ENTHUSIAST

Nummer 131 December 2013

PG har ordet

Nu när löven har fallit och vintertiden är här kan vi blicka tillbaka på ytterligare ett bra Healeyår.

Mötet i Skottland som även denna gång blev en stor framgång för vår klubb med mest antal utländska deltagare samt topplaceringar för alla deltagande svenskar i concours d' élégance, South Section där Healeygänget som för tredje gången vann den engelska klubbkampen som innebär att vandringspokalen nu tillhör AHCS Section South, vårt trevliga årsmöte i Värmland samt GranTurismo- utställningen i Nacka.

Ett stort tack till Lasse och hans mannar i East Section som genomförde detta strålande för tredje året i rad!

Racingsäsongen, som nu är över, slutade med flaggan i topp för våra Healeyåkare som tävlar även internationellt. Ett stort GRATTIS till Anders Schildt som upprepade förra årets vinst i Healeyracet på Castle Combe i England, denna gång i par med David Grace i engelsmannens bil.

Nisse som dubblerade sitt deltagande och blev sexa tillsammans med Nigel Greensall i sin 3000 (trots att de blev hindrade i depån vid förarbyte av rödljus vid utfarten p g a att säkerhetsbilen skulle ut) samt fyra i klassen med 100M. Lotsen fick tekniska problem på träningen och fick avstå racet.

På det nationella planet slutade även säsongen i dur. Vid Racerhistoriska Klubbens årsfest och prisutdelning tilldelades Nisse, Anders, Jocke samt undertecknad pokaler för platserna två till fem i klassen GT/GTS efter den omöjlige Johan Solman med sin snabba Jaguar E-type.

Nu laddar vi för 2014, det finns minst ett par racehealeys som är under uppbyggnad varav en bör komma ut under året. Vi har även stora förväntningar på årsmötet som kommer att arrangeras av South Section.

God Jul och Gott Nytt Healeyår !

Omslagsbilden: Bredaxlad 3000
Foto: 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 mars 2014.
Manusstopp den 1 februari

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*	072-368 93 23
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	Leif Sundqvist *northsection@healeysweden.com*	070-337 25 24
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

Medlemsavgift 350 kr. Familjemedlem 50 kr.

Innehåll nr 131

Sid 2	**PG** har ordet
Sid 3	**Redaktörn** mm.
Sid 4-5	**BLY – en tung Healeyhistoria,** andra avsnittet – Anders Gustafson
Sid 6-7	**Skottlandsmötet –** Det spänannde slutet på Christer Ls berättelse.
Sid 8-11	**Racesäsongen** – Summering av 2013.
Sid 12-13	**Gamla (?) Enthusiaster** - Lars & Kerstin Engwall
Sid 14-17	**Engwalls 100**, återupplivad från lång vila – Tommy Lyngborn
Sid 18	**Healeys på Goodwood** – Tommy Lyngborn
Sid 21	**Ruddspeed AH 3000 –** Autosport 1960
Sid 22-23	**Aggeryds** Healeyhöra
Sid 24	**Grand Turismo,** tredje gången gillt – Tommy Lyngborn m fl
Sid 25	**Nya medlemmar** presenterar sig
Sid 26-27	**Treklubbsträffen Stockholm** – P-A Nord (TR-klubben)
Sid 29	**Urstigning nästa!** - Tips vid förarbyte
Sid 30	**Efterlysningen** – Elmon Larsson
Sid 31	**Regaliashopen**

I nästa nummer 132 (bland annat):

- **Klubbkampen Skåne, Healey vinner! –** Peter Bäckström
- **Mina internationella race 2013 –** Nils-Fredrik Nyblaeus
- **Gamla (?) Enthusiaster –** Vem står på tur tro?
- **Årsmötet 2014** – Förhandavisering
- **Ruddspeed AH 3000, reportage om en överlevare –** Steve Norton

Redaktören

Just hemkommen från en fantastisk vecka i ett soligt Puerto Rico, Gran Canaria, tittar jag ut på ett dito soligt österhav. Men med en avsevärd skillnad på temperaturen!

Nåväl, var sak har sin charm. Om inte annat är det ganska mysigt att krypa ner i ett varmt garage när vinterkylan viner om kinderna. Förberedelse för den nya motorn till RaceHealeyn pågår för fullt, blev ju dessvärre akut under hösten race (som för min del inte blev något race!) på Castle Combe.

Den gamla motorn, som ändå skulle pensioneras nu i vinter vägrade hålla de 60 minuterna ytterligare som det hade krävts för att kunna köra racet, några varv på träningen sedan var det slut. Snacka om oflyt – den har ju faktiskt gått om inte som en klocka så ändå fullt acceptabelt i sex hela säsonger. Men i de sista skälvande minuterna svek den!

Bara att bita ihop och från åskådarplats se både Anders S och Nisse N göra fina insatser. Mer om det i ett senare nummer av tidningen.

Lite pyssel med vår gathealey är också planerat för vintern. Passade på att från England ta med delar för att montera ny framruta, tätningar runt sidorutor mm under vintern. Viktigast dock att ersätta ett antal trasiga ekrar i fälgarna – de tar stryk under långresor med tungt bagage och hög marschfart! Nya däck istället för de nu snart 20-åriga dito vore kanske också en bra idé? Men som vanligt får den trogna BJ8:an (”den bara tuffar och går som ett lokomotiv” bruka hustrun säga, imponerad av hur en bil från hennes eget födelsår fortfarande kan fungera ...).

I övrigt så tycker jag det fortfarande är lite tunt med läsarreaktioner, dialogen med er läsare är ganska mager. Är inte självsäker nog att tro att hälsan tiger still – visst måste det finnas både synpunkter och idéer på/om innehållet i vår gemensamma klubbtidning. Kom igen, hör av er! Gör det till ett nyårslöfte att komma med material eller förslag på vad ni vill se i tidningen?

Till er som bidraget med material till detta nummer riktar jag ett varmt tack, och till dem och alla er andra en tillönskan om ett riktigt fint Gott Nytt År!

Anders Lotsengård

”Skönheten och odjuret” hade PG märkt detta foto med. Undrar vad han menade med det?

Du missade väl inte **medlemsinbetalningskortet** som kom med detta nummer? I så fall, mejla vår kassör så får du ett nytt!

Och du, glöm inte ange ditt **medlemsnummer** (eller åtminstone medlemmens namn).

Butik och snabb postorderservice

Vid årsskiftet flyttar vi. Därför erbjuder vi nu 20 - 50 % rabatt på alla delar i lagret till din MG, Austin Healey, Triumph, Mini eller annan BMC saloon car. Passa på, först till kvarn gäller!

FLYTTREA FLYTTREA

BRITISH MOTOR AB

www.britishmotor.se

Lidingövägen 75, S-115 41 Stockholm • baksidan av Kungliga Tennishallen
Telefon: 08-664 53 10 • Fax: 08-664 53 18 • E-post: info@britishmotor.se
Öppettider: mån-fre 11.00-17.00 • lör i regel 11.00-14.00 (sommartid stängt)

En BLY-tung historia om en Healey som överlevt trots ett tufft liv.

Del 2

Text och de flesta bilder: Anders Gustafson

Del 2 – hur man ger sig på att renovera en välanvänd Big Healey.

Lagom till julen 2010 hade jag plockat ner BLY i atomer. Den tomma ramen monterades i en gigg som jag lånat av Bosse Johansson. Det kluriga med den är att den kan ”rullas” runt eller ställas på högkant för att underlätta arbetet. Jag blev dock tvungen att modifiera den lite eftersom främre stötdämparfästena, som utgör fästpunkter för jiggen, visade sig sitta ca 2 cm längre isär än på Bosses bil. Ett troligt resultat av den tidigare lagningen av ramen.

I januari 2011 körde jag karossen till Blästrix i Jordbro för blästring och skyddande grundlackering, mest för att slippa onödig ytrost under arbetet.

Det var med stor nyfikenhet som jag hämtade hem karossen en vecka senare. Det mesta såg ju ut som väntat. Rost lite

här och var, men relativt ärligt, d.v.s. ingen gömd gravrost bakom lager av spackel. Däremot hittade jag skarven på ramen vid vänster utriggare som jag skrivit om tidigare. Det där kräver lite funderande tänkte jag och bestämde att det är nog bäst att börja med det som sitter bakom torpeden, så kan jag fundera under tiden. Som alla säkert vet vid det här laget är ju ett Healey-chassi lite annorlunda än andra bilars. Tricket är att tänka sig för, mäta noga och sen kontrollmäta ett par gånger till och se till att ha tydliga referenspunkter. Jag skruvade fast ett par stålbockar i golvet och vägde in dem vågrätt i karossens tvärriktning. Det innebär att jag har kunnat mäta alla sidomått, t ex tröskelarnas inbördes höjd, rambenens horisontallinje eller bakre stötfångarfästena med vattenpass. Det har underlättat massor under plåtarbetet.

I samband med renoveringen 2007 hade jag bytt i princip hela högersidan mellan innerskärmarna. Arbetet denna gång började med att angripa vänstersidan med byte av främre utriggare, tröskelpaket och golv. Bakre utriggare sitter ju varmt bakom ljuddämparen så den hade klarat sig väldigt bra. Därefter fortsatte jag bakåt, hjulhuset lagades bitvis, ny innerskärm som krävde en del anpassning för att passa svetsades på

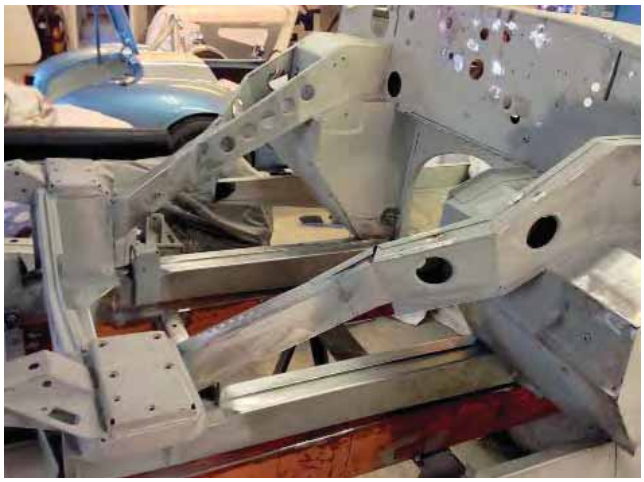
plats. På högersidan byttes bakre delen av innerskärmen och en bit av hjulhuset under fästet för sufflettställningen.

Bakre tvärbalken var inte så rostig, men ack så hoptryckt på undersidan av domkrafter och andra hårda saker, så ett besök i Bosses lager av nya delar (som inte behöver justering för att passa) så byttes även denna inklusive fästen för bladfjäder, stötfångare mm. Slutligen svetsade jag dit golvet och delar av boxarna mot hjulhusen. Inpassning av schrouden pågick hela tiden för att det skulle bli rätt, inte minst i samband med svetsning av tvärbalk och stag för stötfångare och staget som håller schrouden i bakkant (under falsen för bakluckan).

Innan bakre tvärbalken monterades så ägnade jag ett par timmar åt att med

stålborste på skaft rensa rambalkarna invändigt och sen måla rostskyddsfärg hela vägen. Balkarna visade sig vara i bra skick, men endast lätt ytrost på insidan, skönt. Efter tusen andra småsaker som krävde mer eller mindre åtgärd – tror jag svetsade igen 30 skruvhål – så målades bakre delen med tvåkomponentsprimer. I det skicket ställde jag ut karossen i klubbens monter på Gran Turisimo 2012. Det var rätt underhållande att smyga runt och höra kommentarerna från besökarna. Speciellt eftersom Lasse Engwalls nästan färdiga bil stod bredvid, det gav nog en bra referens till mitt ”nakna” chassi.

Så var det då dags att angripa framdelen. Funderandet resulterade i nya främre rambalkar från AH Spares, riktigt snyggt tillverkade, det måste sägas. Att jag fick reklamera främre A-armsinfästningarna för att de var spegelvända tar vi på nöj-



eskontot. De bakre inklusive en förstärkt tvärbalk hämtades från Bosses lager. Av Bosse fick jag också låna passbitar för att montera A-armsinfästningarna rätt.

Mats Svanberg visade sig ha en okrockad framdel som jag kunde överta och

såga loss framvagnsbalken inklusive stötdämpartornen från. Med det kunde en ny komplett framdel byggas upp och jag slapp lägga tid på att reparera den gamla.

För att kunna genomföra rambytet så kompletterades mina fastskruvade bockar med ett par kraftiga balkar. Nu kunde jag fästa hela chassit och skapa bra mätpunkter för bytet av framdel. Men lite nervöst var det nog när jag satte tigersågen i den gamla ramen, många mätpunkter blir det och även med originalritningarna i handen så kan det bli fel, alla mått i dessa är inte jättetydliga.

Vid provmonteringen så konstaterade jag att om jag sänker främre spetsen på rambalkarna mellan 1-2 cm, vänster sida var högre än höger sida, så har jag kompenserat för ramens böjning efter 50 år, inte så mycket trots allt.

Eftersom jag vill fortsätta att åka med Webrar så har jag byggt om vänster ramben från torpeden och nedåt. I samband med det byttes större delen av fotlådan också. Slutresultatet blev rätt bra, nu har jag ny framdel med korrekta mått, tvärbalk med inre förstärkning, A-armsinfästningar som pekar rätt och ombyggt vänster ramben så att Webrarna kan få andas fritt.

För att slutföra chassit återstår motorfästen, vänster dörrstolpar samt lagning och återmontering av innerskärmarna. Den från England köpta främre schrouden från en BJ8 ska få några mindre sprickor runt grillen lagade och den bakre en ny bakre underdel. Sen påbörjas den spännande övningen att börja testa passformen på de nya skärmarna …

(blir spännande att få följa slutmonteringen av bilen inkl premiärturen till besiktningen …
Undrar vilken vår det blir? Reds anm)

Molnen hopar sig ...

”Missljud och skrammel ...”

... så slutade förra delen av Christer Lundströms reseberättelse från Skottlandsmötet. Minnesgoda läsare kanske kommer ihåg att förra avsnittet avslutades med en fånigt leende Christer efter inte lika fånig, men kanske för bilen alltför påfrestande, bankörning på Knock Hill.

Missljud och skrammel

Torsdagen bjöd upp till rally igen, ”The Tulip Challenge”, med strålande sol och om möjligt ännu finare vägar än senast. Rinus Sinke, som vunnit ”The Historic Tulpen Rally två gånger, vinkade av oss i startfållan. Det holländska systemet visade sig vara riktigt bra, och min fru är fortfarande övertygad om att vi inte körde fel en enda gång! Lunch (och mera snack med en del andra Healey-entusiaster) intogs på en riktig skotsk pub. På herr-rummet pryddes väggarna av en lokal sportbilsförare, som jag tyvärr glömt namnet på (se bild).

Tyvärr Christer, hittar bara två namn vid förstoring: Chris Amon – som var Nyzeeländare, och Kimberly Clark – som är torkpapperstillverkare ...

Efter målgång åkte jag, Clara och svärmor bort till The Famous Grouse Destillery och provade oss fram i sortimentet. Återvände till hotellet väldigt nöjda, men nu med ett markant missljud och skrammel från bilen. Jag kopplade omedelbart missljudet till svärmor. Om inte annat, var det säkert hennes fel ...

Weetabix och helikoptrar

Fredagens utflykt gick till Athur Carters House of Bruar. Det var lite lurigt att hitta dit, men vi blev väl belönade, när vi till slut hittade rätt. Den stora gräsmattan var fylld med över 150 Austin Healey’s från världens alla hörn. Vilken syn! Arthur visade sig vara en otroligt charmig man i övre medelåldern. Det bjöds på snittar, dryck och en del riktiga rariteter. Framför huset stod en ”Medivac helicopter” och glänste. Visst var en del av deltagarna lite ålderstigna, men en helikopter i stand by, verkade något överdrivet. När Mr Carter berättade om sin historia och ägandet av den klassiska frukosträtten Weetabix, ringde det en liten klocka. Inte bara för att jag växte upp på Weetabix, utan för att jag kopplade märket till helikoptrar. 1988 representerade jag Sverige på Middle Wallop’s International Helicopter Meet. De flesta av oss var militära piloter, men det fanns två herrar i hög hatt med en liten Robinson helikopter som gick under namnet ”The Weetabix guys”. Herrarna hade alltid ett skämt på lager, och lättade upp stämningen under hela veckan. Jag frågade Arthur om han hade varit en av herrarna i hatt, den dagen för 25 år sedan. Han nekade, och förklarade för mig att det var dåvarande VD;n David och hans son som deltog. I vilket fall: ”It’s a small world”. Donald Healey’s privata Healey coupe, som han för övrigt använde att köra till jobbet, prydde gräsmattan tillsammans med den något ökända NOJ393 (100S). En fröjd för alla entusiaster var det definitivt. Avslutningen, med en flyguppvisning av en Pitts var inte dum den heller.

Tillbaka till hotellet i rasande fart. Galamiddag stod på schemat, och de som hade hyrt sin kilt, ville nog ha lite marginal för att få till utstyrseln perfekt. En del anlände i sina låga Healey’s, och man kunde genast konstatera, att det inte är så lätt att kliva ur en dylik sportbil, utan att visa för mycket…Fördrink, säckpipor och bordsplacering – det mesta flöt på perfekt. Middagen var utsökt, och avslutades med prisutdelning, auktion och avslöjandet av var nästa möte skulle gå av stapeln: Frankrike! Vi ser fram emot det, eller hur?!

Olja och motorcyklar

Efter att ha checkat ut och därefter tagit farväl av familjen, började jag kolla över bilen inför den långa resan hemåt. Motorrummet var nu fullt av olja, och jag var tacksam att det fanns en

hel dunk Castrol Classic Oil i bagageutrymmet.

Bilen lät mera nu. Och inte speciellt positivt. Gunnar Berger tog en sväng med bilen, för att avge domen, men vi blev inte mycket klokare. I vilket fall var det dags att bege sig av. Målsättningen var att köra ganska mycket på mindre vägar. Motorvägen som vi kört upp hit, kändes inte så lockande.

Bild ovan och nedan: PG Johansson

Lunch åt vi i en liten by, som jag tyvärr glömt namnet på. Jag och Gunnar fastnade för en del gamla motorcyklar, som den lokala verkstaden hade gömt undan. Norton Commando och en del klassiska Triumph etc. stod och längtade ut på vägarna igen? Dessa härliga engelska byar gör någonting med en som är svårt att beskriva. Våra bilar väckte dessutom en smula respekt i grannskapet.

Tiden började bli knapp, så vi bestämde oss för att pressa på bra på motorvägen. Om inget annat för att försöka undvika regnet som hängde i horisonten.

Mobilkontakt togs med övriga, men det visade sig till slut att vi tagit in på Premier Inn i Peterborough allihop. Problemet vara bara att staden hade ett par olika Premier Inn. Nåväl, middag och en välförtjänt öl slank ner, innan vi kröp ner i de engelska hotellsängarna.

Oljud och svårt att koppla

Under söndagen började min bil låta mer och mer. Det blev så illa att vi faktiskt försökte komma till en lift, för att undersöka närmare. Eftersom det var söndag, fanns det inte så förfärligt många ställen att välja på. Dessutom var det lång kö till de ställen som faktiskt hade öppet. Vid påföljande tankning konstaterade jag olja i hela motorrummet. Min ventilkåpspackning hade uppenbarligen inte gillat bankörningen på onsdagen. Nu kom detta som ett brev på posten.

Totalt fyllde jag nog upp ett par liter under hemfärden. Men den gick fortfarande.

Vi valde mindre vägar, både för utsikten och för att inte fresta min bil över gränsen. Mera skrammel. Kort därefter, gav Gunnar och lottas koppling upp.

Ny plan – att ta sig ut på motorvägen igen, för att undvika allt för många stopp.

Nu genomled vi cruisin' med markant oljud från en bil och en bil utan koppling

Lyckan var stor, när vi nådde färjeläget utan några fler incidenter.

Vid färjeläget i Harwich mötte mig många kända ansikten igen.

Gunnar och Lotta knuffade bilen långsamt fram i kön, medan beslutet om hur man skulle lösa situationen med kopplingen. För och emot vägdes länge och väl. Till slut lånades det en slavcylinder(det har väl alla i handskfacket) som kundae vara bra att ha i värsta fall. Gunnar, som hade fått smak på att köra utan koppling, bestämde sig för att fortsätta så hem mot Stockholm.

Björn satt i kön bredvid, iklädd tidningar för att uthärda den värsta värmen. Där var läget mer akut, vilket innebar att traileråkning var ett framkomligt alternativ väl framme i Esbjerg.

Till slut var det vår tur, och Gunnar bad en bön att det inte skulle bli för många stopp på väg upp mot rampen. Det märktes att vi allihop hade delat något under resan. Folk mötte upp mangrant i baren, och festen fortsatte givetvis under middagen.

Framme i Esbjerg sa en del farväl, medan andra beslöt sig för att hålla ihop ett tag till. Oljudet ifrån min bil fortsatte, men man vande sig efter hand. Lunch intogs på McDonalds, innan vi splittrade upp gruppen ytterligare. Bron blev vårt val, bl.a. eftersom det var lättare att hålla rull på Bergers bil, utan att behöva växla mer än nödvändigt. I Helsingborg skildes vi åt, och mitt erbjudande om sängplatser och en öl i Ramlösa får stå kvar till en annan gång! Lotta o Gunnar skulle fortsätta till Jönköping, för att hinna i tid till Stockholm, dagen efter. 330 mil var avverkade, inte utan utmaningar. Men, vi kom hela vägen hem, Healeyn och jag…

Eftertext

Oljudet visade sig vara en spräckt drivknut. Den hängde verkligen på en skör tråd. Anders Schildt berättade målande vad som kunde ha hänt när jag brände runt på motorvägarna med en drivknut som när som helst kunde ge upp... inget att rekommendera för benen! Dessutom konstaterades tyvärr behovet av att byta vevaxel. Spåret till kamaxeldrivningen var utslitet... men det för bli en annan historia…

Text och de flesta bilder:
Christer Lundström, medlem #564

Healey Racing Team
– säsongen 2013

Foto: PG Johansson

Vi är vackrast, vi är bäst!

Nåja, men från att för några år sedan endast varit någon enstaka Healey på den historiska racingscenen i Sverige – först KG Schildt i ett par år, sedan jag med SID, oftast ensam Healey, så småningom kompletterat med Nisse Nyblaeus 100 och Anders Schildt med sin 3000 – har under de senaste åren Healey Racing Team kommit att bli det i princip största ”enmärkesteamet” på de svenska banorna.

Visst, 1000-kubiksgänget är många och håller ihop men med många olika fordonsfabrikat. Visst, det kryllar av hundkojor och SAABar, men de har ingen sammanhållande länk i depån utan ingår i olika konstellationer spridda lite över allt. Men Healey Racing Team håller teamflaggan högt, har en snygg depåuppställning med teamkläder, tält och bilar i prydlig uppställning.

Teamet har denna säsong bestått av undertecknad, Nisse Nyblaeus, Jocke Glaes, PG Johansson och Elmon Larsson. Elmon med Sprite, övriga med AH3000. Samt naturligtvis vår klippa i depån, Mats Svanberg. I de flesta fall är vi dessutom åtföljda av våra resp. hustrur vilket klart förbättrar trivseln och standarden i depålivet.

Sedan har vi en sammanhållning och ett socialt umgänge i depån, inte bara bland oss rejsande och våra nära och kära, utan alltid med ett antal tillresande healeyentusiaster som tagit vår inbjudan om ”alltid varmt kaffe och oftast även en pilsner tillgängligt”. Kul tycker vi i den ordinarie bemanningen! Och vår trevliga samvaro börjar uppskattas även av andra deltagare – inte sällan har vi ”långvariga” gäster som (ännu?) inte har förstått att det är Healey man ska rejsa med för att ha maximalt kul! Men det är bara positivt, allt som höjer stämningen och standarden på depålivet är av godo.

Jag räknar inte upp resultatlistor från de olika tävlingarna, de kan du hitta på *www.rhkswe.org* och på vår hemsida *www.healeysweden.com* där det också finns betydligt fler bilder än vad som gives plats för här.

Säsongen inleddes med Anderstorp i mitten av maj och hela teamet var där: Nisse N för premiär med sin röda 3000, Jocke Glaes (eller Gläs som speakern envisas med!) med sin gröna 3000, liksom PG J med sin dito. Jag var där med SID, och Elmon L med sin Sprite. Vi saknade våra ”gäster” – Anders Schildt väntar till nästa säsong med sin nya bil och danske Roar var kvar i Danmark.

Foto: PG Johansson

Ovan: En nöjd njutande Svanberg. Måste fått syn på något som måste mekas med!!

Nedan: Roar på tvären

Premiärtävling brukar vanligtvis innebära problem, alla förändringar är oprövade. Så också nu. PG hade däck-bladfjäderkontakt som husmekanikern Mats S hjälpte honom fixa, Nisse hade också bakändesproblem som avhjälptes sammalunda, jag drabbades av ett skuret framhjulslager under sista racet och Elmon tyckte inte att den nybyggda motorn gav den effekt han väntat. Precis som vanligt alltså!

Redan under den regniga träningen upptäckte Jocke att ”Jaguarlimousiner är hårda, racehealey är mjuka” – en kraftigt tillbucklad bakskärm och delar av schrouden på Healeyn gav endast en liten skråma på Solmans utlånade Jaguar Mk2. Sedan åkte Jocke ut och in på banan som en

Foto: Hasse Kjellin

nubbe på ett snöre i halsen – bucklorna hade fixats, men vad ingen viste var att bakaxeln också tagit stryk med kraftigt oljud som följd. Men bara på banan, inte i depån så många kortvariga körningar blev det, dock inget race (mer än ett halvt varv!).

Nisse var överlycklig över sin 3000:s goda förmåga som han faktiskt lyckades matcha (han hade smygtränat i England!) som chaufför. Han försvann som en avlöning på raksträckan, jag hade inte en chans att hänga på.

Sedan var det dags för Velodromloppet, Gelleråsen, Karlskoga. Ett kanonevenemang i RHK:s egen regi som blir bättre för varje år. Har du inte varit där har du missat något! Välkommen till Healeydepån där i juni 2014.

Det höll på att gå åt fanders redan på den fria träningen – Nisses ena skivbromsfäste gick rakt av. Kunde gått mycket värre, men nu blev det ”endast” orsak till en komplicerad logistiklösning involverande Svanbergsdelar från Eksjö, demontering därstädes av alltid hjälpsamme Göran (inte webbisen i detta fall!) och omvägshämtning av Nina. Men allt löste sig, Nisse var oändligt imponerad och tacksam över de resurser som fanns till hands när det behövdes. De två racen, där Healeys nästan var hälften av startfältet, blev ganska rafflande. Bl. a hade Jocke och Nisse en mycket hård fight, så hård att både åskådare och speaker trodde att de var i plåtkontakt. Jocke fick ge sig, när ett främre fjäderfäste brast i hans 3000. Mycket bilder och mer racereportage finns som vanligt på hemsidan! Depålivet med grill, pilsner (inte förarna ...), besökande gäster och allmänt ljugande och beklagande pågick som vanligt hela helgen.

RHKs tredje deltävling hölls på Ring Knutstorp 5- 7 juli samband med Svenskt Sportvagns-meeting som arrangeras av MSCC och är den största racertävlingen i Sverige med 320 deltagare. Knutstorp och Svenskt Sportvagnsmeeting i juli är en institution för det svenska sportvagnsfolket sedan 40 år tillbaka. Nåja, de två första åren var inte på Knutstorp, men ändå!

(Eftersom jag inte var där kommer **rapporten nedan från PG resp Jocke.** *Jockes kommentarer i kursiv stil*.)

Det var sommarväder och upplagt för fin racing. Fredagens fria träning var nästintill ka-

Bildsvit överst: förspel på banan - undrar vad de diskuterar därunder?

T v: Raceklara och avslappnade – PG och Nisse. Nedan: PG har ordet (som vanligt!).

osartat. Open pit lane med blandade bilar från alla klasser, det vill säga allt från tusencup:are till Modsportbilar. Fartskillnaderna var extrema och man hade fullt upp att titta både framåt och bakåt samtidigt! Inte mycket till givande träning. Dessutom fick det andra träningspasset på eftermiddagen avbrytas p.g.a pressat tidsprogram.

På lördagens kval var Roar från Danmark snabbast av Healeybilarna med nionde tid, Jocke 14, Nisse 16, jag 20 och Elmon 21.

Ja inte mycket att säga om det, Roar var snabb. Oroväckande snabb… Han hade tydligen kommit till rätta i Anders Schildts före detta bil.

Race 1 som brukar gå på lördagen var förflyttat till söndagsmorgonen där jag återigen fick en bra start och passerade tre bilar, tyvärr låste jag upp bromsarna och fick en snurrning innan första kurvan efter startrakan, troligtvis beroende på att min bromsvåg inte var rätt balanserad vilket jag även hade tendenser på i Karlskoga med orolig bakvagn. I racet lyckades Roar bli sexa och Nisse åtta, efter min fadäs slutade jag

på 17, två platser efter Elmon, Jocke fick problem med bakvagnen och fick bryta.

Första racet var en intressant upplevelse i min gröna Healey. Efter en hygglig start och några varv mellan Roar och Nisse kände jag något som for omkring mellan mina fötter bland pedalerna. Utan att kunna konstatera vad det var försökte jag bara sparka undan det men det dröjde inte länge innan det var tillbaka bland pedalerna. I mina försök att se vad det var för något och att bli av med det märkte jag att Nisse närmade sig bakifrån. Efter ytterligare några varv lyckades jag få tag i tingesten och såg då att det var isoleringen från störtbågen som ramlat ner på golvet och ställde till bekymren för mig. Jag kastade över den på passageraresidan och fortsatte obekymrat i några varv till för att sedan få en känsla av att jag hade punktering bak.

Ett varv från mål stannade jag för att istället upptäcka att bakaxeln satt lös på ena sidan. Byglarna över axeln hade släppt så mycket att den kunde flytta sig på bladfjädern. Fick senare reda på av Anders S att han efterdrog dessa mellan vare race. Shit happens, men man lär så läng man lever!

Till race två på söndagen hade vi justerat mina bromsar till mer bromsverkan på framhjulen, jag var lite försiktigare men lyckades passerade två i starten. I mitten av fältet, efter de två hästkraftstinna Ford GT 40 och Solmans Jagga, blev det en stenhård fight mellan Roar, Jocke, Nisse och de ettriga Elanerna som blandade sig i leken. Roar fick släppa två Elaner framför sig och slutade sexa som i första heatet, Jocke fick släppa ytterligare tre och blev tia, Nisse 12 jag 16 samt Elmon i sin Sprite 17.

Race två gick betydligt bättre. Fick en kanonstart och flög förbi Roar som några varv senare lyckades ta sig om mig igen. Förutom det så var det ett hyggligt race där allt funkade som det skulle. Isoleringen på bågen satt fast och var nu säkrad med ett par stripes dessutom.

Trots den kaosartade fria träningen och det alldeles för tajta tidsschemat så måste jag ändå säga att SSM är en av årets höjdpunkter under racingsäsongen. Fint väder, massor av bra racing, fullparkerad sportbilsparkering och stor publik. Dessutom trevligt sällskap, god mat och en å annan läsk. Kan det bli bättre?

Undrar bara när de får ordning på sin duschanläggning så att man inte måste duscha i kallvatten om man inte är i duschen klockan 6 på morgonen.

Kinnekulle var vi borta ifrån i många år, men fr o m 2012 rejsar vi där igen. Kul bana med hyffsade åskådarplatser. Teamet hade anvisats en mycket bra plats i övre delen av depån, och förutom hela ”ordinarie” Healeyteamet gästades vi av Robert Petersson med sin Alfa GTAm. Ingen Healey, men Robban är ju en sann healeyentusiast och dessutom en trevlig prick, så det var ingen diskussion om saken. Ett villkor dock: han och hans husmek Boa fick lova att inte försöka truga på oss något av den fruktansvärda Grappan

Det är inte bara att köra, äta och roa sig – reparationer och underhåll drabbar de flesta. Här Nisse Nyblaeus resp undertecknad som gör depåtjänst. *Foto: Hasse Kjellin*

de brukar envisas med!

Tunt startfält, endast tio anmälda i GT/GTS-heatet. Varav fem Healeys! Snacka om dominans! Träningen sker utan några större malörer – möjligen håller inte Jocke med, han är ytterst irriterad/besviken över sin träningstid, klart sämre än förra året och ”bara” trea i det teaminterna racet. Själv tar jag det lite piano tycker jag, förra året lyckades jag ju lägga SID på taket på denna bana. Och sånt hänger i! Blir därför mycket positivt överraskad av tiden, strax efter Nisse och före Jocke. PG den enda som förbättrar sin tid från förra året, pojken börjar komma i gång … Både lördagens och söndagens race avlöper utan några större avvikelser och i strålande väder. Ordningen i mål som på träningen och inga incidenter att tala om.

Incident kanske det däremot var på lördagskvällen, då teamet hörsammat hustru Marias kallelse att ställa till med en hejdundrande kräftskiva i det av Svanberg medtagna partytältet. Inga tillbehör saknades – kulörta lyktor (tack Nisse o Nina), löjliga hattar och inte minst ett rejält sånghäfte. Till vissas förvåning och andras irritation lyckades undertecknad som ”sång”-ledare (citationstecknen på uppmaning av hustrun – hennes definition på mitt framförande var INTE sång!) sjunga igenom alla häftets 27 snapslåtar. Någon, utelämnar namnet, hade missat att man inte behöver ta en snaps till varje låt, varför söndagsmorgonen blev lite däven. Vårt glada gäng noterades i depån (det var skönsången!) så mycket att till söndagsfrukosten kom RHK-ordförande på oanmält besök (första gången!) till vårt frukostbord ”bara för att hälsa lite”. Var nog lite orolig för statusen hos vissa teammedlemmar, men han kunde lämna helt lugnad – man kan sjunga och stoja, ja t o m äta kräftor, utan (överdriven) alkoholkonsumtion. Åtminstone om man ska köra dagen efter!

Healeyteamets pokalskörd. Nisse, Lotsen, Jocke och PG i storleksordning!

Foto: Redaktörn

Säsongen avslutades i Falkenberg, den svenska i all fall, medio september i typiskt höstväder – blåst och regn i växlande omfattning med solglimtar emellanåt. Teamets partytält kom till god användning för trivsamt depåliv, oavsett väderförutsättningarna. ”Alla” var där, och dessutom kom danske Roar med sin ex Schildt röda 3000. Träning i torrt och jag förvånade både mig själv och de övriga med att ha bästa Healeytid, en dryg tiondel bättre än Roar. Sedan Nisse och Jocke inom samma sekund och PG strax efter. Rullande start (tycker jag inte om!) och förlorade direkt två platser, både Roar och Nisse kom förbi och förblev före. Healeys på platserna 4,5, 6, 7 och 8 i heatet med Nisse som fyra.

På söndagen öppnades himmelen på vid gavel, ösregn i varierande omfattning. Vet inte hur det gick till, men från min sjätte startposition lyckades jag köra i fatt och krångla mig förbi alla utan den vinnande Ford GT40:n och noterades för heatets snabbaste varvtid. Antagligen min med åren allt lägre tyngdpunkt som gav fäste i blötan … Nisse var jag dock tvungen att passera med mer än halva bilen utanför banan – en Healey tar stor plast i böjarna.

Så var då säsongen slut för alla utan för Nisse och mig, som drog vidare till Castle Combe början av oktober för ett race med 25 Big Healeys på startplattan. Mer om detta i nästa nummer.

Summering: en väl genomförd säsong av alla i teamet. Fler bilder och kompletta resultatlistor på i inledningen nämnda web-sidor! Ömsom vin, ömsom vatten. Glädje och besvikelser – men så är det i racing. Tror dock jag kan göra mig till tolk för alla deltagare i teamet, de på såväl som vid sidan av banan: SKITKUL! Och nästa år har vi minst ytterligare en 3000 i teamet. Claes A är nästan färdig med sin nybyggda blå racer3000,och kanske t o m ytterligare två (eller vad säger ni, Anders S och Mats S?).

Väl mött 2014 – nu ska jag ner i min verkstad och plocka ut den gamla motorn och förbereda för den nybyggda.

Anders Lotsengård

Under ett besök i Malmö mitten november hamnade jag och Maria på Puben Harrys i Malmö. Och vad hittade vi på väggen där, om inte en relief i nästan naturlig storlek av en”rallyhealey”! Ovanligt välgjord och rimligt proportionell. Kul överraskning. Kanske någon av våra sydländska medlemmar vet bakgrunden till den glädjande utsmyckningen? Anders L

Lasse och Kerstin Engwalls Healeyhistoria.

Redan i det första/ett av de första numren av Enthusiasten, nr 1 1971, fanns följande artikel.

Tyvärr var den stencilerade tidningen av för dålig kvalité för att kunna kopieras. Nedan är därför en helt oredigerad avskrift av artikeln, vars författare är okänd. Engwalls medlemsnummer är 13, vilket är medlem nr 4 eftersom man började på nummer 10 vid klubbens start. Nr 1-9 reserverades för kommande hedersmedlemmar.

Endast Rolf Lindholm (#10) har idag ett lägre medlemsnummer i klubben.

Bilen som det handlar om nedan är dessutom samma bil som på annan nästa uppslag i tidningen preseneras i sitt (återigen!) nyrenoverade skick.

The Austin Healey Enthusiast.

Under denna rubrik ska vi varje gång presentera en Healey-enthusiast och kanske framför all: hans bil.

Vi börjar med en av vårt lands tålmodigaste Healey-idioter, förlåt entusiaster: Lasse Engvall och Kerstin Nielsen.

Det hela började i mars 1960 då Lasses blivande svägerska kom hem och berättade att nu, hade hon hottat en kille som hade en sportbil, en grön en, det var visst en MG-Hili. Lasse som redan då visade klara symptomer på anglofili korrigerade henne genast och pumpade henne på allt hon kunde berätta om detta gröna vidunder. Snart stod bilden klar: det måste vara en Austin Healey 100 (den var snygg berättade svägerskan vilket genast uteslöt MG:n och så släpade baken nästan i gatan, ingen tvekan en Healey). Detta bekräftades nästa dag då Lasse och Kerstin efter diverse löften och hot fick följa med till den nye killen.

Där stod den, nylackad i BRG med en underbar djup lyster, blänkande ekerfälgar, en markfrigång under decimetern, vilket fick den att se ut som den gjorde 190 när den stod still. Och framför allt det var en H E A L E Y!

Allt detta var tillräckligt för att Kerstin och Lasse började tömma spargrisar, kakburkar och bankböcker för att få ihop till de 5000 som ägaren begärde. Att bilen sedan var obesiktigad, inte fullt ihopplockad och dolde åtskilliga kilon plast under sin djupa lack, det tänkte inte det Healey-frälsta paret på. Alltnog, bilen köptes, besiktigades utan större problem och kördes hela den regnfattiga sommaren och hösten. Motorn gick som en klocka och allt var toppen tills snön kom. Med hjälp av en elektrisk motorvärmare och en fantastisk förmåga att hitta kontakter på alla parkeringsplatser skulle bilen köras hela vintern. Det gick hela december med undantag från kommunalarbetarna som vilt protesterade mot Lasses snöplogartalanger. Healeyn, är som bekant låg och detta exemplar var kanske lite för låg. Snön samlades nämligen under bilen och i decimeterdjup snö fick Lasse stanna var tjugofemte meter och backa ner från den snöhög som han samlat under sig. Inne i stan gick det bättre, kanske för bra. Det ansåg i alla fall den taxichaufför som Lasse hittade i en gatukorsning. Ja, det var ju inte så mycket annat att göra än att ställa upp den lätt skrynkliga kärran för resten av vintern.

Då slog meckarglädjen ut i full blom. På omvägar ryktades det om en smälld 3000 utan motor som var till salu. Trehundra kronor skramlades fram och med hjälp av Kerstin och skärbrännaren skrotades denna 3000 till decimetertjocka skivor på fjorton timmar. Skivbromsarna, bakaxeln, bakflyglarna, stolarna, sidorutorna och diverse smådelar sparades till hundran. Efter ett gemensamt skruvande, riktande, svetsande, slipande, slipande och slipande stod Healeyn färdig på pingsten. Mörkgrön metallic med skivbromsar, mercedesservo (vilka hejdare) och 3000:s bakaxel och skärmar. De hade konverterat 3000:s sidorutor så att den passa till hundran. Sommaren och hösten -70 rullade Healeyn 2000 mil utan några besvär. Så ryckte Lasse in i lumpen och bilen ställdes upp på Healeyklubbens garage. Men där fick den inte stå så länge. Snart åkte framskärmar av och blottade ytterligare rostlager som fick Lasse att tända ordentligt. Fram med kapskivan och bort med trösklar och innanliggande balkar och c:a 10 cm golv. Nya bitar tillverkades i 2,5 mm plåt och svetsades på. Vid samma tidpunkt hörde Lasse, via en lumparpolare, fantastiska rykten om en nästan fabriksny 100 som stått på en bilfirma i Norrtälje sedan 1955. Först frampå mitten av sextiotalet lyckades firman sälja bilen och då i delar. En tävlingstrimmad motor + låda och diverse smågrejor skulle finnas kvar i Norrtälje. Firman spårade Lasse upp på rekordtid och lyckades köpa den nästan 140 hästars starka motorn för ett larvigt lågt pris. Vid hemkomsten undersöktes motorn noggrannare och vi fann att den gått högst 100 mil (antagligen en tävling) och att det angivna hästkraftsantalet absolut inte var för högt. Om detta skvallrade ett mycket vackert och omsorgsfullt lättningsarbete och balansarbete plus en kamaxel som var något av det vassaste vi sett på länge.

Detta är vad som hänt hittills med paret Lasse-Kerstins bil. Vad som nu återstår är: inköp av nya framskärmar, kromade 72-or med 185-däck, vit sufflett, lackering av bilen i vinrött, en lätt utbyggnad av skärmarna. Paret beräknar att framåt pingsten -72 ska hundran vara färdig. Vi väntar med spänning mot denna händelse för att se en av de absolut snyggaste och snabbaste hundror som tillverkats. Frågan är bara: Vad ska dom göra sen? Knyppla gardiner eller vadå?????

(Reds anmärkning 2013: bilen blev klar och blev trea klubbens concours vid årsmötet. Hur det blev med gardinerna vet jag dock inte!)

Ett par gamla bilder på Engwalls Healey 100 som illustration till artikel på föregående sida.

Bilden till vänster efter första ”renoveringen” tidigt 60-tal.
Bilden till höger efter andra renovering tidigt 70-tal. Bilden är från BSCM i Västervik 1981, troligen sista bilden innan den nu just avslutade renoveringen. Målmedveten Kerstin siktar på ballonger i ”gymkana” på Västerviks flygfält.

Från Engwalls familjealbum

Från Svanbergs familjealbum

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

Nu är den nästan färdig!

Engwalls Healey 100 rullar mot en ny vår.

Efter många års väntan kommer vi under kommande säsong att få se Lasse och Kerstins floridagröna AH100 på vägarna igen. De som var på GranTurismo-mässan förra säsongen fick en försmak då vi lånat det då färdiga ”rolling-chassiet”. Många lockades till att titta på den gröna karamellen och längta efter det färdiga resultatet.

Det hela började i april 1969 när bilen införskaffades. Den var då racinggreen. Det utförandet varade till sommaren 1970 då en del plåtjobb gjordes. Den med ett inplastat hockeyklubbsskaft förstärkta dörrtröskeln byttes mot en dito i plåt, med mera. Ett antal kilo Plastic Padding rensades bort och nya skärmar monterades. Skivbromsar fram och ett bromsservo monterades också. Bilen lackades i en ljusare metallicgrön nyans.

Ljusgrön fick den vara till 1972 då det var dags för en ny renovering. Det här var på den tiden som ett gäng Healeyentusiaster höll till i det legendariska garaget på Kungsholms Torg i Stockholm. Healeyklubben hade bildats, medlemmarna var unga och mycket entusiastiska.

– Det var lite enklare på den tiden, säger Lasse. Det här med originalitet var inte så högt prioriterat då. Man kunde komma med en röd och en grön skärm (på samma bil) utan att någon reagerade nämnvärt.

Det som var viktigast för oss då var att vi tyckte det var kul att åka med öppna engelska sportbilar, Healeys i synnerhet. Och åkte mycket det gjorde vi också, Kerstin och jag har åkt cirka 11 000 mil med bilen.

Gänget i garaget tyckte att jag gjorde en mycket omfattande renovering när t o m skärmarna togs bort. Volvos vinröda färg tyckte jag var snygg så den fick det bli. En gammal lumparkompis från Norrtälje ringde och berättade att han köpt en bilverkstad.

"Det står en gammal Austinmotor här, den kan du titta på och se om det är någonting att ha”. Vi tog Kerstins Folka 1200 och åkte dit. Det visade sig vara en komplett healeymotor i raceutförande och jag fick köpa den för 500 kronor. Hur får vi hem den då undrade vi? Förarsätet hade lyfts ur i förberedande syfte innan vi for hemifrån. Detta visade sig nu vara ett klokt beslut. Motorn baxades in och vi for hemåt. I Rimbo blev vi sugna på en korv och den lokala Sibyllarestaurangen på torget angjordes. Gissa om vi blev kungar hos raggarna när vi klev ur och de fick se extramotorn.

Nu kom en tid med mer stiltje vad gäller

aktiviteter med Healeyn. Hus införskaffades och två döttrar kom till världen. En del finåkning till träffar och årsmöten blev det när det vankades barnvakt.

1982 började det att klia i fingrarna igen, ribban hade då höjts, påhejad och inspirerad av Kerstin började bilen plockas ner i

beståndsdelar. Dock kom ett Hulthealey-projekt tillsammans med Robban Petersson emellan under ett par år. Robban ville tävla med en Fiat 2300S Coupé också så där försvann ytterligare lite tid, men kul var det.

– När jag fyllde 50 tyckte jag att det var dags att ta hem bilen för att kunna vara mer effektiv men som vanligt kom mycket annat i vägen. 2005 kom jag till slut i gång på allvar. Massor av svetsning var det och inte minst jobb med att få nyinköpta plåtdelar att passa på bilen. Jag lärde mig också att svetsa i aluminium. Motorn är densamma, alla gamla packningar har naturligtvis bytts ut. Toppen har blyfrikonverterats. Växellådan ha varit isär och rengjorts, originalfälgarna har ersatts av Dunlop D-typ med Michelin XAS-däck monterade.

De senaste två åren har det gått med helfart. 2011 var chassiet klart och 2012 var bilen, som redan nämnts, med på GranTurismomässan. I våras lämnade jag till slut in bilen för lack, floridagrön blev den igen som när den var ny, cirkeln blev sluten.

Den 26:e juli besiktigades den utan anmärkning. Nu återstår bara att få inredningen på plats samt lite småjusteringar innan allt är komplett.

Vid fotograferingstillfället bjöd Lasse på en provtur i ett vackert oktoberväder. Bilen går fantastiskt fint och är väldigt tight och skrammelfri. Det är bara att hissa flaggan och utbringa ett fyrfaldigt hurra för paret Engwall och önska dem lycka till med kommande renoveringar. Nu kommer Lasse snart att sälla sig till de långlediga så jobbet med BN6:an kommer nog inte att ta lika lång tid. Sen är det ju den där Tupperwarehealeyn från Hult som Lasse övertagit från Robban som väntar…

Den som lever får se.

Tommy Lyngborn text och nytagna bilder.
Gamla bilder från Engwalls familjealbum

Galleri

Healey 100

Foto: Tommy Lyngborn

Healeys på Goodwood

Text och bild: Tommy Lyngborn

Vid mitt hittills enda besök på Goodwood Revival så kan man inte annat än att bli imponeras av alla fina gamla bilar och inte minst av alla i publiken som till stor det är iklädda tidsenliga kläder.

Mycket om Goodwood har skrivits här tidigare så jag begränsar mig till Fordwater Trophy som kördes på söndagsförmiddagen och som innehöll många fina bilar inklusive en udda Healey, se mittenbilden ovan!

I programmet fanns ingen information om den så vid hemkomsten kontaktade jag Healeyoraklet Robert Petersson som sin vana trogen kom med ett snabbt svar.

Enligt den tidigare ägaren Dave Matthews är historien denna:

”OAC 1 är en av två 100-coupéer som byggdes redan 1953. Enligt tidigare ägaren Dave Matthews byggdes den tillsammans med systerbilen ONX 113 i september 1953, sedan gick bägge till Jensen för ombyggnad till coupékarosser. Efter det gick de tillbaka till Donald Healey Motor Co och ONX 113 blev Donald Healeys egen bil. Den modifierades sedan till full 100S-specifikation och har sedan ingått i Arthur Carters samling.

OAC 1 blev istället en utvecklingsbil och fick tidigt en sexcylindrig Morrismaskin, långt innan Healey började med Austins sexa till 100/6. Motorn lär ha monterats långt bak i chassit, betydligt längre bak än i senare sexor, för viktfördelningens skull. Därför flyttades och ändrades torpedväggen. Köregenskaperna lär ha varit kanon, bilen användes sedan som testbil av Healey i några år och lär även varit testbänk för skivbromsar.

1962 såldes den till en Philip Fotheringham-Parker och försvann från offentligheten innan den hamnade hos en Alan Cook som tog den till Everards för att ta bort coupétaket! Därefter såldes den till handlarna Lendrum & Hartman Motors i London, från vika Dave Matthews köpte den försommaren 1981. Sedan fick han ett samtal från Donald Healey som behövde en "historisk works-bil" för att köra RAC-rallyts 50-årsjubileum 1982. Bilen preparerades, men Donald ställde inte upp och istället kördes den av Don Morley och kom trea i klassen.

Dave Matthews körde sedan en del historiska rallyn med den innan han sålde den till Syd Segal i oktober 1988. Innan det hade Matthews letat upp det avkapade taket som fanns i Australien och lyckats köpa tillbaka det. Syd Segal lät den berömde renoveraren Rod Jolley bygga tillbaka den till originalcoupéutförande, men när Segal avled togs projektet över av Mike Darcey som färdigställde bilen och började tävla med den igen.”

Vilken placering OAC1 fick i racet vet jag tyvärr inte men det var en annan Healey körd av David Smithies som vann efter en mycket hård kamp under hela racet med Jochen Mass i en Mercedes 300 SL ”Gullwing”. Smithies snurrade på första varvet och kom rejält på efterkälken men klättrade sakta men säkert upp till ledningen på sista varvet och vann. Ytterligare en Healey 100/6 deltog, körd av Rick Haythornthwaite, placering tyvärr okänd av mig.

Efter varje heat körde en AH3000 runt banan med två herrar som såg ut att vara någon sorts kontrollanter.

Finbilsparkeringen på Goodwood är en historia för sig, bara den värd priset för resan. Bland alla bilar hittade jag en Healey 100S, en röd hemmahörande i Belgien. Den har enligt ryktet även bott i Sverige, men det får bli en annan historia.

Ett par andra intressanta bilar i heatet var en MGA Coupé som kört Le Mans 24h och en MGA roadster som deltagit i Mille Miglia.

Ett par svenskar som deltog var Kenny Bräck som vann ett av Ford GT40 heaten och Stefan ”Lill Lövis” Johansson som körde en Ferrari 250 Drogo i Royal Automobile Club TT Celebration.S

Goodwood – jag återkommer!

Kenny Bräck – segrare i GT40-heatet.

Lill Lövis i Ferrari

Jochen Maas, omkörd och frånkörd av segraren David Smithies i den gamla workshealeyn TON

... och så två MG på ”special request” från Tommy L ...

Sideways Austin-Healey Racing Sweden Engineering

"Vi är länken mellan drömmen och vekligheten"

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

Julklappstips!

Svårt att hitta på julklappar ? Här kommer lite tips till alla Er som för det mesta är förpassade till passagerarsätet i en Healey och som får höra de stundtals tröttsamma tekniska diskussionerna om bromsluftning, modellbeteckningar, kluriga modifieringar mm.

Nu kan Ni imponera och ge bort årets mest uppskattade julklapp.

Vi hjälper dig rätt till vad som passar just din Healey entusiast!

Fördelarhållare 397:-

Gaslänkage SU 2938:-
Gaslänkage Weber 6525:-

SpinnerSpanner 2000:-

Lyftarlock - sats 1422:-

Alla priser är inklusive moms!

Sideways Engineering – Vi gör allt som har med Healeys att göra!

Race

Fast Road

Original

Behöver du reservdelar?
Gå inte över ån...

Vi utökar ständigt vårt lager och håller samma priser som i England

VERKTYGSBODEN

Sämskinnsmangel

NYHET!

Art.nr 488925

Rejäl mangel tillverkad i stålplåt för sämskinn och andra torkdukar. Avlägsnar 90 % av vattnet. Levereras med 2 st tvingar för montering på en bordsskiva eller liknande.

995:-
exkl. moms 796:-

Tvåpelarlyft, 4000 kg

Art.nr 489077 ~~Ord. pris 15 995 kr~~

13 990:-
exkl. moms 11 192:-

Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget eller verkstaden. Passar så väl proffs som hobbymekaniker.

Lyften har manuell frigöring av låsspärrar på båda sidor. Den är utrustad med en kraftig aluminiummotor på 2200 W med kylflänsar som förebygger överhettning. Manöverboxen har ett 24 V styrsystem. Lyftarmarna är asymmetriska och är även utrustade med klämskydd.

Lyftkapacitet: 4000 kg
Lyfthöjd: 1900 mm
Avstånd mellan pelarna: 2830 mm
Yttermått pelare-pelare: 3172 mm
Totalhöjd: 2827 mm
Lyfttid: 50 sek
Vikt: 680 kg
Spänning: 230 V

Blästerskåp med utsug

Art.nr 75506

6 975:-
exkl. moms 5 580:-

Blästerskåp försedd med 2 st. blästerpistoler. 1 st. för fotpedalstyrning samt 1 st. för manuell körning. Kabinen är 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

Hjuldolly

Art.nr 50845

Skålad vagn som passar de flesta bilhjul. 35 cm bred. Alla hjul är vridbara 360°. Varje vagn tål 500 kg. Hjulen är tillverkade i nylon för att inte lämna spår på golvet. Säljs i 2-pack.

449:-
exkl. moms 359:-

Parkeringslyft

Art.nr 85268

24 840:-
exkl. moms 19 872:-

Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasten. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppkar för att skydda bilen under. Behöver inte skruvas fast i golvet.
Lyftkapacitet: 3200 kg **Lyfthöjd:** 1860 mm **Totalhöjd:** 2060 mm **Spänning:** 230 V

Arbetsbänk, lådsats & hylla

Art.nr 2951

Arbetsbänk i stabil stålkonstruktion med plåtbeklädd plyfaskiva. Justerbara ben för arbetshöjd mellan 900 - 1155 mm. 3 st kraftiga lådor till arbetsbänken. Hylla för montering mellan benen på arbetsbänken, perfekt extra avlastningsyta!

2 899:-
exkl. moms 2 319:-

Verktygslåda & verktygsvagn

Art.nr 65768

Verktygsvagn TBR4007-X av pulverlackerad stålplåt. Med två fasta hjul och två länkhjul med broms. Försedda med 7 st. utdragbara, kullagrade, låsbara lådor. Inklusive verktygslåda av pulverlackerad stålplåt med 6 st. kullagrade utdragbara lådor.

3 495:-
exkl. moms 2 796:-

Karossnurra

Art.nr 86801

8 995:-
exkl. moms 7 196:-

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.
Maximal karossvikt: 1000 kg **Maximal karosslängd:** 5500 mm **Lyfthöjd:** 1620 mm

Karossvagn, 1500 kg

Art.nr 487830

Karosserivagn som gör det möjligt att flytta runt ett fordon när man exempelvis har demonterat fram eller bakvagn. Klämfästen och gummikuddar som går att justera i sidled och som är försedda med trapetsskruv vilket gör det enkelt att justera höjden. Fyra kullagrade hjul med broms.

3 100:-
exkl. moms 2 480:-

Däckmaskinspaket Semi-Proffs

Art.nr 484873 ~~Ord. pris 28 900 kr~~

Ett bra paket för dig som arbetar mycket med både plåt och aluminiumfälgar.

25 900:-
exkl. moms 20 720:-

Däckmaskin U-203A med hjälparm
Däckmonteringsmaskin från en av världens främsta tillverkare. Passar utmärkt till yrkesmässigt bruk och för fälgar med riktigt stor diameter. Maskinen har många fördelar: kraftigt stativ och pelare - pedaler i gjutet stål - chockluft - tank för chockluft inbyggd i pelare. Levereras med hjälparm. Mc-tillsats finns som tillbehör.

Automatisk däckbalanserare U-822
Funktioner För personbilar, motorcyklar och lätta kommersiella fordon. Automatisk distans och hjuldiametermätning. 240x64 mm LCD skärm. Patenterad datorkort (Intel), har självkalibrering och diagnos function. Hög precision av viktplacering. Stabilt fundament.

Tyresaver

Art.nr 487465

Förhindrar att däck blir platta på exempelvis entusiastbilar, husvagnar, släp m.m. som inte körs under längre perioder. Kan även användas som ett perfekt "stop" till ditt fordon genom att man bultar fast dem i garagegolvet. Passar till 250-500 mm hjul. Säljs som 2-pack.

169:-
exkl. moms 135:-

Mutterdragare 1/2"

Art.nr 488156

Scorpio mutterdragare i lågviktsaluminium och kompositmaterial. Ställbar i tre olika lägen för framåtdrift och två lägen i bakåtdrift. Utrustad med dubbel hammare i slagverket för god balans och mindre vibrationer.

1 375:-
exkl. moms 1 100:-

Webshop verktygsboden.se **Ordertelefon** 033-20 26 50 **E-post** order@verktygsboden.se
Butik i Borås Källbäcksrydsgatan 1, Tel. 033-15 72 75 **Butik i Veddige** Västra Ringvägen 4, Tel. 0340-59 68 00

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

I alla tider har man försökt göra en bra bil bättre ...

En av våra nya medlemmar Johan Ekman hjittade dena artikel i en gammal Autosport

AUTOSPORT, MARCH 18, 1960

COMPACT and shapely, the Austin-Healey has a comparatively lazy engine which has now been tuned to realize its full potential.

JOHN BOLSTER TRIES

THE RUDDSPEED AUSTIN-HEALEY 3000

A Good Looking Car of Really Fierce Performance

THE Austin-Healey 3000 is a good-looking sports car capable of well over 100 m.p.h. which combines exceptional flexibility with real acceleration. At its price, it is almost unbeatable as a practical high-performance sports-touring car. Yet, the temptation to develop that relatively lazy 3-litre, 6-cylinder engine is strong, and Rudds of Worthing have now made it possible to turn the big Healey into a real fire-eating monster.

The first essential is to modify the cylinder head, and the ports are opened up, valve seats modified, combustion chambers matched and polished, and the compression ratio is raised to 9.7 to 1. This work costs £25 including fitting charge. For another £25, Rudds will fit a special camshaft, and a triple inlet manifold plus a third S.U. carburetter can be installed for £39.

This work really allows the hefty power unit to realize its full potential, and in the compact and well-shaped sports two-seater, the performance cannot help being immense. However, such an engine is far too powerful for the roadholding afforded by the standard chassis, and a great deal of work has been carried out in rendering the performance usable.

The front shock absorbers and springs must be replaced by competition-type equipment, at a price of £25. New rear springs are £12, and a servo is fitted to the disc brakes at £19 10*s*. All these prices include fitting, and in certain instances an allowance is made for returned equipment. In addition, the test car had Michelin X tyres of 6.40-15 ins. size, for which a small body modification was required to give adequate clearance.

On the road, the performance is really fierce. Unfortunately, the Austin-Healey gearbox has a slow change from second to third which cannot be hurried. In spite of this considerable disadvantage, the following somewhat startling figures were recorded. Standing quarter-mile 16.8 secs.; 0-30 m.p.h., 2.8 secs.; 0-50 m.p.h., 5.8 secs.; 0-60 m.p.h., 9.4 secs.; 0-80 m.p.h., 14.8 secs.; 0-100 m.p.h., 21.6 secs. Driven hard, the fuel consumption is 17 m.p.g., which is not unreasonable for a 3-litre car. In spite of its high compression ratio, the engine pinks less than the standard power unit.

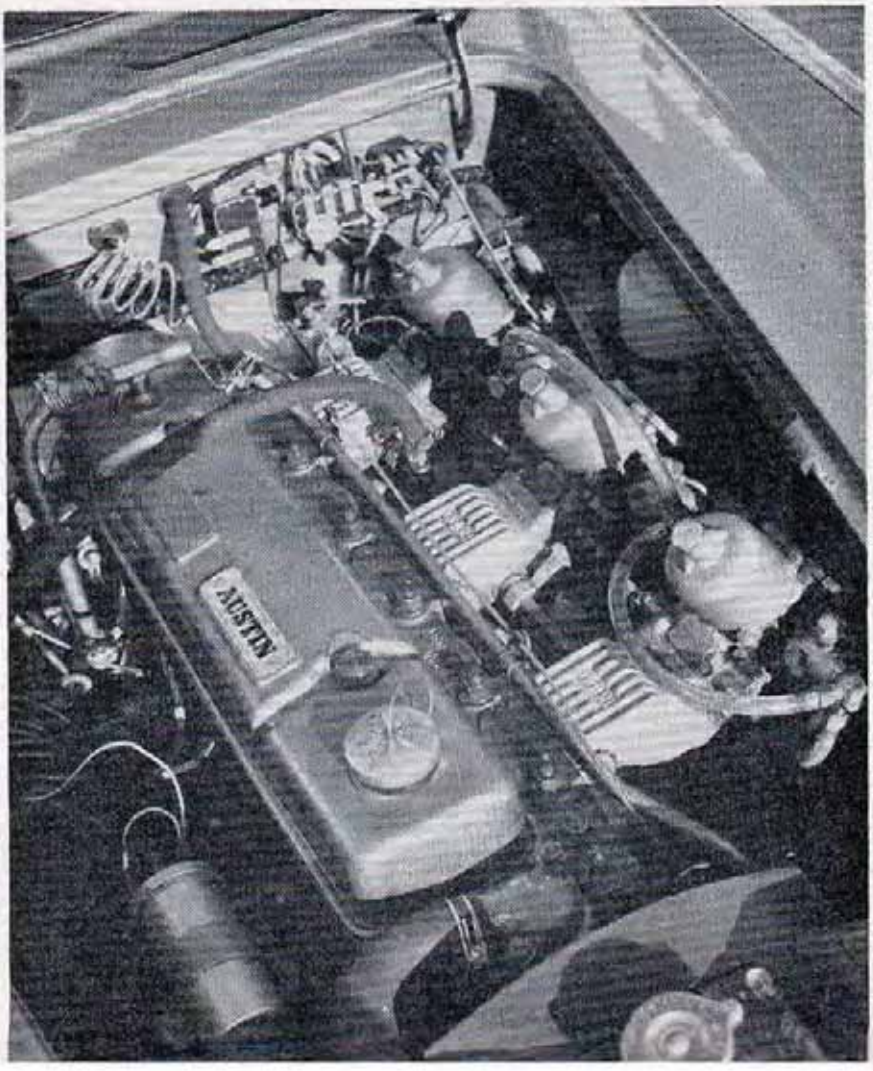
IMMENSE performance has been achieved by these Rudd modifications but the power gained by this very potent engine must be matched by improved roadholding.

The maximum speed is 125 m.p.h. with hood and sidescreens in position. The hood stands up to this great velocity remarkably well, but the sidescreens tend to bulge outwards. The work on the suspension eliminates the flap and patter of the front wheels, and the rear axle does not bounce during acceleration. The ride is firm but by no means unpleasantly so.

It is unlikely that the average owner will ever exceed 120 m.p.h., but above that speed he would be well advised to exercise some caution. The machine is short and has a rather conventional chassis, which becomes a little lively at the top end even in this improved form. Bumps or gusts of wind tend to deflect the car somewhat, but under suitable conditions it is safe to attain 125 m.p.h.

The Ruddspeed Austin-Healey is a car that will appeal to many because of the glorious sensation of sheer power that it gives. I was able to pass some very expensive speed models, particularly up hills, where this car really shines. There is some increase in the noise over the standard model, but the deep, powerful note is generally rather pleasing.

After prolonged slow-speed work in traffic, the engine tended to run unevenly, but cleared itself at once when the open road was reached. Starting was always instantaneous and the top gear flexibility was surprisingly good. As a practical sports-touring car for everyday use, yet with a capacity to flash past the "hundred" at the drop of a hat, this good-looking two-seater must represent exceptional value for money.



Aggeryds Healey-hörna

Hej igen alla Healey Vänner!
Lite fylligare rapport denna gång och det är väl så att vi börjar bli mer varma i kläderna igen, plus att det har vart lite mer aktivitet runt våra bilar på olika auktioner! Dock måste jag börja med att berätta den glada nyheten: vi har fått tillökning!

Nej det är inte så att Lena har fött igen, och barnbarnen lyser fortfarande med sin frånvaro, utan tillskottet är en, E-type 1964 Jaguar E-type Cabriolet och vad man kan kalla ett riktigt ”ladugårdsfynd”! (se bild ovan).Mycket jobb innan den är på vägen igen!

Köpt i USA och snart ska den vara på väg till Strängnäs från USA. Vi får se vid ankomsten om bilen är ”fågel eller fisk” och hur många mil svetstråd det kommer att gå åt! Får sedan kampera tillsammans med en P1800 som köptes tidigare! Kul att Johan ser till att Farsan inte behöver gå sysslolös så här på ålderns höst! Mycket att stå i men roligt & lärorikt att få lära sig skruva på andra märken!

Men det är ju inte Jaguar som vi ska prata om i vår fina tidning utan det klassiska märket **Austin Healey!**

Men likt förbaskat så ska jag börja med en rapport om ett annat märke för det visar på vilka otroliga prisnivåer man betalar för de riktigt exklusiva objekten! Smaka på följande siffra: 30 000 000 US Dollars eller ca **195 millioner Svenska Kronor!** Vad kan inbringa sådana pengar? Jo en Mercedes-Benz W-196 F1 racer! Denna bil kördes av Juan Fangio som blev världsmästare 1955 i just denna bil. Man konstaterar även att bilen är i ganska dåligt skick och att motorn inte har startats på över 30 år och att det lär kosta lika mycket som en modern Mercedes bara för att få igång motorn! Men den som köper en sådan här bil för dessa otroliga pengar är då mer en konstsamlare än en sann bilentusiast!

Det blev även nästan ett rekord för Healey 100 men mer om detta senare i vår rapport.

De stora auktionerna i Monterey är nu över och som vanligt har det slagits ett otal olika rekord. Årets auktionsvecka inbringade totalt 308 millioner dollar vilket var ca 20% över omsättningen för 2012. Detta trots att det nu var lite färre bilar som såldes, 1 213 i år mot 1 318 för 2012. Här kommer nu ett ”axplock” från diverse auktioner med några väldigt intressanta och ovanliga Healey bilar.

Worlwide Auctioneers, Montgomery Texas, USA

1950 Nash-Healey Roadster. #N2001. Vinröd med ljusbrun inredning. Endast 37 miles sedan renoveringen. Detta är Donald Healey’s personliga bil och är dessutom den första Nash-Healey Roadstern som byggdes. Totalt renoverad och är i helt perfekt skick.

Kondition 1

Såld för 500 000 USD eller ca Sek: 3 250 000.

Kommentar: En unik bil som hör hemma i varje seriös samling. Har full dokumentation och att bilen ägts av Donald Healey själv gör en väldigt speciell. Förvånande nog så stannade budgivningen under auktionen på 370 000 men affären gjordes upp senare och vi betraktar detta som ett bra köp även om marknaden för just denna bil är ganska smal!

1958 Austin-Healey 100-6. #BN6 2260. Vit med ljusbrun inredning och guldpläterade detaljer! Detta är den s.k. ”Goldie Roadster” som byggdes för Earls Court utställningen 1958. Alla detaljer som normalt var kromade är guldpläterade. Stolarna är klädda i minkskinn. Äldre renovering som visar spår av ålder. All dokumentation finns sedan bilen var ny.

Kondition – 2.

Ej såld, högsta bud blev 180 000 USD eller ca Sek: 1 170 000.

Kommentar: Bilen har bytt ägare ett antal gånger under de senaste tio åren och har därför tappat lite av sin speciella utstrålning. Säljaren gjorde rätt som avstod från en affär och då detta är den mest unika 100-6 i världen bör den inbringa betydligt mer än vad som nu bjöds! Min högst egna kommentar är att bilen ser förskräcklig ut! En riktig ”pimpmobile” som jag inte skulle vilja synas på vägarna i!

Bonhams Hendon, UK.

1959 Austin-Healey Sprite. #AN520031. Vit med svart inredning. Ombyggd till racer och har deltagit i flera backtävlingar. Dålig dokumentation om vad som verkligen var gjort med motorn förutom det man kunde se typ Weber 45 förgasare, oljekylare mm. Bilen såldes med en mängd reservdelar, extra hjul samt med transportkärra.

Kondition + 3

Såld för 18 695 USD eller ca Sek: 121 500.

Kommentar: Flitigt tävlad med under åren 1968 – 1970 men sedan inte använd på ca 32 år. Ser dock mycket bra ut och det är bara att hoppas på att allt mekaniskt har testats för en lång period av lagring kan förstöra mycket. Rätt pris med tanke på allt som kom med bilen.

Russo and Steele Newport Beach CA, USA.

1967 Austin-Healey 3000Mk3. #HBJ8L 39220. Blå/vit med blå inredning. 90 812 miles. En typisk bruksbil som använts flitigt. Inredning och mattor utbytta och i bra skick. Krom och motorutrymme i OK skick.

Kondition 3

Ej såld, högsta bud 45 000 USD eller ca Sek: 292 500.

Kommentar: En bil som såg ärlig ut och då den använts flitigt kan man förmoda att ägaren har tagit väl hand om den! Såg OK på avstånd och kräver inte så mycket för att komma upp till en nummer 2 bil. Budet var realistiskt med tanke på skicket och kanske kunde gå upp till runt 50 000 med fler motiverade köpare på golvet.

Bonhams Oxford, UK.

1958 Austin-Healey 100-6. #BN4O 60963Grön med svart inredning. Gammal racer som ser ut att ha lagrats utomhus i minst 20 år. Stora rostfläckar på karossen och på bakre delen av ramen.

Kondition 4

Såld för 34 383 USD eller ca Sek: 224 000.

Kommentar: Från början en vänsterstyrd bil som byggts om till högerstyrd. Ombyggd till en rally replika för ca 20 år sedan och utan någon känd tävlingshistoria. Mycket förvånad över priset då det krävs mängder med pengar och arbete för att få bilen i bra skick igen! Hade

Så här ser 195 millioner ut! Hoppas att kärran ingick i priset!

Mer ”bling-bling än god smak!

I mina ögon knappast värd 225 000 kronor!

dock en nyare trippmätare installerad och någon värderade tydligen denna högt!

1965 Austin-Healey 3000Mk3. #HBJ8L 33832. Grön/vit med svart inredning. 2 286 miles sedan renovering. Ser bra ut med god passform. Kromet kunde vara bättre. Stått i en samling sedan renoveringen ca 1990 och då den knappast använts finns det frågetecken runt hur den verkligen fungerar idag!

Kondition 2

Såld för 56 098 USD eller ca Sek: 365 000.

Kommentar: Priset får betraktas som rätt då Healey 3000 Mk3 verkar ha stannat på nivåer mellan 55 – 60 000 USD. Finns väl frågetecken runt hur bra den fungerar idag efter att ha stått still så länge, men vi får hoppas att det räcker med att byta vätskor och lite omsorg.

H&H Auctions Rockington, UK.

1961 Austin-Healey 3000Mk2. # HBT7 14215. Röd med röd inredning. 930 miles sedan renovering. Bra skick och kaross med god passform. Ny inredning. Motorn renoverad och uppgraderad till BJ8 specifikation.

Kondition 2

Såld för 57 743 USD eller ca Sek: 375 400**Kommentar:** Rätt pris med tanke på skicket och vad marknaden numera betalar för en 3000.

Bonhams Chichester, UK.

1953 Austin-Healey 100 Test Car Racer. #SPL225B men än viktigare, registrerings nummer **NOJ 392!** Grön med grön inredning. Helt renoverad av The Healey Factory i Australien 1994-95. Efter NOJ 393 den mest meriterade av testbilarna med en lång rad tävlingar såsom Mille Miglia, Le Mans m.fl. Användes efter sin tävlingsperiod som utvecklingsbil och har byggts om ett antal gånger på fabriken. Ser numera mer ut som en standard 100 då vanlig vindruta och kofångare monterades men under skalet är detta en riktig racer med allt byggt i aluminium & magnesium. Efter original renoveringen har den fått ytterligare en renoveringsrunda i Australien och tyvärr då även tappat en hel del av sin charm och patina.

Kondition 2

Såld för 1 182 019 USD eller ca Sek: 7 700 000.

Kommentar: Med tanke på att NOJ 393 såldes för, ca 8 500 000, får väl detta betraktas som ett bra köp. NOJ 393 krävde ju en total renovering och denna bil är då ”prisvärd”. Dock har vi invändningar emot all renovering och bilen saknar nu helt sin charm. Bilen beskrivs som helt original men vi skulle vilja beskriva den som: så mycket original den kan bli med tanke på all renovering! Dock har bilen utan tvekan en stor plats i Healey historien och kommer alltid att vara speciell som en av de fyra testbilarna! Bilen värderas idag till ca åtta gånger priset för en 100M och framtiden får väl utvisa om det är rätt!

NOJ 393 – Rätt regnr kostar!

RM Auctions, Monterey USA.

1965 Austin Healey 3000 Mk3. #HBJ8L 29759. Guldfärgad med beige inredning. 57 176 miles. Nyligen renoverad av en specialist, dock säger man inte av vem! Det mesta är i toppskick, dock krävs några mindre justeringar för att uppnå toppbetyg.

Kondition 1-

Såld för 143 000 USD – ca Sek: 915 000.

Kommentar: Prisguiden i SCM anger att en 3000Mk3 i toppskick ska ligga på runt 75 000 USD och denna bil gick då för en ordentlig premie. Kanske ett resultat av den ovanliga färgkombinationen som dock inte är den som gör bilen mest rättvisa! Eller så är det så att det är lättare att betala runt 10 % av det som begärs för en exklusiv Ferrari som står bredvid på golvet och ser man det så är ju bilen ett fynd! Vi får dock konstatera att denna bil var mycket bra såld!

Bonhams Carmel USA.

1954 Austin Healey 100. #1B213876M. Ljusgrön med grön inredning. 25 miles sedan renovering. Bra renovering dock med lite dålig passform på dörrarna. Helt ny inredning. Vissa missar på kromet och grillen är lite sned.

Kondition 2+

Såld för 101 200 USD – ca Sek: 648 000.

Kommentar: Intresset för 100 modellen har stadigt gått upp och för några år sedan var det bara en 3000 Mk3 i bra skick som passerade 100 000 vallen. Men de äldre modellerna har nu kommit ifatt och i vissa fall tagit över. Denna bil var bra men inte fantastisk så vi får betrakta den som mycket bra såld och inte lika bra köpt.

1964 Austin Healey 3000 Mk2. #HBJ7 64572. Blå med blå inredning och vit hardtop. Byggd för tävling med aluminiumkaross och alla rätta delar när det gäller motor och transmission. Har använts flitigt och har spår både in och utvändigt från detta.

Kondition 3-

Såld för 352 000 USD – ca Sek: 2 253 000.

Kommentar: Detta var inte vilken tävlingsbil som helst utan klassvinnaren på Sebring 1965. Tävlade då under Team Paddy Hopkirk. Deltog även två gånger i Milli Miglia och har på senare år tävlat i flera klassiska race. Bilen var på auktion i Frankrike 2004 och högsta budet då blev 104 000 USD. Nu verkar det som marknaden har kommit ikapp ägarens förväntningar så denna gång blev det en affär. Vi anser att priset är rätt med tanke på bilens historia.

Ex Paddy Hopkirk och Sebring

Det var allt för den här upplagan och vi önskar er alla en bra och skön vinter i garagen. Många renoverar från grunden, andra finputsar och bättrar på ev. skavanker från årets säsong. Vi själva lär ha fullt upp med att få i ordning en mängd både stora och små saker på Johans 100, vore ju bl.a. skönt att få på en cabb så det även går att utnyttja bilen då solen inte skiner. Växellådan läcker olja, bakaxelinfästningar måste lagas, mm, mm. Sedan blir det väl en mängd timmar med svetsen och plåthammaren för både E-typen och P1800. Men det är roligt att få skita ner sig i garaget och ölen efteråt smakar ju bara så ljuvligt gott!

Må väl och ha en bra höst & vinter. Hälsningar

Ulf & Johan.

Tredje gången gillt.

För tredje året i rad deltog klubben med en monter i GranTurismo-mässan i Nacka. I år valde vi temat ”hard-top” för bilarna.

PG visade sin tävlingsbil, Lasse Johansson och Per Schoerner ställde ut sina 3000 och Gunnar Berger kom med sin fina röda Frogeye.

Besöksantalet under helgen uppgick till cirka 9 000 personer så det var många som fick tillfälle att se på vackra Healeys.

I klubb- och racinghallen där vi höll till fanns i år flera klubbar än tidigare. Kanske berodde detta på att det var gratis i år. Många klubbmedlemmar från när och fjärran (typ Eksjö) besökte oss och utbytte tankar och synpunkter. Vi passade också på att göra oss av med en del av lagret av gamla klubbtidningar till de som ville läsa om vad vi sysslar med i Healeyklubben. Kanske vi har fångat upp någon ny medlem, den som lever får se.

Grannar med oss var M.G. klubben som hade en Q-type som dragplåster. Den drog till sig bland annat vår svenske astronaut Krister Fuglesangs blickar. Han visade mycket stort intresse för den och hängde länge kvar i deras monter.

Hallens största ljudupplevelse utan jämförelse svarade Glen Billqvist för när han startade upp sitt hembygge ”Il Drago Ruggente” (den rytande draken) med en 27 liters V-12 flygplansmotor på 800 hk. Lyckligtvis gjordes starterna utomhus annars hade vi nog alla fått uppsöka öronläkare efter helgen. Meterlånga eldsflammor slog ut ur avgasrören. En omskakande upplevelse.

Bredvid vår monter fanns fyra stycken av Picko Trobergs klassiska racerbilar vilka han ett par gånger per dag höll ett uppskattat kortare anförande om. Picko är en trogen vän till Healeyklubben och var en regelbunden besökare av soffan i vår monter.

I hallen på bottenvåningen visades nya bilar. Här passade många på att ha Sverigepremiär. Porsche visade nya 911 Turbo S, Corvette C7 var på plats, en ny Lamborghini cab, med mera. Två olika Königsegg varav den ena toppar 400 km/h om man har bråttom att bli av med körkortet visades också. Ferrari, Maserati, Bentley, Mercedes, McLaren, ja alla var där.

Aston Martins 100 årsjubileum firades med en egen hall där man kunde se ett fint axplock ur märkets historia samtidigt som man kunde få ett glas skumpa. **Jag vill ha en DB5!**

PG:s gröna racer

Lasses röda glidare

Pers vita kvartsracer

Gunnars lilla halvracer.

Racer mor racer ... Vem vinner? *(Foto Magnus K)*

Den rytande draken – med (motsv) nio st 3000-motorer!

Vi som gjorde det (Per S symboliseras av sin bil ...)

Nu har vi i samma grupp gjort tre stycken mässor. Vi har visat upp 15 bilar och vi har lagt ner en hel del tid. Det har varit väldigt roligt, lärorikt och uppskattat. Om det blir en mässa nästa år igen och vi skall vara med så måste vi hitta på ett nytt format annars är det risk för att vi upplever det som en upprepning. Vi får slå våra, och kanske andras, huvuden ihop och ta oss en rejäl funderare.

/Lasse, Per, Tommy, Anders och Börje.

Tommy L skrev, Kerstin J tog korten.

Nya klubbmedlemmar presenterar sig.

Jag fortsätter ta mig friheten att ställa några frågor till nya klubbmedlemmar sedan förra Enthusiasten.

Lars Nordahl, 62, Falun. AH 100/6 1957, PCH126. Blå över vit. Medl nr 667.

Köpte denna min första Healey nu i juli 2013. Healey är enligt min uppfattning en av de vackraste bilarna som finns, och som jag har längtat efter ända sen jag var grabb.

Jag har tittat på en mängd AH men eftersom jag har tröttnat på att riva bilar i smådelar så ville jag ha en som inte var allt för mycket arbete på. Daniels bil var äntligen en sådan.

Bilen är importerad från USA 1991. Fem tidigare ägare i Sverige. Daniel Ullestig, som jag köpte den av, hade i sin tur köpt den från Göteborg. Mer än så vet varken jag eller Daniel.

Bilen har gett mig många överraskningar. Redan när jag körde den hem en kylig sommardag blev det bastu från fötterna upp till bröstkorgen. Lyckligtvis så blev huvudet nedkylt av fartvinden. Bromspedal som försvunnit upp under instrumentbrädan, blinkers som fungerat när den själv velat, överväxel som hoppat ur vid noll trottelläge m.m. Alla sådana banala fel är åtgärdade med ett glatt leende. Nu skall jag bara (?) ta hand om oljud från växellåda, kylvattenläckage, oljeläckage, en del ytrost på balkar och under golvmattorna samt komplettera upp en del saker som saknas på bilen.

Jag har intressen i både andra bilar och motorcyklar men lägger även en hel del tid på segling både i svenska som utländska vatten. Hoppas trots det att jag kan bidra något till AHCS, där jag förväntar mig gott kamratskap och trevligt umgänge. Vill även få hjälp med renoveringstips, då min Healey som nämnts ovan behöver en del omvårdnad,

Kent Beide, 62 år, Ljungby. Familjemedlem Lotta, AH Sprite Mk 1 1959, GCA202. Röd. Medl nr 668.

Köpte bilen nyligen (oktober). Min första Healey (om man inte räknar en Hult-Healey som jag köpte påbörjad för 10 år sedan, fick börja om från grunden med och nu har byggt färdig!)

Har länge tyckt att Healey är de grannaste bilarna, och då speciellt 3000 (men då har jag ju min Hult-Healey ...). Och ska det vara en Sprite så ska det vara en Frogeye!

Bilen såldes ny i Sverige och har hela tiden funnits runt Falkenberg. Förra ägaren har haft den i över 30 år. Den är i princip i original, m u a en något trimmad 1275-motor och skivbromsar fram. Har originaldelarna med. Är i gott skick, naturligtvis lite mekaniskt att fixa till, men det ordnar sig! Jag har tidigare pysslat en hel del med både nyare och äldre MC, och har också en 911 -76.

Kom med i klubben tack vare gott säljarbete av PG och Mats S på Falkenberg, och dessutom var tidningen som jag då fick ett ex av ett av skälen att jag gick med!

Fel foto,ska bytas ut!!!!

Treklubbsträffen i Stockholm 2013

Fler bilar än i Barack Obamas kortege *)

För femte året i rad arrangerades Treklubbsträffen i Stockholm. 46 bilar, totalt 68 personer medverkade – rekorddeltagande!

Som vanligt i dessa sammanhang var MG det mest representerade märket med 23 bilar. Austin Healey 11 bilar och Triumph 8 bilar. Därutöver medverkade två TVR, en Morgan och en Jaguar E-type. Imponerande samling, framförallt för att vara i Stockholmsområdet där många andra aktiviteter konkurrerar. En anledning var givetvis det vackra vädret. Sommaren har ju på många sätt varit bättre än på länge för sportbilsåkande.

Vi samlades och startade från Vegabaren i Haninge söder om Stockholm.

Vilken fin parkeringsplats det blev med alla bilar!

Sedan åkte vi Gamla Nynäsvägen mot Tungelsta. Fortsatte på små asfalterade vägar i riktning mot Södertälje för att sen svänga av söderut mot Sorunda för vidare färd mot Nynäshamn. Turen var ca 8 mil. Som vanligt är det svårt med karavankörning så de längts bak i kön fick lita på den erhållna vägbeskrivningen.

Vid 12-tiden gled vi in på parkeringen vid museet Mopedum som är en riktig nostalgitripp för oss som växte upp på 50-70 talet.

Det var i slutet av maj 1952 som riksdagen beslutade att "cykel med hjälpmotor" skulle undantas från körkort. Motorvelocipeden, eller mopeden kunde börja sitt segertåg. Den kom vid en tid då lätt mc var höjden av lycka för många vuxna svenskar. Att köpa bil var alldeles för dyrt för de flesta. Så mopeden blev ett pendlarfordon och snart också ungdomarnas dröm. Försäljningen steg i raskt i takt.

Nisse Skogsmyr, som tillsammans med sin fru driver Mopedum, har en enorm mopedsamling (över 400 st) från mopedens storhetstid 1952-1979. Ett antal av dessa fina mopeder, många i originalskick, finns att beskåda tillsammans med mycket annat som är tidstypiskt från denna tid. Med ett antal uppbyggda miljöer återkommer fullt med minnen. Kommer ni ihåg läskedrycken Merry? Ikeas inredning i brunt och orange? Stigas hockeyspel? Spaps hockeyhjälm? Allt detta och mycket mer finns att beskåda.

Nisse Skogsmyr med personal hade dukat upp med lunch, pytt i panna eller paj samt kaffe o kaka. Vi fick en fin presentation av museisamlingarna och vi kunde sen på egen hand gå runt o titta på alla fina saker. Fantastiskt roligt o intressant. Har du inte varit där.....åk dit!

I lokalerna finns även ett konstmuseum, Konstpoolen, med återkommande vernissager. På Kafé Radiokakan ordnas med jazzkvällar och diverse andra uppträdanden. Program och information hittar du på deras hemsida www.mopedum.se.

Idén till Treklubbsträffen uppstod på Röda Cafét söder om Stockholm, i Fittja, där det under säsongen är tema engelska bilar på måndagskvällar. Svårigheten i Stockholmsregionen är biltrafiken vilket innebär att det är svårt för medlemmar norr om stan att åka söderut, i det här fallet till Röda Cafét, i rusningstrafik på vardagar. Det tar alldeles för lång tid vilket innebär att man stannar hemma. För att bli fler bilar på våra träffar måste vi självklart utvidga kretsen, det är ju roligt o intressant om vi kan samlas med det gemensamma intresset engelska bilar. Det ökar ju chanserna till fler deltagare på våra evenemang.

MG klubben hade även vänligheten i våras att bjuda in TR klubben till deras traditionsenliga Sörmlandsrunda. Detta har bidragit till ökad aktivitet bland våra medlemmar och skapat fler tillfällen till att vara anglofil och träffa likasinnade.

Turen till Nynäshamn bekräftar detta. Vi ses nästa år igen!

Vid pennan
P-A Nord, Triumph TR-klubben
Vid kameran
Tommy Lyngborn

**) Rubriken syftar på Barack Obamas besök i Sverige september -13 och hans långa kortege av bilar, dock bara 40 stycken, på väg till och från flygplanet Air Force One som parkerat på Arlanda.*

MGC and Midget
Competition Parts

For the 'best' MG competition parts please visit
www.bighealey.co.uk

Denis Welch MOTORSPORT

DENIS WELCH MOTORSPORT • YOXALL • BURTON ON TRENT • STAFFS • DE13 8NA • ENGLAND
Tel: +44(0)1543 472214 • E-mail: sales@bighealey.co.uk • www.bighealey.co.uk

AHZ SPARES™ LIMITED

The Original Austin Healey Parts Specialists

www.ahspares.co.uk

Providing our quality parts that can be trusted and relied on to world renowned Austin Healey Restorers accross the globe!

A.H. Spares working with Steve Pike at Marsh Classics by supplying parts for the legendary NOJ 393, Bonneville Streamliner and Endurance cars.

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

Claes A visar hur man (inte?) tar sig ur en race AH 3000 med säkerhetsbur.

Regi och foto: Mats Svanberg

Till figurantens försvar kan nämnas att bilen (chassiet) stod lite vingligt uppställd på ett antal lastpallar och att fotografen vägrade hålla i.

Till fotografens försvar kan nämnas att vissa suddiga bilder beror på inträffade skrattanfall.

Till redaktörens försvar kan nämnas att han är en urbota seriefantast, med Fantomen som favorit. I avsaknad av den verklige Dragos fungerar Claes A alldeles utmärkt!

Dialog med läsare. Mer av sådant, vi har utrymme nog att vädra lite tankar, synpunkter och åsikter. Både bildligt och bokstavligt utrymme alltså!
Denna gång en efterlyusning från Elmon Larsson, en av medlemamrna i ”Healey Racing Team”. Som ni ser skulle det finnas plats för mer inspel/frågor/synpunkter. Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter.
Red.

Efterlysning – Vill veta mer om min bil!

Jag äger en Austin Healey Sprite Mk. II. Ni som brukar följa historisk racing har förmodligen sett bilen på banan eller på bild i samband med något reportage.

Bilen köpte jag i slutet av juli 2010 från Per Norberg i Stockholm. Per hade fått bilen i någon sorts bytesaffär. Bilen var ett avstannat renoveringsprojekt som enligt vad Per visste hade stått i närmare 30 år. Vissa plåtrenoveringar var färdigställda och vissa var påbörjade. Motor, kylare, grill och stolar saknades. Växellåda fanns men var inte den rätta. För övrigt var bilen ”komplett”.

Har genom Per fått veta att ägaren till bilen då den började renoveras var en herre från Stockholm som heter Urban Cederborg. Lyckades få kontakt med honom i juli 2011 och har pratat med honom några gånger samt skickat honom några mail. Det senaste för ungefär ett år sedan. Han bodde då i Saltsjöbaden. Har dock inte lyckats få någon information från honom. Egentligen bara det att hans bror också var involverad i bilen.

Är intresserad av bilens historia men har inte lyckats spåra den. Eftersom bilen försvunnit från bilregistret finns inget gammalt registreringsnummer. Det försvårar ju det hela. Har frågat herr Cederborg om han minns vad det var eller har något foto där numret visas, men som sagt – ingen respons.

British Motor Industry Heritage Trust har utfärdat ett ”certificate” beträffande bilen. En intressant detalj som framgår av detta är att bilen levererades från fabrik den 26 augusti 1963 till: Diplom Ing. Ernst Stahl från Wien i Österrike. Undrar när och hur den kom till Sverige.

Bifogar bild på bilen hur den såg ut när jag köpte den. Förutom den röda färg som finns på bilden har bilen varit grön, blå och troligtvis även en annan röd kulör.

Känner du till något om bilen? Tacksam om du hör av dig.

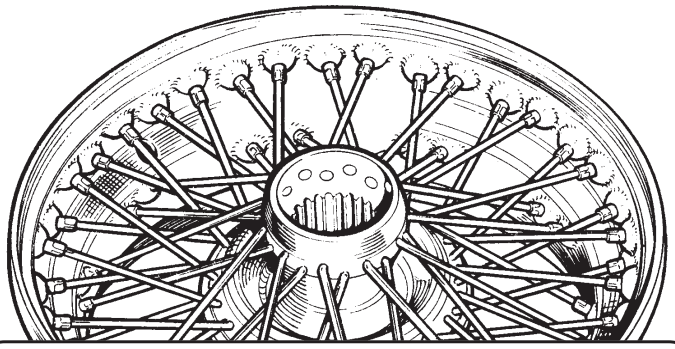
Elmon Larsson
elmon.lerum@telia.com
Telefon: 0706-35 85 17

Annons till salu:

Delar att konvertera din Sprite från höger till vänsterstyrd.

Vill man ha ratten på vänster sida istället på sin Groda är denna bil lätt att konvertera.
Jag har de två delar som behövs - instrumentbräda och styrväxel/snäcka från vänsterstyrd sprite.
Allt annat är redan förberett från fabrik.
Jag har gett 3500 kr för detta men köpte en vänsterstyrd bil istället, så realistiska bud mottages.

Per Montén medlem #385
permonten@gmail.com
070-3290607



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

Regaliashopen

Klubbjacka 1500:-

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, 170:-

Förbandssats, fickformat 25 kr

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

Bilvårdshink hoppfällbar 120:-

Klubbmärke tyg 35:-

Klubbdekal Metallfolie 20:

Vagnmärke m medlnr 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

KAS

Kilmartin Automotive Sheetmetal

Made in Australia

Need a new chassis?

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.

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