och bilar var varm och ömsesidig.

En stor gräsmatta hade vi till vårt förfogande för parkering och prisutdelning. Bengt Arvidsson, banläggaren, hade lyckats med att få in en notis i lokaltidningen också, så en hel del bilintresserade civilister hade också tagit sig till platsen. Fina priser delades ut till de sex ekipage



Vägvinnande stil, alla pilar på tavlan.



Anders Fredéns pilar fick vi leta länge efter.

med bäst resultat, tre av dem syns här nedan.

British Sports Car Meeting är en institution som funnits i snart 50 år. Vi som var arrangörer för årets upplaga tackar alla deltagarna för visat intresse och ber ödmjukast om att få återkomma nästa år. Om någon i klubben känner för att hjälpa till nästa år så hör av er till redaktören. Målsättningen är att det skall bli söder om Stockholm nästa gång.

Vad det var för väder dagen efter??
Varmt och strålande solsken naturligtvis...



Bansträckare Bengt Arvidsson anländer till målet för en bensträckare.



Teddy Boys ställde upp med lokal och fint väder vid målgången.



Segrade gjorde Hans och Jonas Duberg, MGB. De valde en Ctek-laddare.



Tvåa kom Lennart Nystedt/Pia Hammarling i en AH Sprite. Valde en lampa för bättre ljus i garaget.



Richard Aribing/Gwenda Fullard kom trea och valde en dunk olja till sin Lotus Europa S.

Det finns garage, och så



Jag hamnade av en händelse på en liten AW – skulle egentligen bara skjutsa dit hustrun med några arbetskamrater. Men jag var inte svårövertalad att stanna kvar när jag dels såg vad det var för ställe, dels sett whiskysortimentet i baren ...

”Garaget”, eller som ägarens hustru kallar det – hangaren – var något alldeles speciellt. Så speciellt och hundraprocentigt genomfört att jag inte kunde låta bli att ta en serie bilder. Även om det enda som med viss ansträngning kan ge någon Healeykoppling var Leylandsbussen utanför och den raka sexan i det pågående Step Side Pickuppenprojektet.

Att ägaren är lite nördig framgår av bilderna, ingen ansträngning har sparats för att få det precis som han vill ha det. Även om det för tillfället bara innehöll två bilar, fler projekt fanns i gamla garaget och är under arbete och all av samma märke, så var byggnaden i sig en upplevelse.

Ett par exempel: längs ”balkongen” runt verkstadshallen satt skivfodral av samtliga utgivna Elvisskivor, trappträcket inledes med en stiliserad Fender gitarr och pryddes dessutom med laserskurna noter till ”How great thou art” (”O store Gud”), en av Elvis inspelningar och med koppling till våra gemensamma hemtrakter – inte Elvis alltså, utan kompositören Carl Boberg som var från Mönsterås.

I övrigt tror jag att bilderna talar för sig själva – det är inte förekommande personer som är det viktiga, de kan ses som lite dekorationer, utan inredningen och miljön är det speciella. För visst vill vi alla ha ett sådant garage/verkstad för våra Healeys, eller ...

Kanske kan detta vara inledningen på en artikelserie. Jag är övertygad att det även bland er AHCS-medlemmar finns garage som inte går av för hackor. Skriv gärna några rader och bifoga lite bilder, så kommer det i kommande utgåvor och avslutas med en omröstning om vems garage vi är mest avundsjuka på!

Anders Lotsengård.



Den här lilla dörren dold av den lilla (?) bussen ... leder in till något mycket mer imponerande!



Notera den långa raden av skivkonvolut längs balkongens vägg. Saknas inte en enda Elvis LP! Tröttnar man på mekandet, så kan man ta ett parti biljard, eller ta den utsmyckade korridoren in till det dito välsmakade fikarummet. (Fanns faktiskt ett bordtennisbord också i ett tillfälligt ledigt rum).





En liten Rödmyra var insmygen bakom det notprydda trappräcket.



På flera väggar fanns egenutförda målningar, de flesta av Chevor 1955-1958



Efter av trevlig personal utförd servering var det bara ett par steg till pösiga Chesterfieldsoffor att sjunka ner i.



Inte heller kontoret saknade ögonfägnad, varken från femtitalet eller sextiotalet. Lite mekarhjälp (?) erbjöds under kvällen – inga bestående skador!



Jodå, det fanns naturligtvis en välutrustad arbetsbänk.



Gissa vad det här är? Nä, inte bilen, det ser väl alla att det är en Cheva 1957. Men rummet – det är lackboxen!

Höstträff UBCC Mälardalen

– Haga Slott, Enköping, 22 oktober.



Text och foto: Anders Gustafson

UBCC Mälardalen (United British Cars Clubs) bildades för några år sen som en löst hållen grupp av entusiaster i Stockholmsområdet/Mälardalen som en fortsättning och utveckling av samarbetet inom bland annat de uppskattade tre-klubbträffarna med Austin-Healey, MG och Triumph.

Nu räknar vi även in Morgan, Lotus, Jaguar, TVR mm i gemenskapen, vilket är jätteroligt. Senaste åren har vi också arrangerat BSCM (British Sports Car Meeting) inom ramen för UBCC.

Det gäller att dra ut på sportbilssäsongen, så när en av medlemmarna i Morganklubben hörde av sig för några veckor sen och föreslog en höstutflykt så tänkte vi att det kanske kan finnas intresse att lufta bilarna en sista(?) gång innan vintermössan åker på.

Det är roligt med sanna entusiaster. 30 personer i 18 bilar anmälde sig till utflykten i form av lunch på Haga Slott strax söder om Enköping den 22 oktober.

Vi gjorde en uppskattad tur till Haga i våras, så varför inte återvända igen. Haga ligger på lagom avstånd från de flesta platser i Mälardalen och det finns ett antal olika fina vägalternativ att ta sig dit via.

Vid 12-snåret rullade en härlig blandning av bilar in på gräsplanen framför slottet. Det småduggade och var lite allmänt ruggigt i luften, men Healey-ekipagen är sanna entusiaster som nästan mangrant åkte öppet.

Lunchen intogs i egen lokal på slottet och efter ett par timmars trevlig samvaro med både nya och gamla bekantskaper, samt nyfiket inspekterande av varandras fordon lämnade vi slottet mätta och belåtna.

Räkna med att det blir nya utflykter 2023!



Ovan ser vi två för oss okända entusiaster samt Per Andersson och Lasse Engwall vid Göte Hellströms 3000.

Nedan nära av de deltagande AHCS-bilarna – Pers 3000, Lasses 100 och Jan Björklund i passande outfit vid sin 3000.



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!**

Stefan Swebilius, 65 år, Sollentuna. Austin-Healey 100/6, 1957. PCH126. Healey Blue/OEW.

Medl nr 837.



Någon gång -67/68 såg jag en AH 3000 i en katalog över "alla" nya bilar som såldes vid den tiden. Tror namnet var Stora Bilboken som min storebror hade och det var den bilen som jag verkligen ville äga en vacker dag. När jag sedan hade sparat till min första sportbil, 1981, så blev det en MGB -64. Det var vad en fattig student kunde få ihop. En AH 3000 var bara att drömma om. Men nu efter ett antal år på en Triumph Bonneville ville jag åka sportbil igen.

Rena turen att det blev denna bil, satt och Blocketsurfade en lördag i september och så snubbade jag över denna och just att det var en -57:a gjorde inte saken sämre.

Bilen är importerad, förmodligen 1991, och förmodligen från USA. De svenska ägarna har varit bosatta kring Stockholm och en ägare i Dalarna har jag förstått av innehållet i en pärm som jag fick med vid köpet.

Har bara haft den en liten tid, knappt varit ute och kört med den så jag ser med tillförsikt fram mot nästa vår!

Hoppas att kunna ta del av tips och råd om bilen samt att träffa likasinnade på olika event.

Bengt Friberg, 72 år, Rimbo. Austin-Healey Sprite Mk1, 1958. CDE154. Färg ett kommande beslut. Medl nr 839.



Min första Healey, tycker det är en kul modell! Köpte den i som objekt 2014, men renoveringen har delvis avstannat – har lite "för många järn i elden"!

Jag vet dock inget om bilens historia, kanske någon av er medlemmar känner igen registreringsnumret och kan ge mig några ledtrådar?

I klubben hoppas jag på att hitta gemenskap och få ta del av andras erfarenheter och sampråka med likasinnade.

Nya klubbmedlemmar som inte presenterat sig presenteras!

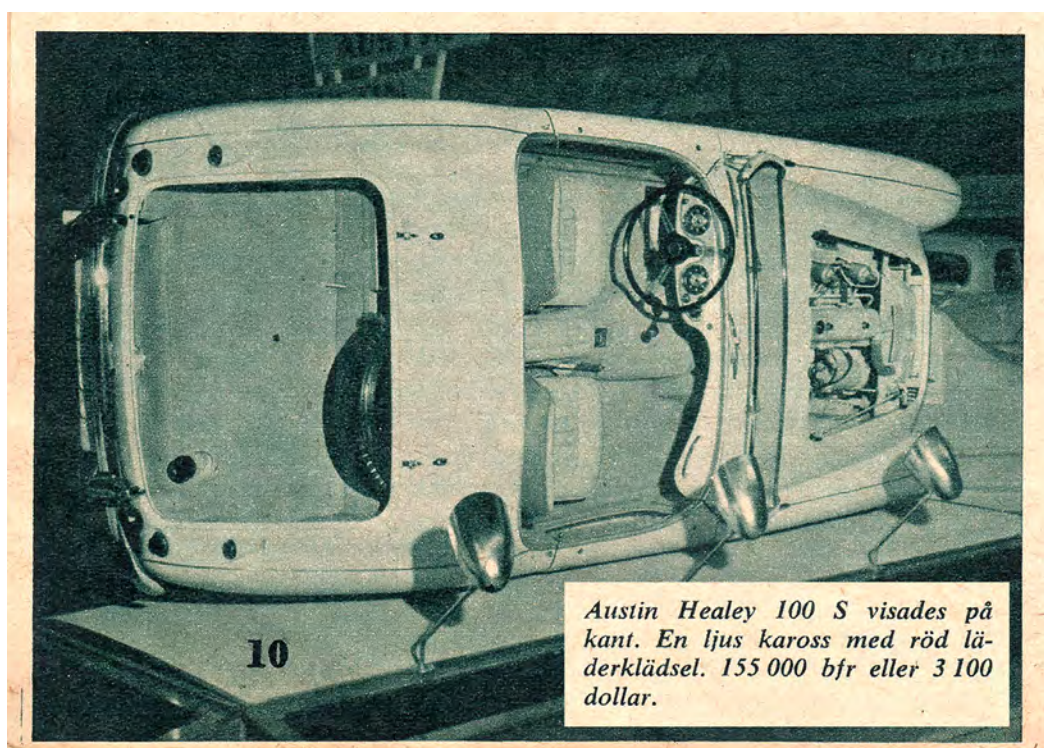
Jag har inte fått in material från alla nya medlemmar – skälen är lite olika – men nedan en kortlista på nya medlemmar senaste tiden som inte tidigare presenterats med bild och text:

Nr 802	Mats Åke Lundgren	Stockholm	AH 3000 Mk3 -67. NFK567
Nr 810	Leif. Henriksson	Torsby	Ingen Healey ännu men ska bli!
Nr 816	Johan Ottosson	Vetlanda	Ingen uppgift.
Nr 817	Björn Ahlström	Brantevik	AH 100 BN1 -55. Grön. EYE543
Nr 820	Holger Björklund	Gräddö	AH 100/6 BN4 -57. Blå/vit. PCH126
Nr 822	Einar Rørvik	Ålesund, Norge	AH 3000 Mk3 -65. Colorado Red.

Vi rundar av med en presentation i tidningen Motor januari 1956 av vad Motor hävdar är en 100S – men det finns frågetecken. Vad tror ni, kära Healeyentusiaster?

Priset 3100 USD var nog mycket pengar då, men å andra sidan hade det idag växt till kanske cirka 100 000 USD om den som köpte den haft den kvar (och det verkligen var en 100S!)

Som jag brukar säga – man ångrar oftare bilar man sålt eller inte köpt än de man köpt och har kvar (fast någon 100S har aldrig passerat mitt garage!). /Red.



Austin Healey 100 S visades på kant. En ljus kaross med röd läderklädsel. 155 000 bfr eller 3 100 dollar.



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







Galleri

Leo Werbergs Sprite Mk4 med sonen Maximillian påminner om den sommaren vi snart har här igen! Mer om denna Sprite i nästa nummer. Foto: Leo Werberg

Den fortsatta historien om en en tidig Hundra som överlevt racingkarriär, kraftig ombyggnad, b

Vi fortsätter här historien om Jan Liljeros #706, gamla förlorade och sedan återfunna racing AH Hundra.

Du kan läsa bakgrunden i Enthusiasten #140, Mars 2016.

Text och bildmaterial:
Ragnar Tengstrand

Den här historien är lång men förhoppningsvis värd att läsa. För min egen del har den öppnat en dörr till en makalös resa i tid och rum.

Det började med en annons i Motorhistorias Annonssblad 1982/83. En liten annons lydde "Healeychassie med många delar säljes 2000:-". Perfekt, det passar min kassa som nytexaminerad med inte alltför vidlyftig lön.

Klappat och klart. Hyra en biltrailer och iväg från Västerås till Växjötrakten i Småland. Stora förväntningar i tankarna. I ärlighetens namn så visste jag inte särskilt mycket om Austin Healey utom att det var en häftig engelsk sportbil. Några år tidigare hade jag köpt en MGA Coupe. En läcker bil det också, med mycket engelsk sportbils känsla.

När vi är framme i Växjö så bär det av ut på landet. Runt hörnet på en liten gård ligger "bilen", närmare bestämt på gödselstacken. En chock, det är ett "skogsvrak". Skärmarna är avplockade liksom dörrarna. Ingen framruta eller inredning. Det liknar knappt en Healey. Kolla själv på bilden nästa sida!

Efter att ha samlat mig så åker "bilen" upp på trailern. Vi hade ju ändå åkt hela vägen från Västerås så vi kunde ju inte återvända tomhänta.

Väl hemma så blir chassiet och delarna blästrade och rostskyddsmålade. Alltihop åker in i en lada i Irsta utanför Västerås. På något vis rullar en märklig historia fram, "skogsvrak" visar sig inte vara helt anonymt. Det framkommer att förste ägaren heter Jan Liljeros och att han köpte bilen 1955 för tävlingsbruk. 1958 bildar Jan familj och bilen säljs vidare. Bilen byter sedan ägare ett par gånger. Den blir bland annat ombyggd med fast framruta och en fast plåthardtop. 1964 uppstår en motorbrand som skadar karossen och bilen har inte rullat på egna hjul sen dess.

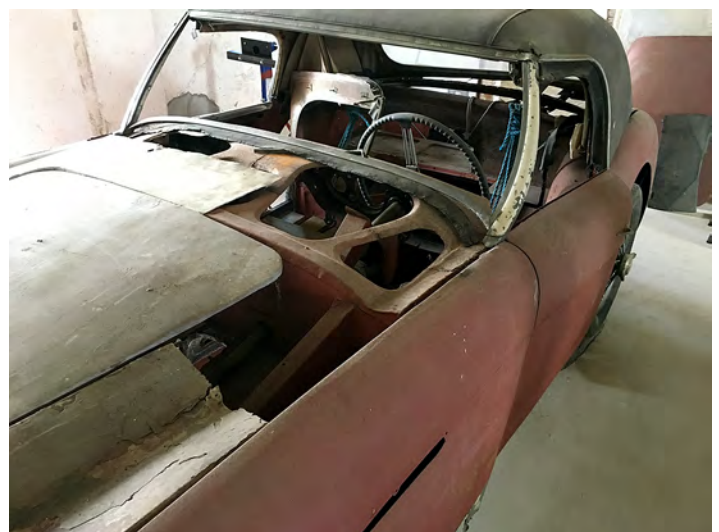
1982, året före att jag köpt "bilen", efterlyser Jans son Joachim bilen via Healeyklubbens tidning. Exakt hur vi blev ihopkopplade minns jag inte, men jag skrev ett brev till Joachim och fick svar.

Svarsbrevet han skrev finns fortfarande kvar.



Ovan: Bilen efter motorbranden.

Nedan: Delar av schrouden smälte bort!



En osannolik överlevare – brand, förvaring i gödselstack och nu under återuppbyggnad.



Jan blev eld och lågor av att bilen fortfarande fanns kvar och ville bjuda på den innan han visste skicket. Claes Arleskär ordnar så att en liten story om bilen kommer in i tidningen. Börje Engvall hejar på med ett brev också, "något mer än en vaxning" kallar han projektet. Så sant.

Livet rullar på. Healeyn får en första behandling 1987 när jag är föräldraledig med min andra dotter Maria. Chassiet svetsas i en första omgång. Nya tröskellådor, ny bakre tvärbalk och delar av undersidan på högra långbalken byts ut. Den delen av chassiet låg ner mot gödselstackens betonggolv och rostade naturligtvis då.

1992 köper vi ett hus i Stockholm och bilen hamnar i eget garage. Sen händer inte så mycket på ett tag. Andra bilprojekt tar upp tiden men jag säljer inte min skatt.

Men den här historien handlar mest om bilens förste ägare, Jan Liljeros. Jan köpte bilen ny 1955. Du ser honom nedan förbereda sig för race.



Det är en sen BN1 226719 med de röda bakreflexerna i separata hus. Bilen levererades i vit karossfärg med röd inredning och en svart Universal Laminations hardtop monterad.

Jan modifierade Healeyn för tävlingsändamål med uppstyvad bakaxel monterat av en firma i Göteborg. Han köpte en trimsats från England bestående av kamaxel, kolvar och förgasare (M-trim?), krängningshämmare fram och Alfins alubromstrummor fram. Värt att nämna så var Jan samtida med Raymond Sjöqvist, Arne Lindberg (som körde en Healey 100S år 1955 på Råbelövsbanan), Folke Sjöberg med flera.

Jan tävlade åren 1955–57. På Roskilde Ring vid ett tiotal tillfällen med bland annat resultat bästa Healey 1956. En bild från Roskilde Ring på föregående sida. Kanonloppet kördes 1956 och 1957, placeringar sju respektive fyra. Men det som fick mig att studsa till – 1957 kör Jan Sveriges Grand Prix Kristianstad på Råbelövsbanan. Av en händelse hittar jag en filmsekvens där Jan susar förbi kameran. En autentisk bild på att ekipaget verkligen var där. Jag får gåshud. Vilken upplevelse. Jan slutar på plats elva i nationstävlingen (Curt Lincoln vinner före Jo Bonnier) och plats fem i klass 3, Turistvagnar över två liter.





Råbelövsbanan

Vi bor numera inte så långt därifrån så varför inte kolla in platsen. Råbelövsbanan ligger naturskönt alldeles nordost om Kristianstad och består till största delen av landsväg. En del av banan gick över Råbelövs slotts ägor.

Startområde, depå och läktare fanns där men även på andra delar av banan. Vi stannar till vid en depå nära slottet. Här finns ett litet museum som tyvärr var stängt just då. På en fris på fasaden står det "Skåneloppet". Skåneloppet var en internationell tävling för motorcykel och kördes 1952–1961. Sveriges Grand Prix arrangerades 1955–1957 på Råbelövsbanan. Banan var i bruk en bit in på 60-talet men sen revs läktare mm.

Sveriges Grand Prix fick VM-status 1957, tyvärr på grund av den tragiska olyckan på Le Mans 1955. Då kraschade en Mercedes Benz 300 SLR in i en publikläktare efter ett depåintermeso. En Austin-Healey 100S, NOJ 393 körd av Lance Macklin, svängde ut i banan när en SLR kom i full fart. Mercedesen slungades upp på åskådarläktaren med förödande konsekvenser. Det resulterade bland annat i att Mercedesteamet drog sig tillbaka från tävlingsverksamhet för en tid.



Sveriges Grand Prix Kristianstad 1957 på Råbelövsbanan blev en folkfest med 60–80 000 besökare. KAK, SMK Kristianstad arrangerade och Prins Bertil engagerade sig i evenemanget. Stirling Moss satte varvrekord med en snitthastighet på 167 km/h.

Alla dåtidens stora var där: Hawthorn, Behra, Hill, Salvadori, Head, Kling, Fangio (-55-56), Bonnier, CG Hammarlund. Bilarna som kördes var Jaguar D-type, Ferrari 500 och 750, Maserati 300S och 450S, Mercedes 500 SL och SLR med luftbromsar (-55), Porsche 550 (samma typ som James Dean förolyckades i) med flera.



9	Photo Not Available (contribution appreciated)	Austin-Healey 100 S BMC N/A		S+1.5
		(S)	Front-engined	
		Driven by: Jan Liljeroe (S)	Result: 2 nd	
		Sponsors: unknown	Colours: unknown	
			Tyres: unknown	
Grand Prix Sweden - Grand Touring support				
		Sveriges GP		11.8.1957
	Photo Not Available (contribution appreciated)	Austin-Healey BMC N/A		GT+2.0
		(S)	Front-engined	
		Driven by: Jan Liljeroe (S)	Result: 1 st	
		Sponsors: unknown	Colours: unknown	
			Tyres: unknown	
Kanonloppet [S+2.0]				
5	Photo Not Available (contribution appreciated)	Austin-Healey 100 S BMC N/A		S+2.0
		(S)	Front-engined	
		Driven by: Jan Liljeroe (S)	Result: 4 th	
			Grid:	

Nu lämnar vi historien och övergår till min pågående bilrenovering.

Chassiet såg förhållandevis rostfritt ut i motorrum men inte akterut eftersom det har stått still sen motorbranden 1964. Efter blästringen såg det mindre hopplöst ut. Men många små rosthål här och där plus att akterpartiets golv liknade ett fisknät – bara att riva ner bilen.

Vi flyttade ner till Skåne hösten 2017 och fick rejält med svängrum i en lada. Efter röjningsarbete kunde vi gjuta betonggolv och verkstaden stod klar. Det tog två år och halva jobbet gjorde en byggare.

Chassiet monterades i en karosskurra för bra åtkomlighet överallt. Bakpartiets plåtlåda lyftes av och Jans bakaxelmodifiering blev helt exponerad. Tack vare en ny MIG-svets med flusstråd (alltså ingen gas) så har tunnplåtssvetsning blivit riktigt roligt. Jag fick börja med att svetsa A-stolparna mot de utbytta tröskellådorna för att fixera framdelen och för att kunna hänga i dörrarna för passning.



Bilen var ombyggd med en fast framruta och utbytt instrumentbräda. Delar av karossplåten bakom brädan var bortklippt och fick återskapas. Det hade jag gjort för många år sen men passningen behövde justeras. En utbytt tröskellåda var dessutom vriden så det var bara att skära loss och rikta upp. Min ambition är att spara så mycket originalplåt som möjligt, vilket leder till många timmars detaljarbete. Jag har lyckats rädda originalgolven och sittbrunnsväggen bakom stolarna. Bagagerumsgolvet är nytt, annars är det mycket originalplåt kvar. Hjulhuskanterna har svetsats i med plåtremsor.

Dörrarna hade fått fasta rutor. Lite mödosamt arbete att återskapa till original, men jag hade en originaldörr att utgå ifrån.



Front- och aktershrouden var uppklippta mot sittbrunnen efter modifieringen till "fixed head coupe". Det krävs en TIG-svets för aluminiumsvetsning med andra ord. Jag har fått tag på både front och aktershroud att ta bitar ifrån.



Aktershrouden kom från Seattle med flygfrakt utan att ruinera mig. Efter en hel del svetsarbete kunde akterpartiet återmonteras.

Det gick inte så bra trots att det fixerades mot de gamla svetspunkterna. Stora glipor vid dörrarnas bakkant när de provmonterades. Bara att plocka ner igen och börja om. Till slut så stämde det. Kommande vinter är det bara att fortsätta. Det blir bara mer stimulerande ju mera bil som växer fram. En vacker dag så ...



Till sist en presentation av mig själv. Inga meriter på tävlingsbanan men initiativtagare och projektledare för Mälardalens universitets deltagande i World Solar Challenge 2017 i Australien. Av studenter med stöd av lärare egenutvecklade och byggda fordon. Solceller, elmotorer i hjulnaven, litiumbatterier, aluminiumchassi och kolfiberkåpor utifrån ett strikt reglemente. Sedan 300 miles landsvägskörning från Darwin till Adelaide. Men det är en annan historia.

I depån på Hidden Valley Race Way i Darwin, (jag är mannen i mitten utan hatt).



Ragnar Tengstrand #377

Julklappar i REGALIASORTIMENTET!

Healeyshopen lockar i år med en elegant "Canvas Dufflebag" väl anpassad till våra fina bilars generösa bagageutrymmen. Mått i cm: L50, B25, H30.

Weekendbagen är noggrant tillverkad av återvunnen material, har välsytt foder med innerficka, dubbla dragkedjor, bekväm och avtagbar axelrem samt välgjorda detaljer i nästan äkta läder. AHCS-klubbmärket är diskret monterat på den brun/gröna canvasen.

Den generösa shopen erbjuder även montering av ett eller flera extra tygmärken för endast 25.-/st. Broderade tygmärken att välja på är: Austin-Healey, runt. Austin-Healey, wings, samt Austin-Healey Sprite, runt. (se bilden)

Pris 625.- plus porto. Beställ snarast då vi har en begränsad exklusiv upplaga.



"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.



AHCS-Luvan

Ingen riktig tomteluva men väl en luva som tomten kan ta med sig i säcken.

AHCS-luvan är enligt obekräftade uppgifter stickad av ull från får som betat på ängarna runt Warwick och passar därför utmärkt bra till en Healeyägare.

Den är varm och skön och lämpar sig speciellt bra då man tagit av sig bilfärdens läderhuva och vill ta en skön höst- eller vinterpromenad i den lite kyliga luften.

Ge bort en som julklapp och köp en till dig själv!

Den är svart i en storlek, fodrad med "3m Thinsulate", tvättbar, Scotchguard behandlad, Oeco-Tex certifierad och har vår fina AHCS logo omsorgsfullt broderad.

"Probably the best Luva in the world"

Pris 145.- plus porto.

(Eller packa den i en weekendbag så åker den med gratis)



Beställ NU!

Maila: mfriberg1@gmail.com
eller ring Micke på 076-282 80 99.

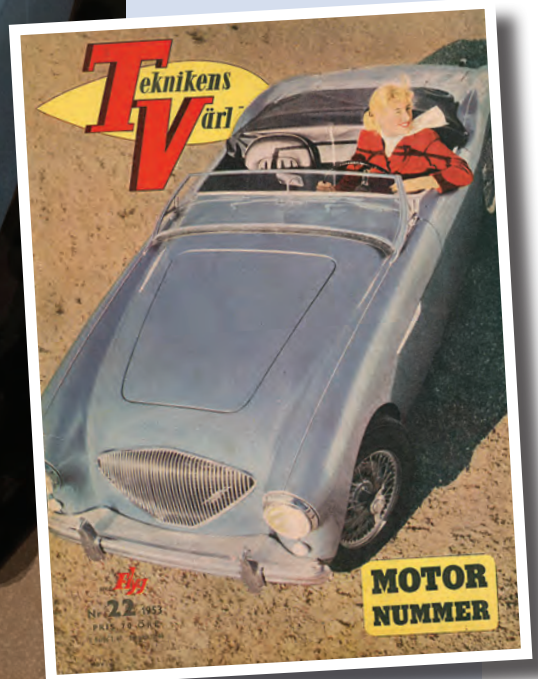
Du har väl inte missat att du kan göra din personliga logotyp på tröjor och jackor från vår nya engelska leverantör?

Några exempel påsidan 30.



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!



Racingsäsongen 2022

– rapport från Healey Racing Team.



Text: PG Johansson #12
Foto: B-Å Gustavsson



Kinnekulle Historic Meeting 21-22 maj

Säsongstarten i RHK-serien gick av stapeln 21-22 maj på Kinnekulle Ring. 131 anmälda till tävlingen och 14 i vårt heat med Claes, Elmon, Kai Roger, Nils Börje och Micke som "Hangaround" i sin MGB tillsammans med mig själv från AH Racing Team. Nils Börje Gårdh var ny i fältet som köpt Mickes Sprite.

Lördagens tester som på förmiddagen blev en blöt historia som under eftermiddagen avtog inför kvalet. Claes var snabbast och tog pole på höga 1,05, Micke som nu kör in sig på sin MGB kvalade åtta före minstingängan. På kvällen bjöd Jimmy och Judith på en uppskattad mingelkväll som återinförs efter coronaupphållet.

Söndagens första race med växlande molnighet och torr bana. Fältet delades upp i tre grupper där Claes styrde första gruppen och segrade före en vilt jagande Tommy B i sin Elan. I andra gruppen var det Jan, Lars, Jimmy och jag som körde tåg i flera varv innan Jan ryckte och jag lyckades i slutet av racet ta mig förbi både Jimmy och Lars och blev femma.

Tredje gruppen, som anfördes av Micke, fick en hel del omkastningar framför allt efter Elmons vådliga avåkning i TV-kurvan på varv 13, turlig nog utan personskador. Fredrik i sin Ginetta var före i mål i tredje gruppen följt av Micke F och Kaj Roger i sin Sprite.

I race två missade Claes starten som Tommy B tog hand om och vann även loppet före Claes Andersson. Jag gjorde en godkänd start och slutade fyra, Micke, Emil L, Kai Roger och debutanten i vårt heat Nils Börje i sin gula groda avslutade resultatlistan.



Velodromloppet Historic GP 17-19 juni Karlskoga

Fulla startfält med ca 200 anmälningar och hela 23 anmälda i vår GT/GTS-klass med Claes, Elmon, som var tillbaka efter den vådliga vurpan på Kinnekulle – dock utan hardtoppen som blev litet "vegången" – samt Micke och jag från Healey Racing Team. Fredagen var de fria träningarnas dag och jag anlände till andra passet som dock inte blev långvarigt p.g.a. ett drivaxelbrott som fick bytas med överinseende av mekstrateg Svanberg.

Kvalet dominerades av Janne Kling och Kennet Persson i sina GT40 före danska Palle i sin Ginetta G4R, Jan Hellberg Marcos 1800 GT som var tillbaka samt Pekka Nyström i en fet Cheetah GT. Claes sexa jag 13, Micke och Elmon var 20 och 21.

Racet på lördagseftermiddagen var som upplagt för prototyperna med Pekkas Cheetah GT och de två GT40 som ledde efter första varvet. Jag fick en dålig start och fick släppa fältet. Som vanligt blev det trångt i första kurvan där Claes A och Hellberg i sin Marcos hade närkontakt och Marcosen tappade dörrskinnet. Claes blev sexa efter en stark styrning, jag 14 efter en godkänd upphämtning och Micke knep plats 17 före Elmon.

Efter dagens race hade GT-gänget sitt återupptagna "Come Together Party" med livemusik av Hej å Hå med Peter som skapade partystämning med sin kravalljazz.

Andra racet på söndagen blev relativt odramatiskt och näst intill en upprepning av race 1. Claes sexa och jag fick nöja mig med plats 13, Micke gjorde sitt hittills bästa framträdande i MGB och placerade sig på plats 15 före Elmon.

(Sedan följde Knutstorpstävlingen, i år dock helt utan deltagande Healeys. Något reportage från denna har vi alltså inte. Är du intresserad av vad som hände får du titta på RHK:s hemsida./Red.)



Anderstorp Race Festival 26-28 augusti

Trevligt för RHK att vara tillbaka på Scandinavian Raceway efter flera års uppehåll. Över 200 anmälda inklusive ett 40-tal holländare som valt att förlägga en deltävling från sin NKHTGT-serie vilket gav tävlingen en internationell prägel. Några valde även att tävla i vårt heat som från början hade över 20 anmälda men endast Claes och jag från Healey Racing Team. Bra väder på fredagen men på lördagen och söndagen hade vädergudarna öppnat alla tillgängliga kranar.

Jag anlände på fredagen för att få känna på banan under den fria träningen. Till kvalet på lördagen ändrades förutsättningarna och de annars så snabba Elanerna hade det jobbigt i vätan och hamnade på nedre halvan. Claes kvalade in som sexa, och jag själv kvalade in på trettonde plats.

Första racet blev om möjligt ännu blötare vilket i vissa fall medförde obefintlig sikt på rakan och resulterade i flera snurrningar och avåkningar. Imponerande av Kennet som styrde hem segern i sin GT40 före Pekka och sladdexperten Claes som passerade Dois Marcos och fick honom som ett plåster i aktern tills dansken hamnade i terrängen efter målakan. Självt var jag var ganska nöjd med plats tio i det svårkörda väglaget.

Andra heatet blev något avslaget med ett halverat startfält då våra utländska gäster påbörjat lastning för hemresa. Följden blev ett relativt statiskt race på den långa banan som kräver stora startfält. Flera snurrningar och avåkningar noterades utan några större skador på bilarna.

De fyra första platserna var en upprepning av första racet där Claes på tredjeplatsen imponerade som vanligt, och jag själv lyckades passera Tommy Bencsik och slutade på sjunde plats.

Ett stort tack till Bengt Åke och Per Roxlin som var värdar till vårt återupptagna GT-party.

Falkenberg Classic

Falkenberg Classic 16–18 september

Falkenbergs Motorstadion var värd för finalen i RHK-serien på sin trevliga bana den 16–18 september. Totalt 149 anmälda som skulle göra upp om de sista poängen i serien. Sju deltagare från Healey Racing Team av totalt 22 anmälda i GT/GTS-heatet samt Gustaf Friberg som debuterade och delade bil med sin far Micke.

I kvalet på lördagsmorgonen defilerade "Myggan" på låga 52 före Janne Hellberg, Tommy Bencsik och Claes A på 53,59 som kommenterade att det var hans bästa tid någonsin. Jag kvalade in som tolvva med förra årets fadäs i minnet då jag körde på Jan Richter, och Elmon 15 samt Anders Arildsson 16, därefter Gustaf i sin premiär.

Första racet utvecklade sig till en rafflande racingduell mellan Myggan som tog starten före Tommy och Jan Hellberg som så småningom avancerade en placering, bakom var Claes och Bengt-Åke i hasorna.

Jag fegade i starten och fick släppa Lars Weigl, fick därefter inte någon fart på styrningen och kom inte i kapp. Loppet blev relativt statiskt fram till slutet då någon antagligen släppt olja före chikanen och skapade dramatik.

Jan Richter var den förste som snurrade, därefter gjorde jag en piruett på samma ställe. Även Myggan snurrade och hamnade i gruset men kom upp på banan igen innan han på det sista varvet snurrade igen på samma ställe igen och fastnade i makadammen.

Jan H tog över ledningen och vann före Tommy, Bengt-Åke samt Claes. Jag slutade på en medioker elfte plats. Av minstingarna var Emil före Elmon, Anders och debuterande Gustaf.

Andra racets startgridd var i stort sett identisk med första heatet. Men när starten gick drog Jan H det längsta strået före Myggan, Tommy, Bengt-Åke, Lars Esselius och Claes. Jag fick inte till den optimala starten nu heller utan fick släppa Lars W i sin startsnabba Porsche men körde dock om Olof Cederberg i sin Elan.

Starkt av Micke som blev tolvva efter att ha startat sist eftersom han delade bil med sonen och därmed inte hade någon tid från första racet.

Det utspelades kamp mellan de fem första där Lars E var uppe och nosade på fjärdeplatsen men fick släppa Claes och fick därefter tufft motstånd.

Claes slutade fyra och jag elva, men jag får glädja mig åt andraplatsen i serien efter Claes som vann klassen. Och nu var det alltså slut för denna säsong – bara hem till en vinter av "vapenvård" i garaget!



Claes A tar täten i skyfallsliknande regn. Är man f d rallyförare så är man ...



Elmons vådliga virp på Kinnekulle, men det stoppar inte den rutinerade Elmon – tillbaka igen efter tre veckor!



Hej o Hä med Peter gjorde återigen ett bejublat framförande under Velodromloppet.



Anders Arildsson i sin Sprite hårt uppvaktad av betydligt motorstarkare bilar.



Claes Andersson i en inte ovanlig situation – på prispallen. Blev några även säsongen 2022. (Men visst ser han lite missnöjd ut över att inte stå på högsta platsen ...).

#512047

VERKSTADSOVERALL FRÅN PRATTS

Verkstadsoverall med bälte av 100% bomull. Justerbar slejv i ärm- och benslut med tryckknapp. Overallen har 2 st bröstfickor, 2 st bakfickor och 2 st benfickor, samtliga försedda med knappar. Pratts-logo på höger backficka.

799KR



495KR

#511780

KEPS, BRUN I PRATTS PLÅTLÅDA

Stilren keps av 50% ull och 50% polyester. Skärm: 6 cm. Finns i storlekarna 56, 58, 60 och 61 cm. Levereras i en snygg Pratts plåtlåda.



399KR

#513869

SKINNHANDSKE, BRUN

Vår skinnhandske från Pratts har en klassisk design och är av premiumkvalitet. Handsken är ofodrad samt vattenavvisande. Passformen är mjuk och följsam med resår runt handleden. Passar lika bra i verkstaden som när du tar en tur med bilen. Finns i storlekarna 8, 9, 10 och 11.



399KR

#513885

SKINNHANDSKE, GUL

Arbetshandske av skinn från Pratts har en klassisk design och är av premiumkvalitet. Handsken är ofodrad samt vattenavvisande. Passformen är mjuk och följsam med resår runt handleden. Passar lika bra i verkstaden som när du tar en tur med bilen. Finns i storlekarna 8, 9, 10 och 11.

KAMPAJ



999KR
1.376KR

#531926

PRATTSOLJA 15 LITER MED OLJEMÅTT

Lars har plockat ihop ett paket med 15 liter Pratts motorolja. Oljan innehåller zink som är speciellt avsedd för klassiska fordon utan katalysator. Består av en högkvalitativ mineralolja och har omsorgsfullt utvalda tillsatser.



649KR

#532818

FÖRMANSROCK, GRÖN

Förmansrock med två bröstfickor samt två jackfickor. Dold justerbar rem med metallspänne för stängning. Pratts-logo tryckt på vänster bröstficka. Tillverkad av 100% bomull. Finns i storlekarna 48-56.

NYHET



599KR

#532807

SVETSJACKA, GRÅ

Jacka med flamskydd som skyddar dig från gnistor och glödstänk vid svetsning, slipning och andra industriella applikationer. Försedd med innerficka. Finns i storlekarna S-XXL.



799KR

#512047

VERKSTADSOVERALL, BRUN

Verkstadsoverall med bälte av 100% bomull. Justerbar slejv i ärm- och benslut med tryckknapp. Overallen har 2 st bröstfickor, 2 st bakfickor och 2 st benfickor, samtliga försedda med knappar. Finns i storlekarna S-XXL.



649KR

#532814

FÖRMANSROCK, BLÅ

Förmansrock med två bröstfickor samt två jackfickor. Dold justerbar rem med metallspänne för stängning. Pratts-logo tryckt på vänster bröstficka. Tillverkad av 100% bomull. Finns i storlekarna 48-56.



749KR

#532811

WEEKEND BAG, BEIGE

Väska är tillverkad av 100% bomullscanvas och har klassisk Pratts-logo tryckt på långsidan och Pratts High Test-logo på kortsida. Weekendväskan har en förvaringsficka med dragkedja på insidan för pass och plånbok samt ögla av mässing så man kan kroka fast hem- eller bilnycklarna så de lättillgängliga. Kan bäras med medföljande justerbar axelrem eller de läderklädda bärhandtagen.



99KR

#510437

EMALJMUGG, WOLSELEY-RÖD

Klassisk emaljugg från Pratts som passar perfekt till alla tillfällen och drycker. Den är dessutom en snygg detalj i verkstaden, fikarummet eller köket hemma med sin retrostil när den inte används.

Emaljuggen finns även i grön, orange och blå.



229KR

#513448

OLJEKANNA, 2000 ML

Pratts oljekanna i klassiskt retroutrförande men en volym på 2000 ml.



129KR

#494842

ALU-KROM-GLANS

Alu-Krom-Glans är en fuktig putsavd, som utan frätande inverkan snabbt avlägsnar rost och andra beläggningar på förnicklade, förkromade och aluminiumföremål samtidigt som den ger en hög glans.

Vinerna varar oss för prisförändringar, skatteförändringar och feltryck.

www.verktygsboden.se

Verktygsboden

KUNDJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksvägen 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN



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

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

"Letade efter en gammal vapenlicens i lite bortglömda lådor och hittade då denna gamla faktura.

Visst har det hänt lite på priserna sedan 1969!"

skriver Micke Frieberg och bifogade denna faktura.

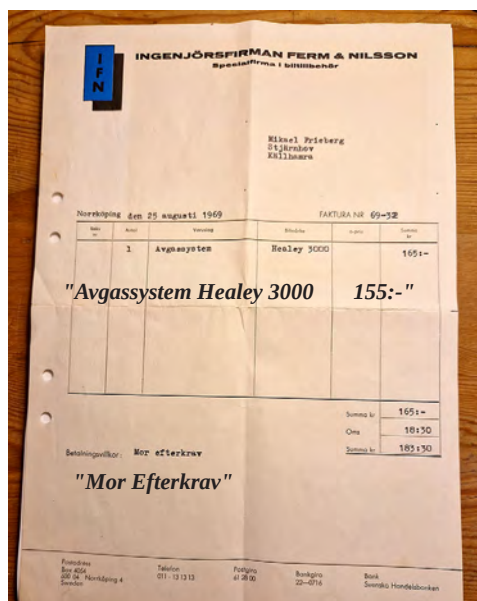
Förutom prisnivån blir jag likte nyfiken på vem "Mor efterkrav" är ...

Motsvarande pris idag är ca 7 500:- + moms!

Så något har hänt i branschen – uppräknat med konsumentprisindex blir 155 kr 1969 endast lite drygt 1 500 kr idag.

Vem har tagit hand om resterande 6 000 kronor?

/Red



På en av de internationella Healeysiter jag surfar in på lite då och då när jag tillfälligt (?) tröttnat på skruvandet i garaget, hittade jag denna som jag tror ganska användbara länk.

Den innehåller så gott som alla BMC/BLMC färgkoder, och "översatta" även till moderna ICI-nummer och produkt-nummer hos några kända färgtillverkare.

Men beställ inte 10 liter direkt – ett färgprov först är nog säkrast!

https://mk1-performance-conversions.co.uk/paint_codes.html

Anders Lotsengård

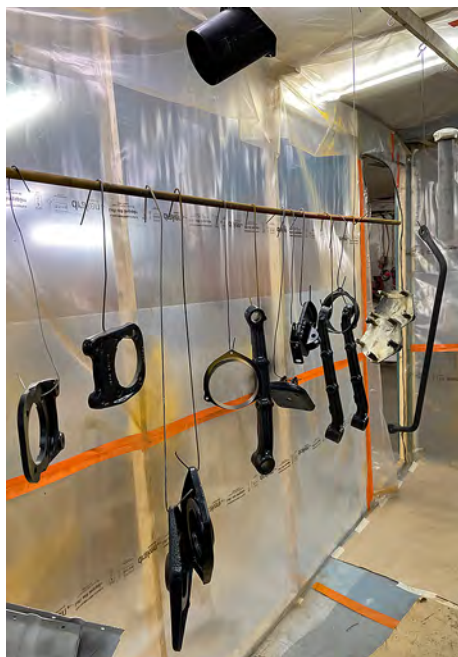
Från vår klubbmästare Anders Gustafsson kommer glädjande rapporter – det går framåt med den för många av oss välkända ex Uffe Lydholm Healeyn BLY!

Efter flera års idogt svetsande på ett chassi som väl egentligen nästan var bortom räddning har det nu börjat likna något. Parallellt har arbete med mindre och större delar skett som avkoppling från det ibland tråkiga svetsandet, till exempel en kopia av "hood drain channel" (bakre infästning av sufflett med vattenavrinningsfunktion) när originalet efter blästring passar bättre som durkslag ...

Och än mer glädjande: i nästa nummer kommer ett mer fylligt reportage om BLY.

Vi tackar på förhand!

Red.





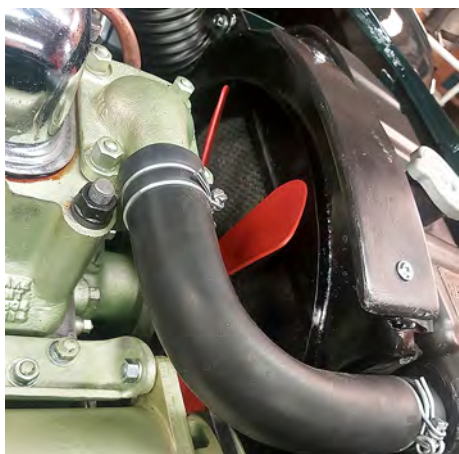
Tekniktips

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

Att tämja tempen i en järnklump från 1954.

Redan vid de första uppstarterna i våras (2022) så märkte jag att motorn gick varm.

En gång när den gick ganska länge på tomgång så gick den nästan i kok. Kylaren hade varit på uppsnygning men det är ju svårt att säga om alla kanaler är fria men för att vara på den säkra sidan bytte jag ut originalfläkten mot en modern fembladig i plast.



Sedan byggde jag en shroud som ringar in fläkten för att nyttja så stor del av kylarytan som möjligt. Lite roligt plåtslagarjobb som borde göra susen. Har tidigare haft en MGA och där gjorde en motsvarande shroud en stor skillnad på kylarens effektivitet.

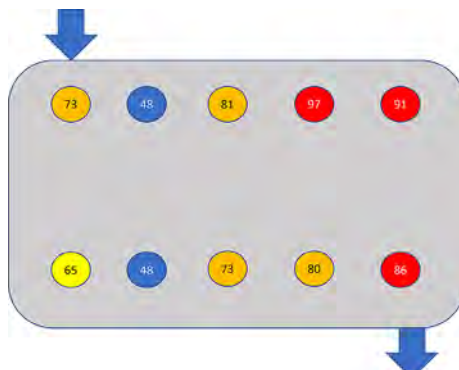
Shrouden fäste jag i kylarens två extra hål som inte används i Hundran och med två plåtskruvar upptill mot "fläktskyddet".

Då det är viktigt att det blir tätt mot kylaren tätade jag av med gummilist som jag klämde fast i shrouden.

Vattenpumpen hade jag köpt ny redan när jag byggde ihop motorn och vattenkanalerna i block och topp hade jag rensat innan jag byggde ihop det hela.

Historien med temperaturmätaren som gått sönder och som jag lyckades laga finns i en tidigare utgåva av Enthusiasten så nu var det bara att provköra.

Den gick fortfarande varm. OK, bort med grillen och sedan lite ingenjörssaktig temperaturmätning av kylaren. Det borde ju finnas ett mönster för hur temperaturen utvecklades i kylaren som skulle kunna mätas upp med hjälp av en IR temperaturmätare. Skissen nedan är kylaren sedd framifrån med insläppet uppe till vänster och utgången nere till höger och siffrorna är temperaturen i °C efter 20 minuter på tomgång med rent vatten i systemet och termostaten bortmonterad.

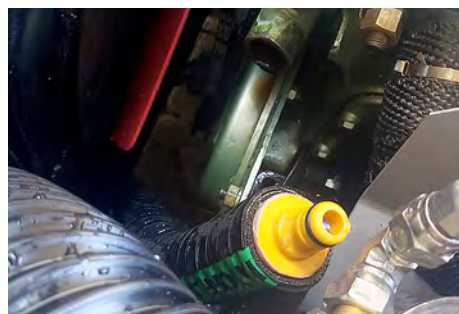


Det här såg ju inte OK ut. Sedan kan man fundera på om det är stopp i de kalla delarna eller i de varmaste. Strunt samma, tempen borde var mer jämnt fördelad så läge för renspolning av kylaren.

En liten egenhet som jag lärde med IR mätaren, kylaren är ju ganska "genomskinlig" sett rakt framifrån så när jag mätte uppe i högra hörnet fick jag temperaturer en bra bit över 100 grader. Skumt., men snart kom jag på att jag mätte i själva verket tempen på grenröret som är strax bakom. Tricket är att sikta lite snett mot kylaren.

Efter ett snack med vår lokale expert på Jönköpings Kylarefabrik så fick jag följande råd: lös upp tre maskindiskmedelskapslar i kokande vatten och skicka i systemet. Kör varmt i omgångar i ett par dagar och backsola sedan systemet med varmt vatten och som Grand Finale, kör på med tryckluft underifrån när kylaren fortfarande är full med vatten.

Sagt och gjort. Fixade till en anslutning till min trädgårdsslang som passar in i slangens ut från kylaren. För att inte dränka hela motorn gjorde jag en slang som går in i toppen av kylaren och slutar ner under motorn.



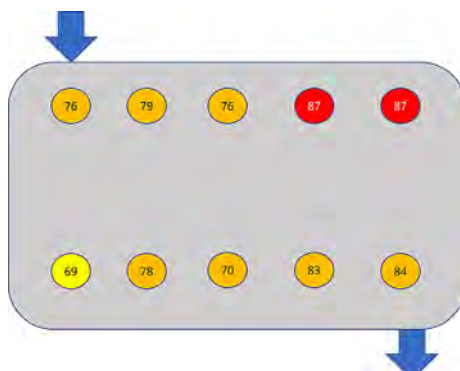
På med varmvattnet och ut kom det rostbruna vattnet. Spolade på en bra stund tills vattnet ut var klart sedan på med tryckluften.

Jäklar vad gott det gurglade till i kylaren när luftpuffarna tryckte till. 5–10 puffar rörde om gott. Sedan på med vattnet igen och nu kom det rejält med gock ur kylaren. Gjorde om proceduren 5–6 gånger tills vattnet ut efter tryckluftsbehandlingen var helt rent.



Ihop med slangarna på rätt sätt och i med rent vatten och ny mätning.

Nu blev det så här, bra mycket jämnare. Alltså hade jag fått bort om inte allt så mycket av det som hade satt igen systemet.



Jämfört med en AH100/6 eller AH 3000 så är det väldigt öppet åt sidorna på en AH100 framför kylaren. Så nu när ändå grillen var borta så gjorde jag ett par plåtar som får hjälpa till att leda luften mer rätt när den rullar. Gjorde dem inte ända fram till shrouden för att jag ska kunna komma åt att montera grillen från hjulhusen fortfarande.



När jag höll på som bäst så såg jag att det var en rejäl springa mellan tvärstaget och övre delen av kylaren. Onödigt om luften kan ta den vägen. Neråt är det ju helt tätt med hjälp av original plåten. Återigen fungerade gummilisten med plåtlist från Biltema ypperligt.



En intressant iakttagelse var att resultatet blev än bättre när jag satte i termostaten. Har läst någonstans att det kan bli för bra flöde genom kylaren så att den inte hinner göra jobbet. Precis så betedde sig min.

Temperature Gauge				
tid	utan termostat		med termostat	
min	°F	°C	°F	°C
2	120	49	< 90	< 32
4	140	60	100	38
8	175	79	155	68
10	185	85	160	71
14	192	89	170	77
18	195	91	175	79

Och så till slut, pricken över i:et, ut med vattnet och i med Evans Classic Coolant 180. Har fungerat ypperligt i mina tidigare bilar så Hundran fick det också.



En skön syn efter dryga fem mils körning i +25°C utetemperatur.

Kör så det ryker!

#732 Ulf Ölen

Kvällsspyssel – Magnetplugg

Ett litet tips i samband med oljebytet i motorn, växellådan och/eller bakaxeln. Visst är det skönt att kunna "se" in i de slutna rummen i maskinen och kunna gissa hur allt står till, utan att plocka isär allt.

Ett enkelt sätt är att låta en magnet fånga upp eventuella metallspånor som flyter omkring i oljan på respektive ställe. Visst det finns magnetpluggar att köpa men som smålänning så finns det alternativ.

Ett av den är att ta en sväng till Jula och köpa ett 10 pack av deras supermagneter för knappa hundralappen och lite superepoxi.



När pluggen är ute så gör den ordentligt ren och slipa av den inre ytan med ett grovt slippapper. Tvätta igen. Lägg på en droppe epoxi på pluggen och lägg dit magneten. Magneten är riktigt stark så var med på att den hoppar dit fortare än kvickt. Jag har lagt mina med försänkningen uppåt och sen fyllt på med epoxi så att det blir en plugg av lim som hjälper till att hålla den på plats.

Låt härda ordentligt innan du skruvar tillbaka den och fyller på oljan igen. Sedan är det bara att njuta av bilturerna och nästa gång det är dags för oljebyte, med spänning, se hur det står till där inne i maskinen.



PS. det finns en magnet utformad som en mjuk bricka att lägga i den stora pluggen för Overdriven. Kan vara bra att köpa hem, om du inte redan har en sådan i ODn.

Kör så det ryker!

#732 Ulf Ölen, Jönköping

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 kan ligga kvar osålda även om de inte finns kvar i tidningen, och med större och fler bilder!

TILL SALU

**Original Factory Workshop Manual.
Austin-Healey
100/6 & 3000
MK1 (1956-62).**

Min mamma har hittat en gammal Austin-Healeymanual. (Pappa hade ett par Austin-Healey sent 50-/tidigt 60-tal). Manualen ser ut att aldrig vara använd, fler bilder på hemsidan! All text är på engelska.

Kan tänka mig den är nog guld att ha om man gillar att mecka lite själv, utöver känslan av att ha en 60-årig originalmanual.

Vi har lite funderingar på att lägga upp den på eBay UK eller Tradera. Men vill ändå ge Austin-Healey Sverige första tjing.

Vi har tänkt oss ett fast pris på SEK 2000 exkl. frakt.

Den finns i Falsterbo
Clas Görman Tfn: +46 72-360 96 36
E-post: clasgorman@gmail.com

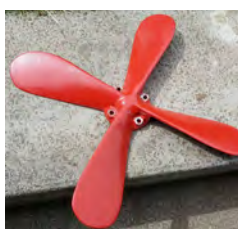


TILL SALU

Fläkt BN1/BN2 säljes

**Perfekt skick,
original i
gjuten aluminium.**

Kostar runt
1400:- i UK
begagnad.
**Jag vill ha en
tusenlapp.**



Finns i Jönköping men om någon vill ha den skickad så kan jag göra en lite trälåda och skicka den. Köparen betalar portot.

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

TILL SALU

Ny baklucka till Big Healey

Har en helt ny baklucka till Big Healey. Köpt på SC Parts för många år sen.

Har testat den på en originalbil, och den passade perfekt! Nypris idag ca 9 500 SEK inkl. VAT.

Pris 5 000 SEK (eller ge ett bud!).

Finns i Älvsjö.

Anders Gustafson. Tel 076-115 02 42.

E-post anders@myhealey.com



TILL SALU

Lucas fördelare 43D4

(45D4 utan vacuumförställning)

Pris: 600 kr
ev frakt tillkommer.

Clas Arleskär

E-post:

clas@workshealey.se

Tfn: 070-306 13 16.



TILL SALU

48-ekersfälgar

Fyra 48-ekersfälgar

Halvrisiga fälgar med dåliga däck.

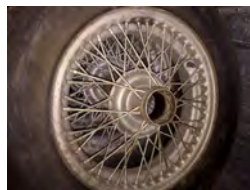
Men splinsen verkar helt OK!

500:- för alla (eller kom med ett bud!)

Hämtas Klågerup (Skåne)

Peter Mårup. Tfn 073-780 80 45.

E-post: marup.peter@gmail.com



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

Slutrör BJ8. Mild steel.

Endast provmon-
tede.

400:- hämtpris
(Tyresö)

Lasse Johansson,
0722-52 66 55

ljovette@hotmail.com



KÖPES

Austin-Healey Frogeye.

Bilen skall vara i mycket fint skick i kaross.

Helst så lite svetsad som bara möjligt med bra passning på dörrar och huv!

Jag är en seriös köpare.

Har ni tips på fin bil belönas detta med 2000 kr om det leder till köp.

Mikael Lindholm, Umeå.

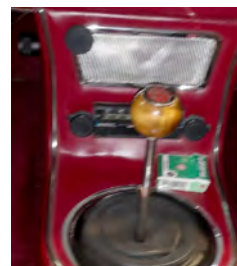
Tfn 070-310 60 80.

E-post: miklin13@gmail.com

KÖPES

Mittkonsol BJ8 köpes!

Mittkonsol till BJ8 (mellan instrumentbräda och kåpan över växellådan). Helst svart, men även annan färg eller oklädd OK. (Lånad bild!)



Heikki Takanen. Tfn 070 5926301

E-post: heikkitakanen@gmail.com

Pub-kvällar Stockholm

6/12, 19/1, 15/2, 21/3, 19/4.

Från klockan 18.00 på Black & Brown Inn, Hornsgatan 50B vid Mariatorget.

Frågor? Anders Gustafson:

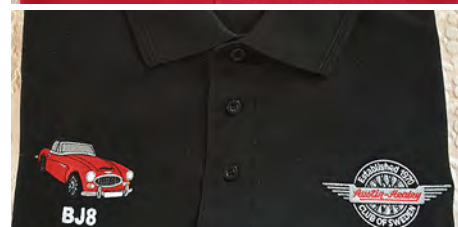
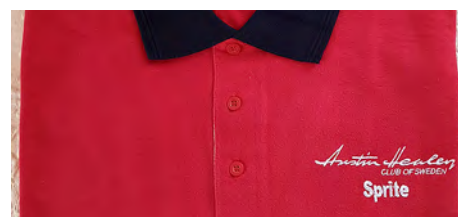
08-749 31 13 eller

eastsection@healeysweden.com

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

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 vagnmärken, dekaler med mera här i Sverige som ni beställer som vanligt.

Så här beställer ni av det nya sortimentet:

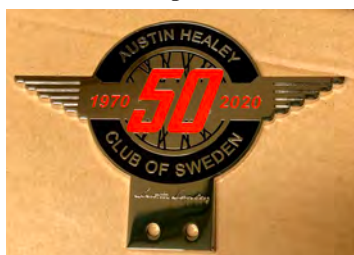
1. Gå in på vår hemsida, klicka på "Regalia" som vanligt.
2. Klicka i rutan "On Line Regalishop" så kommer du till "vår" butik med vår logo på produkterna.
4. **Välj plagg/produkt** och klicka i storlek, färg och välj vilken av våra två logos du vill ha samt om du dessutom vill ha ditt namn ("personalisation")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

Vagnmärke AHCS 50 år!

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

Finns en ytterst begränsad upplaga kvar.

Pris: 200:- inkl. porto



Passa på att skaffa den unika AHCS JUBILEUMSTRÖJAN!

Regalishoppen har ett antal överexemplar av den påkostade pikétröjan. 100 % bomull av bästa kvalitet i lite kraftigare struktur, vit, med den unika 50-årsloggan.

Finns i begränsat antal i nedan storlekar:

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

Pris 575 SEK + porto



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,

Badhandduk!

Duschhandduk i fyra fräscha matchande färger som passar in i alla badrum. Marinblå, nougat, duvblå och vit med vår Austin-Healey logga prydligt 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 bomullstyng 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



The leading Austin Healey parts specialist



Tel. +44 (0)1788 565 000 | Email. info@ah4h.co.uk

Order online www.AH4H.co.uk



A-Head 4 Healeys is proud to announce the acquisition of existing supplier, Shapecraft. A sheet metal company with over 30 years experience in manufacturing high quality Austin Healey parts. A highly skilled team utilising a combination of both traditional and modern practices, specialising in low volume/prototype presswork and English wheel shaping. The combination of A-Head 4 Healeys and Shapecraft represents the very definition of quality UK manufactured products for years to come and without doubt a trusted source for the best panels available today for your Austin Healey.

SHAPECRAFT
TRADING LTD.

