

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 172 Mars 2024



Uffe har ordet

Hallo Healey Lovers!

Jag hoppas att ni alla har fått en bra start på 2024. Motion har i alla fall erbjödits i stora mått med all snöskottning som krävs. För er stackare i Skåne har det väl mer rört sig om att försöka stoppa de enorma vattenmassor som drabbat er. Vi kan bara konstatera att vädret är minst sagt omväxlande!

En skarp varning till alla ni som inte ännu har betalt årsavgiften för 2024. Styrelsen kanske gick lite för långt i sin spariver då vi tog bort fakturan som brukar komma med decemberutgåvan och enbart uppmanade er att uppmärksamma blänkaren i tidningen och på vår hemsida. Men vill nu fortsätta att njuta av Sveriges bästa klubbtidning och den fantastiska gemenskapen som ni får genom att vara medlem i AHCS så är det hög tid att betala nu! Annars blir detta det sista numret ni kan avnjuta av vår tidning.

Ytterligare en varning, eller mer än uppmaning, är att ni ska gå igenom de uppgifter som ni har registrerat i vår matrikel. En ny utgåva är på G och nu är sista chansen ni har att rätta till felaktiga kontakt- och fordonsuppgifter. Matrikeln lever ju i två år så det är jobbigt att leva med fel uppgifter framöver och det försvårar ju även vår möjlighet att hålla lite mer personlig kontakt med er. Så ta några minuter och kolla igenom de uppgifter som ni har i vår nuvarande matrikel.

Som ordförande i vår förnämliga klubb välkomnar jag alla att ta en personlig kontakt med mig när det gäller allt som rör vår klubb och dess verksamhet. Dock avböjer jag mig att utföra värderingar på era bilar! Det har kommit ett antal mejl från de som funderar på att avyttra sin kära Healey där man söker information om vad er ögonsten kan tänkas vara värd.

Det är en roll som jag inte anser vara förenligt med min position som ordförande plus att det finns ett antal personer i klubben som är bättre skickade för denna uppgift. Vi har ju erkänt duktiga renoverare och mekaniker som jobbat med Healey bilar i många långa år, ingen nämnd – ingen glömd, som kan vara behjälpliga.

Ni kan även ta kontakt med de besiktningsmän vi har för den förnämliga MHRF-försäkringen då MHRF har klara uppfattningar om olika bilars värde. Om det nu är så olyckligt att ni bestämmer er för att sälja är vi i styrelsen mycket tacksamma om vi kan få uppgifter om den nya ägaren så vi kan försöka sälja in ett nytt medlemskap. Ni som säljer är också mer än välkomna att stanna kvar i klubben och stötta och delta i vår verksamhet. Det är inget krav att äga en Healey för att vara medlem.

Nu ser vi fram emot att all snö ska börja töa bort så vi kan få ta årets premiärtur med våra bilar. Som ni ser på bilden nedan finns det vissa som inte kan vänta utan känner suget att få köra en sväng trots minusgrader och mängder med snö. Men det var inte helt fel att få sladda runt med en tidig Porsche med sommardäck i snön! Bilen tillhör min garagekompis Johan "Jocke" Larsson som renoverat en Porsche 912 med tillverkningsnummer 087. En av de första bilarna som kom till Sverige av denna modell.

Ha en bra fortsättning på det nya året och ta tillfället i akt att serva era bilar så vi kan ses på Bornholm för vårt årsmöte 2024. Det kommer att bli en häftig upplevelse med fina vägar och danskt gemyt!

Uffe



Visst är det bra att ha tillgång till en Folkvagn för vinterkörning...



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

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

Omslagsbilden: Foto Peter Gunnars

Tryck och distribution:



FYRA PUNKTER

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer Juni 2024
Manusstopp den 1 maj

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	070-990 59 00
chairman@healeysweden.com	
Kjell Åman, kassör	070-251 51 33
treasurer@healeysweden.com	
Helen Elmgren, sekreterare	070-774 81 25
helen.elmgren@telia.com	
Andreas Stenberg, vice sekreterare	072-204 08 51
a.stenberg@me.com	
Fredrik Spong, marknadsansvarig	070-697 87 26
fredrik@spong.se	
Per Schoerner, Medlems- & registeransvarig	073-560 51 54
per@schoerner.se	
Mikael Frieberg, regaliaansvarig	076-282 80 99
mfrieberg1@gmail.com	
Anders Gustafson, klubbmästare	076-115 02 42
anders@myhealey.com	

WEBMASTER

Anders Lotsengård
070-580 13 83
webmaster@healeysweden.com

REVISORER

Daniel Svanström och Ulf Ölen

SEKTIONER

Väst	Göran Utter	070-529 29 50
	Anders Bergqvist	070-556 56 75
	westsection@healeysweden.com	
Norr	Leif Sundqvist	070-337 25 24
	northsection@healeysweden.com	
Öst	Börje Engvall	070-410 09 54
	eastsection@healeysweden.com	
Högländet	Ulf Ölen	079-333 81 75
	Mats Svanberg	070-283 02 77
	highlandsection@healeysweden.com	
Syd	Johan Ekman	070-980 75 34
	southsection@healeysweden.com	
Mellan	Kjell Eriksson	070-334 53 50
	middlesection@healeysweden.com	

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
Helen Elmgren, 070-774 81 25, helen.elmgren@telia.com
Magnus Karlsson, 070-3933349, magnus@healeyspecialists.com
Ulf Ölen, 079-333 81 75, ulf@hagaberg.se
Kåge Schildt, 070-594 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

MEDLEMSREGISTRER

Per Schoerner
073-560 51 54
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO 405161-1
BANKGIRO 125-4556

ORGANISATIONSNUMMER
802422-4415

Medlemsavgift 400 kr. Familjemedlem 50 kr.

Austin Healey
Enthusiast nr 172

Innehåll nr 172

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet.
Sid 3	Redaktörens spalt och avisering medlemsavgift.
Sid 4–5	När vi tappade gnistan! – Anders Gustafson
Sid 6–9	Från vrak till besiktigad Gul Groda på mindre än ett år! Del 2 – Leo Werberg
Sid 10	Framgångsrika tävlingsförare kör Austin-Healey. – Robert Petersson
Sid 12–13	British Sport Cars meeting 2023. – Torbjörn Zettergren
Sid 14	Inbjudan Årsmöte 2024 – Bornholm!
Sid 15	Nya medlemmar presenterar sig.
Sid 15	Fototävling inbjudan.
Sid 16–17	Mittbild. – Fotograf Thomas Krantz
Sid 18–20	Renoveringen av Jan Liljeros race Healey 100 fortsätter! – Ragnar Tengstrand
Sid 21	På träff i Australien. – Ingemar Olsson
Sid 22	Sensommarträffar i västra Skåne. – Per Mauritzson
Sid 26	Raoul Kennedy i australiensiska klubbtidningen Healey Torgue och Mölle-Kuriren.
Sid 28	Tekniktips – Spännande i vintermörkret! – Ulf Ölen
Sid 29	UBCC-träffar Öst 2024 – inbjudan
Sid 30	Healey-Market och Regalishopen
Sid 31	Regalishopen.

Till höger en bild från min vardag – mitt "externa" garage där jag är mitt uppe i mitt BT7-projekt.

När det våras ska chassit till blästring.

Blir garanterat inte klart till den här säsongen!

Redaktören

Nu är det nära! I varje fall i södra Sverige – snöfria vägar och den mesta sanden bortsopad. Alltså nära till premiärturen med våra Healeys.

Och ta ett par rejäla turer, så ni kan vara säkra på att trotjänaren klarar resan till Bornholm i slutet av maj. För visst har ni anmält er till årsmötet? Om inte, skynda dig – se inbjudan på sidan 14.

Bornholm är en fantastisk ö för mysiga Healeyturen på fina och vackra vägar med havet alltid nära. Vi har bokat ditresa redan på måndagen för att tillbringa hela veckan på denna danska utpost.

Själv ser jag fram emot en sommar med mer gatåkande med vår BJ8, nu när jag inte kommer att ägna en stor del av säsongen till raceåkande och dito mekande. Ålderstecken? Kanske det, men visst är det en fin tanke att i lugn och ro åldras tillsammans med sin Healey.

Och när vi ändå talar om Healeyturen – missa inte att beställa **picknickbag** och dito filt. Man vet aldrig när man av fri vilja eller ofrivilliga omständigheter behöver ta en liten paus i Healeyåkandet; är inte detta charmen med att åka i ålderstigna fordon?

I detta nummer är det två artiklar som rör renovering av Healey. Det finns plats för fler, och det måste inte avse avancerade insatser – berättelser om större och mindre förbättringar och underhåll är också välkomna. Eller varför inte bara en liten artikel om ert liv med Healeyn? Skriv som du vill och känner, jag fixar det till en artikel (och du får korr innan tryck!). Naturligtvis gärna med lite bilder.

Vår annonsör Sideways/Anders Schildt har tagit över distributionen av Millers Oil och erbjuder rabatt till våra medlemmar. Se annons på sidan 28.

Det är dags att fylla på vår lilla redaktion med åtminstone en ny medlem. Har du lust och tid att vara en del av redaktionen så hör av dig till mig. Förväntade arbetsinsatser anpassas till vad du kan, vill och har tillfälle till. Viss datorvana och formuleringslust är en klar fördel.

Ett nytt inslag som vi i detta nummer introducerar är klubbens fototävling. Se sidan femton. Säkert har du redan bilder i din kamera/dator som du är stolt över; om inte så ut och fånga ögonblicket med din mobil eller kamera. Vi ses på Bornholm!

Anders Lotsengård



Last Call för medlemsavgiften 2024!

Betalar du inte nu så är detta det sista numret av Enthusiasten du får i brevlådan.

OBS! Meddelas endast på detta sätt – ingen separat faktura OBS!

Medlemsavgift 400 kr. Familjemedlem +50 kr/familjemedlem

Ta tag i det direkt, lätt att glömma! Skulle vara betalt senast 2024-01-31.

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

Vid betalning från utlandet: IBAN: SE12 9500 0099 6026 0405 1611. SWIFT: NDEASE55

När vi tappade gnistan – Norgeresa med strul!



Text och foto: Anders Gustafson

Geiranger och EHM 2023 var en fantastisk upplevelse och som ni alla läst om i förra Enthusiasten hade vi en otroligt fin vecka.

Efter avslutat möte tog jag och Anna-Karin en extratur via Ålesund som ligger vid kusten nordväst från Geiranger, vidare till Trondheim och sen via besök hos kompisar i Åre och släkt i Rätansbyn i södra Jämtland.

Vi stannade också ett par nätter i Mora för att se Zornmuseet och fira midsommar med glada dalmasar i Leksand innan vi landade i Älvsjö igen på midsommardagens kväll. Totalt blev det nästan 300 mil.

Första biten av resan blev dock inte riktigt lika njutbar som resten. Bilen var nyservad när jag köpte den i oktober, så det jag gjorde innan resan var att fundera över vilka möjliga felkällor som skulle kunna uppstå under en så pass lång resa och skaffa lite lämpliga reservdelar att ha med.

Jag bytte till växelströmgenerator och uppdaterade tändningen med ny tändspole, fördelarlock, kablar, rotor och elektronisk tändning i form av en "Ignitor".

Jag har kört med en sån på flera av mina bilar genom åren utan några som helst problem och utöver underhållsfriheten tycker jag att det ger lite jämnare gång. Bilen gick fint under provkörningarna innan resan, så allt kändes bra inför avfärden till Norge.

På avresedagen, lördag morgon, hade vi stämt träff med våra resekompisar vid bensinmacken i Hallunda. Med fullastad bil gav

vi oss förvändasfulla i väg hemifrån vid 8-tiden. Vi kom 500 meter!

Mitt i Älvsjö centrum dog bilen tvärt. Med lite hjälp av några snälla morgonflanörer knuffade vi in bilen på en parkering och påbörjade felsökningen. Ett snabbt samtal till kompisarna som fick starta utan oss (vi kommer...).

Jag hade ju laddat med en hel del tänkbara reservdelar och verktyg, så det här skulle nog gå bra. Kunde snabbt konstatera att det inte fanns någon gnista. Hade Ignitorn lagt av? Jag monterade brytarspetsarna och kondensatorn, men lika dött. Hm, tändspolen? Det hade jag inte med som reservdel.

Taxi hem för att hämta bruksbilen och köpa en tändspole på det stora varuhuset med blå skylt, men det hjälpte inte. Vad göra nu? Ringer en vän. Hej Magnus (Karlsson) har du tid en stund?

Efter lite kloka frågor och tips av Magnus kunde jag härleda felet till att jag lyckats jorda fördelaren när jag monterade brytarspetsarna. Flyttade den felmonterade kabeln och nu startade bilen direkt (TACK MAGNUS!).

Efter en snabb lunch kunde färden mot vårt

första etappmål i Arvika återupptas, men nu var vi nästan fem timmar efter de andra. Än sen, det var ju fint väder och resan är ju en del av upplevelsen. Vi landade i Arvika vid kvällningen och kunde ansluta till den gemensamma middagen.

Även om bilen tog oss till Arvika så gick den inte rent, det kändes emellanåt som att den gick på fem cylindrar under körning. Jag tänkte att tar vi oss till Geiranger så finns säkert bra hjälp att få, vi har ju redan åkt nästan 40 mil. På söndagsmorgonen åkte vi vidare mot norska gränsen.

Vi stannade vid det stora varuhuset med blå skylt i Charlottenberg för diverse kompletteringar av bland annat putsmaterial inför tisdagens uppvisning av alla bilarna.





Bilen gick fortfarande lite orent, så jag lånade en ny kondensator av Börje och bytte på vinst och förlust.

Vi fortsatte in i Norge, via Kongsvinger och vidare norrut. Nu gick bilen bara sämre och sämre. Vi stannade ett par gånger för att felsöka, men på tomgång märktes ingenting.

Vid nästa stopp lät det som ett åskväder i fördelaren, typiskt överslag. Gunnar Berger hade som tur var tagit med sitt utbytta fördelarlock komplett med kablar som reservdel. Jag fick låna det och nu gick bilen perfekt... i cirka en mil. Ridå!

Nu var det inte mycket annat att göra än att ringa Folksam som hjälpte till att få en bärgare. Nu måste det här redas ut ordentligt. Kompisarna fick köra vidare mot nästa etappmål i Otta.

Efter en knapp timme dyker vår räddade ängel upp i form av Thomas från Odal Bil & Karosseri med sin bärgningsbil. Det visade sig att han kunde köra oss till en bilverkstad nära samhället Sand som ligger några mil norr om Kongsvinger.

Vi lastade av DAG vid verkstaden som ligger några kilometer utanför Sand, fixade en hyrbil hos Thomas och rum och middag på trevliga Milepelen Vertshus i Sand.

På måndagsmorgonen åkte jag till verkstaden för att se om det gick bra att hålla till i deras lokal för felsökning och fix. Anna-Karin utforskade samhället – som tyvärr inte var så stort – men fina promenadvägar kunde ju också nötas medan jag dissekerade felkällorna.

Jag fick låna en plats och ägnade sen förmiddagen åt att felsöka och testa olika lösningar. Dagen innan hade några i den samlade expertisen (dvs Healeykompisarna) börjat luta åt problem med bränsletillförseln.

Vi hade ju testat att lossa bränsleledningen och nog kom det soppa, men det kan ju bli tryckfall vid körning om pumpen inte är helt ok.

Så även om jag inte var helt säker på det bytte jag bensinpumpen. Bytte även förgärsarmembranen (HD6). Dessa var det sista jag beställde innan resan (bara för att...). Inget större fel på de gamla, men de var rätt så pappersknastriga.

Testkörde efter varje moment, men inget verkade hjälpa. Lite lätt desperat bytte jag alla tändstift, Verkstaden hade inget stort sortiment, så det blev en handfull lösgodis av olika hårdhet, men medelvärdet var nog i rätt härad i alla fall. Det är ju inga precisionsinstrument vi åker i direkt.

Gnistan såg ok ut, men provkörningen blev ingen framgång. Ska tilläggas att varje provkörning på landsvägen var rätt spännande, men jag lyckades linka tillbaka till verkstaden varje gång.

Jag vill INTE åka hyrbil till Geiranger. Sista halmstrået – totalt ologiskt såklart – men jag sätter tillbaka min gamla kondensator. Ut och provkör, går bra – går fortfarande bra – inga misstänningar, bilen drar jämt och fint. NU jäklar är vi på gång igen!

Städning i verkstaden, glada tillrop från killarna som jobbade där, återlämning av hyrbil och hämtning av Anna-Karin som efter cirka fem timmar börjar känna sig ganska klar med Sand. Efter sen lunch på hotellet kunde vi fortsätta mot Sherwoodskogen... eh Geiranger.

Strax efter klockan 21 på måndagskvällen och nästan 40 mil senare bromsade vi in vid entrén till Hotellet i Geiranger. Våra kompisar hade ordnat så att hotellet hade sparat middagsmat till oss. Jag kan lova att det smakade fantastiskt.

Måste tillägga att körningen längs väg 63 från Djupvattnet och sen ner mot Geiranger i kvällsskymningen var magisk – vi var helt ensamma på vägen.

Epilog. Så vad var det som hände egentligen? Trogen var det flera saker som samverkade, men mycket talar för att fördelarlocket och tändkablar inte var helt ok. Jag har i efterhand hittat småsprickor i fördelarlocket, tändkablar testade jag senare att använda med ett nytt fördelarlock, men fick en rejäl stöt när jag skulle justera tändningen, så de åkte i soporna.

En Ignitor kan vara känslig för strömspikar. Det finns bland annat en tråd på ett av Healeyforumen där man diskuterar att man bör använda avstörda tändkablar och helst inte kablar med kopparkärna med Ignitor, vilket låter hyggligt logiskt.

Men samtidigt har jag kört BLY med vanliga gul/svarta kablar med kopparråd och Ignitor i hur många år som helst, så vem vet vad som rör sig i Lucas universum.

Ni har kanske förstått att jag inte ger upp så lätt. Med facit i hand är jag några erfarenheter rikare, vi har sett ett litet trevligt samhälle, Sand, som vi säkert inte gjort annars och vi har träffat många trevliga människor.

PS: I år var första gången någonsin jag fått åka bärgare, inte bara en gång utan två gånger. På vägen hem från Västkusten efter årsmötet i augusti fick vi punktering på ett av de helt nya bakdäcken!



Eftersom vi hade mycket packning hade jag dumt nog lämnat reservhjulet hemma. Men MHRF-försäkringen är verkligen suverän. Och återigen en kul bekantskap. Bärgaren förgyllde färderna från Stavsjö till Älvsjö med att målande berätta om sin enormt pratsamma papegoja Gunnar som han övertagit av en äldre dam.

Gnistan är tillbaka, men nu får det vara nog med bärgningsbilsåkande! DS.

Anders Gustafson



Från vrak till bes – på mind



Text: Leo Werberg
Foto: Leo W, med flera.

Vi fortsätter på Leos berättelse om att rädda en gul groda.

Här kommer sista delen av räddningsarbetet, med fortsatt inriktning; så mycket original och med bibehållen patina och historia som möjligt. Helt genomgången i chassi och mekanik, men med patinan bevarad utvändigt. Och detta på en tid som knappast ens vi pensionärer skulle kunna klara av! Läs och begrunda/beundra!

Hjulen var förvånansvärt raka och solida, så de blev bara rengjorda och omlackerade. Sedan monterades nya slangar och Continentaldäck, vilket gjordes för hand under ett par lördagsmorgnar i min man cave.

Sedan dags för genomgång och renovering av frambromsar, fjädring och styrning:



Den ursprungliga rattstängan och pedalboxen kunde byggas om, men huvudcyklindern behövde bytas ut.



Och åter på hjulen igen efter alla dessa år!



Nu var det hög tid att göra **koppling, växellåda och drivaxel** redo: Jag hittade en gammal men knappt använd äkta Borg & Beck-koppling i en av lådorna.

En siktigad Gul Groda

Äldre än ett år!

Del 2.



Lacken på kopplingskåpan var repad efter år av förvaring och hantering, men den hade inget slitage, så jag bestämde mig för att använda den. Den är ju trots allt "gjord under ett eller flera av följande brittiska patent" – så den måste vara jätkligt bra.

Den blev bra, med fint ingrepp och ingen slirning; Förmodligen inte så svårt att uppnå när du bara har att göra med 948 kubikcentimeter och 145 mm breda däck.



Kardanaxeln behövde bara strippas och målas, vilket var lätt att göra ute en solig lördagsmorgon. Kardanknutarna såg ut som om de redan hade bytts ut och axeln såg ut att ha balanserats vid något tillfälle.



När det gäller den släta **växellådan** som jag hade plockat upp, beskrevs den som något i stil med "förmodligen bra, men med en okänd historia". Den snurrade och växlade fint på bänken, så jag tog en närmare titt på alla inre delar som jag kunde komma åt genom sidokåpan, med hjälp av ett titthålsinstrument för att komma in i vissa områden. Jag bytte några externa packningar, tätade om några pluggar och bytte ut slavcilindern, tryckstängan och uttrampningslagret.



Och sedan dags för **grenrören**. Både insug och avgas var knapriga men original och omodifierade, så en bra rengöring var allt de behövde.

Jag gav avgasgrenrörets utlopp lite extra polering eftersom man använder ett 360 graders klämkoncept för avgasrörsmonteringen som är notoriskt svårt att tätta. Detta ersattes på senare Sprites och Midgets av en mer pålitlig flänsuppsättning.



Vi går vidare till de små original 11/8" H-Type **SU-förgasarna**: Allt fanns i de olika lådorna, till och med de kompletta gas- och chokelänkarna, så jag rev ner dem, rengjorde och återförlöt allt, bytte ut nålarna och sätena.



Mässingsflottörerna gjorde fortfarande vad namnet antyder, spjällkolvorna rörde sig fint i sina hus och det fanns inget märkbart slitage i gasspjällbussningen.

Det enda oväntade problemet jag stötte på var att trots upprepade försök med de äkta SU-korkpackningarna med alla knep jag kunde hitta, fick jag aldrig nålarna att täta perfekt.

Det slutade med att jag bytte till moderna O-ringar av rätt dimension och nu är de läckagefria även efter många kallstarter. Att detta är en avvikelse från 1960-talets bilism kan jag acceptera. Förgasarna av HS-typ som används på den senare A-serien har ett annat jettätningkoncept som är mer robust.



Jag älskar den eleganta enkelheten hos de ursprungliga luftfiltren i pannkaksstil.



Och en eftermiddag i början av juni gled hela drivklumpen på plats på sina nya fästen.



Färdigställande av **undersidan**, med drivaxel, avgasupphängninge, rostfritt avgassystem, handbromslänkage, etc...

Det här är en av mina favoritbilder eftersom den verkligen fångar maskinens vackra mekaniska enkelhet, samtidigt som den ger en glimt av den yttre patinan. I samma ögonblick som jag tog bilden visste jag att det aldrig skulle bli så här rent igen...

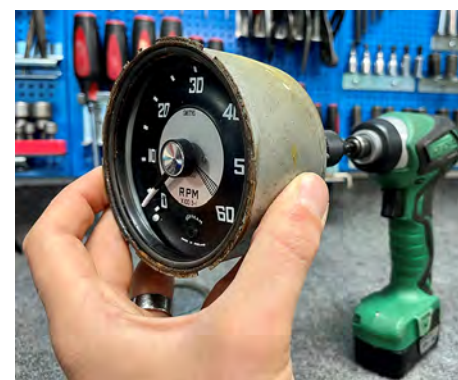


Dags att få ihop **instrumentbrädan** och instrumenten. De ursprungliga fabriksmärkningarna fanns fortfarande på baksidan av instrumentbrädan:

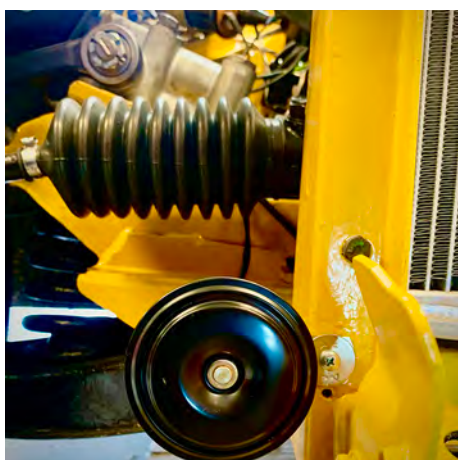


H = Värmare, R/C = Varvräknare, W/W = Vindrutespolare, KPH hastighetsmätare med RÖD insida.

Det krävdes lite övertalning för att få i gång visarna igen, de var fast efter sin långa dvala:



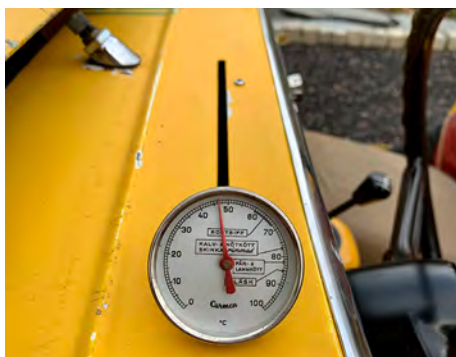
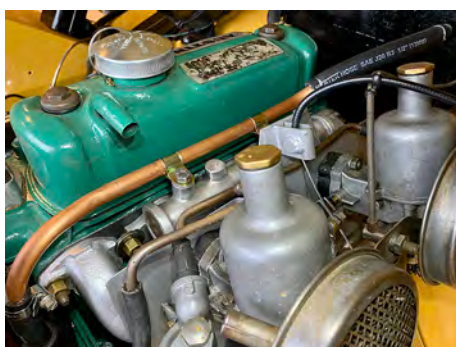
Att sätta ihop det primitiva **elsystemet** igen, inklusive att spara allt jag kunde av den ursprungliga tygklädda ledningshärvan tog lite tid men var ganska problemfritt.



Lamporna är tända igen efter alla dessa år. Här sedd med den ursprungliga Gotlands-skylden fortfarande monterad.



Det var viktigt för mig att få **värmaren** att fungera som den skulle i den här bilen eftersom jag planerade att köra den året runt. Det visade sig senare vara ganska mysigt under de kalla vinterkvällarna runt om i Göteborg.



Jag hade riktig tur och hittade en **original-hardtop** uppe i Norrland som kom hem till mig via bussgodis. Efter att ha gjort en ny bakruta av plexiglas och bytt ut tätningarna hade den ungefär samma patina som resten av bilen:



Först provkörning med min son på den privata grusvägen framför vårt hem och sedan slutligen uppdatering av registreringsskyltarna.



Besiktning den 5 december 2022. Jag var bara 59 år försenad, eftersom den förra besiktningen löpte ut i januari 1963.

Fordonets besiktningförhållande

Senast godkända besiktning

Uppgift saknas.

Nästa besiktning senast

1963-01-31

Körförbud

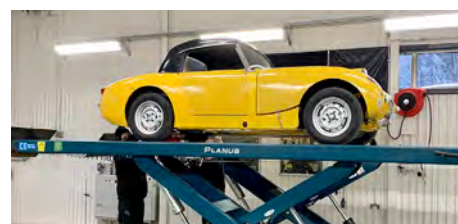
1963-02-01

Körförbudsorsak

Utebliven kontrollbesiktning

Noterad mätarställning

Uppgift saknas.



Och nu var det dags för några härliga vinterturer och på väg in i våren!



Leo Werberg



Text: Robert Petersson



Framgångsrika racerförare kör Austin-Healey!

Åtminstone rattar de rätt bil till vardags. I Jonas Lidéns arkiv hittar vi bevis för att Sture Nottorp 1959 körde Austin-Healey.

Sture Nottorp tillhörde de riktigt stora i svensk femtiotalsracing. Det började dock med rally och en totalseger i 1953 års Midnattssolsrally där han rattade en Porsche 356. 1954 köpte han en Frazer-Nash Le Mans Coupé och kom på plats 53 i det årets Mille Miglia.

I Le Mans 24-timmars samma år blev han och Ivar Andersson diskade med Frazer-Nashen på grund av strul i depån. Det var för övrigt den bilen som senare fick en Ockelbo-kaross och hamnade i Lasse Widenborgs ägo.

1955 kom Nottorp trea i tvålitersklassen i Kristianstads Grand Prix i en Alfa Romeo 1900, vann gjorde Joakim Bonnier i en likadana bil, före Massimo Leto di Prioli i en Fiat 8V.

Året efter var Nottorp tillbaka i Kristianstad, den här gången i sin egen Ferrari 410S anmäld av importören Tore Bjurström. Tillsammans med Ivar Andersson kom han femma efter 6 timmar, 36 minuter och 145 varv. Vissa källor hävdar att de bara kom sju, men... Och det var i det bästa av sällskap. På de första tre platserna återfanns tre fabriks-Ferrari körda av Phil Hill/Maurice Trintignant, Peter Collins/Wolfgang von Trips och Alfonso de Portago/Mike Hawthorn. Fyra var Graham och Peter Whitehead i en Jaguar D-type.

I november 1957 annonserade Nottorp ut sin 410S i amerikanska Road & Track för 10 500 Dollar! Den köptes av den amerikanske importören Luigi Chinetti och har bott i USA sedan dess. Istället köpte Nottorp en Ferrari 250 GT "Tour de France" men lär bara ha tävlat med den en gång, i Reims 12-timmars 1958 där han bröt.

Men med den bilen finns en rolig historia med en annan Austin-Healeyanknytning. Kjell Lundberg tog över bilen 1960 och skulle köra en förarkurs på Nürburgring. Men strax innan hade han kört sönder Ferrarimaskinen och kom till Ringen i sin **Austin-Healey Sprite** istället. Men när han kom till start annonserade speakern "und hier kommt den Herrn Kjell Lundberg mit dem Schwedischen Ferrari Berlinetta"...

Efter det köpte Nottorp 1966 en 275 GTB för gatbruk, men för säkerhets skull med aluminiumkaross och sex dubbla förgasare.

Om den var lika kul som den Austin-Healey han hade 1959 låter vi vara osagt.

Många fina bilar alltså, men minst lika känd är kanske Nottorp för att han med en Saab 93 tillsammans med Gunnar Bengtsson kom tolv totalt och trea i klassen i Le Mans 24-timmars 1959.

Och det var alltså det året, bara cirka en vecka före Le Mans, den 12 juni 1959, Nottorp hade sin Austin-Healey med registreringsnummer B41631, inlämnad hos Suecia Motorbolag på Riddaregatan 4 i Göteborg. Den hade då gått 27 756 km, men vad som var anledningen är inte helt klart.

Vad vi vet är att man demonterade grenrör och främre motorfästen, arbetet specificerades fortsättningsvis som "de-mo samt nypackning av sidolucka". Kan det bara ha handlat om oljelläckage?

Hur som helst fascinerar priserna. Arbetet 71 kronor och 55 öre, grenrörspackning 3 kronor, ventilkåpspackning 2:70, sidluckspackning 1:10. Och så 15 brickor à 3 öre styck samt 2 bultar à 10 öre. Summa 79 kronor!

Och när man ändå höll på bytte man ett ljuddämparfäste, rundsmorde bilen, samt tvättade den. Totalsumma 30 kronor. Plus 79:- är det lika med 109:-.

Om det var bättre förr kanske vi inte ska uttala oss om. Mer intressant är vilken Austin-Healey Sture Nottorp hade?

Någon som vet?

Källor och foton: Bilsportarvet/Jan Tromark, svenskracing.se och Autohistorica 4/97.

Suecia Motorbolag
Riddaregatan 4, Göteborg O
Telefon 19 20 25

KONTANT Nr 16879

Till *MS Riddarematerial*

Arbetskort No. *17629* Fabrikat *Healey* No. *B.41631*

<i>Öppna fäsk till Guldåring</i>	<i>12</i>
<i>Rundersmörjning</i>	<i>6 50</i>
<i>Tvättning</i>	<i>6 -</i>
	<i>24 50</i>
<i>Material</i>	
<i>1 fäsk</i>	<i>5 50</i>
	<i>70 -</i>

Betalt den *12/6* 1959

Suecia Motorbolag

Suecia Motorbolag
Riddaregatan 4, Göteborg O
Telefon 19 20 25

KONTANT Nr 16408

Till *Nottorp*

Arbetskort No. *17725* Fabrikat *Healey* No. *B.41631*

<i>Mälar. 27756 km</i>	
<i>De-mo. av grenrör & främre motorfästen</i>	<i>71 55</i>
<i>för de-mo. samt nypackning av sidlucka. Öppning av bult hål för sidlucka. Fästmått och nypackning av ventilkåpa. Öppning av grenrör.</i>	
<i>1 Grenrörspackning.</i>	<i>3 -</i>
<i>1 Ventilkåpspackning</i>	<i>2 70</i>
<i>1 Sidluckspackning</i>	<i>1 10</i>
<i>15 Brickor</i>	<i>-03</i>
<i>2 Bultar</i>	<i>-10</i>
	<i>79 -</i>

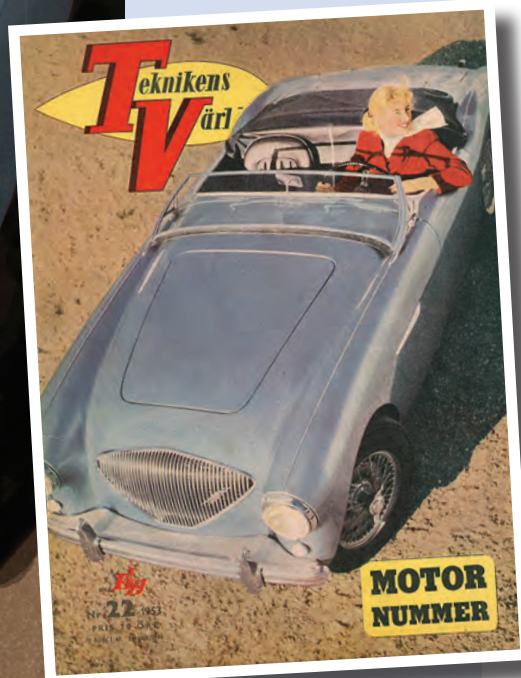
Betalt den *12/6* 1959

Suecia Motorbolag
Sturkansson



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!



med **flyg**
Nr **22** 2017
PRIS 70 ÖRE

I Norge 1:40, Danmark 1:40

NOV

**MOTOR
NUMMER**

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!





Prisutdelning i gott sällskap av den unika DB6'an



Tack till Torbjörn Zettergren och TR Magazine för detta reportage från höstens BSCM.

British Sports Car Meeting

19 augusti 2023

Text och foto: Torbjörn Zettergren

Årets BSCM möte, öppet för alla Brittiska märkesklubbar, blev en trevlig upplevelse i det vackra Sörmländska landskapet söder om Mälaren. Samling och utgångspunkt var Läggesta. Årets evenemang var en kombination av lusttur och bilorientering, denna gång sammanställd av MG-klubben. I roadbooken fanns en karta innehållande fyra stycken kontroller och ett slutmål, samtliga angivna med lägeskoordinater.

Det stod varje deltagare fritt att välja den roligaste, vackraste, närmsta etc väg till respektive kontroll. De deltagande bilarna var inte alltid så "digitalt" uppdaterade, så för de som ville gick det att markera ut kontrollplatserna från en mall på medskickad karta. Kontrollerna var valda med mycket historia från yngre järnåldern till nutid. På vägen till de olika kontrollerna fanns även andra fornminnen så det var bara att njuta bland runstenar och byggnadsverk som var utmärkt på utdelat kartblad. Banans längd var ca: 8-10 mil, men kunde nog variera mycket mellan deltagarna, beroende på ... ja, ni vet att det inte alltid är så lätt att hitta och följa "rätt" väg. För många blev nog den medhavda picknickkorgen ett helt rätt energiinslag, av olika varierande anledningar, än att bara njuta i det fina Sörmländska landskapet.

I år hade vi mer tur med vädret än 2022, även om det inte var strålande sol, så slapp vi regn. Vi samlades på en inte alltför kulturell parkering vid Läggesta Station, som väl uppfyllde vårt ändamål, med anmälan och betalning för att få årets startkit och kunna delta i 2023-års BSCM. Starten var satt till mellan kl:09.30 och 11.00, sluttiden till kl:14.00 framme vid målet Nynäs Slott. Det för BSCM nya upplägget med orientering efter koordinater genererade en hel del frågor, men visade sig fungera bra ihop med gjorda markeringar på kartan och i hjärnan inneboende analoga talanger. Det blev knappt 70 startande ekipage exklusive arrangörer. Som vanligt var det många olika Brittiska sportbilmärken re-

presenterade. MG, Triumph, Austin Healey, Morgan, Lotus, TVR, BMC, mfl av olika modeller och årtal. En av bilarna som tilldrog sig lite mer uppmärksamhet var en grå Aston Martin DB6 mk2 i bra använt bruksskick. Den Volvo Duett med inmonterad V8 som dök upp på parkeringen fick snällt bege sig till ett gäng Amerikannare som också hade sin cruisingstart på samma parkering.

4 olika kontroller

Den erhållna Roadbooken ledde oss till fyra stycken olika kontroller som kunde avverkas i vilken ordning eller oordning man ville. Utan någon egentlig inbördes ordning var kontrollerna följande:

Östra Sörmlands Flygfält i Väingsö norr om Gnesta uppfördes på 1930-talet som nödlandningsflygfält för postflyglinjen Stockholm – Malmö. Fick även viss strategisk betydelse under beredskapstiden. Vid kontrollen gällde det att ta fram sina djupt begravda kemikunskaper genom att härleda kemiska symboler.

Östermalma Herrgård fint belägen vid en sjö. Består av flera byggnader och inrymmer nu mer Svenska Jägarförbundets nationella kansli. I anslutning till herrgården finns en inhägnad för div hjort-, gris- och älgdjur. Vid kontrollen skulle deltagarna kasta prick med tändstift, bussningar, bultar och muttrar. Resultaten var minst sagt blandade.

Uppså kulle i Runtuna Socken som skall vara Sveriges största gravröse över 30 meter högt, troligen från järnåldern. Här gällde det att koppla ihop olika kända citat sagda av motorfolk från racingvärlden.



Samling vid målet i Nynäs



Väl parkerade Brittiska sportbilar framför orangeriet



Vy uppe från Uppså Kulle över det Sörmländska landskapet



Här gäller det att ha sikten inställt på mitten



Många rariteter och motorer att beskåda

Bälinge kyrka med anor från 1100-talet anses vara en av de mest intressanta kyrkorna i Sörmland, kanske även den vackraste. Här fick finmotoriken sig en duvning i att på fri hand dra åt en bult till ett visst moment med spärskrift.

Målgång Nynäs Slott

Målgång vid Nynäs Slott, en slottsliknande herrgård och tidigare säteri som genom tiderna har haft flera olika verksamhetsområden och ägare redan från 1300-talet. Utöver historien och dagens jordbruk kunde platsen användas för mötets sista kontroll, nämligen utslagsfrågan där det skulle gissas på hur många godisbilar det rymdes i en hyfsat stor glasburk. Här har/skall vetet skilts/skiljas från agnarna, i ordens bemärkelse, både historiskt och för dagens tävling.

Väl framme, avstigna, etablerade och uppställda i genomtänkta rader intill Nynäs Slott, och innan fika alternativt lunch i det trevliga slottscaféet inrymt i det gamla orangeriet, sammanställdes resultaten från kontrollerna. Högtidligt bland de uppställda bilarna fick pristagarna motta sina priser. Stort Grattis till de fem första vinnarna som i tur och ordning var: 1:a Sten Lundgren, TR5. 2:a Johan & Ted Ålander, Countryman 1968. 3:a Niclas Härdestam, Caterham Super 7. 4:a Ulf Andersson, TVR Griffith och 5:a Janne Björklund, Austin Healy 3000. Tilläggas kan att alla mötesdeltagare är vinnare genom att bara delta i detta trevliga och kulturella sportbilsevenemang.

Jag med flera vill verkligen rekommendera alla med Brittiska sportbilar att delta i kommande BSCM-evenemang som oftast, men inte alltid, genomförs kring Mälardalen och bara tar en knapp dag i anspråk. Det är även riktigt kul och intressant att få träffa sportbilsägare från

andra Brittiska bilklubbar. Att sparka på andra däck, glutta under motorhuvar och beundra andra besläktade bilmärken än de "gamla vanliga" var ett sant nöje. Oftast får man lära sig något nytt och kanske t.o.m kunna tillämpa det på sin egen bil. De deltagare som inte har sitt största intresse i bilarna, så var de nöjda med de slingriga kuperade vägarna genom den gröna fina naturen och de intressanta kulturinslagen. Flera valde också att strosa runt i slottsparken, botanisera i orangeriets begivenheter eller bara njuta av helheten bland byggnader och bilar. Jag är övertygad om att samtliga var nöjda med dagen när de under hand droppade av från Nynäs Slott, med målet att ta emot lördagskvällen hemma i sitt eget "slott".



Samling vid Uppså Kulle för att hitta rätt citat uttalade av olika racingentusiaster

Välkomna till AHCS årsmöte

24-26 maj 2024



Välkomna till Bornholm! Längre söderut än så här lär vi inte komma för att fira årsmöte.
Vi kommer att bo på Hotell GSH på Strandvejen 79 i Rønne, cirka 10 minuter från färjeläget.

Program

Fredag 24 maj

Ankomst under eftermiddagen, vi installerar oss på hotellet. Middag serveras från ca 19.00.

Lördag 25 maj

- 9:00 - Samling för dagens utflykt som tar oss norrut längs västkusten genom bokskogen och vidare på småvägar nära kusten med små fiskehamnar och granitbrott till det nya Besökscentret på Hammershus, där vi får en kort information om slottets historia.
- Cirka 12.00-13.00 äter vi lunch på Nordbornholms Røgeri som ligger vid hamnen i Allinge på öns nordöstra spets. Rökeriet som funnits sedan 1898 är känt för att bevara öns traditioner kring fiskerinäringen.
- Efter lunchen fortsätter turen på fina vägar längs med den östra sidan av ön och sen tillbaka till hotellet i Rønne.
- Middagen inleds med fördrink kl 19.00.

Söndag 26 maj

Efter frukost hålls klubbens årsmötesförhandlingar på hotellet och därefter avslutas årsmötet 2024.

Reseinformation

Till Bornholm tar man sig via färja från Ystad till Rønne med Bornholmslinjen. Vi rekommenderar att boka färjan i mycket god tid för att få bästa pris. Se www.bornholmslinjen.se för information och bokning. Hotellet ligger ca 10 minuters körning från färjeläget i Rønne.

Anmälan

Anmälan till årsmötet sker genom att skicka mail till book@bornholmhotels.dk med följande uppgifter:

- Val av enkel- eller dubbelrum, antal nätter, namn (bådas namn vid dubbelrum), telefonnummer (räcker med ett nummer), samt ev. allergier och önskemål om specialkost
- För att få klubbens rumspris ska **referensnumret 286767** anges vid bokningen. Samma pris gäller om ni önskar boka fler nätter än 24-26 maj.
- Hotellet kommer att skicka en bekräftelse via mail. I meddelandet kommer det att finnas en länk till hotellets betalningssida. Det går även bra att välja att betala rummet vid utcheckningen.

Anmälningavgift - 650 kr per person ska betalas in på klubbens plusgiro 405161-1, eller bankgiro 125-4556 i samband med anmälan till hotellet. Glöm inte att ange ditt namn på inbetalningen.

Avbokning senare än 30 dagar innan årsmötet kan medföra avdrag på anmälningavgiften beroende på omständigheterna.

Rumspriser (Se ovan för betalningsuppgifter)

- Dubbelrum inklusive frukost 1.350 DKR per natt.
- Enkelrum inklusive frukost: 900 DKR per natt.

Övriga kostnader förutom måltidsdrycker ingår i anmälningavgiften (se ovan) och klubbens subvention av mötet.

Skicka frågor till bornholm24@healeysweden.com, eller ring Anders 076-1150242 eller Bent +45 2396 1969.



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!**

Olof Nilsson, 61 år, Vittsjö. Austin-Healey 3000 Mk3 BJ8 1967. ATN562. British racing green.

Medl nr 851.



Nu är jag äntligen ägare till en Healey! Engelska bilar ligger mig varmt om hjärtat. På 70-talet fick jag flera gånger följa med min pappa på möbelsresor runt om i England. Engelska möbler var otroligt populära i Sverige under denna tid.

Redan på den tiden blev jag frälst i Healey men tyvärr tog det 45 år innan drömmen kunde förverkligas. För mig är Healey charmigast av alla.

Köpte den nu höstas och den var exakt vad jag letade efter – kärlek vid första ögonkastet.

Bilens historia lär vara att en amerikansk skådespelare (Jamie Singer?) i slutet 60-talet tog med sig bilen till Kenya från Europa. Där bytte bilen sen ägare till en svensk SIDA-anställd som sen sålde den till en svensk FN-anställd. Han tog 1982 hem bilen till Sverige. Under tiden i Kenya ska bilen genomgått renovering hos British Leyland. Min tanke är att fortsätta renoveringen. Först o främst ska växellådan fixas. Låter som en stenkross på ettans växel.

Som medlem vill jag lära mig mer om Healey samt få tips om renovering.

Lars Lindqvist, Umeå. Austin-Healey 100 BN1 1954.

Medl nr 852.



Det finns många fina gamla engelska sportbilar, och just AH är en gammal pojkdrom som återkom när jag hösten 2021 besökte Ulf Ölen i Jönköping. Jag blev väldigt inspirerad av Ulf:s då pågående AH 100-renovering.

Att det blev just en 100 beror på att jag främst gillar de första modellerna BN1 och BN2 med den fina V-formade grillen och den volymstora 4-cylindriga motorn.

Jag har inte hunnit forska så mycket i "proveniensen" ännu, men det är ursprungligen en svensk-såld bil vilket är kul.

Det är ett renoveringsobjekt som kräver väldigt mycket jobb för att få i toppskick. Den är inte körbar i nuvarande tillstånd, och är i vinterförvar så det blir ingen bild på min bil.

Det är min första Austin-Healey, så utöver den sociala gemenskapen och aktiviteter med lika-sinnade AH-entusiaster hoppas jag att få tekniska tips och råd från andra medlemmar samt genom klubbtidningen för att kunna renovera min bil på bästa sätt.

Anders Bengtsson, 68 år, Malmö. Förhoppningsvis en AH BN6 eller BN7 – söker, tipsa gärna!

Medl nr 853.



Tack för fin info om klubben, har länge tänkt gå med – köpte min första Healey 2017, BN 2 1956. Blev riktigt "kär" i bilen, var en fröjd och gå ut i garaget, blev alltid ett leende. Dessvärre sålde jag bilen 2021 vilket jag ångrar, så letar nu efter en ny.

Har ny Mustang nu men det är något annat; bekvämt men ingen charm.

Är något med Healey – ser eller hör man ljudet från en Healey blir man glad, håller alltid utkik på evenemang eller utställningar så det går uppleva någon Healey.

Körde hem från Åhus på E22 i somras, helt plötsligt så dyker det upp tre-fem Healeys i motsatt riktning, sen kommer ännu fler, ca 30-40 tror jag. Läste sen på Facebook att det var ett gäng från USA som gjorde en roadtrip från USA via England /Danmark /Sverige /Norge i samband med EHM 2023 i Norge. Ni kanske har bättre uppgifter, men häftigt att se, wow!

Så söker nu Healey för att få något trevligt i garaget igen. Tittar i första hand efter en BN6 eller BN7 med äldre renovering, alltså ingen "Trailer Queen". Ni når mig på 55zerold@gmail.com

Fototävling!

Nu är det dags att plocka fram kameran (eller gamla foton!). Tävlingen är öppen för alla klubbmedlemmar. Bilden skall vara digital och med god upplösning (minst 1Mb filstorlek) och antingen liggande eller stående, men behöver inte vara nytagen.

Bidragen skall föreställa en Austin-Healey i någon form. Låt fantasin spela fritt och ett händelsemoment får gärna vara med. Max tre bidrag per tävlande. Redaktören och ordförande Ulf är enväldig jury.

I och med att du deltar godkänner du att AHCS får använda bilden/bilderna i tryck och på sociala medier.

Vandringspriset, som utdelas vid årsmötet, är nedanstående vackra glaspjäs och det får vinnaren behålla i ett år. Endast ett pris utdelas. Tävlingsbidrag skickas till magazine@healeysweden.com senast den 20 maj 2024.





Bredvid Jans bil står en till
AH 100 med gammalt regist
reringsnummer K 4175. Finns
den i klubben?



Galleri

Austin-Healey BN7 1960

Ägare och fotograf: Thomas Krantz
(se även annons under Market!)

Renoveringen av Jan Liljeros race Healey 100 fortsätter!



Bredvid Jans bil står en till AH 100 med gammalt registreringsnummer K 4175. Finns den i klubben?

Text och foto: Ragnar Tengstrand

Ragnars AH100 är en ganska viktigt bit i den svenska Healeyhistorien. Kördes aktivt i racing både i Sverige och Europa när den var ny.

Större delen av bilens spännande historia kan du läsa i nummer 140, Mars 2016, och fortsättningen med avslöjande av nuvarande ägare/renoverare i nummer 157, Juni 2020. Första elen av Ragnars arbete publicerades i #169, Juni 2023, och vi kommer förhoppningsvis få tillfälle tt följa fram till färdig bil besiktigad och klar!

Har du inte ett prydligt arkiv med Enthusiasterna (fast det har väl alla ...) så kan du läsa dem på klubbens hemsida www.healeysweden.com.

Red.

Vid en djupdykning i mitt arkiv hittar jag efterlysningen som Joachim Liljeros (Jans son) fick insatt i klubbtidningen. Året var 1982.

EFTERLYSES!

Undrar om jag kunde få hjälp att spåra upp min fars bil (om den fortfarande finns)Om den inte finns kvar eller går att spåra är jag intresserad att köpa någon annan.Jag bifogar två av min fars bil där man ser numret på bilen som var innan de nya skyltarna kom.Det ena fotat är från premiärturen och det andra från någon tävling som pappa åkte.Han var förresten bäste Austin-Healey förare vid en tävling på Roskilde Ring i Danmark,-56 tror jag det var.Bilen var vit.Jag hoppas på lyckan att den finns kvar och att jag kan få träffa ägaren på något av era möten.

Vänliga hälsningar
Joachim Liljeros
Fente Villagatan 1,502 44 Borås

Jag äger inte Healeyn då, men ett år senare är den min. Kontakt skapas på något sätt våren 1983 med Joachim och Jan Liljeros tack vare efterlysningen i klubbtidningen.

Och denna märkliga historia börjar rullas upp!

EFTERLYSES!

Som nybliven Healeyägare hade jag varken kunskap, verktyg, tid eller ekonomi att göra något åt objektet. Men jag började ändå.

Heder åt den fina klubbtidningen, då likasom nu. Den goda andan och hjälpsamheten som fanns då, funnits genom årens lopp och fortfarande existerar i klubben. I synnerhet klubbmedlemmar som följt klubben genom alla åren och är "still going strong". Jag har många exempel på hjälp jag fått och vänligt bemötande i största allmänhet.

Arbetet med chassiet går vidare. Bagageutrymmet närmar sig slutet. Ett nytt golv är isvetsat. Chassi extensions (de som håller upp bagagerummets bakkant) är rekonstruerade och iskarvade med ny plåt. Hela bagagerumslådan sitter där den ska.

Den kräver bara en extra koll på att alla små rostställen är ok, de som bland annat fanns i hjulhusens kanter.

Originalgolven i sittbrunnen är reparerade och svetsade på plats.



Långbalken är genomgången och justerad på några ställen. Dörrstolpar och tröskellådor är inpassade. Skärmarna är delvis lagade.

Front och aktershrouden väntar på svetsarbete. Jag har skaffat en till Migsvets för ändamålet. Det kräver lite utbildning och träning bara innan jag vågar gå loss på originalbitarna.

Bilens originalhuv plockades fram. Den hade jag försökt reparera tidigt i projektet dvs. på 80-talet, utan större framgång. Men tack och lov så var den sparad.

Nu såg den inte så dålig ut och efter en del sliparbete så växte hoppet. Med hjälp av mina numera tränade färdigheter så kommer den att bli bra. Den var rostig och lite deformerad på grund av motorbranden 1964 när brandmännen använde yxa för att komma åt motorbranden! Jag delade på ytterplåten och ramen så att ytterplåten går att rikta i ett engelskt hjul. Det känns bra att kunna montera tillbaka så mycket originalplåt som möjligt.

Jag vred hela chassit i snurren för att komma åt underifrån. Det är verkligen till stor hjälp att få en bättre arbetsställning.

Jobbet blir mycket bättre utfört då. Sen efter en del småfix så åkte zinksprayen fram. Bäst att skydda chassit undersida så bra det går. Allting såg mycket roligare ut när balkarna kom fram. Brun rost i olika stadier av angrepp har jag sett så det räcker. Ena balken var helt intakt när arbetet började men den andra hade en del fula angrepp på ett par ställen.

Mycket hade jag lyckats svetsa på 80-talet. Det var stärkande psykologiskt då tunnplåtsarbetet började i bagaget och sittbrunnen.





Min hemmagjorda karosssnurra och två humörhöjande slutbilder – före och efter. Slitet betalar sig!

Originalgolven och väggen bakom stolarna är räddade. Det nya delarna är bara bagagegolvet, ena sidolådan i bagaget, tröskellådorna och B-stolparna. Sen har jag återskapat plåtkanten runt sittbrunnssargen. Bilen var ju ombyggd till fixed head coupé.

I förlängningen av chassiarbetet hägrar en lackering. Det ska bli skönt att komma till den punkten. Sen är det bara resten kvar men det ska bli trevligt att slippa rostlagning. Det är ett ganska tålmodskrävande, mödosamt och smutsigt arbete.

Framför allt inpassningen av delar. Det är de sista millimetrarnas inpassning som tar mest tid. Sen att också identifiera biten och hur den satt. Den här bilen har ju legat i bitar i drygt 40 år. Ett stort pussel med andra ord – men mycket stimulerande.

Så långt nu. Det mödosamma och rätt långdragna arbetet börjar verkligen bära frukt. Jans Healey är som en fågel Fenix som reser sig ur askan – eller den fula ankungen som kommer att bli en skön svan.

Ju längre tiden går desto mera tacksam blir jag över att våra vägar korsades. Tänk om bilen fortfarande hade legat kvar där på gödselstacken och vittrat ner till intet. Ingen vettig människa hade ju tagit sig an det här projektet. Min naivitet och mitt ungdomliga oförstånd räddade den här Healeyn.

Tack Jan för att det visade sig vara din racehealey 100 med en imponerande historia!

Ragnar Tengstrand

Naturligtvis har du din Healey försäkrad genom MHRF, eller hur? Men har du kommit ihåg att *efter tio år är måste du fräscha upp försäkringen* med nytt protokoll och nya bilder? Inte ovanligt att du genom åren förbättrar din bil, och därför viktigt att ha rätt utrustning och skick försäkrat!

Ta kontakt med någon av våra besiktningsmän i Försäkringskommittén. Du hittar dem på sidan två i tidningen.



MHRF-försäkringen – den ledande försäkringen!

MHRF-försäkringen, Sveriges äldsta – och största – försäkring för historiska fordon, drivs av Motorhistoriska Riksförbundet i samarbete med Folksam och erbjuder ett försäkringsalternativ för de flesta fordonen. Det finstilla? Fria mil och bara nöjeskörning!

Förutom försäkring för påställda fordon kan vi även erbjuda alternativ för tidsoptimisters objekt. Och drömmares projekt.

Utöver den egna plånboken gynnas din klubb av MHRF-försäkringen. Likaså den fordonshistoriska rörelsen tack vare MHRFs arbete som sammanfattas: För gårdagens fordon på morgondagens vägar.



Motorhistoriska Riksförbundet
mhrf.se/forsakring
forsakring@mhrf.se
08-30 28 01

Mer info:



Gynna plånboken,
klubben och rörelsen?





På träff i Australien.



Några bilder från Adelaide, South Australia 2015 när jag besökte sonen som bor där.

Just då körde man ett veteranbilsrally i 3–4 dagar som avslutades med bilutställning och banracing i en stor park. På samma plats kör man V8-Supercarserien, men då utökas banan med avstängda gator i staden. Har kollat på detta några gånger och det är verkligen häftigt.

Dagen före rallyt passerade jag en bilverkstad med lokalbussen. Då ser jag fronten på en Healey i verkstaden, hoppade av vid nästa stopp och gick tillbaka. Träffade ägaren till Healeyn som var en 100 S-kopia. Han var en mycket sympatisk man som berättade att han skulle köra rallyt dagen efter. På bilutställningen efter rallyt fanns flera märkesklubbar, bland annat Healeyklubben i South Australia.

Jag försökte att få ett samtal med dem men dom hade ett lunchmöte som tog lång tid, så av det blev det dessvärre inget. Träffade däremot ordförande i Jaguarklubben. Han hade sin E-typ där. Guldpläterat Jaguarmärke på ventilkåporna! Han bygger en D-typereplika som jag var hemma hos honom och kollade på.

Text och foto Ingemar Olsson



En 100 S replica som tycks vara flitigt använd. Grodor fanns i olika utförande – från någorlunda original till kompressormatade (hoppas de fixat bromsar med mera samtidigt!). Och slutligen en tämligen prålig E-typemotor.



PROTECTS & PERFECTLY PRESERVES

Evans Classic Cool 180° kylvätska: Det självklara valet för många av världens professionella samlare och restauratörer av klassiska bilar.

www.evanscoolants.se

EVANS
WATERLESS ENGINE COOLANTS



Sensommarträffar i västra Skåne



Text och foto: Per Mauritzson

Ungefär en mil norr om Helsingborg ligger det pittoreska kustsamhället Viken. Här finner man gamla genuina hus från tiden då fiske och sjöfart var viktigt för befolkningen. De gamla husen har med tiden fått sällskap av allt fler hus i modernare stil.

Kyrka och gammal väderkvarn finns mitt i denna by, som sommartid lockar många turister. Under tiden maj–september samlas här – under en onsdagskväll i månaden – en mängd klassiska bilar och motorcyklar på hamnplanen intill småbåtshamnen. Några nyare fordon brukar också hitta hit. På fjorårets sista träff, den sjätte september, blev vi tre bilar från vår klubb.

Till vänster Raoul Kennedys 100, i mitten min 3000 Mk III och till höger Rolf Svenssons svarta 3000 Mk II (tidigare Lennart Perssons concoursvinnande bil!). Klubbflaggan i topp förstås. Vi såg även ännu en vit AH 3000 Mk III glida förbi vår uppställning – men föraren verkade inte se oss.

Den trettonde juni arrangerade UBCC traditionsenligt "Brittisk Kraftsamling", ett evenemang öppet för alla engelska fordon. Denna gång i parken kring Borgeby slott, beläget cirka två kilometer söder om Löddesköpinge i västra delen av Skåne. I denna vackra miljö träffas motorentusiaster varje tisdagskväll under maj–september.

Vi blev ett drygt 45-tal bilar – många MG, Morgan, Jaguarer, Triumph, TVR, Lotus, Morris Minor med flera. Två Big Healeys hade sökt sig hit denna gång: Rolf Svenssons och undertecknads.

Eventuellt fanns det också någon Sprite i vimlet, denna varma och soliga sommarkväll med massor av besökare. Tisdagsträffarna där rekommenderas för bilentusiaster som ännu inte hittat dit.

I mitten av september anordnade UBCC "Klubbkampen", som omnämndes i förra numret av Entusiasten.

Evenemanget är, liksom för ovannämnda kraftsamling, öppet för alla engelska bilklubbar. Rallyt gick längs fina, vackra småvägar från Lund till Råga Hörstad intill Asmundtorp, ungefär en halvmil öster om Landskrona. Rallyvägen var utformad av vår tidigare medlem Peter Bäckström tillsammans med en medlem ur Jaguarklubben.

Trots att städer och byar ligger tätt i denna ganska folkrika del av landskapet, hade de hittat vackra och intressanta vägar med sparsam trafik, som ledde fram till slutmålet. Ett startkort med frågor om observationer längs vägen skulle fyllas i av deltagarna.

Någon framskjuten placering blev det inte för våra tre ekipage, men vad gör väl det? Viktigast är ju att komma ut och köra och träffa andra bilälskare. Vädret gjorde också sitt bästa för att förgylla dagen.

Det finns gott om andra bilträffar under sommaren. Gå in på nätet och sök på bilträffar!

Per Mauritzson





Sideways "hi-torque" startmotor

Snurrar betydligt snabbare och starkare än originalet 4 750:-



Sideways SU gaslänkage

Förbättrar känslan och eliminerar glapp avsevärt. 3 400:-



Sideways ventilkåpa

Vår egen lättvikts ventilkåpa som håller absolut tätt. 3 500:-



Sideways lyftarlock—sats

Stoppar effektivt oljeläckorna 2 500:-



Sideways spin-on oilfilter

Förenkla filterbytet med vårt kit och smidiga lösning 688:-



Sideways Sebring kit

Ger betydligt bättre steg mellan väx-larna med kvalitet 22 500:-



Sideways 3.5:1 utväxling

Sänker varvtalet med 12% och gör all körning bättre 8 125:-



Helt ny unik Sideways kolvserie.

Smidda kolvar av högsta kvalitet—84.47 resp 84.60mm. 14 500:-



Sideways krängningshämmare

Populär uppgradering . 22 / 25mm 8 750:-



Sideways elfläkt

Oroa dig aldrig mer för kokande motor—enkel att montera 3 125:-



Generator spännare

Tillverkad i syrafast rostfritt stål samt lättare och starkare än originalet 250:-



Oljekylare—Setrab

Bästa kvalitén inklusive slangar och AN-kopplingar 7 500:-



Millers Classic

Klassisk motorolja med rätta tillsatserna 5 liter 850:-



Växellåds och inkörningsolja

Klassisk olja för optimal funktion av synkning 1 liter 250:-



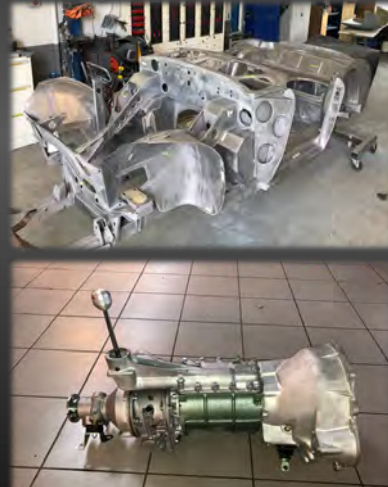
Bakaxelolja

Bästa oljan för din differential Finns Passar även för diffbroms. 1 liter 270:-

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



*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.



Denna sida är information från vår annonsör AHead4Healeys.

The Shocking Truth!



To be honest, we had to discontinue our rebuilt/exchange range of Armstrong lever type shock absorbers during the Covid 19 pandemic, mainly as a result of ever-increasing customer grievances over quality and serviceability. And quite right too in our opinion. The service to rebuild shock absorbers has been reasonable to cheap, almost too reasonable and I guess the result was price reflective.

It wasn't until a sunny day in pre-Covid and pre-Brexit times when I called upon a regular Healey enthusiast and customer in Belgium during one of our scheduled deliveries, that the idea of refurbishing our own shock absorbers was instilled in me. My Belgian friends had a pair of dismantled front shock absorbers on their work bench for my review, and a mug of coffee and a barrel of British ginger nut biscuits later, we had gone through a couple of theories on how to make a decent job of restoring these old parts.

Back at headquarters in the UK, I conveyed the contents of the meeting to my business partners and well, we stiffened our necks and scratched our chins before we set about dismantling some of our own core stock. After initial discussions we had determined that we could and perhaps should look into putting the theories into reality.

It's arguable that all post-war shock absorbers were manufactured with a leak defect which is probably why all units have a removeable plug to occasionally top up the fluid. As I say this is arguable, but nonetheless we can all agree that Armstrong shock absorbers were a pretty good design and served the Healey range well overall. Lever type shock absorbers first began life in the mid-1920s, superseding the rotary vane options that were happily in use from the early part of the twentieth century.

And it was the pre-war lever type design that secured the damping needs of a large range of post-war British manufactured cars.

After 50 or so years bolted to a Healey it is fair to say that a decent shock overhaul would be integral to any restoration and it might further be said that in recent years, particularly in Europe, the refurbishment market has suffered from a less than adequate service. Simply cleaning a shock absorber down, unscrewing the lid and topping up the fluid before lashing it with paint to hide imperfections has become commonplace, and it is no wonder that these units tended not to perform to an optimum rate and would likely have leaked and/or failed again in short order.

So, what does A-Head 4 Healeys do so differently? Our units are purposefully stripped down and thoroughly cleaned with arms and bodies blasted to a bare metal state. The lever shaft, crank pistons and valves are all inspected and cleaned ready for reinstallation. The bodies and shafts are then machined to take double-lip oil seals and arms are painted black and lacquer protected. We solicitously rebuild each unit and replenish the chambers with a premium mineral-based fluid and finalise the process by topping up fluid where necessary over a day or so to eliminate air locks. Now our shocks are leak-free and ready to install.

We bolted a set of dampers to our BN6 and tested them for over 12 months and the results have been two-fold. Damping performance has been appreciatively transformed, eliminating the need to upgrade to an expensive modern, equivalent damping system, and we have experienced zero leakage excluding the obligation to occasionally top up with fluid. What we now have in our humble opinion is quite simply, the closest thing to factory fitted damping performance with "just rolled off the line" shock absorbers fitted to our BN6. What's more, they are wholly original and standard. Concourse box ticked. Reliability and performance box ticked. Quality box ticked.

Don't believe me, give us a try!

Front and rear options for BN1-BJ8 (to chassis 26704) are already in production and can be purchased from us on an exchange basis now. Courteously priced, our shock absorbers should be a consideration to all Austin Healey owners, restorers and enthusiasts where durable damping performance matters. We are **currently looking into late BJ8 rear and all Sprite** options and hope to round the Austin Healey range out completely during the next 12 months therefore please follow our social media outlets for updates or contact us via our website (www.ah4h.co.uk) for more information or to talk to us about how the exchange process works.

The Team A-Head 4 Healeys Ltd



**Vår sydliga medlem
Raoul Kennedy har
skapat Healeyvänskaps-
band ännu längre söder
ut.**

**Nedan är ett utdrag
ur den australiensiska
klubbtidningen Healey
Torgue november 2023.**

Det visar två saker:

1. I Mölle håller man kulturens flagga högt och uppskattar den kulturgärning våra Healeys brukande utgör.
2. Man läser Möllekuriren även i Australien!

**Och inte nog med det,
han har desutom fått ett
hederspris från Austin
Healey Owners Club of
Qld. Inc. – se längre ner
på sidan.**

**Visst skapar Healey vän-
ner över hela världen!**

Raoul påpekar dock att vad gäller den senare utmärkelsen så var Anders Schildt medskyldig till insatsen.

Ny matrikel 2024.

**Viktigt att du kollar i matrikeln
att dina kontakt- och biluppgifter
är aktuella! Framförallt är det ett
antal E-postadresser som verkar
obsoleta – kanske hänger din ar-
betsadress kvar även nu efter
pensionen...**

**Matrikeln går i tryck under maj
månad, så slira inte på att
datera upp!**

För att uppdatera, mejla till
Per Schoerner,
membership@healeysweden.com

Derek McLeod writes:

I just received the following email from Raoul and Cecilia in Sweden. When we visited them in Mölle, the local press asked us to line our cars up on the waterfront while they took pho-tos, and the newsletter has just hit the streets.

MÖLLEkuriren

EN TIDSKRIFT FRÅN MÖLLE BY- OCH KULTURFÖRENING | Nummer 3, september 2023

Långväga besökare

Strax efter midsommar kom fem veteranbilar av modell Austin Healey på besök i Mölle. Det väckte uppmärksamhet som vackra veteranbilar gör men också för att de kom från Australien. Vad gjorde de här? Och hade de kört ända från Australien?

TEXT: Birgitta Hansson
FOTO: Mats Ekberg

BILARNA, SOM VAR av årsmodeller allt från 1955 till 1967, var ute på en rundresa i Europa och nej man hade inte kört hela vägen från Australien. Bilarna hade fraktats från Brisbane i en container till Southampton i England. Huvudanledningen till hela resan



Fem Austin Healy drog blickarna till sig vid sitt besök.

var ett veckolångt veteranbilmöte med Austin Healey-bilar i Geiranger i Norge i juni med deltagare från hela världen. 260 bilar deltog varav sjuttion var från Australien. Förutom själva veteranbilmötet passade familjerna på att se så mycket man hann av Europa under den månad deras resa varade.

EFTER MÖTET, PÅ väg så småningom till containern i England, kom fem av bilarna till Mölle under några dagar. Cecilia Müntzing och Raoul Kennedy

som bor i Mölle var också med på det fantastiska mötet i Norge. Raoul har en dotter med familj i Australien. Han är medlem i Healey-klubben i Brisbane och brukar delta i klubbens aktiviteter när han är på besök. För några år sedan var Cecilia och Raoul med på en sju veckor lång resa med veteranbilar runt hela Australien, sammanlagt 1400 mil. Och nu inbjöd man sina vänner till Mölle. Så därav finbesöket som skedde i början på sommaren. ■

The article translates as follows: (Detta tar jag inte med, tror klubbens medlemmar förstår ursprungstexten!)

Dear Raoul

I have the great pleasure of notifying you (albeit belatedly) that you are the 2023 recipient of the club's:

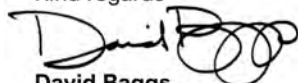
'Bob Nesbitt Trophy for the most Outstanding Contribution to the Club'

The trophy was awarded to you for the 'above and beyond' contribution made by you to members of the recent European Rally. The Trophy and engraving of your name on the trophy are pictured below. I understand that the proposal is for it to be held by your daughter.



Congratulations and thank you for your substantial efforts on behalf of other club members in their difficulties. I look forward to congratulating you in person, next time we meet!

Kind regards


David Baggs

AHOCQ President



Austin Healey Owners Club of Qld. Inc.
176, 635 Cleveland Road, Carrvale QLD 4115
Australia

VB



19 900:-

Tvåpelaryft, 4-ton
Denna 4-tonns tvåpelaryft är utrustad med självåsande lyftarmar, anpassade för både personbilar och mindre transportfordon. **#543628**

PELA



18 900:-
(21 500:-)

Garageinredning, Röd
Komplett garageinredning. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. **#513533**

PELA



5 555:-
(6 814:-)

Arbetsbänk med lådsats & hylla, grå
Robust arbetsbänk med lådsats och avlastningshylla. Justerbara ben för arbetshöjd mellan 900-1155mm. **#488462**

PELA



24 295:-
(33 900:-)

Blästerskåp med trycktank, SBC990
Professionell blästerkabin med trycktank, öppningsbar front och dammsug med partikelfilter. Trycktanken ger ett jämnare och högre flöde av blästermedlet för bästa möjliga avverkning. Försedd med LED-belysning. **#502331**

PELA 20 YEARS

PELA



6 995:-

Hjuldolly mekanisk med stativ, 4-pack
4st mekaniska hjuldollys med mekanisk spärr. Max-vikt per dolly, 680 kg. **#512788**

PELA



11 995:-

Portabel saxlyft, 2500 kg
Två ramper placeras under bilens trösklar och höjs med hjälp av ett elektriskt hydraulaggregat som ansluts till ett vanligt 230 volt vägguttag. **#513949**

PELA



2 295:-

Migsvets-paket, ready to weld
Liten migsvets som kan köras via vanligt 230V-vägguttag och utan någon svetsgas. Dessutom till ett grymt paketpris som även inkluderar svetstråd och svetshjälm. **#543642**

PELA

27 997:-
(36 995:-)



BASIC PLUS
Prisvärd paketiösning för mindre verkstad!
Däckmaskin U-2011
Balanserare U-800
#532254

35 925:-
(49 765:-)



SEMI PRO I
Hanterar stora fälgar & lågprofildäck!
Däckmaskin APD-3266A
Balanserare U-800
#532210

37 556:-
(50 075:-)



SEMI PRO II
Våra absoluta toppsäljare i ett prisvärt paket!
Däckmaskin APD-3266
Balanserare U-828
#506266

44 081:-
(58 775:-)



PRO
Två stabila maskiner för professionellt bruk!
Däckmaskin U-236A
Balanserare U-823
#509211

PELA



Slipmaskin & dammsugare
Oscillerande slipmaskin (#511068)
125mm. Borstlös motor.
Dammsugare 30L (#511060)
start-stop-funktion för luft- och elverktyg. Tre-stegs-filtrering och HEPA-filter.
#513169

4 458:-
(6 368:-)

PELA



Kompressorpaket, 3HP, 50L
1/2" mutterdragare inkl. 10 st hylsor med förlängare.
Luftpåfyllare, 10m slang.
#531856

4 346:-
(5 718:-)

PELA



Mekanikerpall
Sitthöjden är justerbar mellan 480-630 mm Max vikt 130 kg.
#542722

799:-
(999:-)

Kundrådgivning
info@verktygsboden.se
033-20 26 50

Borås-butiken
Källbäckstrydsgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på www.verktygsboden.se



Tekniktips

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

Spännande eller bara irriterande?

Det är ju typiskt att när man försöker göra rätt så blir det lätt lite kämpigare!

När jag byggde ihop min 100 motor efter den dynamiska balanseringen så tänkte jag att jag tar en fräsch kamkedja och så monterar jag ett nytt gummi (spännarringen eller Tensioner Ring, Camgear) i kamaxeldrevet. Då det inte finns någon spännare i hundra motorn så ska allt passa perfekt – typ.

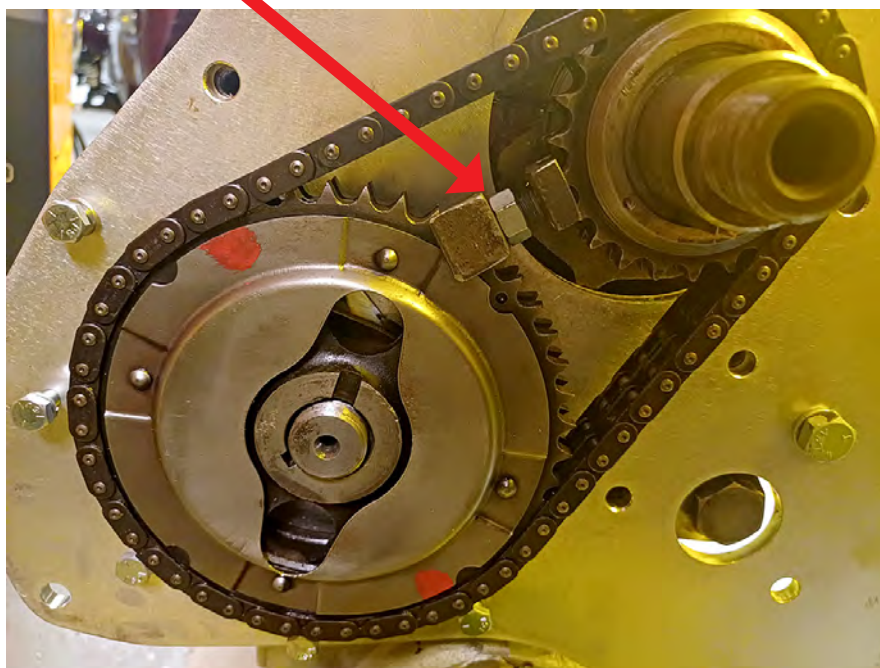
Så upp med båda kedjehjulen på arbetsbänken, rikta in markeringarna mot varandra och på med kedjan. Håll kedjan spänd och trä på vevaxeldrevet först och följ efter med kamaxeldrevet. Inga problem så långt men jag får inte på kamaxeldrevet, bara över gängen men det äntrar inte in på axeln, det är för tight. Håller på säkert en timma och försöker att sträcka och dra men den vill inte äntra.

OK, dags för ett verktyg! Problemet är att jag inte kan spänna kamaxeldrevet tillräckligt nu med den nya spännarringen monterad så jag måste tvinga isär de båda dreven. Lösningen blev ett litet verktyg som består av ett par järnprofiler, ett par skruvar och en M8 mutter.

Pilla in de båda delarna mellan dreven och spänna muttern två hack gjorde att kamkedjedrevet gled på utan att protestera. Tänk vilken skillnad rätt verktyg gör!

Kör så det ryker!

#732 Ulf Ölén



Magnus Karlsson BMC Borås har valts in i ett mycket illustert sällskap!

Dessutom som enda medlem från Europa i Concours Registry Committee.

Det är denna kommitté som står bakom guiden "The Originality Guide For Restorations" – en guldgruva för alla som renoverar sina Big Healeys. Vill ni att er bil ska bli så mycket original som möjligt, hittar ni de flesta svar på era frågor i denna fantastiska och faktaspäckade guide. 2024 års utgåva finns snart för nedladdning. Magnus har lovat att jag kan publicera länken när det blir aktuellt.

Vi säger grattis till Magnus – en välförtjänt framgång!



Lite matematikövning i vintermörkret

På 100-motorerna så användes mycket kronmuttrar som låstes med en saxpinne tvärs igenom bulten och i ett av de sex uttagen i muttern.

Det var så man gjorde på 40-talet. Om man vill behålla original looken inne i motorn och inte byta till Nyloc så blir det nästan alltid så att när man dragit med rätt moment så ligger hålet i bulten helt fel i förhållande till uttagen i kronmuttern.



Lite räkneövning ger följande med exemplet storändans bultar på stakarna. Gängan är BSF 7/16 – 18. Det ger att ett varv på muttern motsvarar en längdförflyttning av $25,4/18=1,4$ mm. Då blir varje "kugg" på kronmuttern $1,4/6=0,24$ mm.

Har man då precis passerat hålet när man har rätt moment så är 0,24 mm i längdförflyttning ytterligare alldeles för mycket.

Lösningen är då att använda shims under muttern. SKF har vad de kallar distansbricka PS som finns i en mängd dimensioner och med tjocklekar i 0,1 mm steg. De är mycket hårda och med hög precision så de kollapsar inte under trycket från muttern när man drar åt med fullt moment. Då värsta fallet med storändans bultar är 0,24 mm så löser några 0,2 mm och 0,3 mm brickor problemet.

De kostar dessutom bara någon krona styck och finns hos bland annat Momentum som finns på många platser i Sverige. Så köp ett par påsar med olika tjocklekar och pussla ihop det hela.

Ett litet kuriositet som jag lärde mig av en som jobbat med motorer i över 40 år.

Det gäller att hålla kunskapen vid liv om hur vi ska sköta om våra gamla motorer.

Kör så det ryker!

#732 Ulf Ölén

United British Car Clubs Mälardalen



inbjuder till bilträffar vid Skuggans Café
säsongen 2024!

Hej alla entusiaster av engelska bilar! Ni är varmt välkomna till våra trevliga söndagsträffar i sommar. Alla engelska bilar är välkomna men vi välkomnar naturligtvis, med glädje, även sportbilar från övriga Europa.

Skuggans Cafe, www.skuggansgröna.com, ligger några hundra meter från Långtora kyrka, strax norr om Enköping. Både utomhus och inomhus finns plats att njuta av hembakt, kaffe och lättare maträtter.

TID PÅ DAGEN: Från kl 12.00.

DATUM: 2/6, 16/6, 30/6, 14/7, 28/7, 11/8 samt 1/9

För mer info: morgan.stefan.olsson@outlook.com.

eller gå in på ULCCs Facebooksida. Där heter vi UBCC Mälardalen.

Hjärtligt välkomna



Millers Oils har tagit moderna och klassiska oljor till en ny nivå. De klassiska oljorna är "moderna klassiska oljor" som är utvecklade och tagna flera steg vidare från oljorna som användes från 40-talet fram till 70-talet. De moderna oljorna för motorsport erbjuder bästa smörjning och skydd med den senaste teknologin.

10%

rabatt på samtliga Millers Oils
produkter med rabattkod:

AHCS24

millersoils-sweden.com

20%

rabatt på samtliga Millers Oils
produkter vid gruppköp över 5000:-
mot faktura

millersoils-sweden.com

Classic Pistoneeze 20W/50 - Klassisk mineralolja

Denna mineralolja är idealiskt lämpad för din Austin-Healey. Med extra zink-tillsatser skyddar den kamaxel och lyftare effektivt och med stabil formel bibehåller den sina kvalitéer även under längre stillestånd.

Nu 224 kr/1l eller 615 kr/5l



Classic Sport 20W/50 - Klassisk halvsyntetolja

Classic Sport halvsyntet erbjuder med sina syntetiska egenskaper och högre ZDDP-nivå utmärkt skydd under längre och tuffare körningar. För dig som kör mycket och sportigt.

Nu 224 kr/1l eller 615 kr/5l



Classic Gear & Differential

En växellåds- och differentialolja med tillsatser för att klara av extrema tryck. Oljan är konstruerad för växellådor och differentier som kräver EP-smörjmedel, API-GL4 och- GL5. Även lämplig för mässing- och bronskomponenter.

Nu 269 kr/1l respektive 239 kr/1l



Vintage Worm Steering Box Oil

Utvecklad för att minska trögheten i styrsnäckan och därmed onödigt tung styrning. Bidrar till minskat spel och minskat läckage. Denna produkt har hög viskositet men låg friktion specifikt formulerad för styrsnäckor.

Nu 269 kr/1l



Millers Grease NS Copper

Miller Grease NS Copper används vid montering för att förhindra rost och oxid av bultförband, anliggningsytor m.m.

Nu 269 kr/500gr



Se hela sortimentet på www.millersoils-sweden.com

Nicke: 0725-54 45 19
info@blackdogsports.se

Anders: 0702-66 10 01
info@healey.se

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 fler annonser och där dyker annonserna upp först och kan ligga kvar osålda även om de inte finns kvar i tidningen, och med större och fler bilder!

Och de som legat länge - kanske prutbara?!

TILL SALU

Austin-Healey 3000 Mk2 BT7 1961.

Min pappa är intresserad av att sälja sin Austin Healey 3000 MK II, som har funnits i familjen i 25 år.

Bilen i varmgarage. LHD. Fast Road kamaxel.

Renoverad överväxel.

Skivbromsar runt om. Aluminiumkylare. Modernt oljefilter.

Fem ekerhjul i gott skick med bra däck. Hard Top. Sufflett. Toneau. Röd läderinredning. Säkerhetsbälten.

Prisidé: 600 000 SEK. (eller ett bud som vi kan acceptera!). Bilen finns i Göteborgstrakten. Fler bilder kan mejlas till seriös spekulant. Emma Holmes. Tfn: +46 73 689 71 47.

E-post: emma@nidacon.com



TILL SALU

Austin Healey Sprite MkII, 1962 Fint bruksskick.

Jag har ägt den i fem år och kört ca 30 trevliga mil per sommar.

Sufflett från 2018, ekerfälgarna med nya däck monterades 2019.

Nytt avgassystem 2021. **Fler bilder på hemsidan.**

Allt fungerar fint

förutom spolarvåtskepumpen (den har jag inte prioriterat!) Bilen finns under sommaren i Öregrund, vinterförvaras sedan i norduppland.

Pris: 95 000 kr Nu prissänkt till 85 000 kr! (eller kom med ett bud!).

Jens Hillbom. Mobil: 073-0568738,

E-post: jens.hillbom@gmail.com



TILL SALU

Dubbla SU förgasare.

Kompleta med trattar och insug till BMC-A.

Fullt fungerande.

Pris 3 900 kr. + frakt/porto.

Finns i Lerum

Elmon Larsson. Tel.: 0706-35 85 17.

E-post: elmon.lerum@telia.com



TILL SALU

Avgassystem BN4-tidiga BJ8.

Avgassystem (bakre delen) till en Healey 3000.

Passar BN4-tidiga BJ8

Rostfritt och helt

nytt, oanvänt. Inga beslag/upphängningar.

Pris 800 kr eller högstbjudande. (£133 ++ från England.)

Finns i Linköping.

Nicolas. Tfn: 072 730 84 44.

E-post: ihre23og@gmail.com



TILL SALU

Skivbromsbelägg Healey 3000.

EBC "Green Stuff" Ceramic/Kevlar

Passar 3000

BN7&BT7 och

BJ8-26704 med

Girling Type 14 caliper.

Pris: 600 kr + ev frakt

Finns i Tranemo

E-post: clas@workshealey.se



TILL SALU

Rutram med stolpar till 100/6 & 3000 BN7/BT7.

Reservdelarna som "inte finns".

En av få delar till Healey som

inte nytillverkas.

Rutrampen är renoverad och nykromad till perfekt skick. Stolparna är också i prima skick. Nya gummidetaljer ingår.

Pris: 28 000 kr + ev. Frakt eller bästa bud.

Finns i Tranemo. Clas Arleskär

E-post: clas@workshealey.se



TILL SALU Healeyböcker

Dublettrensning!

I mycket bra skick, fast med namn i några.

Healeys and Austin-Healeys

by Peter Browning & Les Needham. Pris 250 kr (nytryck \$45++).

Austin-Healey 100 & 3000 by David McLaughlin & Andrew Tipping. 150 kr (på nätet 20–30 Euro).

Porto tillkommer.

Anders Lotsengård. Tfn: +46 70 580 13 83.

E-post: anders@anlon.se



SÄLJES

Fyra följare 72-ekers lackade.

7,5" bak och 5,5" fram med Avondäck 185/70 15" (5 mm kvar på däck).

Både följare och däck i bra skick

Pris 8 000:- för alla fyra.

Finns i Simrishamn

Uno Levinsson. Tfn: +46 70 57 719 00.

E-post: uno@levinsson.me



TILL SALU

AH 100/6 Service Manual.

För AH 100/6 BN4 och BN6.

Gott skick, verkar vara lite använd.

Pris 500 kr

Finns i Ljusne.

Örjan Brattberg.

Tfn: 072-449 81 57.

E-post: orjan.brattberg@yahoo.com



TILL SALU

Austin Healey BN7 2-seater

Healey 3000

MK 1 från

1960. Äldre

renovering i fint bruksskick.

Importerad

av mig 2019 från USA och pga. min numera bristande rörelseförmåga ej använd sedan den besiktigades.

Utrustad med elektrisk överväxel, kromade ekerhjul, trepunktsbälten, nya däck samt nyligen utförd service **och nu reparerad koppling.**

Inredning, sufflett, sidorutor och sittbrunnsskåp i mycket fint skick.

Fler bilder på hemsidan och kan även skicka bilder vid intresse.

Pris 465 000:-

Thomas Krantz. Tel. 070-873 45 70.

E-post: johnsclassic@bahnhof.se



Förbered årets premiärtur med vårt snygga picknickset, anpassat till våra bilars utrymmen!

Liten kylväska med bärhandtag och praktiskt sidofack. Storlek: L 24 cm, B 16 cm, H 15 cm. Plats för goda mackor, ägg, frukt och ett par pilsner (non alcoholic). **Pris 325.-**

Picknickfilt i värmande "hottex" och mot marken vattentätt nylonmaterial. Storlek: L 150 cm, B 50 cm. (hoprullad 25x13 cm). **Pris 325.-**

Beställ gärna båda så blir priset 625,-.

Porto tillkommer.

Obs! Man kan även använda väskan och filten då man kör annan bil...



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 vagnsmärken, 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.

Regaliaproblem på hemsidan! Någon bugg eller litet virus har gjort det omöjligt att datera upp Regalian på vår hemsida. Beklagar - reparationsarbete pågår! /Red.



"Klubben och kärleken till märket"

Den enastående fina boken om vår klubb. Skrivna av journalisten och författaren, tillika vår medlem nr 42, Robert Petersson som med stor kunskap, egen erfarenhet och kärlek, dokumenterat vår klubs första 50 år.

Förvissa dig om att alla i din närhet, som har nöje av boken, får en.

Beställ dina extra exemplar från regalishopen!

Pris 350 SEK inkl. porto.



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 225:-



Paraply "golfmodell" grönt/vit resp svart/röd 250kr;

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



Klubbkeps: röd, svart, blå. Pris 240:-

Passa på att skaffa den unika AHCS JUBILEUMSTRÖJAN!

Regalishopen 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



Beställ regalia NU (annars glömmer 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

<<MedlNr>> <<Förnamn>> <<Efternamn>>

<<Adress>>

<<PostNr>> <<Ort>>

B

PP

Sverige, Port Payé

Avs: AHCS, c/o Per Schoerner, Brinkvägen 2B, 141 33 Huddinge, Sweden



Sharing your passion for over 50 years!

IGNITE YOUR AUSTIN HEALEY EXPERIENCE WITH CSI IGNITION SYSTEMS FROM A H SPARES!



CSI-IGNITION DISTRIBUTORS PROVIDE AN ELECTRONIC IGNITION SYSTEM, INTEGRATED INTO A LUCAS DISTRIBUTOR HOUSING TAILORED TO YOUR AUSTIN HEALEY OR MG MIDGET, MAINTAINING THE ORIGINAL AESTHETIC IN THE ENGINE COMPARTMENT.

A H SPARES & CSI IGNITION SYSTEMS: PERFECTLY COMBINING POWER AND PERFORMANCE!

- FEATURING A SEAMLESSLY INTEGRATED ELECTRONIC IGNITION SYSTEM.
- INCORPORATED WITHIN A LUCAS 25D BODY FOR DIRECT REPLACEMENT.
- ENJOY MAINTENANCE-FREE OPERATION - NO NEED TO CHANGE POINTS OR CONDENSERS.
- 12-MONTH WARRANTY

**REVOLUTIONISE
YOUR IGNITION TODAY!**



SCAN ME

DISCOVER AND ORDER! STEP INTO THE WORLD OF CSI ELECTRONIC DISTRIBUTORS.

DITCH THE HASSLE! SCAN AND ORDER DIRECTLY FROM A H SPARES, YOUR TRUSTED AUSTIN HEALEY PARTS SPECIALIST!

WWW.AHSPARES.CO.UK

TEL: 0044 (0)1926 817181 • EMAIL: SALES@AHSPARES.CO.UK

A H SPARES LTD • WESTFIELD ROAD • SOUTHAM • WARKWICKSHIRE • CV47 0JH • UK

