Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 128 April 2013

PG har ordet

Efter vinter kommer alltid vår

och i år har vi sannerligen fått vänta, men den som väntar på något gott väntar aldrig för länge. Nu när vårvärmen gör sitt antågande börjar alla bilträffar och möten att komma igång. På sidan 22 i denna tidning hittar du många alternativ att rasta din Healey tillsammans med andra klubbmedlemmar. Aktiviteterna finns dessutom för det mesta uppdaterade på vår hemsida.

Planera redan nu in vårt årsmöte som kommer att hållas i Värmland 30 augusti till 1 september.

Även RHK- serien drar igång med den första tävlingen i på Anderstorp 11–12 maj, därefter följer Velodromloppet på Gelleråsen 14–16 juni, SSM Knutstorp 5–7 juni, Kinnekulle 23–25 augusti samt Falkenberg Classic 13–15 september.

Förberedelserna för arrangörerna och i viss mån även för deltagarna inför det fjärde europeiska healeymötet har pågått en längre tid. Från vår klubb kommer det 31 ekipage vilket innebär att vi blir den största utländska klubben trots den något komplicerade operationen att ta över bilarna till England.

Sist men inte minst uppmanar jag alla medlemmar att dra sitt strå till stacken och värva nya medlemmar. Det finns många healeyägare utan medlemskap, vidarebefordra förfrågan till oss i styrelsen så skickar vi startpaket till presumtiva nya medlemmar.

På tal om nya medlemmar/medlemstillströmning kan jag inte undgå att reflektera lite över tidens gång och hur allt ändras - ibland till det bättre, ibland till det sämre. Vår redaktör skrev en gång under sin redaktörsperiod på 80-talet i en spalt något i stil med: *”passa på att bjud kvarterets ungar på en liten tur i din Healey. Det ger säkerligen oförglömliga minnen och skapar förhoppningsvis ett framtida intresse för våra bilar ...”.*

Idag vore detta en olaglig uppmaning! Regelverket för ”transport av barn” är så rigoröst att det nästan är omöjligt att ta med barn i en klassiker utan mycket omfattande arrangemang. Inga spontana glassköparturer här inte! Och hur skulle barnens föräldrar reagera idag, tillvanda med all upptänklig säkerhetsutrustning?

Bättre eller sämre – du avgör!

PG Johansson

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård, Anders Gustafson, Tommy Lyngborn och Robert Petersson
Grafisk produktion: Anders Lotsengård
Ansvarig utgivare: Per Gunnar Johansson

Redaktionens adress:
Anders Lotsengård
Ljustervägen 5
572 40 Oskarshamn
e-post: *magazine@healeysweden.com*

STYRELSE

Per Gunnar Johansson, ordförande	*chairman@healeysweden.com*	070-692 65 11
Marianne Waplan, kassör	*treasurer@healeysweden.com*	070-763 73 94
Anders Gustafson, sekreterare	*anders@myhealey.com*	076-115 02 42
Lasse Johansson, sektionssamordnare	*eastsection@healeysweden.com*	0722-52 66 55
Tommy Lyngborn,	*tommy@lyngborn.se*	0708-70 04 54
Nils-Fredrik Nyblæus, marknadsansvarig	*n.nyblaeus@telia.com*	070-637 06 08
Per Schoerner, MHRF-försäkringen	*insurance@healeysweden.com*	073-560 51 54

WEBMASTER
Göran Larsson
070-575 82 47
mgbgt-larsson@telia.com

REVISORER
Kjell Eriksson och Göran Berger

SEKTIONER

Väst	Per-Olof Heiwall *westsection@healeysweden.com*	070-511 98 86
Norr	Anders Lindman *northsection@healeysweden.com*	070-6001681
Öst	Lasse Johansson *eastsection@healeysweden.com*	0722-52 66 55
Syd	Peter Bäckström *southsection@healeysweden.com*	0705-76 50 58
Mellan	Kjell Eriksson *middlesection@healeysweden.com*	054-86 61 29

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engwall	08-745 06 94
AH 100/6, 3000	Bengt Larsson	044-24 83 94
AH Sprite	Erik Sandgren	0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN
Per Schoerner, 08-746 7169, *insurance@healeysweden.com*
Bengt Larsson, 044-24 83 94, *bengt_larsson@hem.utfors.se*
Magnus Karlsson, 033-13 79 06, *492karlsson@telia.com*

KLUBBENS ADRESS
Austin Healey Club of Sweden
c/o Gustafson
Bälingevägen 15
125 41 ÄLVSJÖ

HEMSIDA www.healeysweden.com
E-POSTADRESS *mgbgt-larsson@telia.com*

KLUBBREGALIA
Nina Nyblæus
0708-858214 eller 0155-52350
nina.nyblaeus@telia.com

MEDLEMSREGISTRET
Ditte Freudenthal
08-746 71 70
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO
405161-1
BANKGIRO
125-4556

ORGANISATIONSNUMMER
802422-4415

Omslagsbilden: PG Johansson

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

TRYCK:
Åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten kommer i juli 2013.
Manusstopp den 10 juni

Innehåll nr 128

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktörn
Sid 4	Årsmöte 2013 - anmälningsblankett
Sid 5	Inbjudan Sportvagnsdagen i Västervik
Sid 5	Bankörning Inbjudan
Sid 6-7	Nigel J Rose med Healey 3000 i Svenska Rallyt
Sid 8-9	Förarintervjuer inför säsongen 2013
Sid 10-11	4th European Healey Meeting, Scotland
Sid 12-13	Garageträffar Section South
Sid 15	Efterlysningen - var är bilen?
Sid 16-17	Mittbild: Nigels AH3000 Rally
Sid 18	”Gamla bilar går inte sönder ...”
Sid 20-21	BSCM 2012
Sid 22	Kalendern - vad händer i AHCS sektioner?
Sid 24-25	Svensk Healeyhistoria - Henrik E rejsar med AH100 på 80-talet
Sid 26	Klubbkampen i Skåne 2012
Sid 27	Asien runt i en Healey
Sid 28-29	Mitt liv med Healey - Sigge Hammarnäs
Sid 30	Healey Market
Sid 30	Läsardialog
Sid 31	Regaliashopen

Regaliashopen

REA - Lagerrensning!

Piké TEHMIS grön **40:- REA**

Fleeceväst vändbar Large **sista exet! 500 kr**

T-shirt 40-årsjub. **40:- REA**

Tennmodell AH 100 **40:- REA**

Redaktören

Jag hoppas att du har problem …

… med din Healey! Nä, ingen skadeglädje här inte – tvärt om. Tänkte istället försöka införa en stående spalt i tidningen där du som medlem och läsare kan få hjälp med olika problem och frågeställningar som säkerligen dyker upp i samband med ditt Healeyägande.

Skriv några rader till mig, och jag lovar att utnyttja det ganska stora nätverk av specialister och avancerade amatörer jag och klubben har tillgång till för att lösa alla (?) problem.

Naturligtvis behöver du som frågar inte vänta till nästa utgåva med att få svar – jag lovar att om inte med vändande mejl så dock tämligen omgående försöka ge dig ett snabbt svar. Övriga läsare får däremot vänta tills nästa utgåva kommer. Säkerligen är inte ditt problem helt exklusivt, utan dess lösning kan ha intresse även för våra övriga klubbmedlemmar.

Så när du kör fast, skicka ett mejl till mig så gör vi ett försök att hjälpa dig. Namn och medlemsnummer vill jag gärna ha uppgift om. Formuleringskonsten behöver du inte bekymra dig om – jag är så klåfingrig att jag har svårt att låta bli att ändra i texterna i vilket fall som helst!

Detta är nu tredje utgåvan som jag har ansvar för. Med god hjälp från min företrädare Tommy och övriga i redaktionskommittén så tycker jag faktiskt att vi fått till det riktigt bra. Men kan naturligtvis bli bättre!

Därför gäller fortfarande att jag gärna tar emot synpunkter och kommentarer kring allt som har med tidningen och dess innehåll/utseende att göra.

Är du ute på Healeyäventyr nu i sommar, tänk på att ta lite bilder och skriv några rader till mig. Kan kanske bli en rapport i kommande nummer.

En del av er träffar jag kanske i Skottland, och förhoppningsvis också så många som möjligt under säsongens Historiska Racehelger. Tar det emot att skriva till mig/tidningen – passa då på att prata med mig när tillfälle ges.

Lev väl och njut av din Healey!

I nästa nummer (bland annat):

- **4th European Healey Meeting,** Scotland – en snabbrapport från någon som var där.
- **BLY – en tung Healeyhistoria,** första avsnittet.
- **Healey 100 GT** – fanns den?
- **Gunnar Friberg** – Mitt första möte med Spriten
- **Healey Museum i Holland** – värt ett besök!
- **Racesäsongen** – kortrapport från inledningen

Dax att anmäla dig till årsmötet!

Du gör det på nedan anmälningsblankett. Vill du inte (hoppas jag!) klippa sönder tidningen så antingen kopierar du den eller går in på hemsidan där den finns att skriva ut.

ANMÄLNINGSBLANKETT TILL AUSTIN HEALEY CLUB SWEDEN ÅRSMÖTE 30/8 – 1/9 2013

Namn:_____ Medlems nr: _____

Adress:_____

Mobil: _____ E-mail: _____

Bilmodell: _____ Reg.nr _____

QUALITY HOTEL SELMA LAGERLÖF

Ingår: Logi, fredag buffé, lördag frukost och 3 rätters middag, söndag frukost.
Lunchpaket består av kallskuret, potatissallad och grönt, smör/bröd mineralvatten

Dubbelrum fredag **645:-/** person	Ja ☐	Nej ☐
Enkelrum fredag **945:-** /person	Ja ☐	Nej ☐
Dubbelrum lördag **715:-** / person	Ja ☐	Nej ☐
Enkelrum lördag **1 015:-** / person	Ja ☐	Nej ☐
Lunchpaket för lördagen **95:-** /person	Ja ☐	Nej ☐
Lunch på Sahlströmsgården **150:-** /person	Ja ☐	Nej ☐
Guidning på Sahlströmsgården **80:-**/person	Ja ☐	Nej ☐

Rallyt kommer att gå till utvalda sevärda platser bland annat till Sahlströmsgården där det finns möjlighet att inta lunch till självkostnadspris om du inte väljer Selmas lunchpaket. Efter rundturen går det fint att koppla av på relax-avdelningen med inomhuspool, herr- och dambastu samt litet träningsrum.

När du anmäler dig betalas en deltagaravgift per bil 100: -
som sätts in på Konto Bg 5005-6043 eller Pg 331755-9
Betalning av logi till hotellet vid incheckning.

Anmälan vill vi ha senast 30 juni 2013. Helst e-post eller post.
Varmt välkomna till vårt vackra Värmland!

Mona och Kjell Eriksson. Mobil: 070-334 5350 e-post: ke-bkkjelleriksson@telia.com
Ulvsbyn 603, 655 93 Karlstad

Sportbilsdagen i Västervik

17-18 augusti

17-18 augusti 2013 genomförs den fjärde sportbilsdagen i Västervik. Årets tema blir en 50-åring, Lamborghini. Man tror att det kan bli den största Lamboträffen i Sverige.

Lördagen den 17 aug körs ett sportbilsrace mitt inne i centrala Västervik. 35 sportbilar får köra, en och en. Banan är 1,6 km lång, avlysta vägar, halmbalar etc, men inget fartrace (helst!).

Efter racet blir det en sportbilskortege för alla deltagare genom Västervik ut till Gränsö slott, där dagen avslutas med en italiensk buffé. 2012 var det drygt 100 bilar i kortegen och nästan 200 gäster på buffén.

Söndagen avslutar eventet med 150 sportbilar runt det vackra slottet med Östersjön i bakgrunden.

På www.sportbilsdagen.se hittar ni mer information.

En utflykt till sommarfagra Västervik kanske? Kommer vi några stycken och föranmäler att vi är en grupp/klubb kan vi få en egen plats på parkeringen. Sportbilarna kan, i mån av plats, vara med på själva utställningen. Men då gäller det nog att anmäla sig tidigt, utrymmet på själva utställningsytan går åt fort och är i första hand avsett för det märke som är årets tema.

Boende kan med fördel bokas på Västervik Resort Lysingsbadet eller på Hotell Fängelset (nej då, ingen risk att du blir kvar, de släpper alltid ut internerna när väl räkningen är betald!).

Är du intresserad, hör gärna av dig till vår klubbmedlem Torgny Gunnarzon som är en av arrangörerna: torgny.gunnarzon@telia.com eller 073-331 19 48.
Du kan också anmäla dig direkt på hemsidan www.sportbilsdagen.se/anmalan

Anders L

Last call: Bankörning på Björkvikring söndagen den 26 maj 2013

(mellan Nyköping och Norrköping) .

Att få känna sin sportbils egenskaper och begränsningar på en motorbana gör att man blir en bättre och säkrare förare.

Vi kör under ledning av Svenska Bilsportförbundet, SBF:s instruktör Kenneth ”Kåge” Gustafsson. Hjälm krävs, tunna greppvänliga handskar, lämpliga skor och täckt klädsel. Ta med lämplig förtäring för dagen.

Kl 09.00-10.00 startar vi med deltagaravgifter och besiktning samt information om hur bankörningen kommer att genomföras under dagen. Bankörning sker kl 10.00-17.00.

Kostnad per bil blir max 600 kr för förare som har SBF:s banlicens, för förare som inte har banlicens tillkommer SBF-licens ”Enkel” som kostar 150 kr. Deltagarkostnaden är beroende på antalet deltagare.

Anmäl dig senast den 14 maj.

Du som inte anmäler dig till bankörningen är ändå välkommen att besöka oss och kör några varv på banan.

För mer information och anmälan kontakta:
Gert Assermark 0151-10 114,
mejl: mg-med-fart@mgcc.se

Rally Sweden Historic 2013 - en Healey 3000 i snörök och kyla.

En Healey i Svenska Rallyt! I den historiska del naturligtvis, men ändå en händelse som är väl värd att uppmärksamma – och kanske kan ge lite tankar till de bland medlemmarna som har lämpliga bilar för äventyr likt detta?

Måste erkänna att jag själv inte ägnade många tankar åt begivelsen under tiden det pågick, hade faktiskt inte ens noterat att det i år skulle vara en historisk klass. Men så plötsligt dök det upp lite bilder i mejlboxen på en ljusblå 3000 i breda uppställ mellan snödrivorna. Då väcktes intresset!

Lite googling på nätet gav snabbt fakta om både föraren och co-drivern. Bilen ägs och körs av en under många år i Norge bosatt engelsman, Nigel J Rose och med den erfarne norske co-drivern Petter Vegel som följeslagare. Båda är rutinerade rallydeltagare, inte bara i historiska rallyn. Tillsammans körde de bl. a både ”det riktiga” Svenska Rallyt och det tjeckiska Rally Skoda 1984 i Ford Escort liksom Sydsvenska Rallyt 1985 med Nissan 240RS, båda grupp B-bilar. Petter V har en lång meritlista som co-driver ända från 1980 till 2002 i WRC-bilar med flera av de internationellt kända både norska och svenska förarna, bl. a ett otal Svenska Rally-deltagande.

Inga duvungar alltså! Lite mer om dem längre ner, men först lite om tävlingen och bilen.

Rally Sweden Historic kördes i samband med Rally Sweden den 7 -10 februari. WRC är den största klassen som ingår i rally-VM. Dessutom körs klasserna WRC 2, med enklare fyrhjulsdrivna bilar och WRC 3 där man kör med tvåhjulsdrivna bilar. Beslutet att införa en historisk klass kan ses som en hyllning till alla som genom åren bidragit till att göra den svenska VM-tävlingen till en av mästerskapets verkliga klassiker.

Rallyt startade torsdag 7:e februari med en uppvisningskörning på Färjestadstravet i Karlstad i anslutning till att VM-tävlingen startade sin första sträcka. På fredagen körde de historiska ekipagen Vargåsen 1, sträckan med det berömda hoppet uppkallat efter skotten Colin McRae. De återvände sedan till Färjestadstravet för en Superspecial på tid, vilket blev den andra sträckan i tävlingen.

Rallybilder tack vare positivt bemötande av Jens Karlsson, www.rallybild.se Tack Jens!

På lördagen körde VM-fältet fyra sträckor två gånger (Sågen, Fredriksberg, Rämmen och Hagfors Sprint). De historiska bilarna startade direkt efter VM-ekipagen, men nöjde sig med ett varv på varje sträcka. Fyrtio ekipage var anmälda och det totala antalet specialsträckor var 8,4 mil. Hela rallyt genomfördes i riktigt vinterväglag med snö, is och kyla.

Nigel placerade sig till slut på 26:e palts totalt och åtta i klassen, som vanns av Björn Sjunning i en Lotus Cortina. Den relativt blygsamma placeringen,

Bilder denna sida: Från Nigels arkiv.

i och för sig med rallyts äldsta bil, förklarar Nigel främst med Healeyns dåliga ”hoppegenskaper” – tvingas slå av lite före varje krön för att inte studsa av vägen eller slå sönder bilen. Rakt fram och i svängar är det inget större problem att hålla tempot. Nigel, Petter och Healeyn genomförde dock rallyt utan några större missöden och hade en mycket njutbar vecka i de värmländska skogarna.

Under några mycket trevliga telefonkontakter med Nigel J Rose, efter många år i oljebranschen i Stavanger numera bosatt nära Montreux i Schweiz har jag kompletterat med uppgifter om den 3000 han kör. Bilen importerade han som ett vrak från USA tillsammans med ytterligare några i liknande skick till England 1991.

Togs till Norge och byggdes redan från början upp från grunden för att bli en kompetent rallybil. Alla riktiga grejor – bl. a hela drivlinan från Denis Welch med en fullmatad motor på 250+ hk och helaluminiumkaross.

När jag lite försiktigt frågade om den något udda färgen kom förklaringen ”därför att ingen annan hade den färgen, blandade den själv hemma i garaget!”. Definitivt inte original healeyfärg, men det gör att den sticker ut. Bilen registrerades i Norge med reg. nummer L3333 under vilket den blev ganska känd i rally/healeykretsar under 90-talet.

Redan 1992 var det dags för premiär som rallybil, då i en tävling i England och redan då med Petter Vegel som co-driver. Nigel nämnde en lite kul historia från ett rally med koppling till det just genomförda Svenska Rallyt: då 1992 träffade Nigel P-I Walfridsson som deltog med sin Volvo och hade sin 16 åriga dotter Pernilla som co-driver. Nu 2013 vann Pernilla den historiska klassen tillsamman med sin man Petter Solberg och Nigel kommenterade till Solberg att ”jag träffade Pernilla långt före dig!”.

Under 90-talet användes bilen flitigt i historiska rallyn. Bl. a. två gånger i ”1000 Lakes Rally” i Finland, men de var två gånger för mycket …

Båda gångerna kraschade de hårt, med åtminstone en rejäl rullning. Healeyns fjädring är inte gjord för landning efter höga hopp – bakfjädringen bottnar och chassiet får ta den hårda smällen med efterföljande studs och landning över framhjulen, som då inte hellre klarar smällen utan knäcks med krasch som följd.

Bilen kördes också tillsammans med Denis Welch i ”vanligt” race på Nürburgrings Nordschleif, Eifel Classic, under 90-talet, men Nigel är inte förtjust i asfaltracing. ”Bättre med en kartläsare vid sidan som man litar på och som talar om när det är dags att bromsa eller svänga”.

Har på senare år kört väldigt lite i England, där klassas healeyn i rallysamanhang tillsammans med Porschar, och som Nigel säger ”de kan ju se ut ungefär hur som helst, finns alltid någon variant att hänvisa till vid klassning/besiktning”. Rakt fram inga problem att hänga med, men när det svänger är de moderna/moderniserade Porscharna omöjliga att hänga på.

Bildkavalkaden kring denna artikel berättar det mesta om både en entusiastisk och framgångsrik healeyförare och en dito Healey.

Just nu har Nigel två olika inbjudningar till rally att fundera över. Dels till det svenska Midnattssolsrallyt, dels till det Tjeckiska Historic Rally. De går av stapeln ungefär samtidigt, och med hänsyn till den mycket ånga resan från Schweiz till Sverige, är det nog risk för att Nigel väljer det mer närliggande Tjeckien. Men som Nigel sade – ”jag kör egentligen mycket hellre på svenska grusvägar än Tjeckisk asfalt” – så hoppet om att få se den blåa 3000 en gång till i år på svenska rallyvägar är inte helt borta!

Vilket du än väljer Nigel – lycka till och välkommen tillbaka nu eller senare med din blå best!

Anders Lotsengård

Inför den kommande säsongen passade jag på att ta tempen på medlemmarna i Healey Racing Team, inkl våra ”hangarounds” (?).

Jag frågade ungefär så här: Vad har du gjort/kommer du att göra med bilen inför nya säsongen? Vilka tävlingar i Sverige/ Norden planerar du att köra? Dito utomlands (dvs. Europa i övrigt)? Vad hoppas/tror du på inför säsongen? Vad har du för mål? Något annat av intresse för våra läsare? Dessutom frågade jag: ”Hur mår du?”, men eftersom alla glädjande nog mådde prima tog jag inte med det i svaren nedan.

Ett litet tillägg: till säsongen 2014 blir det ett riktigt healeygetingbo – två Big Healeys ytterligare med hemvist på Småländska Höglandet är på G!

PG Johansson

”Gjort lite åt bilen under vintern: Översyn av växellåda, byte av fjädrar fram och bak. Uppgradering till tvåkrets bromssystem med bromsvåg samt nya stora bromsok och skivor. Byte från spinners till bultar på fälgarna. Eventuellt se över motorns prestanda.
Tänker köra hela RHK-serien, men troligen inget i Europa. Fast Healeyracet på Castle Combe kittlar!
Trots Healeyns Healeys fördelar på vått underlag vore det trevligt med sol!
Hoppas att förbättra förra årets varvtider på samtliga banor, det var ju premiär 2012!”

Anders Schildt

”Utvecklar nya produkter för fullt. När allt är färdigutvecklat så börjar vi bygga den nya bilen och kommer då sätta i en massa nya och bättre delar. Men inte klar förrän 2014 dessvärre!
Därav inga race planerat för 2013. Däremot kommer jag besöka en del tävlingar. Och vara co-driver åtminstone i Healeyracet på Castle Combe i oktober. Jag kan inte riktigt avslöja i vilken bil och tillsammans med vem, men det finns kapacitet att nå pallen. Jag hoppas att alla Healeys i Sverige får en riktigt bra säsong och att vi kan få se Healey-åkare på pallen i de flesta racen.
I övrigt avser jag att landa mjukt i en solstol och kommentera racen tillsammans med alla andra världsmästare på läktaren :) !
Arbetar nu med Healey på heltid (nästan) och har byggt ut verkstan och gör alla sorters jobb på Healeys och andra sportbilar.”

Joakim Glaes

”Bilen blev ju klar efter ombyggnaden till Period F först i slutet på förra säsongen så under off-season blir det bara mindre förbättringar av bl.a. bromssystem och drivlina.
Räknar med hela RHK-serien i första hand och sedan hade Ahvenisto varit kul. Solman tjatar om Aarhus och Köpenhamn men det är tveksamt även om raka rör lockar... Europa i övrigt har jag inte planerat för.
Jag hoppas att maskinen ska fungera och att jag själv håller mig på asfalten. Sedan om man hittat lite pace oxå så hade allt varit toppen!
Målet är att ha så kul som möjligt både på och vid sidan av banan (och att spöa skiten ur de andra ... ;))”

Leif Molin

”Bygger en ny racemotor - snart klar, hoppas att den ger mer än de 70,4 hästar som den ska ersätta. Denna gav upp efter att ha varvat en bit över 8000 på Anderstorpsrakan. Sen dess har jag bara haft en originalmotor med originalkam och min trimtopp på! (Det värsta är att de tävlingar jag kört så har det gått nästan lika fort med den!).
Jag körde MSCC klubbtävlingar förra året, mycket trevliga endagarstävlingar i södra Sverige: god stämning och en rimlig kostnad. så de fem racen blir det, kanske någon i Danmark Inte köpt HANS-skydd ännu så det blir nog inte några RHK-tävlingar etc.
Jag hoppas att den nya motorn ska ge nya personliga varvtider, och målet i övrigt är att ha kul!”

Nils-Fredrik Nyblaeus

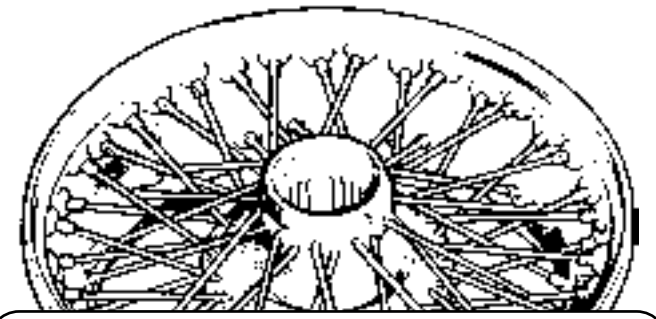
”Under vintern: 100an - ny motor eftersom vevaxeln gick av på SPA i september. Flyttat oljefiltret för att minska risken för luftficka i systemet vid oljebyte. 3000 - ingenting!
Intensivt 2013: YOP999 (3000) - alla RHK:s tävlingar i Sverige dvs Anderstorp i maj, Velodromloppet på Gelleråsen i juni, SSV på Knutstorp i juli, Kinnekulle i augusti och Falkenberg i september.
100an - RAC Woodcote Trophy - Donington Festival början på maj, Silverstone Classic i juli och SPA Six Hours i september . Le Mans Legends (förracet till Le Mans 24-timmars) om jag blir antagen - midsommarhelgen! Har inte bestämt vilken bil jag tar till Healey Driver International racet på Castle Combe i oktober, eller kanske båda!
Och jag ska ha lika roligt som förra året, nej, ännu roligare! Ett av målen 2013 är att lära mig köra YOP (3000).
När ni besöker racen glöm inte att titta in hos oss i depån så bjuder vi på kaffe (eller något!).”

”Min grøne er sat til salg. Men der kommer en ny … en ganske velkendt rød 3000 fra de svenske baner.
Kører Gelleråsen, SVM, Falkenberg fra RHK serien. Rudskogen (norska serien), Knutstorp,Jyllands-Ringen, Knutstorp (danska serien), Byløbene i Aarhus og København.
Formentlig ingen race udenfor Norden.
”Lots of fun with good friends on- and off-track” og at jeg ikke ligger alt for langt efter bilens potentiale.”

”Förutom lite allmän översyn är den stora ändringen byte av motor. Skall ersätta den relativt otrimmade som jag körde med i fjol till en som jag byggt i vinter. Återstår bara några detaljer, sedan skall den monteras.
Hoppas kör samtliga RHK-tävlingar förutom Gelleråsen (kolliderar med ett bröllop - inte mitt eget!). Kanske kör jag någon tävling i Danmark, men inget planerat utanför Norden
Hoppas att få se någon mer Sprite ute på banan. Finns ytterligare fyra Race-Sprite i Sverige. Försökt peppa dessa, samt de ytterligare nio andra ”Spridgets” som finns i Norden att anmäla sig till Knutstorp. Vore maffigt med 14 ”Spridgets” i GT-heatet. Regelverksbyråkrati försvårar!
Målet är att fortsätta utveckla bilen så varvtiderna blir bättre jämfört med fjolårets.Som nykomling i Healey Racing Team vill jag säga att det är ett härligt gäng. Du som inte provat på racing sätt i gång och skruva och häng med oss ut på banorna.”

”Rally-Healeyn får lite översyn och ny fjädring bak annars funkar den bra. Race-Healeyn får nog vila även i år, tyvärr. Står visserligen en helt ny motor vid sidan av bilen som Anders har byggt, men tiden räcker inte riktigt för att hålla igång både en rally- och en racingbil.
Det blir Midnattssolsrallyt och någon mer regularitytävling, men troligen inget ute i Europa.
En bra placering i Midnattssolsrallyt vore nog på sin plats, det räcker som mål!”

”Lite småfix med SID under vintern: nya bakfjädrar, renoverade stötdämpare och bromsar bak. Ny framruta med el-trådar (nr 3!). Den tänkta nybyggda motorn får vänta till nästa säsong (svårt att hinna med att vara både pensionär och redaktör !).
Hoppas hinna med de flesta RHK-tävlingarna, sedan gärna Spa en gång till och naturligtvis Healeyracet på Castle Combe i höst.
Mina förhoppningar för säsongen är: 1) att jag håller mig på hjulen (det blev dyrt åka på taket!) 2) att hålla minst 1 cm avstånd till andra bilar (och att de gör detsamma!).
Mitt mål med säsongen är att köra så fort jag vågar och kan, njuta av så många race som möjligt och fortsätta den trevliga depåsamvaron i Healey Racing Team.”



EKERHJUL SERVICE
Blästring - Riktning - Lackering - Splinesrenovering
Riktning av alum./plåtfälgar - Rengöring av kromfälgar
Utbytesfälgar - Montering/demontering av däck
Vi säljer även nya fälgar, se vår hemsida
BRÅLUNDEN 14, 167 74 BROMMA
Tel. 08-26 59 34, 070-422 23 44, www.ekerhjulservice.nu
e-postadress:lindgren_kurt@hotmail.com

BRITISH MOTOR AB
Lidingövägen 75, S-115 41 Stockholm. Tel. 08-664 53 10. Fax. 08-664 53 18
Reservdelar och Tillbehör till din M.G., Triumph, Austin Healey och BMC-Saloon car årsmodell 1955 och framåt

Tel. 08-664 53 10
www.britishmotor.se
Öppettider: må-fre 11.00-18.00 • lör i regel 11.00-14.00 (sommartid stängt)

4th European Healey Meeting, 26 maj - 1 juni 2013

Förväntningarna på detta stora internationella Healeymöte som går av stapeln i staden Crieff i Skottland i slutet av maj är stora.

Det tog endast tre veckor efter det att bokningen öppnat i november 2011 tills det var fullbokat. Anledningen till detta stora intresse kommer med all säkerhet från de tidigare träffarna i Luxemburg, Schweiz och Sverige som blev stora succéer men även möjligheten för deltagarna att få besöka Healeyns hemland (fast det är ju egentligen inte Skottland …).

Till mötet, med ca 500 deltagare, kan vi förvänta oss ett antal personliga celebriteter men även historiens dyraste Healey. Den klubbades på Bonhams under 2012 för helt ofattbara 843 000 pund! Bilen är den mycket omtalade Austin Healey 100S med registreringsnumret NOJ 393 som var inblandad i en megakrasch på Le Mans 1955. Denna historiska ex- works Austin-Healey beslagtogs av de franska myndigheterna i cirka 18 månader innan den släpptes tillbaka till Donald Healey Motor Company. Den reparerades och renoverades på Warwickfabriken och var åter på tävlingsbanorna i slutet av 50-talet och början av 60-talet. 1969 förvärvades bilen av säljaren för en spotstyver och har sedan dess – i 42 år – varit förvarad i en lada, orörd. Bilen är nu hos Steve Pike i Australien för en renovering inför mötet i Skottland.

Foto Anders Gustafson

Efter incheckning och den sedvanliga välkomstmiddagen på söndagen är det dags för Concours d`élégance på måndagen. Det kommer att hållas på den stora gräsmattan framför hotellet om vädret tillåter, i annat fall flyttas det in i den stora sporthallen i anslutning till hotellet.

Nästa dag startar veckans första rally och det är den Schweiziska klubben som bär värdskapet. Det kommer att finnas två valmöjligheter: en lång tur på 170 engelska miles runt Argyll & Trossachs med lunchstopp vid Inverrary Castle; en kortare sträckning som omfattar 130 miles. I Skottland finns särskilda reglementen som anknyter till MSA (Motor Sport Association) blå bok som både förare och co- driver måste signera innan start.

Vi svarar för onsdagens aktiviteter på Knockhill Racing Circuit som

ligger 45 minuters resväg från Crieff. Dagen är indelad i två aktiviteter, en Autotest med 108 startande som övervakas av funktionärer från MSA och svarar för tidtagningen på en bana med koner. En körning på förmiddagen och ytterligare en efter lunch. Preliminärt är det uppdelat i fyra grupper med 100, 100S, Sprite samt 100/6 och 3000. Den andra aktiviteten handlar om 15 minuters fri körning på den stora racerbanan och har 154 anmälningar. Vi kommer tillsammans med engelsmännen ansvara för besiktningen av bilarna innan start och gruppindelningen med allt från erfarna förare till de som inte har någon erfarenhet. Däremot tar banpersonalen hand om ansvaret när bilarna väl är på banan. Varje grupp innehåller ca 25 deltagare.

Torsdagen handlar också om rally i Skottlands vackra landskap. Det är den Holländska klubben som har ansvaret och har döpt det till The Tulip Rally. Sträckningen är planerad till ca 200 miles upp till Balmoral sedan via Glen Shee tillbaka till Crieff. Det är också inplanerat en möjlighet att avvika under rallyt för en kortare sträckning.

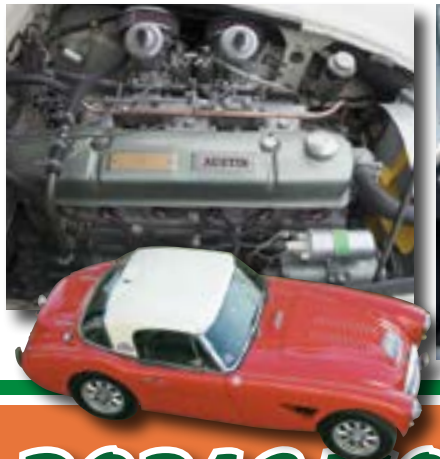
Arthur Carter har inviterat alla deltagarna på fredagen till hans privata museum i Blair Atholl, ca 44 miles från hotellet. Han äger fortfarande tre works Healey, works MGB och samlingar från kriget. I anslutning till Carters museum ligger The House of Blair som är ett stort varuhus med högkvalitativa dam- och herrkläder www.houseofbruar.com. Som alternativ finns det möjlighet att provsmaka lite skotsk whisky på Famous Grouse Distillery som ligger endast ett stenkast från hotellet (lätt val! Red.).

På kvällen blir det Grand Finale med Gala Dinner, skotsk underhållning och dans.

Redan nu kan du gå in på denna länk www.ah2013.eu/Regalia.html och förbeställa lite olika 4th European Healey Meeting regalier.

PG Johansson text och foto

Renoveringar och reparationer *Vi utför kvalitetsarbeten på engelska sportagnar. Allt från oljebyte till helrenovering. Renoverar du själv? Tag vår hjälp med speciellt komplicerade delar. Vi bygger standard och raceöverväxlar som provkörs i provbänk, utför professionella förgasarrenoveringar, byter och brotschar kingpinbussningar, monterar inredningar och suffletter, renoverar och balanserar motorer, balanserar ekerhjul korrekt m.m. m.m. Välkommen med alla förfrågningar.*



BORAS MOTOR CORPORATION AB

magnuskarlsson@bornet.net
0703-933349

Husbondegatan 36B
507 60 BORÅS

www.concourshealeys.com

VÄLBESÖKTA GARAGETRÄFFAR HOS SOUTH SECTION

I år har vi hittills hunnit med två garageträffar inom AHCS South Section. Dessa har glädjande nog blivit mycket välbesökta och uppskattade med 20-25 personer närvarande vid båda.

Text o foto : AHCS South Section/Peter Bäckström

Först besökte vi British Sports Car Centre, BSCC utanför Billeberga i februari. Företagets ägare, Jonas och Marie Pölda, tillsammans med butikschefen Kalle Borg och duktige renoveraren Pim tog emot oss med öppna armar och nybakade kakor.

BSCC säljer delar till de flesta brittiska entusiastbilar och har funnits många år i branschen. Jonas har en bakgrund inom Volvo lastvagnars reservdelssida och Kalle har bl a arbetat med inköp till Biltemakoncernen. Liksom Marie och Pim är de anglofiler ut i fingerspetsarna. Jonas (Healey 100 ägare) är bl a känd som mannen som helst mekar i brittiska tweedkavajer och ingen riktigt vet om han sover med eller utan sin keps. Kalle är känd som Mr Jaguar no 1 i våra kretsar och har alltid någon trevlig underfundig historia att berätta om livets mysterier, med förkärlek för ägare av tysktillverkade fordon och deras bortförklaringar av dessas uppenbara brister.

Jonas berättade om sina äventyr på en praktisk utbildning i alu-karosseritillverkning i UK i somras.

Karriären för en karosserimakare från tea boy till fullfjädrad plåtsnickare auktoriserad av Aston Martin, beskrevs mycket levande av Jonas och vi blev förevisade en alldeles nytillverkad E-type front. Till saken hör att det finns numera en samling brittiska karosseriverktyg inkl. obligatoriska engelska hjulet i kulisserna hos BSCC. Vi fick också se en vacker C-type replika i komposit, som framöver planeras säljas av BSCC med alukaross till hugade kunder, antingen i delar eller olika färdigstadier.

Albert Sollevi bjöd oss på svensk premiärvisning av sin mycket fina Healey 100 GT replika. Att han var mäkta stolt över bilen undgick ingen, och den stoltheten var berättigad. Vi hoppas på en separat artikel från Albert om denna unika maskin och dess intressanta historia. Det finns en koppling till Italien är allt vi vill avslöja nu.

Stort tack till BSCC för er gästfrihet och till Albert för premiärvisningen!

Sedan besökte vi Sideways Engineering utanför Bjärred i mars. Vi fick bese de utvidgade lokalerna och tre vitt skilda Big Healeys.

PG:s fina gröna racingbil, en nyanskaffad standardbil och en USA-bil som byggs tillbaks med Healeymotor från 500 hk jänkespis. Dessutom fanns Anders egen Sprite på plats.

Anders och hans hedersgäst John Hill, vd på samarbetspartnern AH-Spares, berättade och visade upp ett imponerande ”godisbord” med speciella nytillverkade racingdelar. AH-Spares och Anders utvecklar ett särskilt ”performance spares programme” som härdtestas på banorna av Anders innan de släpps för försäljning. Det finns nu en speciell Performance Catalogue med dessa delar. Det vattnades i munnen hos många, kan jag lugnt intyga!

John är en trevlig bekantskap som många i klubben har träffat flera gånger. Han har tagit över efter sin far och kunde berätta om det ständiga arbetet med att utveckla prisvärda delar med högsta möjliga kvalitet, och att det är synnerligen värdefullt att få feedback från kunderna om de delar som levererats. Han kunde också berätta att företaget har vuxit och faktiskt har så många som 30 anställda idag, vilket nog inte alla har klart för sig.

Anders och AH-Spares kommer nu att utveckla en helt ny racing-Healey från grunden enligt FIA:s regelverk för historisk racing, och Anders planerar att satsa sin mesta tid i år på detta projektet, och vi som är Anders racingfans kommer givetvis att sakna hans framfart på banorna i år. Men osvuret är bäst om detta, tror jag.

Ett stort tack till Anders och John för visad gästfrihet! Gack genast och införskaffa Performance katalogen!

AH SPARES LIMITED

The Original Austin Healey Parts Specialists

40th Anniversary!

Westfield Road
Kineton Road Industrial Estate
Southam, Warwickshire
CV47 0JH
England

Tel: 0044 (0)1926 817181
Fax: 0044 (0)1926 817868
Email: sales@ahspares.co.uk

A.H. Spares Ltd

40 Years of Austin-Healey Excellence!

A.H. Spares Ltd is **the** original and largest supplier & manufacturer of Austin-Healey parts in the world.

The company was established in 1972 by our founder Fred Draper; who had been the Parts Manager with the Donald Healey Motor Company.

We take great pride in our business and the Austin-Healey marque and our aim is to keep these magnificent cars running for generations.

WWW.AHSPARES.CO.UK

Efterlysning!

Någon som känner igen bilen på bilderna? Vet vad som blivit av den, eller kanske till och med har den!? En bekant till en bekant till Robert P har sänt in nedanstående efterlysning. Något för ”Detektiven AHCS” att lösa? Självklart! Först med rätta svaret bjuds på en pilsner (eller saft om så önskas!) på årsmötet i augusti!). Kontakta Christer Henriksson, telefon 0490-370 53 (helger) eller redax så vidarebefordrar jag.

«Min pappa, Elof Henriksson, var egentligen tandtekniker, men också en erfaren tävlingsförare och han beställde en ny Austin-Healey 100 BN2 med M-paket, förmodligen via Ostermans. Jag tror han betalade 13 000 kronor för den. Vi fick hem den till Arvidsjaur, i juni 1956 och jag minns hur den kom på tåget i en trälåda. Ekerhjulen låg bredvid och istället satt det en slags transporthjul av trä på bilen.

Det bar direkt av till Midnattssolsrallyt, se bilderna, men en liten avåkning gjorde att man halkade en del i resultatlistan. Men jag har många andra minnen av bilen, jag växte ju praktiskt taget upp i den åkandes på reservhjulet! En gång körde pappa hål i oljetråget – på den tiden var de norrländska vägarna inte vänliga mot Healeyn!

Nu önskar jag komma i kontakt med ägaren, om bilen finns kvar. Det vore kul att veta något om den fortsatta historien, och en eventuell ägare kan få rallyskylten från Midnattssolsrallyt, samt några bilder.

Tyvärr har jag ingen koll på chassinumret, den enda information jag har är det ursprungliga regnumret BD 2502.»

Rallyt

Rallyt

SAAB

Galleri

Nigel J Rose´s Healey i depå under Swedish Historic Rally 2013

Foto: Anders Lofthammar

”Gamla bilar går inte sönder, de står sig sönder” - Joe Leno.

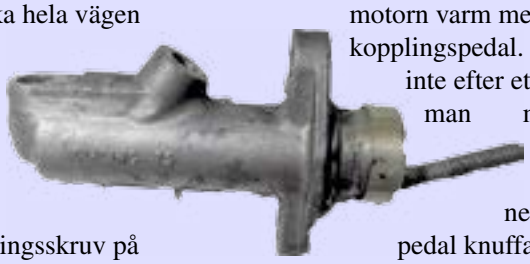
En lätt omarbetning av Hans Hennevelts artikel tidigare införd i MG Bulletinen.

Gamla bilar kan ofta stå väldigt länge och då kan det uppstå olika fel som inte fanns när bilen parkerades.

Det dominerande är broms- och kopplingsfel. Bilen bromsar ojämnt och det läcker bromsvätska vid ett eller annat hjul. Ofta är det en bromscylinder som har skurit, gäller särskilt aluminiumcylindrar. Bak kan det vara så att ena hälften av kolvarna har skurit, men dessa cylindrar kan man putsa med ett horningsverktyg som bl.a. finns på Biltema. Om man ska montera nya cups som t.ex. British Motors säljer, använd rikligt med det speciella bromscylinderfettet vid monteringen. Även huvudcylindern kan läcka och om du har en bil med bromsservo kan bromsvätska läcka in i den utan att det syns på annat sätt än att nivån i huvudcylindern blir lägre. Om du inte har renoverat en huvudcylinder tidigare rekommenderar jag att du tar hjälp av en som har!

Fler problem med bromsarna? Jodå!

Bromsarna släpper inte! Det vanligaste är då att det lilla avlastningshålet i huvudcylindern är igensatt och gör att kolven inte kan gå tillbaka hela vägen vilket i sin tur leder till att trycket i systemet är kvar. Om detta händer undervägs, vilket det mestadels gör, kan man lätta på trycket genom att öppna en luftningsskruv på en hjulcylinder. Kom bara ihåg att varje gång man trycker på bromspedalen så är man tillbaka på ruta ett. Det gäller alltså att krypa hem på handbromsen och ha fotbromsen endast i yttersta nödfall.



När man öppnar en hjulcylinder rinner all bromsvätska ut. Bromsvätska är ett av de bästa färgborttagningsmedlen som finns, så var försiktig så att den aldrig kommer på målade delar. Att förhindra att all bromsvätska rinner ut är tämligen enkelt. När bromspedalen är nedtryckt är systemet stängt. Jag brukar såga en planka i rätt längd mellan pedalen och förarsätet, och sätta den till att hålla ner pedalen. Men glöm inte att sedan öppna luftningsnippeln vid det/de hjul du ska arbeta med – annars ligger bromsen på (kan vara lite besvärligt att exempelvis får bort en bromstrumma då …). När man har jobbat med bromssystemet är det kanske på sin plats att byta bromsvätska. Töm bromsvätskebehållaren med t.ex. en pipett eller annan suganordning. Fyll den igen med färsk bromsvätska och lufta alla hjulcylindrar (och lufta bromssystemet skall du alltid göra när du arbetat med bromsarna!). Börja med den som är längst bort och ge den tre slag med pedalen, för de övriga räcker det med två slag (glöm inte att fylla på behållare emellanåt). Nu har du färsk vätska i systemet. Vätskan är nämligen hydroskopisk och tar upp fukt med tiden! Detta gäller inte för D.O.T 5-vätska men den kan inte blandas med D.O.T 3 och 4. Vill man använda D.O.T 5 måste man byta alla gummidelar inkl. slangar och rensa rören.

Kopplingen är nästa pryl som kan stöka efter att bilen har stått stilla en längre tid. Lamellen kan ha klistrat fast på svänghjulet. I första hand kan man köra motorn varm med intryckt kopplingspedal. Lossnar den inte efter ett tag kan man med ilagd växel och nedtrampad pedal knuffa bilen fram och tillbaka. Försök dock aldrig att rycka loss med startmotorn, det kan förstöra den ingående axeln på växellådan. Nästa är att knuffa igång bilen i 2:an eller 3:an och köra med intryckt kopplingspedal och varierat gaspådrag. Det sista alternativet har hjälpt mig två gånger. Sedan dess har jag alltid ställt undan bilen med intryckt kopplingspedal.

De flesta Healeys har hydraulisk kraftöverföring till kopplingen. En huvudcylinder överför kraften från pedalen till en slavcylinder. Jag trodde att det numera var förbjudet med slavar men slavcylindrar är tydligen fortfarande ok. Det är lätt att byta tätningar i dessa cylindrar men sedan börjar oftast problemen! Hela folkstammar har blivit nästan galna när de försökt lufta slavcylindern. Vet man hur är dock även detta lätt. Innan man monterar fast slavcylindern trycker man in stången som kolven påverkar helt. Då finns ingen plats kvar för vare sig bromsvätska eller luft och nu kan man släppa ut luften via luftningsnippeln. Sedan monterar man cylindern på plats! Ett annat tips är att investera i den lilla luftningsslang för slavcylindern som säljs som extratillbehör. Gör fortsatta luftningar till en barnlek (gäller Big Healeys i varje fall!).

Slavcylinder koppling sedd underifrån. Den nya luftningspunkten vid pilen - lätt åtkomlig underifrån!

Kom ihåg att aldrig dra luftningsnipplar för hårt, risken är annars stor att man inte får loss dem vid nästa tillfälle.

En sista grej när det gäller bromsar – byt alltid bromsbelägg eller klossar på båda hjul på samma axel. Annars kommer bilen garanterat bromsa snett!

Var detta det enda som kan hända med en bil som står sig sönder? Nejdå, det finns mera. T.ex. bensinpumpen kommer inte igång, har klistrat fast p.g.a. etanolen i bensinen, eller/och kontakterna har bränts fast. Ibland hjälper det att knacka på pumpen med det är ändå ett tecken på att en renovering är på sin plats. Att bensin- och vattenslangar börjar läcka är inte heller ovanligt, kolla med jämna mellanrum att ett det inte börjat uppstå åldersprickor genom att böja/trycka på slangarna. Eller förresten – misstänker du att de börjar bli till åren – byt! Inga stora pengar.

Nu har du någonting att se fram emot när du efter lång tid ska skaka liv i din nästan bortglömda Healey, eller kanske annan gammal bil om du har dålig smak. *(Förlåt Hans, gäller naturligtvis inte MG! Red.).*

Hans Hennevelt, MGCC

Efterbearbetat och lite ”healeyserat” av redaktören.

Sideways
Austin-Healey
Racing Sweden
Engineering

”Vi är länken mellan drömmen och vekligheten”

www.healey.se info@healey.se 0702-661001

Castrol – oljan för din Healey!

Vi lagerför de oljor som du behöver för just din Healey.

Olja	
Castrol Classic XL 20w/50 5liter	376:- + moms
Vantage Classic overdrive 30 1 liter	137:- + moms
Castrol Edge professional TWS 10w/60 4 liter	671:- + moms
Vantage running in oil 5 liter	358:- + moms
Castrol Syntrax LS (SAF-XJ) 75w/140 1 liter	257:- + moms
Bromsvätska	
Pentosin DOT4 1 liter	63:- + moms
Castrol React SRF Racing Brake Fluid 1 liter	588:- + moms
Lagerfett	
Castrol high temp grease 400g	74:- + moms

Kollapsibel rattstång

Vi anser oss ha marknadens bästa och säkraste lösning för en krocksäker rattstång.

- ✓ Rattstångens övre del sitter fast i torpedväggen
- ✓ Inga fler punkter med ökat glapp
- ✓ Bibehållen lösning med tuta och blinkers
- ✓ Enkel lösning=lågt pris

- Delar 1500:- + moms
- Delar & montering på rattstång 5000:- + moms
- Komplett demontering, renovering och montering i bil 9500:- + moms

(pris kan variera beroende på styrsnäckans skick)

Vi byter sida!

Gaslänkage för SU och Weber

Efter flera års utveckling är vi nu stolta att kunna erbjuda ett välkonstruerat gaslänkage. Minimalt med glapp och vikt – maximal funktion och styrka.

Weber kit	5200:- + moms
SU	2350:- + moms

Behöver du reservdelar?
Vi utökar ständigt vårt lager.

(((Obalans?)))

Sänd ett mail till
info@healey.se
för att få våra nyhetsbrev

Vi utför korrekt balansering av ekerhjul!

British Sports Car Meeting 2012

Små grodorna, små grodorna är lustiga att ...

Bild och text Anders Gustafson

För oss som bor i Mälarregionen är sedan länge den tredje helgen i augusti vikt till en kärt återkommande tradition, nämligen BSCM, eller British Sports Car Meeting som det står för.

En del skulle kanske tro att det är ett annat evenemang som brukar infalla samma helg som lockar, nämligen Mälaren runt på motorcykel, men inte för oss anglofiler. Vi brukar ju ofta mötas på vägen, cirka 50-100 engelska fordon och alla tusentals motorcyklar av alla de slag och deras supporters som sitter i vägrenen och tittar på skådespelet. Dom brukar vinka glatt åt oss också. Roligt att få sprida brittisk bilkultur bland dessa glada människor.

BSCM grundades 1976 och fortlever i högsta grad, även om det ibland ryktats om nedläggning på grund av vikande intresse. På något sätt så har det till allas vår glädje löst sig och vi har kunnat njuta av fina vägar, kluriga frågor och intressanta övningar under en solig (oftast) augustilördag. Just enkelheten och det trevliga anslaget är nog den främsta framgångsfaktorn för den här typen av evenemang. En annan sak som i alla fall jag personligen tror är viktigt, är att få knyta kontakter över märkesgränserna. Sammansättningen av arrangerande klubbar har varierat under åren. För närvarande är det märkesklubbarna för Austin Healey, MGB, TVR och Triumph som utgör organisationskommitté för BSCM. Även andra bilmärken brukar delta, i år sågs några Lotusar, ett par Caterham, Sunbeam, Jaguar, Morgan och en Morris på vägarna. En kul blandning som berikar intresset.

Årets upplaga av BSCM avhandlades på Södertörn, ett paradis av fantastiskt fina landsvägar mellan Södertälje i väster och Nynäshamn i öster. Vid starten invid Statoil-macken i Järna samlades knappt 50 bilar, vilket var något färre än det brukar vara, för avfärd mot det hemliga målet som skulle visa sig vara Svandamsparken vid hamnen i Nynäshamn. Innan vi kom dit hade vi gissat nagellack (!), åkt färja vid Skanssundet, pekat ut hundraser (den ena lurvigare än den andra), letat plakat med bokstäver som skulle bilda ett ord utanför Fituna (svårt för co-driver när man åker ”rättstyrt”), kicka bräda en förutbestämd längd (svårt) och slå i spik med så få slag som möjligt (alla med hantverksyrken drabbades av svår prestationsångest – eller hur Börje ...?). Utslagsfrågan handlade om att gissa längden i dm på ett snöre som pillats ner i en whiskyflaska (rätt svar var 60 dm).

Efter lunchätande, allmän förbrödring, titt under huvar och sedvanlig prisutdelning så styrde vi hemåt igen. Innan vi lämnade Nynäshamn passade vi på att besöka det nyligen etablerade museet Mopedum (www.mopedum.se), väl värt ett besök. Utöver en omfattande samling saker från perioden 1952 – 1979 (d.v.s. mopedens guldålder) så

kan man avnjuta en kopp kaffe med dopp på kafé Radiokakan som ligger i samma lokal.

Resultat (top 10) i rallyt i listan här vid sidan. Noterar att Healeyklubben som vanligt håller sig framme med fyra placeringar, även om fordonsvalet inte är helt överensstämmande, men vad gör det. Komplett resultatlista finns på *www.bscm.se*. Där kan man också se bildmaterial och karta över bansträckningen.

Plac	Besättning	Hemort	Bilmodel / årsmodell		S:a poäng	Felgissn. utslag
1	Gösta Rosell	Muskö	MGA	1959	44	43
2	***Anders Gustafson Anna-Karin Håmark***	Älvsjö	TVR Chimaera 450	1998	42	6
3	Lars-Olof Eriksson	Åby	Lotus Elan	1968	40	18
4	***Claes Stenestad***	Stockholm	Lotus 7 Mk I	1958	40	34
5	***Claes Aggestig***	Haninge	Austin Healey Sprite	1959	40	38
6	Bo Adolfsson / Karin Juhl	Farsta	MGB	1969	38	7
7	***Börje o Eva Engwall***	Vendelsö	Austin Healey Sprite	1959	38	40
8	Christer Persson	Vingåker	Caterham 7 Super Sprint	1996	38	52
9	Torsten Malmberg	Nynäshamn	TVR Griffith 500	1997	38	220
10	Hans Duberg	Västerås	MGB	1965	36	2

Du har väl inte glömt medlemsavgiften till klubben!

Med förra numret fick du inbetalningsanmodan och ett registerutdrag. Säkerligen har du redan betalt, men om inte: Du hittar plusgiro och bankgironummer på föregående sida. Och glöm inte skriva ditt namn vid inbetalningen.

Och matrikeluppgifterna har du säkerligen också rättat till, eller hur? Viktigt att din E-postadress är korrekt och aktuell. annars kan du missa både viktig och trevlig information! Kolla med matrikelansvarig om du inte redan gjort det!

Pedal to the metal
there's more to it than you might think.
That's why we make our own.

Healey 100 Pedals
Right or left hand drive
Brand NEW CAD designed

From £95
plus VAT

You may only buy these once, but don't scrimp on quality, get the real thing.

We've CAD designed these pedals from original drawings to exact dimensions and tolerances as we know being out of sight does not mean standards should be compromised.

These have been TIG welded, not merely MIG welded, whilst the pivot tube has been machine "reamed" after welding to ensure a good fit to the shaft. These certainly were copied and re-copied from a 50 year old part.

Finished in a high quality stove enamelled black paint and available in a full range of variants, including a 100/4 hydraulic clutch variant and 100S.

Don't buy a product that will be a pain to fit and perform poorly, make sure you buy the best, that will last. You know that's what you will get from Denis Welch Motorsport – excellence as standard.

Visit our website or call today to order the latest Big Healey Performance Catalogue, detailing over 200 new products, all built with care to last.

Denis Welch MOTORSPORT

The price is right... **The quality is excellent...** The performance is legendary... **You deserve the best...**

www.bighealey.co.uk

DENIS WELCH MOTORSPORT, YOXALL, BURTON ON TRENT, STAFFS DE13 8NA, ENGLAND
Parts Hotline: +44(0)1543 472244 E-mail: sales@bighealey.co.uk

Vad händer i vårt avlånga land?

Kasta ett öga nedan - det händer mycket i alla våra olika sektioner och väderstreck. Många av aktiviteterna är samarbetsprojekt med andra lokala och regionala bilklubbar och organisationer. Mycket klokt, samarbete och samverkan ger ett brett utbud med måttliga insatser från de olika klubbarna.

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -NORTH SECTION-

Närmare information: Anders Lindman 070-600 16 81
northsection@healeysweden.com

11 maj	**Sportbilsträffen** Start Biltema Luleå kl. 10.00. Anders Granström 070/2064185
8 juni	**Engelsk sportbilsträff** i Umeå. Kontaktpersoner Ronny Friberg 070/6418084 eller Anders Gohtefors 070/3351919
20-21 juli	**Malmsvängen**. Start och mål Tärendö. Kontaktperson Jonny Häll 070/3120931
2 aug	**Retrorallyt** i Boden den. Arrangör NMH. Kontaktperson Torgny Larsson 070/5734215
17 aug	**Guldrundan**. i Skellefteå. Arrangör NMH Skellefteå

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -SOUTH SECTION-

Närmare information: Peter Bäckström 0705-76 50 58
southsection@healeysweden.com

21 april	**BSCC Vårträff** 10-13 www.bscc.se
28 april	**UBCC Vårrally** i Skåne, Kyrkheddinge
9 maj	**Jakriborg Prix** med RHKs förkrigsbilar. Jakriborg/ Burlöv
9 maj	**Gröna Träffen**, Kyrkheddinge www.mhkskane.nu
18 maj	**Öppet Hus** English Car Care www.englishcarcare.com
19 maj	**Tjolöholm Classic Motor** www.tjoholmclassicmotor.se
4 juni	**UBCC** Britisk Kraftsamling. Vikingatider,
16 juni	**Ljuva 50-tal** Brösarp www.mhkskane.nu
29 juni	**Nostalgia Festival** Ronneby www.nostalgiafestival.se
5-7 juli	**SSM** Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp
26 juli	**Thulinträffen** Cruising, Landskrona
27 juli	**Thulinträffen**, Landskrona

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -EAST SECTION-

Närmare information: Lasse Johansson 0722-526655
eastsection@healeysweden.com

25 april	**PUBKVÄLL KL 18.00 - Black&Brown**
4 maj	**BritMeet** Taxinge Slott, utanför Nykvarn. Alla engelska bilklubbar är välkomna. Mer info om detta senare
11 maj	**Vårmönstring med kojaklubben**
25 maj	**Good old England, Falun – mer info: www.goodoldengland.se/**
26 maj	**Björkvikring - bankörning – mer info på annan plats i tidningen**
30 juni	**Sveriges järnvägsmuseum i Gävle, engelska fordon. Mer info:** www.trafikverket.se/museer/motorsondagar
31 juli	**Nyköpings hamnträff o träff hos Nisse och Nina på Ekebo**

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -MIDDLE SECTION

Närmare information: Kjell Eriksson 070-334 53 50
middlesection@healeysweden.com

23 april	**Garagebesök** hos Bo Rhodén Värmlandsnäs. (Healeyklubben)
19 maj	**Tores tur**, samling vid Picasso i Kristinehamn kl 10.00 - tur till Sjötorp visning av Mercedesbilar (Tore Andersson 070-57188 84)
20/5	**Travkväll** med bilarna på Färjestadstravet Bo Nilsén. (Healeyklubben)
25 maj	**Kristinehamns-träffen** bil och mc klockan 11.00-16.00
1-2 maj	**British Motor Meet** på Kinnekulle klockan 10.00 2 dagars möte se www.britshmotormeet.se
1 juni	Mörmo Clasic Car Show På Hammarö vid Jerrys Bil&Motor Klockan 10.00-16.00
8 juni	**Classic motor festival** Ånnaboda Karlskoga 8.00
15 juni	**Velodromloppet** Gälleråsen Karlskoga 8.00-17.00
16 juni	**Damrally** i Karlskoga kl10.00 Alfred Nobels torg i Karlskoga.
5 juli	**Veteranfordonsträff** Klässbols-brygga klockan 18.00
24 juli	**Veteranbilsdagen** Gammelvala i Brunskog 10.00
3 augi	**Fordonsträff** och veteran-marknad i Ekshärad
10 aug	**Samlarmässa** i Ransäter bilar och mc m.m.
15 aug	**MG klubbträff** gamla flygplatsen i Karlstad kl 18.00
16-18 aug	**British Motor Meet** i Hjo www.britishmotormeet.se

VERKTYGSBODEN

BUTIK I BORÅS Källbäcksrydsgatan 1, Tel. 033-15 72 75 **BUTIK I VEDDIGE** Västra Ringvägen 4, Tel. 0340-59 68 00
ORDERTELEFON Måndag-fredag 8-17, Tel. 033-20 26 50

Demonteringsbord med skåp

Art.nr 488463

Professionellt mekanikerbord med hjul som är justerbart i höjd mellan 875 -1190 mm.

Perfekt karossnurra för renoveringsarbeten. Försedd med svängbara gummihjul som gör den lätt att flytta även med en bilkaross i. Karossen roteras enkelt och hålls i position med något av de 12 hålen. Hydrauliskt höj och sänkbar i båda ändar.

Verktygsvagn med 2 lådor

Art.nr 488458

Mycket stabil verktygs och mekanikervagn med två lådor och rejäl avlastningsyta både på, under och i vagnen. Överdelen är gummiklädd och öppnas genom att man skjuter avlastningsytan i sidled. 2st kullagrade lådor som låses genom att avlastningsytan är stängd. Vagnen har två kromade handtag för att lätt kunna flyttas och två hyllor som passar utmärkt till olika burkar eller likande. Två av gummihjulen är låsbara och svängbara.

Blästerskåp med utsug

Art.nr 75506

Blästerskåp försedd med 2 st. blästerpistoler, 1 st. för fotpedalstyrning samt 1 st. för manuellkörning. Kabinen försedd med 2 st. sidodörrar, belysningsutrustning, blästerhandskar samt cyklondammsugare. Mycket bra blästerkabin för verkstad samt industribruk.
Arbetstryck: 4-8 bar
Lämplig luftmängd: 400-600 l/min
Lämplig kompressor: 5,5-7,5 hk

Däckmaskinspaket

Art.nr 486544

Däckmaskin U-2011
Art.nr 32836
Däckmonteringsmaskin från en av världens främsta tillverkare. Passar utmärkt till yrkesmässigt bruk och för fälgar med riktigt stor diameter. Försedd med hjälparmar för att klara breda lågprofildäck. Maskinen har många fördelar: Pneumatiskt styrd hjälparm, pneumatisk låsning av monteringsarm.

Automatisk däckbalanserare SBM96
Art.nr 68267
Automatisk däckbalanseringsmaskin av hög kvalite´som vi sålt i snart 10 år. Lämplig till hemmabruk eller den mindre verkstaden där man inte ställer krav på dolda vikter eller automatisk inläsning av hjulets storlek.

Verkstadsbord med hylla & bakstycke

Art.nr 489808

Pulverlackerat verkstadsbord med bakstycke som passar bra för placering av lysrörsarmatur eller arbetsbelysning. Lämpligt för dator och arbetsorder. Försedd med avlastningshylla och tre fack för A4 dokument. Justerbar höjd och svagt lutande bordsskiva, kraftig låsbar låda som glider på kullager.

Verktygsvagn och låda

Art.nr 489783

Mycket stabil verktygs-låda/vagn i stålplåt, pulverlackerad i läcker röd kulör. Med två fasta hjul och två länkhjul med broms. Försedda med 7 st. utdragbara, kullagrade, låsbara lådor och ett stort skåp med låsbara dörrar.

Smådelstvätt med trycktank

Art.nr 50839

Tryckluftsdriven avfettnings- och tvättank för användning av tvättvätskor med flampunkt över 60°. Tankkapacitet på 50 l. Tanken är monterad på en 65 l vagnsförsedd behållare. Tvättanläggningen lämpar sig för snabbspolning av små mekaniska delar. Levereras med tvättborste och renblåsningspistol.

Verktygs-vagn/låda

Art.nr 489805

Extra kraftig verktygs-låda/vagn, pulverlackerad i läcker röd kulör. Konstruerat helt i stålplåt. 14st. lådor som har kullagrade, fullt utdragbara expansionsbeslag för smidig funktion och ett skåp med hylla som är flyttbar i fyra olika nivåer. Fullt låsbar och inkluderar två nycklar. Sidohandtag gör den lätt att flytta, pulverlackerad.

Bläster-aggregat,

Art.nr 81857

Blästeraggregat med inbyggd dammsugare. Levereras komplett med utsugningsslang och blästerpistol. Ett utmärkt hjälpmedel vid blästring av större partier på sitt projekt. Går bra att använda inomhus tack vare den effektiva dammsugaren som även återvinner sanden.
Luftförbrukning: ca 350 l/min

Webbshop verktygsboden.se **Ordertelefon** 033-20 26 50

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Bläddrade i några gamla nummer av Enthusiasten...

(jo, jag har alla från det allra första numret och framåt - så var inte säkra, det kan dyka upp vilka gamla försyndelser som helst!).

Nå, hittade denna artikel av Henrik Engström i nr 1 1984 (varje årgång fick egen nummerserie på den tiden). Bilen han skriver om är alltså Sveriges äldsta Healey, som vi haft med i lite olika artiklar de senaste numren. Bilder på nästa sida visar en del av bilens äventyr under åttiotalet. Och det kommer mera - Robert P har lovat att vi ska får följa hans renovering av bilen det kommande året. Fortsättning följer alltså! ***Anders L***

Att du bara vågar! Är du inte rädd om bilen, va! Dåre! Dessa och liknande kommentarer formligen haglar över mig när jag råkar knysta om att jag kör tävlingar men min gamla ”hundra”.

Nu tar jag inte så allvarligt på synpunkter av det här slaget. Själv tycker jag att det känns riktigt. Sportbilar i allmänhet, och Austin-Healey i synnerhet, är ju faktiskt byggda och avsedda att tåla denna hantering. De kördes i 24 timmar på Le Mans på femtiotalet, och höll. Detta faktum talar väl sitt tydliga språk.

Hundran är väl kanske lite tung och slö på raksträckorna men det kompenserar man lätt i kurvorna, där bilen tack vare den närmast perfekta viktfördelningen kan köras fort. På senaste tävlingen (Mantorp 13-14 augusti -83) höll jag faktiskt jämna steg med Claes Ottosson i en BN7:a trots att jag inte kunde använda mig av högsta växeln. På själva tävlingen fick jag dock ge mig eftersom kopplingen då rasade fullständigt (*hur var det med de där: 24 timmar och höll … Reds anm.*). Hade bara den hållit så skulle Claes ha fått sig en match. Nåja, det blir nog fler tillfällen.

Vad krävs nu för att kunna köra historisk racing med sin Austin-Healey? Jo först och främst måste man bli medlem i RHK (Racerhistoriska klubben). Genom RHK kan man efter genomgången förarkurs få sin tävlingslicens för historiska bilar.

När väl detta är avklarat är det dags att titta lite på bilen. Ett absolut krav är att bilen är utrustad med en lätt åtkomlig strömbrytare som bryter allt (tändning och batteri). Dylika brytare finns att köpa men är ganska dyra. Man kan lösa detta genom att endast bryta batteriströmmen plus att man kopplar bort generatorn.

Batteriet måste vara ordentligt fastsatt och skyddat så att det inte kan uppstå gnistbildning vid en eventuell kollision. Detta är särskilt viktigt i en 3000 där batteriet är placerat i direkt anslutning till bensintanken.

Ett annat ”måste” för bilar med öppen vevhusventilation är ett oljeuppsamlingskärl rymmande minst 3 liter. En plastdunk och slangar duger gott.

Vad det gäller trimning av motorn är allt som förekom på den tiden det begav sig tillåtet. Karossen måste stämma med originalet. Vingar och spoilers är alltså absolut förbjudna. Rena säkerhetsanordningar, typ störtbåge, är dock tillåtna. Enda tillåtna ingrepp är borttagande av stötfångare och navkapslar. På bana får dessutom ljuddämparen tas bort, och ska sanningen fram så är det ett ganska ”mulligt” ljud från en Healey med raka rör (det var tider det! Reds anm.).

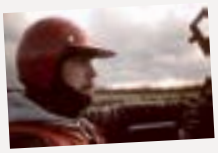
Att räkna upp alla övriga tillåtna och otillåtna modifieringar skulle ta alldeles för lång tid. Då är det bättre att läsa igenom regelverket för historiska bilar (det s.k. FIA Appendix K). Där står det mesta som man behöver tänka på. Appendix K kan fås från RHK eller Svenska Bilsportförbundet.

Nu är det dags för kontakt nummer två med RHK för utfärdande av ”FIA INDENTITY FORM”. Av namnet framgår att detta är en identitetshandling för bilen. Alla mått och data måste vara med liksom alla avvikelser från originalet. Detta papper är obligatoriskt för att överhuvudtaget få ställa upp i någon tävling. Vid utlandsstart krävs dessutom läkarintyg och starttillstånd från Svenska Bilsportförbundet.

När det gäller den personliga utrustningen krävs följande: Overall, handskar, huva (s.k. ballaklava), underkläder och strumpor av flamsäkert material. Skorna måste ha lädersula. Kör man en öppen bil måste man ha glasögon. Sist men inte minst måste man ha en godkänd störthjälm.

Vid forcerad körning, som det är frågan om här, finns alltid risken att motoroljan blir så varm att den förlorar sina smörjande egenskaper. Vad som kan hända då är väl inte så svårt att räkna ut. Dyrt och besvärligt lär det också bli. En relativt billig försäkring mot detta är att montera in en oljekylare. Dessa är väl inte att betrakta som original tillbehör till en Austin-Healey men är ändå tillåtna eftersom de inte höjer bilens prestanda. Möjligen förlänger. Att montera oljekylaren kan vara lite problematiskt, men jag löste det genom att flytta oljefiltret från motorn till chassiet. Sen var det lätt att ansluta slangar till själva oljekylaren som jag placerade snett under och framför främre tvärbalken. Vid ”normal” körning finns risken att oljan inte kommer upp i rätt arbetstemperatur varför en termostat bör monteras.

Nu hoppas jag bara att det är många i Austin-Healeyklubben som hörsammar det här och blir sugna på att köra historisk racing så att vi, kanske redan nästa år (*alltså 1984!; Reds anm.*) kan få ihop till en speciell klass för bara Austin-Healey. Tänk er själva. Det vore en syn för gudar.



Vill Du ha ytterligare upplysningar om historisk racing är Du välkommen att ringa eller skriva till mig under adress: Henrik Engström, XX-täppan 222, 136 00 Handen. Tel. kvällar 0750-222 YY.

Väl mött på racerbanorna nästa år.

Henrik E.

Samtliga bilder inskannade från Henrik Engströms fotoalbum från 80-talet.

Utanför hotellgaraget i *Tyskland

Hundran hemma
(Formel Junior med Fiat motor i bakgrunden).

Huvudsponsor Holsten Bier gynnas av klubbmedlemmarna: Per Andersson, Robert P, Kenneth och Annika Andrén

Dåtida säkerhetsutrustning (?) inför starten

Ett senare foto, nu med säkerhetsbåge

Henrik på startlinjen på Travering

I gott sällskap. Bugatti, Ferrari och Svanbergs 3000

Välförtjänt champagne efter målgång

GISSA HUR DET GICK I BRITTISKA KLUBBKAMPEN I SKÅNE 2012!

Text och foto: Peter Bäckström AHCS South Section

Första helgen i september körs traditionsenligt UBCC-South´s Brittiska Kubbkampen i Skåne. År 2010 vann vi AHCS South Section klubbkampen och fick nöjet att arrangera den 2011. Vi fick mycket beröm för detta då vi i klubbens arrangörsgrupp lade ner en hel del arbete, och enligt flera klubbar var denna den 10:e klubbkampen "den bästa klubbkampen hittills".

2012 var vi sugna på att spänna Healeymusklerna lite igen, i synnerhet som UBCC-South bestämt att arrangörsansvaret fortsättningsvis lottas ut. När vi spänner musklerna i klubben är vi inte att leka med och återigen kunde klubben avgå med segern! Vi var fem Big Healeys som deltog med Fredrik Spong, Paul Mauritsson, Torsten Jönsson, Lars-Erik Larsson och undertecknad vid spakarna.

Denna gång var det 2011 års vinnare, Morganklubben, som arrangerade med den äran. En trevlig runda med flera tuffa kontroller. Den mest originella - att skjuta prick med pilar från blåsrör, skiljde efterhand agnarna från vetet.

Konkurrensen var tuff, då som vanligt över 50 sköna brittiska klassiker deltog med sina entusiastiska besättningar. Som vanligt var det flest jaggor av olika modeller som startade. De var fyra gånger fler än vi, men det vet ju alla i klubben att det skall mer till än så för att matcha ett beslutsamt Healeygäng. Även många fina MG, Mini, Triumph, Triumph TR, Morgan, TVR, Lotus och Rover var representerade. Vädret var inte lika strålande som det brukar (det hjälpte inte att första kontrollen var i anslutning till Barsebäcksverket). Lite råkallt och blåsigt, men humöret var som vanligt på topp.

Bland de första 50 startande knep vi individuellt platserna 1, 2, 6, 16 och 44. Därmed blev vi sammanvägt bästa klubben och den ståtliga vandringspokalen är åter i våra händer tills nästa klubbkamp i september i år. Om vi skulle vinna igen får vi behålla pokalen. Det är ju faktiskt något att fundera på under sommaren, eller hur?

Stort tack till Morganklubben och UBCC-South för ett fint arrangemang!

I väntans kö-tider vid Barsebäck (inte bara verket som stannat tydligen ...

Segrarbesättningarna med pokalen.

Glad och nöjd artikelförfattare.

... och om inte Skåne känns sydligt nog, så finns det möjligheter till Healeyåkande på än mer exotiska platser:

Asien Runt i Healey

Text: Anders L från utgångsmaterial från DWM, som också levererat bilderna

Tiger Rally är det främsta långdistanrallyt för klassiska bilar i Sydostasien. Den senaste startade på ön Penang 13 november 2012 och slutade nästan en månad senare den 9 december i den thailändska huvudstaden Bangkok. Detta efter en spännande 6500 km lång resa genom Malaysia, Thailand, Laos, Kambodja innan man vände tillbaka till Thailand.

Evenemanget innehåller tävlingsinriktade sträckor, men ger också möjlighet att njuta av kultur, mat och historia i regionen, som omfattar några av de vackraste och mest historiska platserna i världen, inklusive den berömda gyllene triangeln - där Thailand, Laos och Burma möts.

Vägarna var hyfsade, men samtidigt utmanande och spännande på ett sätt man inte är van vid från Europa. I städerna möttes man av Tuk-tuks, vanliga taxibilar, cyklar med eller utan motor, bussar, fotgängare och allt annat möjligt och omöjligt i en salig röra!

Healeyföraren Yves Gouzer, som är bosatt i Schweiz, lät sin Healey 3000 genomgå en omfattande genomgång hos Denis Welch Motors före evenemanget för att se till att den var i toppskick inför det påfrestande äventyret. Sedan skeppades Healeyn till Malaysia inför rallyts start.

Efter rallyt, som omfattade många utmanande körningar i besvärlig terräng - speciellt i trakten av den kinesiska gränsen - visade sig bilen ha klarat påfrestningarna mycket väl. Lite slitagedelar och allmän genomgång var vad som krävdes för att den skulle vara fit for fight igen.

Yves och hans fru hade en fantastisk resa och rekommenderar denna typ av rally till alla som har en Healey eller annan klassiker och vill utforska nya spännande platser på ett annorlunda sätt. Rallyna anordnas regelbundet över hela världen genom H & H Classic Rally (www.hhclassicrallies.com)

Visst är nedanstående en ganska spännande roadbook för en semestertur i Healeyn, eller …

Dag	Utgångsort	Anmärkningar	Dist km	Timmar
Friday	Penang	Cars	0	0
Saturday	Penang	Practice stage	63	2
Sunday	Krabi	Border +stages	525/514	7
Monday	Chumphon	Stage	451	6
Tuesday	Hua Hin	Lake stage	378/304	5/4
Wednesday	Kanchanaburi	Jesada Motor Museum	345/343	6
Thursday	Sukhothai	Tiger Temple + stages	619	9
Friday	Chiang Mai	Thoen stage	348	6
Saturday	Chiang Mai	Samoeng loop	100	2.5
Sunday	Golden Triangle	Border stage	388	6
Monday	Golden Triangle	Elephants	0	0
Tuesday	Oudomxay	Border	350	6.5
Wednesday	Luang Prabang	Chomphet stage	237/197	6/5
Thursday	Luang Prabang	Night market	0	0
Friday	Phonsavan	Plain of Jars	290/263	6/5
Saturday	Savannakhet	Mekong river	551	8.5
Sunday	Pakse	Wat Phu	333	3-5
Monday	Phnom Penh	Border	606	8
Tuesday	Phnom Penh	Killing Fields	0	0
Wednesday	Siem Reap	Angkor Temples	313	5
Thursday	Siem Reap	Meal in temples ruins	0	0
Friday	Bangkok	Border	441	8
Saturday	Bangkok	Cars/Depart	0	0

Sigge Hammarnäs, Jönköping, vår medlem nr 25, har jag hört berätta många trevliga och underhållande (och oftast någorlunda trovärdiga?) historier om hans och familjens Healeyliv. För att komma helt till sin rätta bör det framföras på Sigges oefterhärmliga, genuina jönköpingsdialekt. Men det låter sig ju dessvärre inte göras i skrift. Men ni får tänka er det!

Varför blir man Healeyägare?? - En svårstartad historia!

” … bilen svårstartad och det blev inte bättre när bilen stått en längre tid … på garageuppfartens sidor fanns en ca 1m hög mur. Bilen stod parkerad i garaget med aktern mot garagedörrarna … bilen skulle startas upp och som vanligt när den stått en tid ville bilskrället inte starta … Tänkte ”jag kör ut bilen på startmotorn …”. Lägger i backen, ställer mig bredvid bilen med bildörren öppen, böjer mig in och trycker på startknappen. Vad händer? Jo, bilskrället startar!” Slutet på denna lärorika historia längre ner i artikeln.

Att jag blev ”healeyfrälst” är inte så konstigt, jag växte upp på 50-talet i Sveriges kanske Healey-tätaste område, Rosenlund i Jönköping, där det i mitten på 50-talet fanns tre AH 100 inom ett område av 5-6 villakvarter.

Vår granne på andra sidan gatan hade en bilfirma och sålde Austin och Hudson. Säkerligen var han en duktig försäljare för när grannens son i kvarteret intill tog studenten fick han en röd AH 100 i present. Det var inte helt ovanligt på den tiden att man fick en sportbil i present vid studentexamen om man hade tillräckligt besuttna föräldrar. Ytterligare några gator längre bort bodde en konfektionsdirektör, som titulerade sig som Konsul John Hjelme-Lundberg och var chef och ägare till Junex konfektion. Han hade en något yvig son, som hette Björn och som naturligtvis också åkte i en röd AH100, oftast med nedfälldvindruta. Sonen hade dessutom ett gammalt dubbeldäckat 2-sitsigt öppet sportflygplan. Ett av sonens stora intresse var att flyga runt på landsbygden omkring Jönköping och dyka ner och skrämma böndernas kreatur. Att han dessutom ofta åkte runt i sin röda Healey och med nedfälld vindruta passerade under nedfällda järnvägsbommar i god fart vållade viss uppståndelse. Men sådant kunde man komma undan med på ”den gamla goda tiden”!

Tidigare nämnde bilförsäljare hade även en förbaskat snygg dotter, som var förlovad med en mycket trevlig löjtnant. Denne fick jag senare som kompanichef då jag gjorde rekryten, men då var han inte så trevlig längre! Dottern åkte naturligtvis också Healey, en gul sådan. I denna miljö växte jag upp och kunde var och varannan dag beskåda denna skönhet till sportbil.

Jag fick sedan som 13-årig möjlighet att på plats se Kristianstads Grand Pix 1956, där Juan Manuel Fangio och Stirling Moss tävlandes för Mercedes i varsin bil med luftbroms (baklucka som öppnades i 90 grader vid inbromsning) kom 1:a och 2:a i den tyngsta klassen. I sportvagnsklassen fanns det några Healeys, och då gick det definitivt upp ett ljus för den unge pojken: Healeybilarna som står hemma i kvarteret är inte bara otroligt snygga, de är riktiga racerbilar, man tävlar med dem också!

Om inte beslutet att ”en sådan bil ska jag ha” var taget tidigare, så togs det i Kristianstad 1956. Och så blev det, i oktober 1969 blev jag ägare till en AH3000 1959 års modell. (skall skicka reg. handlingar till ”Lotsen” så jag kommer med på listan gamla Healeyägare). Jag var studerande, jobbade extra på posten och hade inga pengar, så hela studielånet inklusive stu-

Lena och vår Healey i alpmiljö på väg söderut 1970

diebidraget rök på ett bräde. Men jag var ju ägare till en Austin Healey 3000! Tack vare min fästmö tillika blivande och nuvarande fru, och extraknoget som brevbärare så lyckades vi klara oss över vintern.

Detta var den korta bakgrunden till varför och hur jag blev Healeyägare.

Den hösten och vintern var det ett otroligt skitväder, så Healeyn var ingen bil att åka i och garagerades därför över vintern. I vinterns kyla och mörker, med den nyinköpta Healeyn i garagerad i en ladugård, började jag och Lena planera för en semesterresa till värmen i Sydeuropa. Resultatet av planeringen blev att vi beslutade att åka till Italien i Healeyn. Lite senare dök det upp några mörka tankar i min skalle - tankar som jag inte ville dela med Lena, för att inte förstöra hennes förväntningar om en bekymmersfri och solig resa. Bilen var 10 år gammal, och på den tiden var en tio år gammal bil verkligen gammal! Dessutom nyinköpt, jag hann bara köra några mil med den innan jag ställde in den för vintern. Jag hade ingen aning om skicket på det maskinella, dessutom var bilen svårstartad och bar sig ibland lite oberäknelig åt. Värst av allt - jag hade ingen aning om hur en bil fungerar och hade dessutom tummen mitt i handen.

Tidigt på våren året därpå plockade jag ut bilen ur garaget och tog bilen till Motormännens test-station som på den tiden fanns i Jönköping och fick bilen testad, även maskinellt. Till min glädje så visade det sig att bilen befanns vara i skapligt skick. Stärkt av detta var det nu bara att köra på och bekanta sig med bilen och slutplanera Italienresan.

Som jag nämnde tidigare extraknäckte jag på posten som brevbärare och lite av varje på helger (det var postutdelning på lördagar på den tiden). För att förena nytta med nöje beslutade jag att ta Healeyn när jag delade ut posten. Jag tyckte det var praktiskt - fick ju både mil på bilen och lön. Det gick bra några gånger men sedan lade sig posten i beslutet. Jag blev kallad till ett personligt samtal med brevbärarchefen som ganska bestämt klargjorde att ”en brevbärare har gul cykel och uniform med tillhörande båtmössa och inga jädrans leksaksbilar i arbetet”. Om inte, avslutade han, ”så kan herr Hammarnäs ... !”ja, ni förstår. Men

jag är i alla fall en av de få, kanske den ende, som kan skryta med att ha delat ut post i en Austin-Healey.

Som planerat kom jag och Lena iväg i slutet på april i en Healey som alltså var både nyinköpt och svårstartad, och som jag fortfarande inte var van att köra. Jag hade heller ingen aning om hur en bil fungerade och klarade inte att reparera det allra enklaste. Dessutom hade jag kört alldeles för få mil med Healeyn.

Iväg kom vi i alla fall och hem kom vi också ett antal veckor senare. Resan var definitivt inte helt utan komplikationer, och vi hamnade inte i Italien men inte långt därifrån, men allt detta är en helt annan historia.

Redaktörn ville även veta om jag hade haft några trevliga upplevelser eller något trevligt möte i samband med mitt Healeyägande. Självklart, det har väl alla - massvis med trevliga och mer eller mindre trevliga möten och upplevelser. Ibland kan man klanta till det själv också, så även jag och det får väl gå under rubriken mindre trevliga upplevelser.

Efter Italienresan, som alltså inte blev en Italienresa utan en resa till nuvarande Kroatien, använde jag bilen en hel del under de kommande åren, men några fler långresor blev det inte. Jag kom underfund med att trots att bilen gått ganska lite var den var ganska risig. På 10 år hade det funnits 19 ägare, och det fanns mycket att göra på bilen. Jag misstänkte bland annat en hel del rost. Lena och jag hade fått barn, skaffat hus och hem och familjen och jobb krävde sitt. Ett tag var jag på väg att göra mig av med bilen, som tur var blev det inte så utan bilen blev istället stående i garaget. Emellanåt startade jag upp bilen, gasade lite och körde ut på garageinfarten. Som jag nämnt tidigare var bilen svårstartad och det blev inte bättre när bilen stått en längre tid. Om ett sådant tillfälle jag skall berätta.

På den tiden hade vi ett rejält dubbelgarage med dubbla garageportar, uppfarten till garaget från vägen var ca 25 meter och på uppfartens sidor fanns en ca 1m hög mur. Bilen stod parkerad i garaget med aktern mot garagedörrarna.

Som sagt var, bilen skulle startas upp - det var fint väder mitt på sommaren och fick jag bara igång den så tänkte jag köra lite upp och nedför garageinfarten. Den var ju både oförsäkrad och oskattad så några längre utflykter var inte lämpligt (men jag vet att du gjorde åtminstone en sådan Sigge, och den dråpliga historien får du kanske tillfälle att berätta en annan gång – det är preskriberat! Reds anm..). Denna gång och som tidigare när den stått en tid ville bilskrället inte starta hur jag än försökte. Tänkte att ”jag kör ut bilen på startmotorn och bogserar igång den”.

Efter ”olyckan”!

Motor ur med hjälp av kompis - sent 70-tal

Motor i med hjälp av söner (egna och kompisens) - sent 80-tal

Sagt och gjort, jag ställer mig bredvid bilen med bildörren öppen vilandes mot höften, håller i ratten, har lagt i backen, dragit ut chocken, böjer mig in och trycker på startknappen. Vad händer? Jo, bilskrället startar! Med mig inklämd mellan bildörr och kaross och far vi iväg ut genom garageporten som lyckligtvis är öppen. Jag lyckas slänga mig in i bilen samtidigt som bilen passerar garagedörr-karmen. I hastigheten får jag inte in armen helt utan den får sig en rejäl törn. Eftersom jag inte hinner få med mig bildörren tar garagekarmen dörren, vrider den 180 grader och i nästa sekund far bilen in i muren till garageuppfarten. Hela äventyret tar bråkdelar av sekunder. När allt är över och röken lagt sig står alla barn som bor på gatan och som har hört smällen och skriker: ”Titta, Sigge har krockat med sig själv”. Sen kommer även deras nyfikna föräldrar och tar del av förödelsen. Succé!?

Resultat: framskärm, dörr och bakskärm mer eller mindre förstörda. Dessutom visade det sig senare att all delarna var, precis som jag misstänkt tidigare, kraftigt rostskadade och lagade med mängder Plastic Padding.

Kort sagt - hela bilens högersida var demolerad och där sitter jag mitt i förödelsen och försöker få igång bileländet igen så jag kan köra in den i garaget, stänga alla dörrar, slippa åskådarnas sneda leenden och istället i enskildhet förbanna min klantighet. Då vägrar fanskapet att starta, samtidigt som någon snusförnuftigt påpekar att jag kunde väl vridit av startnyckeln. Visst fan borde jag ha gjort det, men hade nog med att klara mig själv så jag inte blev klämd. Som sagt allt gick på bråkdelar av sekunder.

När förnuftet återvänt konstaterade jag att i denna tragikomiska historia fanns det saker att glädjas åt. Bara några minuter innan krocken lekte min då 4-årige grabb på garageinfarten men var nu i säkerhet på gräsmattan och själv klarade jag mig från att bli allvarligt klämd och fick samtidigt en rejäl läxa.

Nu hade jag en bil som inte bara var kraftigt demolerad, dessutom upptäckte jag en massa rost. Detta var i slutet av -70 talet och bilen var nära skroten eller i bästa fall försäljning.

Denna händelse blev istället till slut startskott för en renovering som varade i många år. Som jag tidigare nämnt var jag ganska opraktisk, men jag lyckades faktiskt skruva isär bilen, ta en kurs i gassvetsning och skruva ihop bilen igen. Klar strax efter sekelskiftet (det senaste!) och med hjälp av Magnus i Borås med fininställningar går bilen nu som ett spjut. Men allt detta är en helt annan historia.

Min slutsats är i alla fall: Att åka i en Healey där man varit och mekat själv med varje detalj på bilen är balsam för själen!

Sigge och Lena Hammarnäs, Jönköping. Medlem nr 25

Healey Market

Säljes:
Läderratt MOTOLITA 14 tum med rattnav 1500 kr, **Kamaxel** Fast road 2500kr, **Kronhjul** och pinjong 3,9:1 BJ8 använd en sommar 3500kr, **Vattenpump** 600kr, **Bromsbackar** bak Vä+Hö 500kr
Kjell i Karlstad, +46 (70) 334 53 50,
ke-bkkjelleriksson@telia.com

Dialog med läsare – äntligen en medlem som tagit mina uppmaningar på allvar! Mer av sådant, vi har utrymme nog att vädra lite tankar, synpunkter och åsikter. Både bildligt och bokstavligt utrymme alltså!
Red.

Hej redaktören!
Tack för en trevlig tidning, till att börja med.

Jag är ganska ny medlem i AHCS och över huvud taget inte alls engagerad – ännu.

Bakgrunden till mitt intresse att söka medlemskap var att försöka få lite tips och kontakter att använda den dag jag kommer loss med den nödvändiga renoveringen av min AH Sprite Frogeye.

De utgåvor av tidningen jag hittills läst, 6-8 st, har haft mycket begränsade artiklar och bilder av just AH Sprite i jämförelse med sina större och vackrare syskon. Är det jag som är dåligt uppmärksam eller är Spriten så mycket ovanligare i Sverige?

Det skulle vara intressant att få en redovisning av hur många "Healeys" av olika typer som rullar runt i landet och kanske även som inte rullar runt, i landet.

Jag har haft min Sprite i 38 år och det var många år sedan jag rullade omkring på gator och torg i den:

Det var en härlig tid!

Bästa hälsningar
Magnus Henman, Lidköping
Medl.nr. 590

Hej Magnus!
Kul att du tycker om tidningen! En bra idé att bli klubbmedlem när du planerar att renovera din Sprite – finns mycket kunnande och dåd och råd att hitta inom klubben.

Att Spritarna kanske är mindre exponerade i tidningen beror säkerligen inte på någon medveten ”diskriminering” – bara det faktum att min företrädare Tommy L var och är en genuin Sprite/Midget entusiast kan tjäna som garanti för det. Möjligen är det så att ”storhealeyägarna” är mer aktiva på att skicka in material?

I detta nummer finns det flera Sprite med i olika sammanhang, och jag lovar: får jag bara in hyfsat material så tar jag gärna in mer Spriterelaterade artiklar.

Vad gäller **antalet bilar av de olika modellerna i Sverige** så är det ungefär så här (några år gamla siffror): 350 Sprite, 260 Big Healeys och ”övriga” 64 st. Bland klubbens medlemmar: 99 Sprite och 178 Big Healeys. Fördelningen i klubben är alltså ca 64 % Big och 35% Sprite (1% övriga Healeys). Dessa procentsatser är nästan exakt spegelvända mot produktionssiffrorna under resp. modells tillverkningsperiod. Sprite (och även Jensen Healey) är också klart underrepresenterade i klubben jämfört med antalet registrerade i Sverige. Kanske dags för Spriteentusiasterna att ragga fram fler av sina Spritekollegor till klubben? Red.

Följande nya medlemmar hälsas varmt välkomna till Austin Healey Club of Sweden.

(anmälda familjemedlemamr inom parentes)

654	Marcus Trellman (Sofie)	Ronneby	AH 3000 BJ8 1967
655	Gunnar Nordlöf	Alvesta	Ingen uppgift
656	Anders Ohlsson	Sundsvall	Ingen uppgift
657	Eric Nyblæus	Stockholm	---
658	John Lydholm (Eva-Lott)	Stockholm	AH 3000 BT7 1960

Regaliashopen

Klubbjacka1 500:-

Klubb resp TEHMIS-keps svart, grå, blå, sand 120:-

Halsduk, ull - svart 280:-

Skjorta mörkblå ryggtryck 435:-

Paraply ”golfmodell” grön/vit, svart/röd resp röd/vit 250kr; blå/gul 275kr, grön/ TEHMIS 50kr.

Piké ”Lacoste”, svart, röd 210:-

Picknickfilt, svart / grön 230:-

Pikétröja , svart, grön 170:-

Förbandssats, fickformat 25 kr

T-shirt ljusblå/svart/vit/mörkblå 100:-

Bilvårdshink hoppfällbar 120:-

Klubbmärke tyg 35:-

Klubbdekal Metallfolie 20:

Vagnmärke AHCS 280 kr

Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr

Vagnmärke TEHMIS 300 kr

Knapphålspin 20kr. Slipsnål 20kr. Slipsklämma 30kr. Klubbmärke 20 kr

Nyckelring DHMC 100:-

Registreringskylthållare 50:-

Dekal vinyl 35 kr

Vykort nr 1 21x15 cm 10:-

Vykort nr 2 21x15 cm 10:-

Vykort nr 3 21x15 cm 10:-

Beställ regalia **NU** (annars glömmer du det!) genom att gå in på: **www.healeysweden.com/regalia** eller maila: **nina.nyblaeus@telia.com** Du kan även ringa Nina på 0708-858214.

För tröjor/skjortor etc **ange färg och storlek**. Frakt/porto tillkommer

Du missade väl inte **utförsäljningsregalian** på första uppslaget? Där finns riktiga fynd för klubbmedlemamarna.

KAS

Kilmartin Automotive Sheetmetal

Made in Australia

Kilmartin has been the premium brand for Austin Healey chassis and (sheet)metal replacement parts for over 25 years and is now available throughout Europe.
The Kilmartin Chassis and sheetmetal parts are widely known for their superior quality and fit.

We produce chassis for the full range of Austin Healeys and stock 600+ different (sheet)metal parts. Call or email for info and prices. We can also assist in putting your car on a new chassis.

Need a new chassis?

Our new Austin Healey 100S chassis and aluminium inner body panels made to exact specs.

KAS europe

www.kilmartin.eu

Email: info@kilmartin.eu

Tel. : ++31 653 555388