

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 25



Text och foto: Börje Engwall

När detta skrivs har USA just lämnat Afghanistan sedan snart ett dygn. Ingen vet vad detta innebär i förlängningen.

Vad innebär det för Afghanistans kvinnor? De kommer ju knappast få köra bil ensamma, eller ens köra bil?

På hemmaplan har vi väl alla fått våra båda sprutor, och kunnat börja leva lite mera normalt. Tyvärr så ser väl situationen inte lika bra ut i hela Europa. Forna östblocket lider ju fortfarande av misstro mot myndigheter (man kan ju knappast klandra dem ...), så många tror

på konspirationsteorier om genmanipulering mm.

Nåväl, för att krympa världen ytterligare ned till garagenivå, vad har hänt med projektet? Ja, i sanningens namn inte mycket sedan april månads slut. Då började jag riva taket på uteplatsen, några brädrader på husets tak osv. Nu sitter nytt tak på uteplatsen ihop med diverse nytt virke på huset, nya rännor med mea på plats. Så snart börjar meksäsongen igen.

Det som skedde senast i garaget var återigen plåtjobb. Denna bil har varit med om en hel del. Bland annat verkar motorhuvens ha blåst upp och knäckts någon gång i tiden.

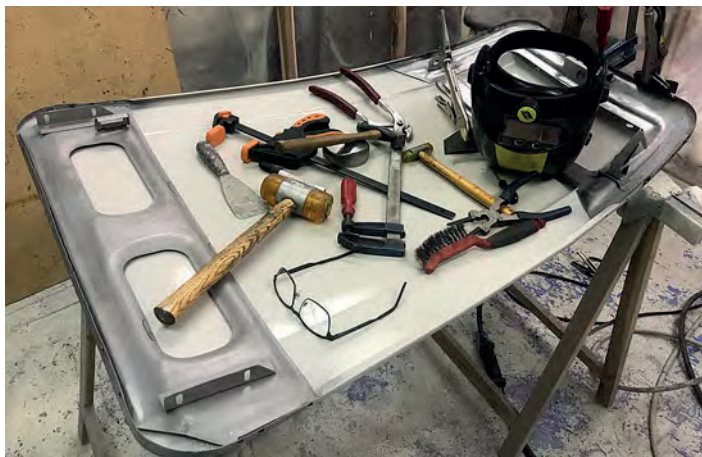
Jag lämnade den till min bilplåts John, för att han skulle knåda till den. Han pillade lite på den, men insåg snabbt att den var för dålig. Där tog jag vid och försökte knåda själv. Den blev bättre, men lite för "rund" i formen från sidan sedd.

När chansen att köpa SID 1:s gamla huv, som suttit på under rundslagningen för några år sedan kom, passade jag på att göra affär.

Den var ju bucklig den med, men på ett "bättre" sätt. Mats Svanberg hade börjat knacka ut den största bucklan, när jag tog vid.

Första steget var att borra ur alla punktsvetsar på förstärkningarna på undersidan av huvens, och ta loss dessa. Detta för att komma åt att slå ut hörnen vid luftintaget på huvens, men även att kunna rulla huvens i ett Engelskt hjul.

Min vän Tom lånade ut sitt ihop med lite hjälpare händer. Man behöver vara två på en huv, som annars lätt knäcks i hjulet. Denna gång rullade vi bara huvens i längdled. Den förra huvens rullade vi även tvärs över. Vid hemkomst och prov på bilen, visade det sig varit ett klokt beslut. Nu passade huvens bättre även sedd från sidan.



När sedan min gamla originalhuvus förstärkningar svetsades in i SID:s ytterskinn (SID:s huv var delvis "slaktad" på vissa förstärkningar), visade sig olikheterna mellan årsmodeller man inte visste om. Bland annat att den invikta kanten på huvens långsidor, när längre bak på BJ7:ans huv, vilket gör att den överlappar den bakre förstärkningen. Det gör huvu starkare just i det brytkänsliga området vid gångjärnen. Nu svetsade jag på en 15 millimeter extra kant där, för att få samma utseende och styrka som på BJ7-huvu.

Samma visa blev det med bakluckan. Den har jag ju berättat om tidigare, och trodde den skulle passa perfekt på bilen. Hade ju provat den mot bakre shrouden, när shrouden låg lös på garagegolvet. När shrouden kom på bilen, och drogs fast i innerskärmarna, blev den högre i ytterkanterna, och följaktligen blev luckan för låg. Radien på luckan sedd bakifrån, blev för "krum". Ridå!

tapeter som ska ned. Plastar sedan in väggarna, som får suga in fukten under natten, och dagen efter lossnar tapeterna busenkelt. Funkade för mig också!

Även här borrades punktsvetsar ur, och nedre förstärkningen togs loss. Nu kunde den och luckans skinn riktas. Men även området runt själva handtaget var buckligt, såg man nu, när färg och spackel var borta. Att bilars historia göms bakom färg och spackel, är ju inget nytt ...

Med allt riktat, svetsades förstärkningen på plats igen. Och nu passade luckan på den monterade shrouden till sist. Läste någonstans nyligen, att när man renoverar en viss bil för första gången, gör man egentligen två till tre renoveringar på grund av okunskap. Jag tror min bror Lasse skriver under på det. Han har ju renoverat sina Big Healeys fler gånger än många andra, och har lärt sig tågordningen.

Jag har precis för första gången lagt en order hos Tyska Limora, vilket är en samarbetspartner till Southern Carburettors. Tack och lov pratades det engelska även där, då min tyska är begränsad till "ausgepuff" och "lettmetalrad", när det gäller bilar. Brexit har ju gjort allt så mycket omständigare från England, och dessutom långsammare utskick när det väl nått Sverige.

För återgå till sista dagarnas händelser; läste just att USA lämnat kvar krigsmaterial för 760 miljarder kronor. Det vore något att ha framför ögonen när man som jag, snart ska gå i pension, (760 miljarder!), och sitter och glor på "minpension.se" Då hade man haft råd med ett större garage ...



Man lär sig något nytt hela tiden. Gör om, gör rätt!

Nu kom Per Andersson till räddning igen. "Jag har en extra" säger han. Tackar, den köper jag gärna, blev mitt svar. Roligare att börja på en ny lucka, än att göra om min gamla en gång till.

Tror att tidigare ägare till Pers bil, Rolf Lindholm, börjat svetsa igen håll efter bagageräcke på den, men hittat en bättre i stället. En liten buckla efter en påkörning till höger om handtaget, med tillhörande buckla på insidans förstärkning, var det mest synliga.

Efter att jag kört tre vändor med dagens bleka variant av Bums – med tillhörande inplastning över natten – fick jag bort all färg på luckan.

Inplastningen snodde jag som idé från målarna jag stöter på under arbetstid normalt. De brukar rolla på blaskigt tapetklistor på gamla

Kommande helg kommer många av oss i klubben träffas på Årsmötet. Det 51:a i ordningen sedan starten av klubben. Många har varit med sedan starten, vilket måste var rätt unikt. Vänskap som knutits för livet, är ju fantastiskt!

Och vilken utveckling hobbyn tagit sedan klubben startade. Då fanns vissa delar fortfarande hos generalagenten för märket, medan det nu finns en hel industri för nytillverkade delar. Visserligen ibland av tveksam passform eller kvalitet, så man får kryssa mellan leverantörer. Självt blev det plåt från Australien, bensintank och vissa specifika BJ7-delar från USA, medan merparten kommit från England.



Visst är de snygga om rumpan när man väl får till passformen – tycker Börje Engwall #148