



## Pojkdrömmen som förverkligats! Del 31

Text och foto: Börje Engvall

**I**det här avsnittet hade jag tänkt att visa den färdiga bilen. Alla som renoverat en bil vet att tiden bara rinner i väg när man kommit till det "lilla sista". Det där som man svänger ihop över en helg ...

Nåväl, vi tar väl det från början. Bilen lämnades enligt överenskommelse på lack den nionde januari. Släp hyrdes och brorsan Lasse med hela alfabetet på körkortet fick köra ekipaget.



Före, under och efter lackeringen. Och där hemma väntade skumpan på kylning!



Motorn motorn startade sedan på första försöket! Hustrun och Göran Aggestig (Clackes bror) förevigade tillfället.

Framvagnen stod nog helt galet tänkte jag under det hundratalet meter jag puttrade på ettans växel, då det kändes trögstyrt. In i garaget med bilen, och visst, nog stod framvagnen fel, för det skrek om framdäcken!

Men när vi skulle putta in den någon meter till, satt den som gjuten i golvet. In med domkraft bak. Bakhjulen helt låsta. Hmmm ...

In med domkraften fram. Lika illa där, bromsarna satt fast. Bara att konstatera efter lite snack med brorsan Lasse, Magnus i Borås med flera att bromsservot inte hade uppskattat min renovering. Det släppte inte trycket. Bara att beställa ett nytt från A-H Spares. Tog fyra dagar att få hem. Nytt rekord!

Med lite fnulande och millimeterpassning kom det på plats ihop med lite nybockade och konade bromsrör. Trångt så in i vassen att få på plats. Det var betydligt större än det Girling Power Stop platsen var tänkt för.

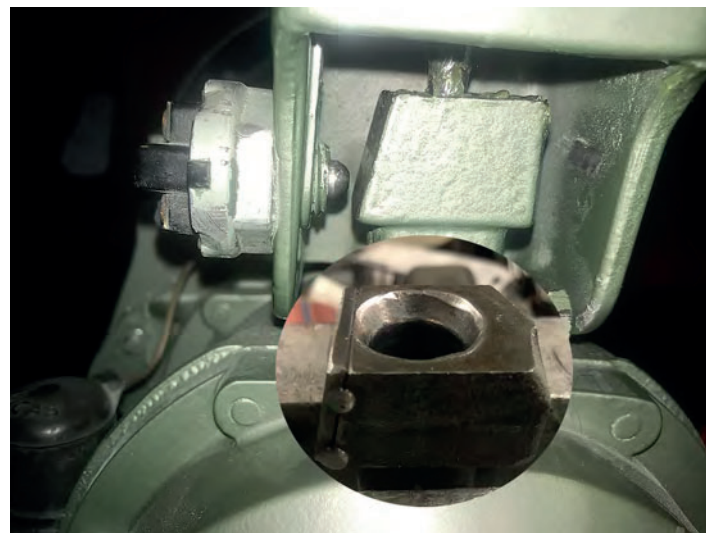
Sedan skulle den nya trafikatorn på plats med nya statorröret genom rattstången. Trångt för sladdarnas anslutningar. Nytt samtal till Magnus, som säger: "Klipp anslutningarna, det är enklast så". Men envis som få, lyckas jag med tunn ståltråd som "dragfjäder" lirka igenom allt fram till styrsnäckan. Men den nya "tutknappen" är ju inte färgmatchad mot övriga elstammen.

Lyckas få signalhornen att fungera i alla fall. Ringer brorsan som kommer över med lite mätinstrument i tron att jag kopplat fel (gillar inte bil). Men Lasse blir inte heller klok på sladdarnas färgkodning, och ingen förklaring är medskickad. Vi tror båda att felet kan ligga i det stora blink/bromsljusreläet på vänster innerskärm. Ringer Anders Gustafsson och frågar om jag kan låna BLY:s relä och testa med. Bestämmer träff i Anders garage dagen därpå.

Efter middagen får jag ingen ro i kroppen. Går ner och fortsätter lirka, Plockar fram den gamla trasiga trafikatorn. Och står och glor på sladdarna, som har "rätt" färger.



Ovan: Den nya servon till vänster. Något större ... Ratt med den nya trafikatorn på plats efter en hel del pillande.  
Nedan: O/D-problemet med den påsvetsade lösningen i infällda bilden.



Kopplar och donar en stund, tills jag får blinkerslampan på instrumentbrådan att lysa med fast sken... Hmmm.

Väl uppe i Anders garage dagen efter, ber jag att få låna ett vanligt blinkrelä från BLY också. Lasse och Göran Aggestig kommer båda över strax efter jag kommit hem. Kopplar in Anders vanliga blinkrelä, och allt fungerar!!! Mitt helt nya relä är alltså felaktigt! Kan man bli trött, eller? Det enda positiva är att jag hittills kopplat allt rätt.

Efter detta blev det registreringsbesiktning. Den absolut trevligaste besiktning jag gjort. Fick så mycket beröm för bilen. Fick ett varmt handslag av besiktningsmannen med orden att jag skulle vara rädd om pärlan, köra och njuta av allt jobb.

En vanlig kontrollbesiktning gjordes av en av de övriga besiktningsmännen direkt efter. En "stackars" 25-åring utan erfarenhet av osynkad växellåda, och fotomkopplare etc. Blinkers i rattcentrum ... Trodde han skulle rensa alla tändar i min nyrenoverad låda... Men godkänd för all framtid (nästan – nästa besiktning 2099-12-31!) blev den.

Det här var på onsdag förmiddag. Registreringsnummer fick bilen på besiktningen först, då den är en USA-Holland-import. Man har bara ett ärendenummer fram till registreringsbesiktning.

Fredag förmiddag. dimper skyltarna ned i brevlådan! Snabba puckar. Och små skyltar både fram och bak fick jag. Den har ju aldrig haft stor skylt bak heller, USA-körd som den varit tidigare, så jag frågade om det gick bra?

Så fort jag kunde, skruvades skyltarna på. När Eva kom hem blev det provkörning. Nu skulle den nyrenoverade överdriven testas. Hade ju bara kört på ettan och tvåan innan i området utan skyltar.

Inte tusan gick överdriven i. Jäklar, vad har jag gjort för fel nu? Helt övertygad om att jag kopplat någon kabel fel. Lasse kom över och lyssnade på solenoid, kick-down relä med mera.

Allt klickade och lät som det skulle, men ingen överdrive gick i. Vi tog en runda med bilen, men felet kvarstod. Samtal med Magnus som renoverat överdriven. Lugnt och sakligt ledsagade han mig i felsöket. Stolar och kardantrumma åkte ur bilen. En aluminiumplåt bockades till över kardan som säkerhet/skydd. Anders Gustafson ställde upp som testingenjör.

Ut och åka "Flintabil" med marke rusan-de under växellådan. Jag flippade brytaren till överdriven, inget händer. Då drar Anders spaken mot sig åt höger, Pang! Överdriven går i. Så fort han släpper spaken går den ur!

Vi stannar till och kikar.

Det visar sig att tornet till spaken har fått sig en törn någon gång i bilens historia. Spaken når inte fram till överdrivens kontakt. Kan ha varit någon som vid exempelvis en krock landat på spaken och böjt till tornet. Bilen var ju krockad upptäckte jag under renoveringen.

Att bocka tillbaka aluminiumhuset vågade jag inte. Men Magnus påtalade att spakstället var i bra stålqualität, så en bit plattstål punktades fast på ställets sida. Och Voilá, allt fungerar perfekt vid provkörningen efter det.

Nu tycker Redaktör Lotsen att en snygg bild på bilen skulle vara på sin plats. Men i och med att vi ska till Norge med bilen, ett land där vädret svänger tvärt, vill jag absolut ha ett tak på bilen. Så för tillfället står det mesta av inredningen bredvid bilen, då jag kryper omkring inuti och kontaktlimmar för fullt. Träbitarna är tillsågade, slipade och klädda med tunn beige vinyl efter mycket provande. Jag är ingen tapetserare/sadelmakare, så jag provar mig fram. BJ-bilarnas suffletter är ju en historia i sig.

Men hoppas bilen rullar fint till Norge, så att några av er får se den IRL, ni övriga får vänta till årsmötet i augusti, eller på nästkommande tidning.

**Hoppas mina provningar är över nu, så jag får lite mil i bilen. Kör med förstånd nu, så ses vi på vägarna framöver.**



Vi avslutar detta sista renoveringskedet (fast vi vill ju veta hur det gick med monteringen av suffletten och Norgere-san i nästa nummer!) med några bilder från nu och då.

Inte ens er redaktör behöver sina läs-glasögon för att se skillnaden.

Snyggt jobbat Börje! Och tack för alla dina bilder och texter ända från första in-slaget i #136 Mars 2015. Red.



## 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!

**John Larsen, 56 år, familjemedl Chrisitan L, Hindås. Austin-Healey Sprite Mk2, 1962. AUT351. OEW. Medl nr 838.**



Jag har alltid beundrat de tidiga AH Sprites – det finns en hel del brittiskt biltillverkningsarv som är kopplat till Austin-Healeyvarumärket. Köpte denna Sprite september 2022.

Jag beundrar enkelheten, en äkta enkel brittisk sportbil från 60-talet, du behöver inte ens köra den särskilt fort. En bil som sätter ett leende i ditt ansikte.

Och jag älskar färgkombinationen, Old English White i kontrast till den röda interiören. Dessutom är den generellt i gott skick.

Jag har bott i England i 20 år och har ägt en MG Midget i femton av dessa år. Så jag är väl medveten om deras enorma arv och historia. På "att-göra-listan" finns att få monterat några säkerhetsbälten!

Jag hoppas kunna delta i några av klubbens evenemang när vi närmar oss varmare väder, och att vara medlem i klubben ger tillgång till ett nätverk av människor, alla med erfarenheter att dela med sig av.

Och slutligen: det finns inget bättre än att köra längs en smal landsväg med öppet tak – bilkörning när den är som bäst!

**Krzysztof Lewtak 48 år, Uttran, familjemedl Boguslawa Ström. Austin-Healey 100/6, 1957. JAE593. Ivory White. Medl nr 840.**



Bilen som jag har är ett arv efter min styvfar Torbjörn Ström som hade medlemsnummer 206. En bil som troligtvis de flesta av er klubbmedlemmar känner igen.

Och det blir den första Healeyn för mig, och när det blir bättre väder hoppas jag kunna ta lite bättre bilder.

(Bilden t v är en återanvänd äldre bild ur redaktörens arkiv från årsmötet i Marianne-lund)

**Stephen Clark, 57 år, Jönköping. Familjemedl Gina C. Austin-Healey 3000 BT7 1960. 26069H. White over Blue. Medl nr 8467.**



I was introduced to Healey's when I was twelve when my father bought a BN1 to restore. I have been hooked since and drove and enjoyed a few of his Healeys!

I like the power and performance of a 3000 with the "traditional" side curtain experience of all weather driving ...

My Healey was delivered to Paris with a MPH speedometer (Heritage Certificate). So the story goes, it was for a U.S. service person and was shipped back to America. Last registered in South Carolina in 1975, shipped to Australia as a "project" until I purchased it in 1994 and finished the rebuild in 2002.

I have been transferred to Sweden with my work and the car is being looked after by my father in Australia. He drives it every few weeks to keep it going ... I might have trouble getting it back off him!

Joined the club to meet like minded car people, develop lasting friendships and enjoy seeing these beautiful cars ...

And finally: I learnt to drive when I was sixteen in the BN1 my father restored!