





Nybyggaren!



Regn och bara någon plusgrad är inte idealiskt för att köra öppet men Ulf Aggeryd pinade sig en stund för att vi skulle få lite bilder. Hoppas sommaren blir varm!

Att köpa en ny bil kan vara ett av ditt livs viktigaste affärer, det kanske bara sker en enda gång. Då ska allt vara tip-top. Men det finns ju de som tänker lite annorlunda. Ulf Aggeryd i Strängnäs till exempel.

Text PeO Kjellström Foto Fredrik Oinonen



De är inte så många, men de finns. Ulf Aggeryd är ett levande exempel på det.

Jag menar, vem skulle egentligen bry sig om en bil som stått still och formligen vittrat sönder i en amerikansk trädgård i 14 år.

Det tog veckor bara att rensa i trädgården så att, jag kan inte uttrycka det mildare, resterna av en Austin Healey 3000 Mk 3-66 kunde skönjas.

Men nu finns det alltså folk här på jorden som tycker att det där med att köpa en ny bil är helt ointressant. Det ska vara gammalt, helst i dåligt skick, det ska ta tid och det ska kosta pengar. Sedan kör de inte så mycket med bilen när den väl är klar, några hundra mil per år.

Det låter som komplett vansinne, men är väl kanske inte mycket konstigare än att lägga all ledig (och arbetstid!) på att knata

runt på gröna gräsmattor och leta efter bortslagna små vita bollar.

Det senare är fullt accepterat, så varför inte köpa den här typen av bilintresse.

ULF AGGERYDS Austin Healey 3000 är egentligen inte speciellt ovanlig. Det tillverkades 42 925 exemplar av den, med varierande utrustning och konfiguration.

Austin Healey 3000 började tillverkas 1959, men grundaren Donald Healey hade börjat snickra ihop bilar redan 1953 i sin egen lilla fabrik, "The Cape".

Mk 3, alltså den tredje versionen av 3000, började tillverkas 1964. 3000 blev populär av flera anledningar. Dels var designen ovanligt lyckad och tillkom under en tid då brittisk bilindustri fortfarande var att räkna som en stormakt.

Och dels skördade bilen stora framgångar i både rally och racertävlingar som Le Mans 24-timmars.

Att modellen skördade framgångar berodde främst på att den gick fort rakt fram. Den raka 3,0-literssexan gav enligt officiella uppgifter 148 hästkrafter och toppfarten var över 180 km/h för de som vågade. Men varken chassi eller bromsar var dimensionerade för den hastigheten.

När bilar som denna renoveras finns det två läger som har åsikter. Antingen ska det vara original in i minsta mutter eller så förbättrar man. Ulf Aggeryd har valt väg nummer två.

Bland annat har han bytt ut förgåsarna mot bränsleinsprutning. Motorn är också trimmad långt utöver originallet med kraftigt modifierat topplock, andra kamaxlar och rullvipparmar. En stor del av "trimningen" består dock i att lätta den gjutjärnslump motorn ursprungligen var. Med många delar i aluminium har säkert 75 kilo av ursprungsvikten försvunnit!

NUMERA ÄR förändringar av detta slag helt accepterat och det finns företag i England som säljer kompletta insprutningskit och det mesta annat till Austin Healey 3000 och andra versioner av bilen.

–Problemet är bara att de som säljer grejerna inte vet riktigt vad de sysslar med så de passar inte. De bryr sig dock inte så mycket om det utan när man undrar varför exempelvis inte en oljepump passar utan modifieringar säger de att "det finns ju bågfil", skrattar Ulf Aggeryd.

Ulf har sedan motoreffekten ökades till cirka 240 hk fått anpassa övriga detaljer på bilen till den högre effekten. Numera sitter det riktiga racingbromsar

både fram och bak. Hjulupphängningar och stötdämpare/fjädrar är antingen modifierade eller utbytta. De snyggt utförda slitsarna på framskärmarna som släpper ut värme är heller inte original.

–Det finns som sagt de som rynkar på nästan åt den här typen av renoveringar men jag tycker det är viktigare med en bil som fungerar och går bra. Och jag har sparat varenda pryl så att jag kan renovera tillbaka allt till originalkicks, säger Ulf Aggeryd.

Hur många timmar och kronor han lagt ner vill han inte veta och slutade räkna för länge sedan.

–Jag kan bara konstatera att det blivit många av bådadera, säger Ulf Aggeryd. I Aggerydys garage/verkstad står det

Jag har sparat varenda pryl så att jag kan renovera tillbaka allt original.



I en brittisk sportbil från 60-talet ska det vara många mätare, knappar och trä. Växelspaken har vippkontakt för överväxel. Ulf Aggeryd med PeO Kjellström och nedan sonen Johan i sin A-Healey!



många godbitar och väntar på att få komma ut i det fria. Alla är dock inte hans.

Längst in i ett hörn står en svart Austin Healey till, denna är av äldre årsmodell (1956) av modell 100 BN2 som sänar som på lite inredning förefaller vara helt klar. Tyvärr är det inte en 100S, den renodlade tävlingsversion som bara byggdes i 55 exemplar varav 37 finns livet. Ett av de saknade exemplaren sägs vara nedgrävd någonstans i Sverige!

–Den svarta saken ska besiktigas om två veckor, sedan är det bara att köra ut den, berättar Ulf Aggeryd stolt.

Stolt därför att byggherren är sonen Johan som ärvt intresset med att renovera gamla bilar från sin far. Ett inte helt okänt fenomen i dessa kretsar!



Motorn är kraftigt renoverad och har bantats med hela sjuttiofem kilo. Ett egenkonstruerat insprutningsystem är en av hemligheterna till att effekten nu är 240 hk. Mycket av "sprutet" sitter bak.



Hängande pedalställ med snygga fotplattor i aluminium som matchar golvet. Det är de små, små detaljerna som gör det i en sportbil och Ulf Aggeryd anser inte att allt behöver vara helt original.



På väg in i garaget igen för puts och omsorg. Det blir inte så många mil per år för skönheten från Strängnäs. Som för många renoverare är det själva arbetet som är roligast, inte körningen.

Osynligt på stan!

Vi monterar transparent folie på utsatta delar som skydd mot stenskott och repor.

