



Text och foto: Börje Engvall

Nu har sommaren visat sig från sin bästa sida ett antal veckor. Man väntar bara på det oundvikliga spöregnet.

Det är några dagar kvar till BSCM som i år ska starta i trakterna av Uppsala. Minns för ett par år sedan, då Eva och jag bemannade en kontroll i hållande regn. Starten gick ifrån Läggesta station, utanför Mariefred. Femton tappra ekipage trotsade regnet. Vi riggade vår bemannade kontroll under ett par träd, med medhavt parasoll. Vid målgång kom solen fram lite hånfyllt.

Vädret har ju en sådan påverkan på stämningen. För några dagar sedan representerade vi klubben på Stockholm Car Meet på Solvalla. Kanonväder med lite friska fläktar. Otroligt mycket bilar som kom. Tror prognosen löd på 1 400 bilar. Stort jippo som gjort uppehåll i några år under pandemin. Hur hade den träffen klarat ett spöregn?

Varför pratar jag då väder? Jo, hur gärna går man in och murvlar i garaget en fin sommar dag? Man vet att man måste ligga i lite för att det ska gå framåt. Men så lockar en tur i det fina vädret, med taket nedfällt, eller en heldag med kompisars båt i Stockholms vackra skärgård. Arbetsmoralen blir av naturliga skäl lägre.

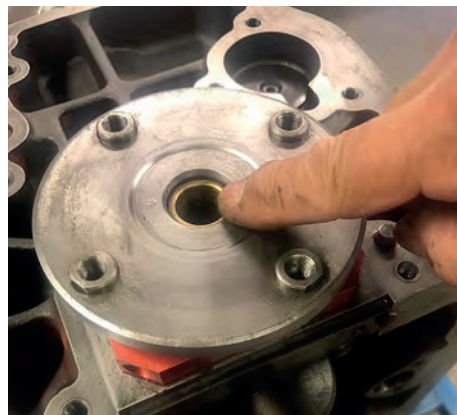
I sista avsnittet väntade jag på mina vevstakar som var på viktjustering. Alltså, de bör väga lika i alla storändar, och lika i alla småändar.

Ett pyssel att få till. Robban, min ena motorkille, har ju ett enormt tålamod, parat med noggrannhet. En bra egenskap vid motorbygge. När han väl kom med dem, hade jag ett uppdämt behov av att få skruva lite. Kolvar monterades på stakarna, kolvringar på kolvarna, och så in med allt i blocket.

Fick tips av Robban att köpa Red Lines Assembly lube, vilken är en extra smörjande blandning av olja och fett. Riktigt kladdigt, men bra på en motor som inte ska startas omedelbart.

Allt dras noga med moment. Vevaxelns överfall, stakarnas storändar och så vidare. När svänghjulet passats in mot sin balanseringsmarkering, skulle bronslagringen för växellådans ingående axel i vevens ända, bytas mot en ny fräsch.

Hur gör man det enklast? Magnus!?!? Som vanligt ett bra tips. En grov gängtapp, M20, gängas ned i bussningen tills den bottnar. Sedan fortsätter man att gänga ned den, då kryper bussningen upp. Jag fick backa ur den en gång, och fylla hålet med en spärrskafthylsa. Easy peasy, om man lärt sig knepet. Den nya slogs i med en plashammare.



Bussningen ska ur! M20 gängtapp är verktyget, och då kommer den ur så här smidigt!



Nu blev det semester i Danmark. Knappa fjorton dagar med start på Jylland. Römö är ju ett måste då, liksom Ribe, en av Nordens äldsta städer. En kortis in i Tyskland för lite shopping, när man ändå är så nära, blev det också. Och så stack Robban till Spanien ett par veckor. Stillestånd med andra ord.

Blev lite bruksbilmekande i stället. Ett framhjulslager och termostathus på hustruns Mini Countryman. Trist historia i plast, som troligen har en spricka i sig när bilen blir varm. Pinkar in sitt revir likt en äkta engelsman, och stinker glykol.

När jag väl tog tag i 3000-skruvandet igen, blev det lite fönsterramsdemontering av framrutan. Rutan var krossad sedan inköpet från Holland/USA, och en ny Triplex ligger på vinden sedan länge.

Med hjälp av lite WD40 gled rutan ur sina gummilister. Sodablåstring av färgsprut på stolparna, och lite löddrande stålull plus Autosol, gjorde susen. Snart är nya listerna hemma från A-H Spares. Visst, den kanske skulle behöva kromas om, men jag är ändå rätt bekväm med lite patina på rätt ställe. Och lite repor efter sufflettens krokar med mera kan man leva med.

Nästa stora grej att kolla upp, var växellådan. Minns att Per Shoerner, när han var förbi mig efter bilens hemkomst 2013, satt och kände på spaken, sa något om att; -"Den känns lite skum i lägena".

Nu tog jag kontakt med Per, som är en riktigt klurig kille. Vi började titta på växelförarna, och upptäcker till vår fasa, att flera av de kulor som ska hindra att fler växlar än en kan gå i samtidigt, saknas! Något geni i USA, har skruvat med lådan utan nödvändig kunskap.

Här hade man kunnat rasera hela växellådan med lite otur, redan vid första provturen. Per har ju ett icke oansenligt lager av Healeydelar, så några bättre begagnade kulor kom snabbt fram, monterades korrekt, och gjorde sitt jobb som de var tänkta till. Perfekt! Tack Per!

Nu går man i väntans tider efter topplocket. Robban var över häromkvällen och mätte lite för att kunna räkna ut rätt kompression med mera.



Efter att nya härdade ventilsäten monterats, kan volymen i förbränningsrummen ha ändrats. Och vi måste i så fall fräsa av lite på toppen. Ska bli kul att få den tillbaka. Såg ett av hans jobb liggande i hans Caddy. En fyrventilstopp till en 450 hk SAAB! Så vackert.

Det kommer att krävas många långa timmar i garaget nu i höst och vinter, om målet att kunna åka Big Healey till Norge nästa sommar, ska kunna infrias. Tur att man har en så förstående hustru bakom sig, annars hade det aldrig ens varit genomförbart som idé.

Så när bilen väl är klar, får hon ta åt sig en stor del av äran. Och jag har fortfarande noll koll i köket, förutom att jag lärt mig koka vatten ...



Årstaviken, fordonsträff slutet av juli.



Oven: Här emellan på växellådans växelförare fattades det kulor.

Nedan: Och shimsbrickorna som förhindrar axiell rörelse av ingående axeln i växellådan, saknades också. Där ska shims ligga plus en konisk fjädrande bricka som ej går att köpa idag. Saknas dessa, ligger inte kuggarna fullt på varandra.



Intresserade åskådare på Solvalla Car Meet.



Något mer tillkrånglat termostathus på Minin än på våra Healeys!



Gissa var hustrun lämnade mig ...

Och slutloigen: även nu under den begynnande hösten kan man njuta när regnet slutar och solen tittar fram!



Olje pick-upen (till vänster) måste kortas när man använder aluminiumtråg, och silen måste plattas till lite.

