

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 svarvade 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 måttade 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 ventilisäten.

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 ventilfickor 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. Froggeyen 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 borrade 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. Svenskillverkade.



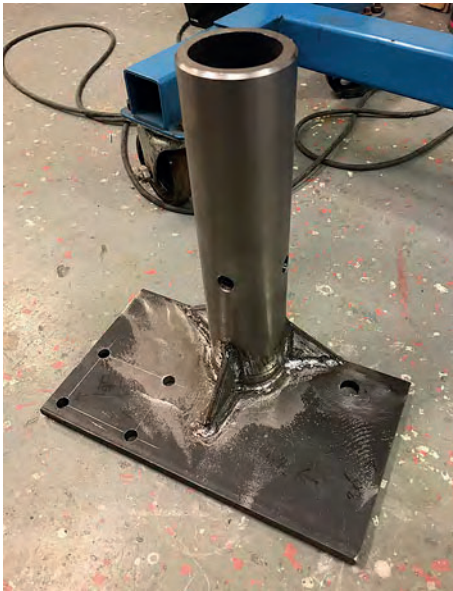
Och hustruns bedjan om att fixa en bättre vitrin till alla modellbilar hörsammades. Nu får alla modeller plats på samma ställe, och bokhyllan har fått återgå till att vara just en bokhylla ...

Något som blir uppenbart på ett sådant trevligt möte som 50-års jubiléet, 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 borras.



Ny koppling med svarvat svänghjul.



Bakre plåten modifieras för ny tätning av vevaxeln.



Nya Omega kolvar.



Nyslipad vevaxel.



Nya frästa piedestaler till vipparmsaxeln.



Nytt modellskåp.