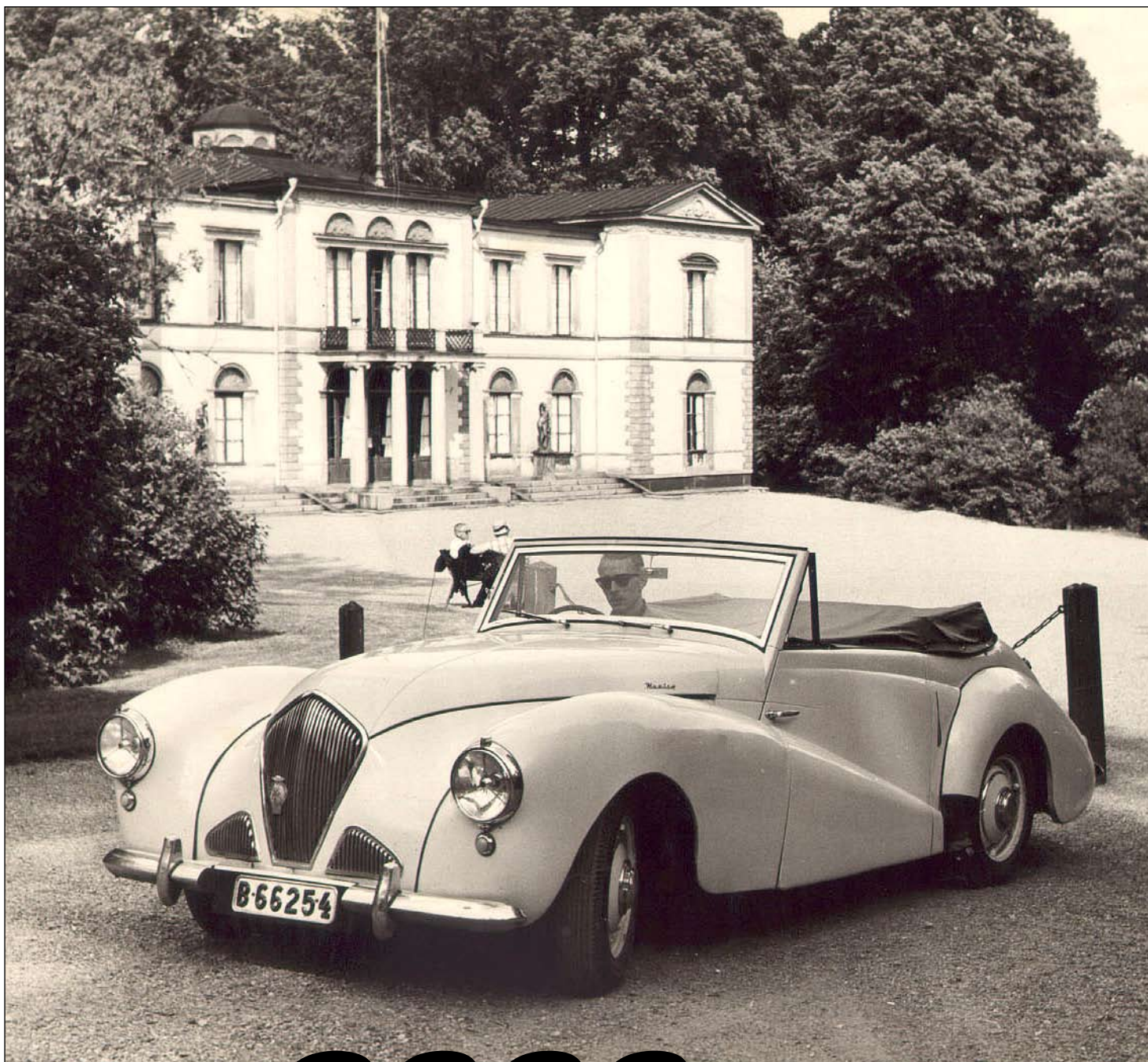


Austin Healey

ENTHUSIAST nr 89 NOVEMBER 2000



Borgholm **2000**
**Historien om den
Engelska Bilindustrin**



Inledning

MILLENIUM, Ordet vi nästan kräktes på för ett år sedan, nu är det nästan glömt eller... Nytt årtusende vad skulle det innebära ? För Healeyklubbens del blev det en höjdare, årsmötet på Öland i juni besöktes av det största antalet Healeys med besättningar vi någonsin sett i Sverige. Alltihop, välorganiserat, väl förberätt och suveränt genomfört av Jubileumskommittéen. STORT TACK till alla i denna, dessutom tycker jag att det är på plats med ett stort tack till alla som kom, utan er hade det ju inte blivit något möte !
Näväl, vad händer nu på väg mot 40 ? Kan vi ha nått toppen och råka ut för en "baksmälla"? Jag tror inte det, det är mycket på gång ! Våra vänner i Norge har inbjudit oss till en veckas tur genom det vackra landskapet (se mer på annat ställe i tidningen). Dessutom vankas en riktig höjdare år 2002 i England, mer om det senare, men passa på att lägga det på minnet så att den mentala planeringen startar.
I entusiasmens spår efter det lyckade året väcktes tanken att återinföra klubbmästarposten igen. Vad tycker ni ? Själv anser jag nog att det har fungerat väldigt bra med "festkommittéer sammansatta inför varje enskilt evenemang. Dock vore det roligt att se några ny namn i dessa kommittéer, det är faktiskt kul att fixa lite för klubben!
Årsmötet 2001 blir för första gången i Stockholm. De ansvariga jobbar för fullt och jag tror det blir ett mycket välbesökt och roligt möte. Info och anmälan kommer senare i vinter.
Så Healeyvänner, jag tror vi tillsammans kan se fram emot minst 10 roliga och händelserika år.

Happy Healeyng/Gunnar



Nya medlemmar

356. Per-Gunnar Lidebjer
Wrångarps gård, 312 96 LAHOLM

362. Lars Carlsson
Släthult, 570 01 RÖRVIK

357. Björn Hedman
Bävervägen 7 A, 191 39 SOLLENTUNA

363. Bengt Johansson
Äskekärr Bäckaskog, 542 95 MARIESTAD

358. Dick Ettelman
Stenbärsvägen 17, 590 54 STENFORS

364. Bo Persson
Johan Valesväg 8, 915 32 ROBERTSFORS

359. Roland Svensson
Spannmålgatan 15, 724 66 VÄSTERÅS

365. Keith Smith
Kungsvägen 24, 191 45 SOLLENTUNA

360. Mikael Svensson
Laholmsvägen 99, 302 49 HALMSTAD

366. Ulf Aggeryd
Villa Backebo, 640 60 ÅKERS STYCKEBRUK

361. Rolf Wigström
Svartmangatan 24, 111 29 STOCKHOLM

367. Johan Bojs
Jökelvägen 16, 163 45 SPÅNGA



Austin Healey ENTHUSIASTEN

är den svenska Austin Healeyklubbens medlemstidning. Tidningen utkommer med ca 4 nummer per år.
Redaktionen välkomnar medlemmar och andra med intresse för sportbilar och i synnerhet Austin Healey att medverka i tidningen. Tekniska tips, reseäventyr, renoveringshistorier eller bilder, allt är välkommet.

Redaktionens adress är:
AHCS, c/o Anders Gustafson
Bälingevägen 15, 125 41 Älvsjö
E-post: ahcs@telia.com

Annonser till Entusiastens marknad skickas via brev eller e-post till adressen ovan. Annonsema publiceras löpande.

Austin Healey Club of Sweden grundades 1970 och är en ideell förening vars målsättning är att bevara Healey-designade eller Healey-tillverkade bilar. Kubben är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF.

STYRELSE

Gunnar Berger, Ordförande (gunnar.berger@ihandelshus.se)	08-708 7311
Kristina Bengtsson, Kassör (kiki@ultramare.se)	08-28 65 96
Anders Gustafson, Redaktör (bugeye@telia.com)	08-749 3113
Robert Eriksson (tullgarn@zeta.telenordia.se)	08-711 1408
Per Shoerner (healeyguy@se.ibm.com)	08-746 7169
Lennart Nystedt (lennart.nystedt@algon.se)	08-768 5474

REVISORER

Kerstin Engwall
Göran Utter

SEKTIONER

Göteborg
Magnus Karlsson, 033-13 79 06, (healey@telia.com)
Stockholm
Gunnar Berger, 08-708 7311, (gunnar.berger@ihandelshus.se)
Värmland
Kjell Eriksson, 054-53 16 06
Skåne
Håkan Rey, 040-15 57 04

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100
Lars Engwall, 08-745 0694
AH 3000, 100/6
Bengt Larsson, 044-24 83 94
AH Sprite
Claes Aggestig, 08-777 8684

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN

Claes Aggestig, 08-777 8684
Bengt Larsson, 044-24 83 94

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden
C/o Berger, Bandyvägen 35, 129 49 Hågersten

INTERNET

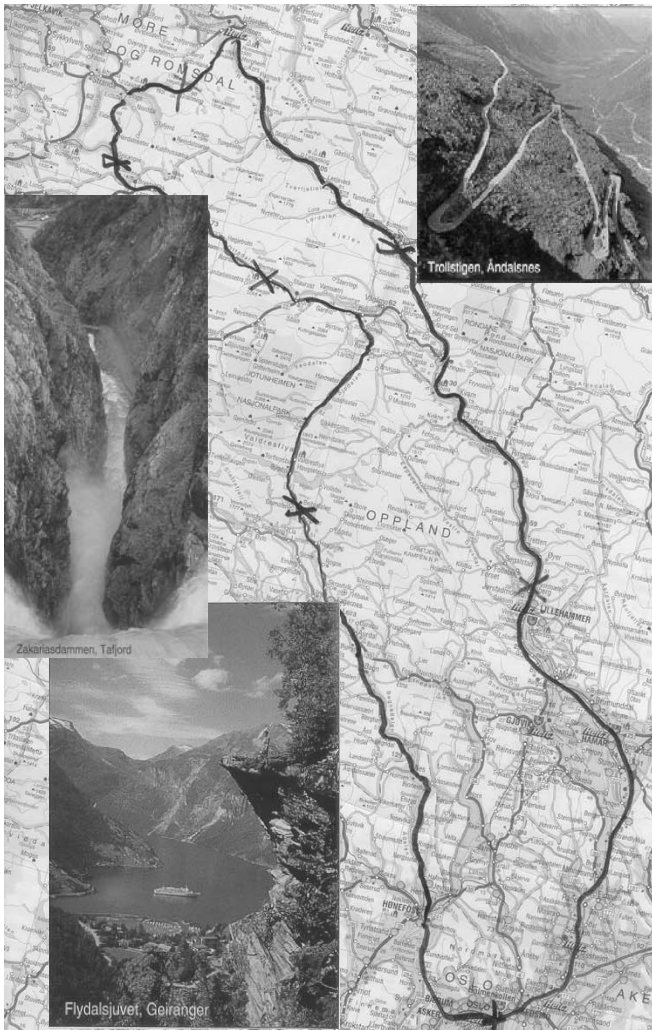
ahcs@telia.com, www.healeysweden.com

KLUBBREGALIA

Beställ från
Kristina Bengtsson
Bromstensvägen 57
161 71 Bromma
08-28 65 96
kiki@ultramare.se

Postgironummer 405161-1

Evenemang mm Evenemang mm Evenemang mm Inbjudan till NORWEGIAN HEALEY RALLY 24 - 27 MAY 2001



Vår Healey rally starter på torsdag 24.05.2001
(Kristihimmelfartsdag) på Beitostolen.

Torsdag 24.05 - 210 km

Detta er fremmøte dagen, hvor det blir overnatting på Beitostolen (Oslo -Beitostolen 210 km). Vi kommer tilbake med tidspunkt for innsjekk på hotellet og det er tenkt felles middag kl. 20.00. Det blir også info om turen videre, utdeling av startnummer etc.

Fredag 25.05 - 205 km

Avreise Beitostolen kl. 9.45. Vi kjører til Bygdin over Valdresflya (1389 m.h.o.), Ransverk, Randen og til Lom (112 km). Hvis dårlig vær blir det lunch her på kafeteria kl. 12.00, ellers kjører vi videre til Dønfoss for å spise picnic ca kl.12.30. Videre fortsetter vi ca kl. 14.00 over Grotti til Djupvasshytta. Her er liten avstikker opp til Dalsnibba (1500 m.h.o.) med prakfull utsikt ned i Geirangerfjorden. Deretter kjører vi til Geiranger og stopper på utsiktsplassen Flyvass-Juvet. Det ligger på venstre side ca 500 m før Utsikten Hotel i Geiranger. Overnatting er planlagt i Geiranger. Det blir festmiddag på kvelden - detaljer kommer senere.

Lørdag 26.05 - 183 km

Vi starter kl 10.00 med en utfukt med sightseeing-båt på Geirangerfjorden hvor man kan oppleve turist atraksjoner som De Syv Søstre og Brudesløret. ca kl. 11.30, vi henter bilene og kjører opp Ørnesvingene og videre til Eidsdal. Vi tar ferje til Linge. Deretter kjører vi til Valldal og opp til Trollstigen Fjellstue hvor vi spiser lunsj kl. 14.00. Videre fortsetter vi ned Trollstigen til Åndalsnes og opp til Dombås for overnatting.

Søndag 26.05 - 325 km

Avreise kl.9.30 fra Dombås ned til Gudbrandsdalen til Øyer Gjestegård, 2 mil før Lillehammer (135 km). Lunsj kl. 11.30 og videre reiser vi hjem (190 km til Oslo).

Generelt !

Pris per person i dobbeltrom med middag og frokost (1 natt) er antatt til 700 Nkr. For mer info och **ANMÄLAN; e-post liidek.berdychowsky@gdm.no.**
FÖRHANDSANMÄL ER OMGÅENDE, för att förbokningar av hotell skall kunna genomföras!

The Healey Inn Pubkväll Stockholmssektioner Black & Brown Inn Hornsgatan 50 24/1, 21/2, 28/3 från kl.19.00 ca



Healeyteckningarna kommer från:



<http://hometown.aol.com/bgahc/jimwerner.html>

EKERHJUL SERVICE

Blåstring • Riktning • Lackering • Splinesrenovering
Rengöring av kromfälgar • Utbytesfälgar • Nya fälgar och tillbehör.

KURT LINDGREN

Brålund 14, 167 74 Bromma. Tel. 08-26 59 34, 070-422 23 44.
www.ekerhjulservice.nu

30-års jubiléet



Årets möte och 30-årsjubileum blev en fantastisk Healeyfest med så många som 54 bilar och nästan 100 deltagande personer. Öland bjöd på sitt allra bästa väder och Borgholmsborna fick njuta av våra bilar utställda på gågatan under lördagsförmiddagen.

Så var det då dags att fira klubbens 30-årsjubileum. Planeringen har varit intensiv under vintern och arrangörskommittén bestående av PG Johansson, Mats Svanberg och Anders Lotsengård har förbrukat åtskilliga single malts, vilket tyder på ett stort engagemang och hängivenhet till uppgiften.

Öland och Bornholm var utvald plats för evenemanget. Kjell Jakobsson som bor på ön och driver bl a sommarkafé i Borgholm, har även arrangerat British Carmeet under ett par år, ställde upp med erforderlig hjälp för att mötet skulle bli så lyckat som möjligt. Så här efteråt kan vi konstatera att allt klaffade över förväntan och att arrangörerna gjort ett fantastiskt jobb, inte minst att se till att övertyga oss medlemmar att verkligen komma på mötet.

Under fredagseftermiddagen och tidig kväll samlades vi på Hotellet strax norr om Bornholm. Det var en vackert skådespel att stå på trappan till restaurangen och studera bilarna som anlände. Extra roligt att träffa kamraterna från Norge, totalt fyra ekipage. Längst resa hade Anders Lindman som tillsammans med hustrun kom ända från Boden i sin Healey 3000, för dagen dock utan snökedjor och skidställ.

Claes och Lena Arleskär hade bråda dagar, deras från Australien nyinköpta 100S var något förse-nad och Claes tullade in den på fredagsmorgonen i Göteborg, därefter bar det raka vägen till Öland. Ibland ska man ha flyt, eller hur.

Sist in under kvällen var gänget från Göteborg med den vackra Healey Silverstone.

Efter frukosten på lördagen åkte vi, totalt 54 bilar in till centrala Borgholm för att ställa ut bilarna på gågatan och torget till lördagsflanörernas stora förnöjelse. Detta visade sig vara ett mycket uppskattat inslag, vi fick många kommentarer och frågor om bilarna. Det hela avslutades med att bilarna sakta rullade över torget under det att Anders Lotsengård gav en kort presentation av varje bil.

Medan Borgholmsborna sedan återhämtade sig från intrycken - både syn och lukt, så åkte vi i karavan några mil österut till för att känna östersjövindar vid ett litet fiskeläger. Därefter fortsatte vi till ett tarkormuseum, där lunch väntade. Mycket smakligt.

Efter mat och traktorer återvände vi till Borgholm för eftermiddagsfika och ett stundande årsmöte som ni kan läsa protokollet från på annat ställe i tidningen. På kvällen vidtog middag och efter det den traditionella Ljugarbänken då drömmar och verklighet får lika stort utrymme.

Efter frukosten på söndagen så skingrades gänget för hemfärd eller vidare färder på Öland.

Bilderna visar uppställningen på Gågatan i Borgholm med de unika bilarna, Claes och Lena Arleskärs fantastiska 100S och den röda Healey Silverstone som normalt finns på Autocollection i Göteborg



Sammanfattningsvis kan vi konstatera att klubben verkligen levt upp till de mål vi satte upp för jubiléet. Nästa år kommer mötte att hållas i Stockholmstrakten och vi återkommer med mer information om det under våren.



Anders Lindman på väg från utställningen i Borgholm. Snygg vit AH 100 med aluminiumhuv. Röd/vit 100/6 beundras.



Parkeringen framför hotellet



Gänget från Stockholm tar sig tid att spexa vid färjan över Bråviken. Robert Erikssons Sprite i förgrunden.



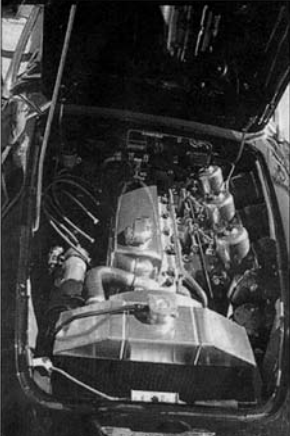
Även lokalpressen var på hugget. På måndagen kunde man läsa om klubbens Ölandsträff i både Barometern (Kalmar) och Ölandsblad.



12

TISDAGEN DEN 20 JUNI 2000

Sportvagnsklassiker på parad



BORGHOLM
Närmare 50 Austin Healey-bilar fanns på lördagen uppställda på gatorna i Borgholm när Healeyklubben höll sitt 30-årsjubileum.

Folk i mängder kom för att beskåda de vackra sportvagnsklassikerna från 50- och 60-talet och uppväningen avslutades med att alla bilarna defilerade längs gatan och presenterades i tur och ordning av en spraker.

Den svenska Healey-klubben är den äldsta i världen och har idag närmare 300 medlemmar. I Sverige finns nästan 650 bilar av det sällna märket. Beredade på fem olika modeller. Hälften av dem är så kallade Big Healeys, det vill säga modellerna 100, 100 Six eller 3000 av årenmodellerna 1953 till 1967. Övriga är den lilla Sprite, i den första versionen mer känd som Frog-eye.

Bland de utställda bilarna fanns många verkliga gästbilar. Två riktiga varieteter stod parkerade på torget. Den ena en Healey Silverstone, den första sportvagnen som Dotatid

Den andra var en Austin Healey 100 S, där det står för Sebring, den välkända tävlingsbanan i USA. Den byggdes i mitten av 50-talet i en specialserie av 20 bilar för tävlingsbruk. Bilen har importerats från Nya Zeeland och stod i en container i Göteborgs hamn så sent som två dagar för jubileet.

Bland deltagarna i Borgholm fanns flera långväga entusiaster. För visst är man väl det genom att åka de 150 mil från Boden - öppet!

Fem nörka åkare fanns också med på jubileumsträffen.

Alla bilar var dock inte helt äkta, men två ytterst vällygga replikor med plastkaros var visst att skilja från originalet. Och i en läckert tvärfärgad Healey hade ägaren lyckats klämma ner en amerikansk small-block V8. Ett hejlskrin kanske, men läckert lätt

det oenkligen när den drog igång.

Efter uppväningen i Borgholm drog karavanen iväg på ett litet rally på mellersta Öland för att sedan återvända till hamn i Strömberg där det hölls jubileumsbankett på kvällen.

BOLF NILSSON



British Sports Car Meeting

Av Per Schoerner

British Sports Car Meeting gick i år med start och mål i Köping. Detta var mitt första BSCM med "riktig" bil. Tidigare har jag bara deltagit utom tävlan, dvs varit åskådare. Vi samlades några stycken vid Statoilmacken i Huddinge för gemensam avfärd mot Köping.

Väl framme sammanstrålade vi så med gänget från norra sidan, bl.a. min co-driver Torsten Nystedt. Efter anmälan och utdelning av ban-beskrivningen ägnades en stund åt taktiksnack, och sen bar det av. Vissa kontroller gällde det bara att bevisa att man varit där, t.ex. att uppge vad det stod på en skylt.

Vid Roffe Lindholms kontroll uppdagades oanade "ligist"-talanger, ju fler märkor i prick med slangbellan desto fler poäng. En annan kontroll gällde att kombinera ihop tio Formel-1 världsmästare med det rätta år-talet. En annan uppgift var att gissa i vilka filmer James Bond körde vissa bilar, ni vet Toyota och Sunbeam och dylikt. Jag säger gissa, för jag hade ingen aning. Och vad blev det av alla gamla Svenska bensinbolag, Murco t.ex? Är det någon som kommer ihåg? Det gällde att identifiera nuvarande ägare till dom gamla bensinbolagen.

Körprov förekom också, dvs körning på bana mellan två tomflaskor med radiostyrd småbil. Nog så trixigt med ett asfaltunderlag som om det

hade varit i fullskala förmodligen hade varit värre än en testbana.

Dessutom skulle man parkera radiobilen baklänges i startpositionen. Knepigt alltså!

Numera är det ju brukligt att det finns tid för en fikapaus, så också i år. Vi hittade en sjö, där det passade utmärkt att inta medhavd picknick vid strandkanten.

Vid målet i centrala Köping ställdes alla bilarna upp på Stora Torget för beskådande. Totalt 75 stycken, allt från gamla MGs till nya TVRer.

Så var det ju det här med slutplacering, Claes Aggestig brukar ju vinna. Så för att inte bryta sviten gjorde han det i år också, männe det beror på färdigheterna med slangbellan.

I anmälningsavgiften ingick också en biljett till det lokala motor-museet, vilket vi utnyttjade. Väl värt ett besök, trots att där inte finns någon Healey. Däremot finns en galosh, ni vet en sån där liten racerbåt, med en ratt från en Big Healey.

Som alla organisationer med självaktning finns också BSCM på Webben, adressen är <http://DRIVE.TO/BCSM>. Där finns fullständig resultatlista, bilder och information om BSCM.



Bilder från årets BSCM.

Denna sida: Vinnaren (som vanligt...) Claes Aggestig. Healeygänget samlat kring Robert Erikssons Sprite. Bosse Johanssons 3000 Mk2 beundras. Parkeringen vid stora torget i Köping.

Föregående sida: RC-bilar kördes vid en av kontrollerna (samtliga bilder utom gruppbilden ovan kommer från BSCM:s hemsida; <http://w1.876.telia.com/~u87611268/>). Där hittar ni också den kompletta resultatlistan

B M C

Healey-Service

Standard Fast Road Racepreparering

Vänd er med förtroende till oss när ni behöver hjälp med er BIG HEALEY. Vi har sammanlagt 29 års erfarenhet av alla slags renoverings och trimningsarbeten på dessa bilar.

Våra specialiteter inkluderar;
Motor, växellåda, overdrive, bakaxel, chassi, våghållning och bromsar. Montering av suffletter, inredning och omklädsel av stolar.

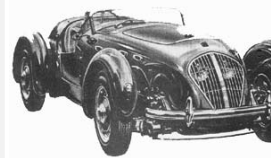
Allt i reservdelar, även kompletta chassin.



Borås Motor Corporation

Magnus Karlsson och Göran Nilsson
Tel 033-13 79 06, 033-17 24 90.
Fax 033 -13 79 01.
healey@telia.com

Resultatlista (Austin Healey bilar)				
Plats	Poäng	Namn	Ort	Bil
1	48,5	Claes Aggestig	Haninge	Austin-Healey Sprite Mk1
5	46	Peter Olsson	Ludvika	Austin-Healey 100/6
14	40	Per Schoerner, Torsten Nystedt	Stockholm	Austin-Healey Sprite Mk1
21	37	Bo Johansson	Kungsängen	Austin-Healey 3000
23	36,5	Tord Landerholm	Sollentuna	Austin-Healey 3000 Mk3
28	35,5	Erik Sandgren	Norrtälje	Austin-Healey Sprite MkII
32	35	Robert Eriksson	Huddinge	Austin-Healey Sprite Mk1
38	33,5	Håkan o Gisela Hansson	Stockholm	Austin-Healey 100/6
46	31	Lennart Nystedt, Sofie Belander	Täby	Austin-Healey Sprite Mk2
49	30	Mats Böös	Eskilstuna	Austin-Healey Sprite
56	28	Anders Hallström	Eskilstuna	Austin-Healey 100/6



and "Healey 50"

International Sportcars Weekend

Från våra engelska Healeyvänner har vi fått information om att det under början av augusti 2002 kommer att i England hållas en stor Healeyfestival. Vårdarna planerar för att denna festival ska bli något utöver de vanliga. Först och främst Healey International Sportcars Weekend men dessutom ett 50-årsjubileum av anledningen att Austin Healey 100 presenterades för första gången på Earls Court i London 1952. Detaljerna i programmet kommer i vår tidning allt eftersom det blir fastslaget.

Vi (Mats och PG) har lovat engelsmännen att undersöka intresset i svenska healeyklubben samt i Norge och vill att om Ni finner det intressant ger oss en preliminär intresseanmälan redan nu så vi får en uppfattning om eventuell uppslutning.

Resekommitté:

PG Johansson 0501-186 00 e-post:pgj@swipnet.se

Mats Svanberg 0381-302 77 e-post: hultsteg@ebox.trinet.se

Galleri

Healeyklubbens samlarbilder kompletteras härmed med två 50-åringar och en bil. Robert Pettersson tog denna stilfulla bild på 1998 års Goodwood Rewival. Känns grabbarna igen tro?



Policy

avseende godkännande av bil för MHRF försäkring

En mycket viktig del i hobbybilsägandet är försäkringen. Den skall ge ett fullgott skydd för våra bilar både under renoveringen och när vi brukar bilen. MHRF-försäkringen skapades speciellt för veteranfordon. Den har funnits längst och är unik så tillvida att klubbarna har stora möjligheter att påverka innehåll och utformning genom samarbetet mellan MHRF (som är klubbarnas gemensamma organ) och Folksam.

Healeyklubben har ett mycket gott samarbete med MHRF i frågan och ett stort antal av medlemmarnas bilar är försäkrade via MHRF. Försäkringen har som inriktning att veteranfordonen skall efterlikna originalet i möjligaste mån, vilket i sig är ett mycket bra mål.

Likväl är det så att speciellt sportbilar ändrades och utvecklades även när de var nya eller nästan nya. Detta medför att en del av bilarna utrustas med tidstypiska förändringar som ibland ifrågasätts vid en försäkringsbesiktning. Klubben anser att det finns ett historisk intresse av att "tillåta" tidstypiska modifieringar, eftersom det bidrar till mångfaldet. För att underlätta för er som funderar på detta och för besiktningmännen, har Klubben tagit fram ett underlag enligt nedan, som om det följs ska kunna leda till godkännande vid försäkringsbesiktning av MHRF. Vi har också stämt av detta med MHRF.

Inledning

Detta dokument har som syfte att underlätta bedömningen av Austin Healey bilar vid besiktning för MHRF försäkring. Den policy som vi här anger skall ses som en inriktning och guidelines när det uppstår frågetecken kring en bil avseende originalitet, utformning, tillbehör etc. MHRF:s regler för försäkring gäller alltid i första hand.

Healeyklubben utser besiktningsmän som har till uppgift att besikta samtliga modeller av Healey eller Austin Healey. I de fall en medlem bor långt ifrån närmaste besiktningsman kan klubben anlita besiktningsmän från andra bilklubbar, dock företrädesvis Engelska. Klubben rekommenderar att man vid besiktning av en Healey eller Austin Healey beaktar de rekommendationer som klubben utarbetat i detta dokument. I de fall en tveksamhet uppstår föreslår vi att besiktningsmannen tar kontakt med styrelsen för konsultation.

MHRF-försäkringen syftar till att försäkrade bilar skall vara i originalskick eller näst intill, modifieringar kan dock godkännas inom vissa gränser, t ex. om de ligger inom ramen för de rekommendationer som Austin Healeyklubben tagit fram enligt nedan.

I de fall en bil inte kan godkännas av MHRF och ägaren av olika skäl inte vill ändra bilen inom ramen för vad som är möjligt för den vanliga MHRF-försäkringen finns alternativ dels inom MHRF för "ombyggt fordon", dels via andra bolag på marknaden.

Grundkrav för MHRF försäkring för en Austin Healey

Inom klubben har vi uppfattningen att kravet för att få MHRF-försäkring för en Austin Healey skall vara att bilen är i originalskick eller tidstypiskt modifierad enligt vad som var vanligt för respektive modell när bilen var ny eller nästan ny (inom ca 7 år efter bilens tillverkningsår).

Modifieringen skall vara utförd på ett tidstypiskt sätt och får inte äventyra bilens egenskaper så att den blir trafikfarlig eller olaglig. Modifieringen bör också utföras på ett sådant sätt att bilen enkelt kan återställas till originalskick.

När det gäller tidstypiska modifieringar är det naturligtvis svårt att generalisera, nedanstående lista omfattar sådant som klubben anser vara acceptabelt på respektive modell. Utöver detta måste bilens helhet bedömas och vara vägledande. Bilar som har dokumenterade modifieringar utförda vid första leverans och som inte finns nämnda i listan godkänns.

Generellt för samtliga modeller gäller att färgvalet helst skall överensstämma med originalskick. Om man väljer annan färg skall kulörer från tidsperioden användas, helst ur BMC:s färgkarta. Inredningen skall också överensstämma med originalet, både avseende utformning (ex. stolar) och färgval. Underrede, chassi etc. skall färgmässigt överensstämma med bilen i övrigt, avvikande detaljer skall följa originalfärgsättning (t ex. svart)

Utöver detta skall bilen vara i bra skick, evetuell renovering skall vara utförd på ett seriöst och professionellt sätt;

- Ingen rost skall förekomma
- Karosspassning skall följa originalskick (eller bättre)
- Slitdelar är bytta eller renoverade
- Säkerhetsdetaljer skall vara i bra skick
- Elsystemet skall vara av originaltyp och i bra skick

Tillåtna modifieringar

Generellt för samtliga modeller gäller att bilens helhetsintryck blir "rätt" varför varje bil bedöms utifrån vad som gjorts med just den bilen. Man bör dock vara försiktig med "skruva dit" för många "prylar".

AH 100

- M-sats (denna fanns att tillgå antingen som originalmoterad från fabrik, eller som eftermarknadstillbehör)
- Gälad huv (fanns som komplement till M-satsen)
- BN2 skärmar på BN1 (Det är i dagsläget inte möjligt att få tag i originalskaermar med den mindre hjulhusöppningen, om originalskaermarkarna går att reparera vid renoveringen är dessa att föredra)
- 60-ekers fälgar godkänns, dock bör de vara målade
- Bilen bör kunna besiktigas utan stötfångare, ett vanligt sätt att "hotta" bilarna på 50-talet

AH 100/6 och 3000

- Tidstypiska tillbehör som fanns att köpa och var vanliga på bilarna (extraljus, träratt typ Motolita eller motsvarande).
- Luftutsläpp på skärmarna enligt "worksmodell", men endast exakta kopior på de luftutsläpp som gjordes på worksbilarna.
- Karossdelar i aluminium (skärmar och dörrar)
- Motorbyte, dock skall motorn vara av samma typ (block, topplock etc.) 100/6 godkänns med 3000-motor
- Montering av Weberförgasare enligt "worksmodell"
- Ändring av rambenet på högerstyrda bilar för att få plats med rakt insugningsrör för Weber-förgasare.
- Byte till bromsskivor fram på AH 100/6.
- 60- respektive 72-ekers fälgar godkänns, även kromade. Tidstypiska magnesiumfälgar ex. Minilite är också tillåtet, så också dyrare ekerfäljar från tidsperioden ex. Borani, dock gäller att bredd och spårvidd ligger inom rimlig gräns, större hjul än 5,5" bör inte monteras.

AH Sprite

- På Sprite Mk1 godkänns annan tidstypisk huv förutsatt att den fanns på bilen som fabriksmoterat tillbehör, eller eftermonterad inom 5 år efter bilen leverans.
- Motorbyte till annan A-motor. Motorn skall ha "originalutseende" (helheten avgör). SU förgasare upp till 1,5" (H4/HS4) eller Weberförgasare av tidstypisk modell (40, 45 DCOE).
- Tidstypiska tillbehör som fanns att köpa och var vanliga (ekerhjul, skivbromsar, krängningshämmare, Speedwelldelar och liknande, ratt, tygmattor etc.) Tänk på bilens helhetsintryck.
- Störbåge inkl andra säkerhetsdetaljer om det inte inkräktar på bilens kaross
- Avsaknad av främre stötfångare på Sprite Mk 1. Detta var ett vanligt sätt att "hotta" bilarna, dessutom var främre stötfångare tillbehörsdel i England.

Historien om Den Engelska Bilindustrin *varför gick det så?*

Av Bengt Eklind

Tredje delen av den engelska bilindustrins nedgång återges av Bengt Eklind. Att betrakta nedgången ur Triumphperspektiv förtar på intet vis, att den gällde för i princip alla bilmärken. Vilket engelskt märke som helst duger bra som mall för, hur man inifrån tar livet av en en gång blomstrande industri. Englands tid som världens centrum var sedan länge förbi. Inte minst på bilfronten, där engelsmännen fortfarande trodde, att undermotorisering, låg utväxling och krokiga asfaltsvägar med häck på båda sidor var ett vinnade koncept.



Tredje delen - Högertrafik, kallstartsproblem och fusioner.....

HÖGERTRAFIK

Nu börjar tiden närma sig då högertrafikomläggningen skulle bli ett faktum. Den 3 september 1967. Leyland hade förhandlat fram ett kontrakt med Storstockholms Lokaltrafik avseende 250 bussar, 50 dubbel- och 200 enkeldäckare. Konkurrerande märke i slutet av förhandlingarna, var tyska Büssing. Kontraktet omfattade försäljning, lagerhållning och leverans av resevdelar i SL:s verkstadslokaler på Barnhusgatan.

Användandet av bussarna skulle påbörjas på dagen H. H som för högertrafik. Bussleveranserna var avsedda börja några månader tidigare. Engelsmän och leveranstider är då sannerligen inget uppbyggligt för nervklena personer. Leyland beordrade mig att anställa en lagerman och samtidigt ansvara för uppläggning av ett kommissionslager av reservdelar.

Sammansättningen av lagret var förutbestämt av Leyland och karosseritillverkaren Atlantean. Samma hafsigt tillkomna lagerförslag, som till den indiska eller malaysiska marknaden, eller vart som helst för den delen, för det var inte många detaljer som stämde med SL:s specifikation. Vår nyanställda man, Gunnar Brandelius, suckade djupt många gånger. Jag besvärades ofta av tanken, om hur länge han skulle stå ut i

“garaget” i Stockholm. Kontor i en bur av nät och bräder, inget dagsljus.

Kontraktet mellan Leyland och SL hade tecknats av SL:s styrelsemedlemmar och högsta verkställande ledning, som meddelade pressen att man “sparat mer än 12 miljoner åt Stockholmarna, genom att köpa Leylands bussar”. Jo, jo, dom skulle bara ha känt till, vad SL fick betala för varje reservdel som togs ut, Brandelius lön, bortförhandlad fabriksgaranti etc.

Från första månaden fakturerade vi SL åtskilliga tiotusentals kronor månadsvis. Så det var allt Leyland, som tog hem spelet efter bara några år. Varje faktura innehöll dessutom 12% hanteringskostnad, trots att SL: s personal skötte expedition, transport och inläggning av delarna. Rabatt existerade inte. SL betalade enligt kontraktet fullt listpris.

Vid ett av sammanträdena med SL:s personal på Tegnérgratan i Stockholm, fick dom klart för sig vad kontraktet innebar. Och då såg dom ut som fiollådor i ansiktet och jag var tvungen att bemöta frågeställningar och undringar med att “förhandlingarna är slutförda, undertecknade och det är inte så mycket mer att orda om”. Men man förstod deras indignation.

Dieselpumparna fick bytas ut på alla bussarna inom det första året. Dieselpumparna var

konstruerade för mera smörjande dieselbränsle, än vad som existerade till Stockholms inners-tadsbussar. Avgasröken blev snart via massmedia, besvärande för SL. Vidare var generatorerna underdimensionerade, vilket medförde krav på nyladdade batterier varje morgon eller vid nytt arbetspass. Men fabriksgarantin då? Ja, den var ju bortförhandlad i kontraktet.

I Göteborg fick vi order om att iordningsställa två stycken Royal Blue Triumph 2000 till två höga chefer inom SL:s styrelse. Samt en Triumph Vitesse 2 litre Mk II, till en konsult, som hjälpt SL. Det kom en kreditnota på bilarna från Leyland-fabriken.

Så fick vi vid några tillfällen arrangera eller förmedla semesterresor till London och till den grekiska övärlden, -för styrelsemedlemmar, som lät sina sekreterare meddela lämplig restid, plats och antal familjemedlemmar. Kort därefter kom flygbiljetter i brev från Londonkontoret enl. önskemål.

Invigningsdagen kom, bussarna var faktiskt i trafik och många engelska flaggor var hissade i den kungliga huvudstaden, som en påminnelse om engelsk/svensk handel i bästa samförstånd. Leylandbussarnas högste chef, Sir John Porter, var närvarande och var ursinnigt förbannad för att några engelska flaggor var hissade upp och

ned.

“En skymf mot den engelska drottningen,” uttryckte han med hög och gäll stämma. Men det ordnade sig med en flaggkunnig löpare runt stan. I övrigt var Sir John nog väldigt nöjd, innerst inne!

KALLSTARTSBEKYMMER

När nu Leyland var arbetsgivare för bolaget Leyland-Triumph, mer eller mindre tvingades jag att ta ut en ny tjänstebil två gånger om året. Det blev nu nytillskottet Triumph 1300. Den första - och enda framhjulsdrivna i Triumph’s bilbyggarhistoria.

Verkstäderna skulle utbildas på det nya konceptet och fabriken utbildare, Peter Fisher, Pelle Fisk kallad, och jag åkte runt till alla verkstäder och visade motor/växellåda/slutväxelpaketet. Hur man tog isär och satte ihop. Nu lärde jag mig engelska så bra under de två månaderna vi var ute, att till och med tankarna vid slutet av vår resa runt återförsäljardistriktet, var på engelska för det mesta. Så mycket enklare allt blev.

Triumph 1300 var elegant att se på och sitta i, välutrustad, men fjädringen var alldeles för mjuk och tålde knappt totalviktslast, utan genomslag. Den gick under arbetsnamnet Ajax. Korrosionen startade nästan omedelbart och var ett stort problem. Förmodligen av galvanisk art, orsakat av Lucas karosserijordning i kombination med den förzinkade tapen som placerades i alla skarvar, där det skulle punktsvetsas. Syftet var att eliminera rostangrepp.

En annan svaghet var, att motorn inte ville starta, så fort kvicksilvret närmade sig nollpunkten. Det var bra snurr på startmotorn, så det var inte batterikapacitetens fel. Fabriken hade haft så bråttom med leveranserna, att bilen inte hade provats i köldkammare eller uppe i norra Sverige eller Rovaniemi, Finland någon gång.

Det största problemet var en s.k. inertia startmotor, där drevet kastades ut från startkranen på svänghjulet vid kallstarts försöken. Dessutom tog startmotorn hand om all ström från batteriet och alldeles för lite gick till tändspolen. Vi mätte upp så lågt som 8,5 volt till tändspolen, som ville ha åtminstone 12 volt vid startförsöken.

En “tattarlösning” var att koppla till tre stycken seriekopplade 4,5 volts ficklampsbatterier till tändspolen vid kallstarten. Det funkade perfekt. Men inte gick det att rekommendera till en nybilsköpare. Med bogserhjälp, gick den emellertid igång direkt. Då fick ju spolen full spänning.

Problematisken rapporterades till Triumph’s serviceavdelning. Servicechefen för export, Freddy Troop, med valrossmustasch, kopplade genast in Ron Bland, som efter några veckor kom till Göteborg med en dubbelförgasarsats, två HS 4 SU förgasare, insugningsrör, en “preengaged” startmotor med solenoid, och en 7-volts tändspole med förkopplingsmotstånd.

Detaljerna monterades av vår verkstad och Ulla- Britt, eller Illa-Brutt, som hon skämtsamt kallades, bokade tid i FOA:s köldkammare i Stockholm. Minus 25 grader, 75 % fuktighet och

12 timmars “soaking time”, beställdes.

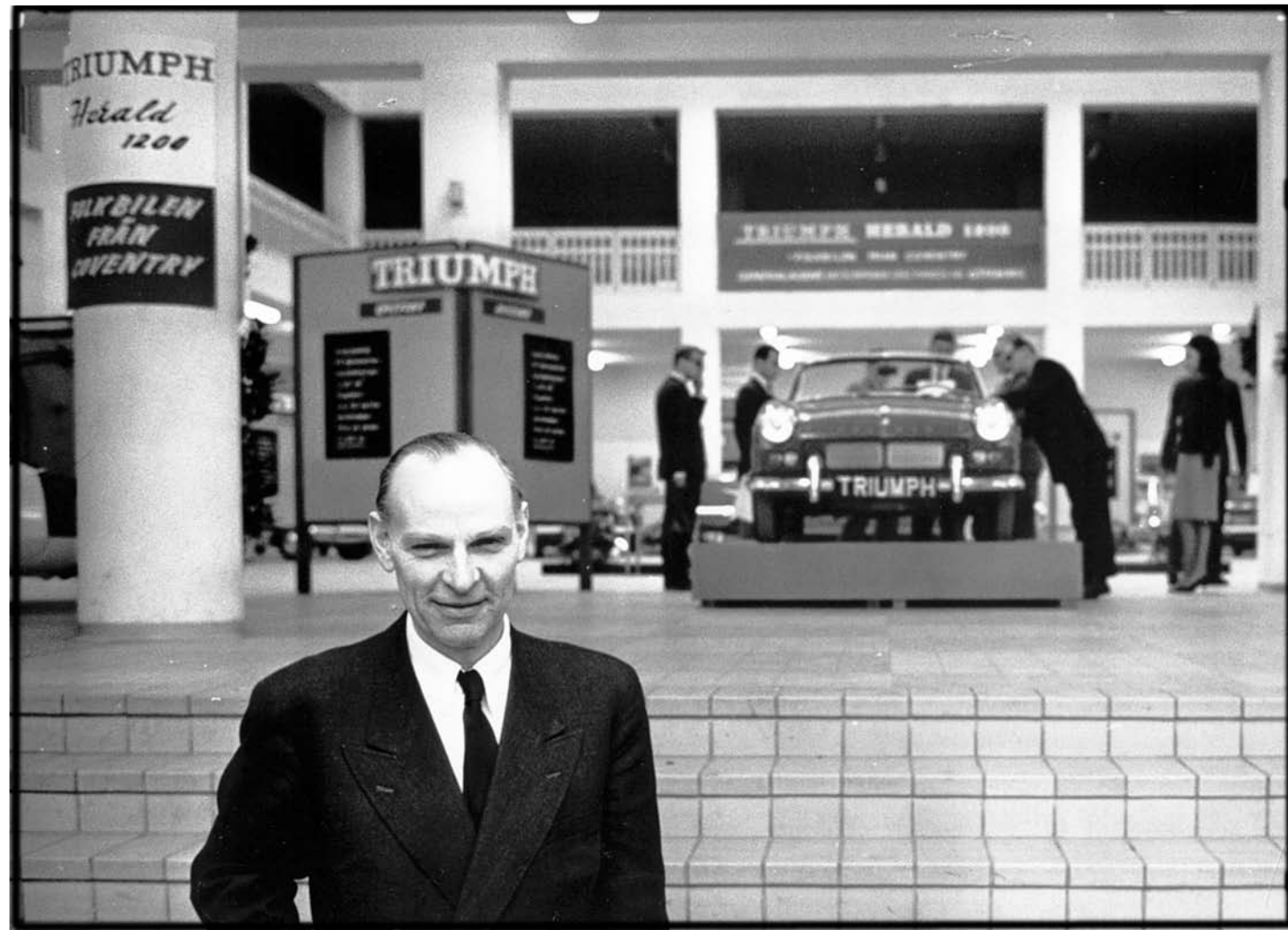
Vi hade med två bilar, en Triumph 1300 SC, utrustad med en enkel 150 CD Stromberg förgasare, och så den modifierade, 1300 TC:n. SC:n gick inte igång förrän ficklampsbatteriet kopplades in. Det är sällan jag sett en människa skratta så gott, som Ron gjorde då. Ron Bland, kvalitetsansvarig för Englands största biltillverkare, startar den nya bilmodellen med tre stycken 4.5 volts ficklampsbatterier kopplade till tändspolen. Vi fick gå ut ur det 25-gradiga köldrummet, för att han inte skulle få lunginflammation under den långvariga skrattsalvan.

TC:n gick igång på direkten och specifikationen för nästa produktionsändring var därmed spikad, lovade Ron. En specifikation för köldklimat togs fram vid fabriken och vid nästa face-lift blev alla modeller mycket mer vinteranpassade. Större värmepaket och varmare termostat. SC:n fick SU-förgasare och modifierat insugningsrör.

Preengaged (solenoidstyrd) startmotor, större batteri, 7-volts tändspole med förkopplingsmotstånd. “Kanonvärme” var omdömet från bilköparna och “startar jämt, även vid -35 grader”.

TESTFÖRARE

Ron berättade för mig i förtroende, att Triumph skulle komma ut med en ny modell, en vidareutveckling av Triumph 1300. Framhjulsdriften var ett misstag och kostade alldeles för mycket att producera. “Vi är inte mogna för framhjulsdrift ännu, även om det är modellen för



Uno Ranch framför utställningshallen på 60-talet

framtidens små- och mellanklassbilar. “Vi går tillbaka till bakhjulsdrift,” suckade Ron.

Den nya modellen skulle få namnet Triumph Toledo. Nästa modell kom att heta Dolomite med 1850 cc motor och så småningom också med en 16-ventilers “power pack”. Våldigt lik SAABs lutande, numera svensktillverkade 2-liters-4:a. Men fortfarande bakhjulsdriven. Den skulle bli Dolomite Sprint. Ron berättade att Sprint- motorn kunde förstoras till 2 liter, men av någon anledning blev det aldrig så. Kanske klassindelning med olika motorstorlekar vid tävlingar var orsaken.

Toledons motor var på 1500cc och kom från Herald / Spitfire. Utökad slaglängd, men med samma cylinderdiameter. “Och det är slutet på den gamla Standard 8 och 10 motorn från 40-talet,” sa Ron. Sedan så sa han: “Du, Bengt, om vi camouflerar en bil, en Toledo i Coventry, att likna en Triumph 1300 så mycket som möjligt, vill Du då köra den 6 månader under vinterperioden. Med salt och slask i Sverige? För korrosionstest.”

“Ja det är klart att jag gör”. Jag kände mig allt lite märkvärdig, nu.

Bilen, med 1300 grill och strålkastare samt baklyktearrangemang från sin föregångare, kom mycket riktigt följande oktober. Högerstyrd, engelskregistrerad och märkt i vindrutan “for the attention of Mr Bengt Eklin, Service Manager”. Bonnet sealed, not to be opened”. Trafikpolisen gav mig ett personligt 6 månaders tillstånd att framföra “Triumph 1300”, med engelsk registreringsskylt, nummer si och så.

Det var lite bättre “knuff” i Toledos med 1500 cd-motorn jämfört med Triumph 1300. Framförallt behövde man inte växla så tidigt i motlut. Men nog hade en 1800 C varit en lämpligare motorstorlek, eller varför inte samma motor på 1709 C, som SAAB köpte tidigare? Det senare alternativet var visst exklusivt kopplat till kontraktet med SAAB. Åtminstone under tre år. Tills SAAB började med tillverkning av sin egen 2-liters motor. Till utseendet, finns likheterna fortfarande kvar. Det är mer än 30 år nu

BESÖK AV FABRIKENS REPRESENTANTER.

I slutet av 1966 kom Triumph´s Servicerepresentant, Alf Harrison, på ett av sina rutinbesök. Harry, omkring de 60, rökande de franska Gauloiscigaretterna - två, tre paket dagligen, var förtjust i whisky från 12-tiden på dagen, alla dagar. Hade tjänstgjort under världskriget som Tank Commander både i ökenkriget i Sahara och i Holland. Han hade bl. a varit med och öppnat koncentrationsläger i Holland, där han träffade sin blivande fru. Han hatade tyskar sedan dess och var befriad från att besöka den tyska marknaden.

“Jag skulle aldrig godkänna ett endaste klagomål eller reklamation för any bloody German”, sa Harry. Han ville alltid bo på Excelsior Hotel, längre ned på Karl Gustafsgatan. På kvällarna, när “whiskyflaskan” började närma sig bottennivån, på hotellrummet, grät Harry en skvätt, när han berättade, att hans fru hade märken över hela kroppen av tyskarnas cigarettfimpar. Ja, förbannad på tyskar var han då sannerligen!

“Så när vi jagade flyende, springande tyskar med tanksen, försökte vi få dom mellan larvfötterna och tankkroppen. “Dom blev fyrkantiga och långa,” sa Harry. “I’m sorry, Bengt, but I hated the bastards.”

När vi lärt känna varandra efter en tid, skapades en ömsesidigt förtroende mellan oss. Harry skrev alltid ut och godkände minst två motorer in blanco. “Det kan vara bra att ha till goodwillersättning, när Du hamnar i besvärliga situationer.”

En kväll var Harry och jag på bio och efter “The End,” när jag reste mig upp ur fåtöljen, fastnade kavajfickan på min ganska nya kostym i armstödet och..... ratsch, nu var kavajen förstörd! “No problem, Bengt, ge mig bara ett chassinummer på en Herald så tar vi upp en hellackering.

Vid några tillfällen tog Harry med mig till SAAB i Trollhättan. En artighetsvisit och för att hålla Triumph underrättad, om hur motorerna fungerade i SAAB 99:an. Servicechefen, Sven(?) Karlsson visade oss runt och på serviceavdelningen fick jag se deras insorteringssystem av reklamationer. Det var ett eldrivet, stort Pater Noster-verk, säkert 2x3 meter stort, där varje bils fullständiga historia filades. Specifikation, utförda service, modifieringar, lackeringsmissar, ja allt! Det här var före dataåldern, som ni kan förstå!

Det tog jag efter, och sorterade bilarna modellvis och i chassinummerordning i plåtskåp med hängmappar. Nu hade vi mycket bättre koll på varje bil. De finska och norska generalagenterna kom på besök för att se på vårt filing system.

ETT LISEBERGSBESÖK

Alf Harrison hade en servicekollega, Ken Thomason, som också besökte de olika länderna i samma ärende. Ken var den ordentliga typen, log högst tre gånger om dagen, och gjorde sina noteringar i en blå liten bok. Skrev dagbok säkert fyra gånger dagligen.

För att muntra upp Ken, bjöd jag honom en kväll på Liseberg, som just öppnat. Nytt för året var Super-8:an, som var många strån vassare, än den gamla berg-å-dalbanan. Åkturen var över och jag frågade jag Ken, vad han tyckte. Om det killade i magen?

Ken svarade utan att le: “Under andra världskriget var jag förstepilot på en Lancasterbombare och vi blev nedskjutna över Frankrike”. Så då hoppade jag i fallskärm. Men det gick bra, som Du ser. Men det var fantastiskt vackert att se alla planteringar med blommorna på Liseberg och utsikten över Göteborg.”

Tror Du att det killade mer i magen på Ken, när han hoppade ut ur sitt brinnande plan i fallskärm?

TRIUMPH 1300TC

Nu har jag hoppat lite fram och tillbaka i tiden, men vi befinner oss i årsskiftet 67/68. Jag tog ut en ny tjänstebil, en blå Triumph 1300 TC (Twin Carburettor) och det var ett rent nöje att köra den. Bättre prestanda, lägre förbrukning och alla felen från sin föregångare var tillrättade. Periodiciteten mellan fram- och bakfjädrarna förändrade vägegenskaperna helt och hållet.

Fjädringen på en bil måste vara en av de största svårigheterna för bilteknikerna. Kraven är lika

stora, oavsett om bilen är tom och föraren är ensam och njuter av bestämd, men behaglig ned- och uppfjädring. Samma karaktäristik vill man ha, med full last i baksätet, bagageutrymme och till och med, med last på takracket. Oftast överlastad. Det kan då verkligen inte vara lätt att vara

vare sig bil eller konstruktör!

Trots alla förbättringar var motorn för liten även i TC-versionen. Fullastad med släkten och med bagageutrymmet normaltfullt, fick man använda 3:an och ibland 2:an alldeles för ofta. Tänk om Triumph hade fått använda samma motor som SAAB köpte till 99:an. Då hade bilen blivit en bestseller i Europa.

Engelsmännen såg inte sina bilprodukters exportmöjligheter, när det gällde mellanklassbilar. För små motorer, generellt sett, och med bakaxelutväxlingar, som gav för höga motorvarvtal redan vid 110-120 km/t.

Kunde dom susa ned för sina gröna kullar på perfekta, asfalterade, kattögonförsedda och kurviga vägar på högsta växeln, i 40-50 mph, så var lyckan fullständig. Det var skillnad på de bilar, som var större och avsedda för export. Jaguar, Rover, Triumph 2000, alla större och exklusiva sportbilar

NYA BILAR FRÅN TRIUMPH

Det kom en inbjudan från British Leyland International, vars kontor 1968 och -69 var beläget i Lausanne i Schweiz. Introduktionen för de europeiska generalagenterna av Triumph Toledo 1500 och Triumph Stag, skulle gå av stapeln på Hotel Intercontinental.

Pampigt, påkostat, växlande talare som vanligt, samt nygjord reklamfilm och mängder med SP-material (Sales Promotion). Gåvor delades ut till deltagarna av sportvagnsklädda damer. Reservoarpenna, Swiss made, nyckelring och armbandsur, också Swiss made, och på urtavlan på den automatiska klockan, kunde man läsa British Leyland. Symboliken var solklar. Kvalitetsur från Schweiz kvalitetsbil från England. Men ingen provkörning.

Tidigare erfarenhet hade allt för ofta genererat onödig åtgång av testbilar, efter den vanligtvis rejäla lunchen. De nordiska folken var särskilt välkända i det avseendet.

Triumph Stag var en helläcker cabriolet version, 2+2-sitsig och uppbyggd med T2000-komponenter och med Triumph´s enkla, “överkamaxlade” V8, på 3.5 liter. Dessvärre blev det aldrig någon Svergeimport.

Inte heller blev det något med Toledon, en bakhjulsdriven, förbilligad version av Triumph1300 med “billig” instrumentbräda. Minimalt med mätare, mest varnings och indikatorlampor. En hastighetsmätare och lika stor klocka satt mitt i blickfånget. Träbrädan var borta och ersatt med syntetisk läderimitation.

Med den här bilen försvann Triumph´s image med sportighet i utseende, uppförande, utförande och inredningsfinesser.

Det var tur att Triumph Stag introducerades samtidigt och höll statusställningarna. Den hade en tilltalande instrumentbräda och läderklädsel i vanlig gammal känd Triumphstil.

FUSION PÅ GÅNG

Det började talas om en jättelik sammanslagning av Triumph, Rover, Jaguar, BMC, MG, Leyland Truck & Bus och Leyland Tractor i England. Hur skulle det bli i Sverige? Flyttning till Stockholm? Göteborg? Nedläggning? Nja.... knappast. BMC sålde omkring 4500 bilar om året från Stockholm och från Rover/Triumph i Göteborg c:a 800. Och i Sverige var ju Triumph och Rover redan samlade under ett tak, Leyland-Triumph

AB.

Vd var Harry, tidigare Rovers importör. Från början, en utomordentligt duktig bilförsäljare, som det bara gått framåt för hela tiden. Hans känsla i “fingertopparna” vid försäljning var makalös. Han hör numera till “de stora grabbarna” i bilbranschen.

Allan var tillbaka i UK, och höll mig under rättad med “inside informations”. En kväll ringde han och berättade att mitt namn fanns med i den nya, sammanslagna organisationen. “Så, hoppa inte av “båten”, Bengt! Du kommer att få ett bra jobb.” Men många huvuden skulle rulla.....

I BMC Sweden, Stockholm vid Tegeluddsvägen, var c:a 170 personer anställda, exklusive 5-6 dotterbolag ute i landet. I Göteborg var vi ett 40-tal. Totalt räknade man med att 70 personer skulle klara av organisationen från Göteborg. Det skulle bort flest folk från BMC, och det vore mer klokt att flytta hela verksamheten till Göteborg. Då slapp man ifrån dyra avgångsvederlag, eftersom de flesta hade svårt att bryta upp sitt boende i Stockholm. BMC hade en jättelik hyra i alldeles för stora kontorslokaler, tillika reseveldsdepå och verkstad.

Allan , just ankommen från UK, ringde överraskande en kväll och bjöd min hustru och mig på middag på Opalen. Ytterligare en person, Mike Trodd, var närvarande vid middagen. Personalsvarig från Leyland Head Office. Han och Allan skulle till Stockholm dagen efter och i förtroende och efter några fler whisky, berättade han vem, som skulle utnämnas till VD för den sammanslagna organisationen. Bolaget skulle få namnet British Leyland Sweden AB.

Hela ledningen i Stockholm skulle få gå och när Allan föreslog, att vi skulle dricka kaffe och cognac hemma hos oss, förstod jag att Mike ville ha mer “inside info”. Om människors kunskap, karaktär och kapacitet o.s.v.

Allan låg naturligtvis bakom arrangementet, men det kändes i alla fall upplyftande! Jag fick för mig, att jag skulle bekräfta för Mike allt det, som Allan redan hade berättat om de olika personerna. Dubbelkoll.

MERA TRIUMPH

Året var 1968 och Herald blev 13/60, som snart skulle läggas ned i produktion. 1300 cc motor och Vitessens motorhuv, men med de stora, 7 tums strålkastarna och ny grill. Vitessen hade de dubbla mindre, 5 ¾ tums strålkastarna.

Men Heraldens tid började rinna ut. 1300 TC fortsatte att bli allt mer populär och Spitfiren lyftes upp till Mk3 med 1300 cc motor och faceliftrad grill, mattlackad instrumentbräda, fortfarande i trä och stötfångarna monterad högre upp. (Amerikansk nivå).

GT6:an fick ny bakvagn, där hjulens cambervinkel förblev oförändrad vid upp- och nedfjädring. Drivaxeln var försedd med en gumniknut som medbringare. Tillsammans med radialdäcken kunde körningen bli obehagligt ryckig. Engelsmännen kallar fenomenet för “transmission wind-up”. Radialdäckets mjukare däckside vred sig fram och tillbaka i förhållande till fälgen och det fenomenet förstärktes ytterligare med gummidrivknuten plus alla de andra knutkorsen och dreven längs transmissionen.

TR4A blev betecknad IRS, Independent Rear Suspension, och bytte snart till TR5 PI, Wasp kallad, petrol injection, med den gamla 6:an. Men

nu på 2.5 liter. I Amerika fick den heta Triumph TR250. Det var en förgasarsversion med dubbla Zenith Stromberg 175 CD2SE. Kompressionen var sänkt till 7.7:1. Den stela bakaxeln fanns kvar enligt det amerikanska önskemålet. Effekten var endast 104 hk i TR 250, mot 150 hk för den europeiska PI-versionen.

Amerikakamaxeln gav motorns tomgång ett mycket civiliserat uppträdande, till skillnad mot insprutningsmotorns, som var betydligt “hårigare” och hade svårt att gå jämt på tomgång. Men den, som kunde PI:ns system, fick motorn att gå lika bra på tomgång och vid de lägre varvtalen.

Men oj oj, vad PI:n rörde på sig med den “uppretade” 2000 cc motorn till 2,5 liter. Cylinderdiametern var oförändrad, endast slaglängden hade ökat. Nära 200 km/ tim, vilket man nådde rätt fort. Lucas stod för insprutningssystemet och det var samma system, som Jaguar använde på sina framgångrika tävlingsbilar på Le Mans.

ETT PAR TIPS

Ägarna klagade rätt ofta över slag i bakvagnen på TR4A IRS vid växlingar och vi fann att splinesen i drivaxlarna, hade alltför frikostig tolerans. Det samma gällde för 2000 Saloon och 2.5 PI.

Den bästa, men också den dyraste lösningen, var att byta hela axeln. Felet kunde snart uppstå igen, så den billigaste och faktiskt den näst bästa lösningen var emellertid, att raspa en kkp (kaffekopp) bly, blanda blyspånen med Texacos sega fett och fylla blandningen i splinesen och återmontera gummidamasken. Perfekt resultat som stod sig några år. Det blev tyst på både drivaxlarna och kunderna.

Det var lika trevligt att träffa Triumphägare varje gång, för dom var nöjda med sin bil och skröt gärna om den. Endast ett fåtal gnällde. De första Triumph 2,5 PI hade lätt att få motorbortfall beroende på ånglås vid den hårt arbetande bränslepumpen. Särskilt var det vid riktigt varm väderlek och dessutom kunde motorn “slås ut” i skarpa vänsterkurvor. Rondeller exempelvis (det var vänstertrafik då).

Fabriken kom med en rätt komplicerad omdragning av bränsleslangarna vid bränslepumpen och filtret bak i bagagerummet. Båda problemen försvann.

Medan felsnacket ändå är igång, kommer det ett tips till på 2000 och 2.5 PI. Det förekom rätt ofta slag i framvagnen som kändes i ratten. Bäst att smörja kuggstången, var den första tanken. Så skruvade man i en smörjnippel och pumpade i några slag med fettsprutan. Dessvärre gick allt fett endast till vänsterdamasken (vänsterstyrd bil) och högersidan fick inget alls. De som fick för sig att fylla kuggstången med fett via nippeln fick ballonguppblåsta damasker som snart sprack.

Om glappet i kuggstångens högerbussning var för stort, monterade vi i ytterligare en bussning. Vid mindre glapp gick det bra att använda en injektionsspruta fylld med fett och sticka den genom gummidamasken och vrida de avlastade hjulen fram och tillbaka ett flertal gånger.

EN ROVER I MODERNARE TAPPNING

Rover, har kallats för fattigmans Rolls Royce. Den var tidigare stor och tung, kanske lite klumpig. Men elegant och med förtroendeingivande kvalitet. Den inbjöd till ett värdigt körsätt. Föraren kunde gärna vara klädd i slipover av lammull,

skotskrutig blazer med matchande keps. Diskret rutad bomullsskjorta och en klanmönstrad slips. Samt svinlädershandskar. En vanlig klädsel hos Roverägare.

Motorn var under 40- och 50- talen en s.k. halvtopp. Toppventiler för insugningssidan och sidventiler för avgaserna. Tomgången var helt jämn. Inte en misständning. Rover 60, med en fjärrljuslampa mitt i grillen, Rover75, siffran angav antalet hk, 2.6 liter slagvolym, vill jag minnas. Rattväxel och synkronisering på 2:an och 4:an!? Rover 90S och 105R fick golvspak, med ett flertal leder.

Spakrörelserna blev därigenom kortare. Rovern ansågs vidare ha onödigt hög förbrukning, vilket man löste genom att montera ytterligare en returfjäder för gaspedalen. Den trädde i funktion vid omkring 80 km/t. För att vila gaspedalfoten, trampade man således sällan förbi det extra fjädertrycket. Vidare provade man med en “hot spot” anordning, som bestod av en platta med ett stort antal piggar, placerade i insugningsröret, alldeles i bränsle/luftströmmen från förgasaren/förgasarna. Syftet var att de små, små bränsledropparna skulle slås sönder och därigenom ge effektivare förbränning, med åtföljande lägre förbrukning.

Bränsleförbrukningen sjönk. Det kunde man påvisa, men det berodde nog mer på att effektuttaget blev lägre. Så det var ju inte så konstigt. Anordningen togs bort på 90 S och 105R.

En förnyelse inträdde omkring 1963 och i det modellprogrammet ingick Rover 2000 SC och TC, (single- och twin carburettors). Den självbärande karossen bar namnet P6. Det var en mycket exklusiv bil, gubbSPORTig om uttrycket tilläts, men läderluktande inredning och bagageutrymme för golfbag, sportig kostym och aftonsmoking. Necessaren fick plats, den också. Skyddet för det stående reservhjulet luktade läder.

En underbar långfärdsvagn. Liggande framfjädrar i skärmarna, gav låg ofjädrad vikt fram och den exklusiva de Dion bakaxeln gav en distinkt och väl avvägd fjädring. Väghållningen var avgjort bättre än de flesta bilar.

“Ingen bil för fattiglappar” var Vargfar Bergströms omdöme om Rovern. Och fortsatte:” Jag använder det som säljargument till mina kunder. Vill dom köra möbler, köksskåp eller spisar, så får dom väl köpa en Merca eller nå´t annat!”

Rover var dessutom ett kvalitetsaktat namn. Det har det varit genom hela bilhistorien. Har Du förresten sett en ökenfilm, utan en Land Rover, som medverkande? Errol Flynn, Maureen O’Hara, LandRover, Humphrey Bogart, Laureen Bacall m.fl.

BÄTTRE PRESTANDA

Rover överraskade med att presentera en V8 med Borg Warner Automat i sin P6 kaross, som nu kallades P6B. Beteckningen blev Rover 3500 V8. Motorn var ett licensbygge av GM:s lättmetallmotor på 3528 cc. Men namnet Rover var ingiutet i ventilkåporna. Lågt effektuttag, “bara” 153 HK vid 4800 r/m. Med automatlåda och den förhållandevis låga, snabba bakaxelutväxlingen var toppfarten i högsta laget. Nära 200 km/t.

Karossutformningen fick aerodynamiskt “lyftande krafter” vid dessa farter och det var man tvungen att lösa med en spoiler framtill och lågprofildäck. Det hade varit alltför många



Detaljer studeras på Triumphfabriken

oförklarliga avåkningar på motorvägarna i höga farter.

Den eleganta, stora Rover 3 litre Mk III, blev Rover 3.5 litre. Observera slagvolymens stavning på de dyrare och förnäma bilarna. Den bilen var Englands premiärministers bil under alla år. Tyst och med läderombonad inredning. Här kan man tala om “glidare”. Den modellen behöll man ytterligare några år

Land-Rover ingick även i modellprogrammet. Byggt med vinkelhake från omkring 1947. En och annan synbar nymodighet har väl kommit till framåt 80-talet. Men inte många. Strålkastarna flyttades ut till i skärmarna, så mötande trafik såg att det var en bil, man skulle möta, och inte två cyklar i bredd. Det var mer eller mindre ett krav, att det skulle gå att reparera bilen ute i jungeln med liten slägga, spett, skruvmejsel och den engelska skiftnyckeln.

Land Rovern fanns med både diesel- och bensinmotor. Båda på 2 ¼ liter. Dieseln var en förkammardiesel med fördelarpump och kraftigare vevaxel. I övrigt samma basmotor, som bensinar'n.

Under 1967/68 utvecklades vårt återförsäljarnät och serviceverkstäder för Rover och Triumph norr om Sundsvall. Det stöttade upp försäljningen avsevärt. LKAB gruvan i Gällivare och Malmberget köpte 30 st Land-Rover. Tidigare hade dom Volvo Valpen, men den sura luften nere i gruvan medförde karossbyte var 20:e månad, på grund av rost. Nu ville man prova Land-Rover som hade aluminium kaross.

Vilken bilmiljö det var djupt nere i gruvan. Stackars bilar. Vid varje service fick dom knacka loss tjocka lager av stendamm, hårt som cement,

undertill. Hur bromsarna kunde fungera är en gåta. “Ibland får vi sätt` bilsida mot bergschvägga, för å` stopp”, sa gubbarna

FÖRÄNDRINGARNAS ÅR

Nu påbörjades flyttningen av BMC Sweden AB från Stockholm till Göteborg. Adressen blev Gamla Tuvevägen 15B på Hisingen. Där fanns det tillräckligt stora utrymmen för reservdelarna till samtliga våra bilmärken. Kontoret inrymdes i samma fastighet och det fanns gott om plats. Så vi kunde till och med hyra ut ett våningsplan. Biltransporten från Felixstowe i England flyttades samtidigt från Södertälje till Göteborgs Frihamn. Till att börja med.

Vi fick nu ett modellprogram av bilar som var alldeles för omfattande.

Bara lilla Hundkojan 850, fanns i Riley, Wolseley, Morris, van den Plas och Austin Mini 1000. Skillnaden mellan de olika märkena var ratt, klädsel, grill och instrumentering. Men karossen var identisk. Ungefär det samma gällde för Mellankojan 1100/1300 och Storkojan, Austin och Morris 1800. Samma bil. Nu gällde det att “tvätta” i utbudet.

Reservdelslagret innehöll över 80 000 detaljnummer och det borde ha varit för alla modellerna och för den rullande vagnparken, runt 25 000. Den rullande vagnparken var 1969, strax under 50.000 British Leyland bilar i Sverige. Trots det hade lönsamheten röda siffror.

Vi hade en konsultanställd medarbetare, Gert, och han blev snart anställd som Operations Manager.

Han hade förmågan att placera rätt man på rätt post, och tilldela denne lagom hög ansvars-

nivå. Han administrerade flyttningen och det gick ganska smärtfritt. Insortering av reservdelar, bl.a. i Göteborg, var väl förberedd och personaldimensionerad.

Vi var 14 personer på serviceavdelningen och Peo, Owe och jag delade på ansvaret. Det höll i tre veckor. Den gamla sanningen: delat ansvar är inget ansvar, visade sig återigen vara rätt. Jag bjöd hem Owe och Peo på hummer en kväll och vi satt i köket och skissade och bestämde oss för en plan, som jag skulle presentera för Gert dagen efter. Snacket med Gert tog högst tio minuter.

DE RÖDA NUFFIELDTRAKTORERNA BLEV BLÅ.

Ansvarsområdet för min del blev nu traktorförsäljningen, Land Rover och typbesiktningen av bilarna. Traktorsidan skulle vara endast under en övergångsperiod och jag gavs fria händer att reducera den Stockholmska traktorpersonalen, vilken enbart satte käppar i hjulet och mestadels tjurade. Dom “kärringskvallrade” med återförsäljarna och “var tvungna” att göra besök lite här och där. Undanflykter och direkta lögner avslutade en dag löneutbetalningarna för fyra killar och en tjej.

Jag behöll Tore från traktor, som var “lojal intill döden” mot märket och kände till allt-och-alla i plöjarbranschen. Dessutom hade han varit distriktsmästare i plöjning i “Nörrtjaping”. De övriga fick personalchefen ta hand om.

Tore och jag åkte runt bland traktorhandlarna och det var många tekniska problem på de gamla Nuffieldtraktorerna, 3/45, 10/60, 4/60, och allt vad de hette. I Norrland kallades en specialkonstruktion för “dubbeldrummeln”. Det var två

traktorhalvor med var sin motorer och lika stora framhjul som drivhjulen. En Robsondrive överförde drivningen till framhjulen. Styrning sköttes med bromsning eller pådrag, från den eller den andra motorn. De var försedda med kranar och användes i skogen. Framkomligheten var utomordentlig.

Dubbeldrumlarna gav varje ägare, ingen undantagen, kostsamma bekymmer. Den inbyggda hydraltanken blev allt varmare under ett arbetspass. Samlade på sig så mycket barr, att det till slut uppstod självantändning.

Inte en enda skogsbonde gjorde den minsta ansträngning att försöka släcka elden, eller kontakta brandkåren över kommradien. I alla fall inte förrän dubbeldrummeln var räddningslöst upptränd. Radion uppgavs alltid, konstigt nog, vara det allra första, som brann upp. Ett solklart försäkringsfall, där kontantreglering var den bästa lösningen. Och det ansåg både försäkringsbolaget och försäkringstagaren.

Det var åtskilligt med muntliga råsopar man fick ta emot av både bönder och återförsäljare, som i många fall förlorat en del pengar. Nuffieldfabriken vägrade att stå ekonomiskt ansvariga. Pengarna var slut. Så var det med det. Cylinderfoder som sjönk, otäta toppackningar, läckage i hydraulsystemet, navbrott etc.

Men de som inte var behäftade med fel, var omtyckta av bönderna för sin fantastiska dragstyrka. En lyckad kombination av drivhjulslsvartal, däckdimension, traktorns vikt och viktfordelning fram/bak. Allt detta i kombination med motorns vridande moment, som växellådan “släppte igenom”. Nufflarna var kända för sin drivförmåga utan att “slira”. Därmed “skinades” inte plogbotten. Den plattades inte heller till, beroende på traktorns låga vikt. Viktigt för vattengenomträngning vid regn.

“Nufflarna” användes till plöjning, där man ville nå extra djup plogbotten i jorden. Livslängden var dessutom långt utöver det vanliga. Man kan fortfarande se en och annan “Nuffe” i bruk, 1997. Nära 40 år gamla!

Traktorerna bytte nu namn till Leyland och blev därmed blå. Nya motorer, som faktiskt var felfria. Men vem trodde på det till att börja med? Lasse Hüllert, återförsäljare i Vara, undrade: “Varför byter ni färg på traktorerna? Det är ju det enda på traktorn, som det aldrig varit fel på!”

Enda sättet att få fart på försäljningen igen, var att kompensera handlarna med extra rabatter, när dom köpte på sig tre- fyra traktorer. Vår största traktor, en bakhjulsdriven 70 hästare kostade på den tiden 32000 brutto. Återförsäljarens marginal var 28% och så fick dom 5000 kronor i reparationsbidrag på inbytet, när dom sålde en ny!

Försäljningen ökade från 250 till 400 stycken det första året!

MERA SALES PROMOTION

Traktorsidan gav snart vinst igen och vi beslutade om en återförsäljarresa till traktorfabriken, som låg i Bathgate, nära Edinburgh. Handlarna fick ta med sina presumtiva kunder och deras fruar. Det brukade bli mindre stökigt då.

Gubbarna bjöds till Bell's Distilleries, whis- kytillverkningen, fruarna åkte till ett skotskt väveri och nästan alla fruar hade med sig en pläd eller annat ullplagg hem. Det gubbarna hade med sig hem, det bar dom i alla fall inte i händerna!

På kvällen var vi på Dalhousie Court. En oförglömlig afton, var det allmänna omdömet. Träbänkar, grovaxade ekbord, träfat, dolk, honungsmjöd, soppa och “carvery steak” med brytbröd serverades av yppiga damer, som sjöng skotska sånger. Inte ett öga var torrt när “Amazing Grace” stämningsfullt exekverades i stämmor. Honungsmjödets styrka, var nog lite svårbedömd och grovt underskattad, men uppskattad på kvällen.

Nästa dag var det provplöjning med de nya, blåa Leylandtraktorerna. “Ganska styv jord här,” sa en av deltagarna, som hade belönats med 1:a pris vid någon tävling i Skåne. Efter den tävlingen kallades han “Årets Plöjboj”. Den sistnämnda stavelsen, berodde på hans ovanligt eleganta rundningar vid uppläggning av den avslutande vändtegen.

Det för dagen generösa Skottland, bjöd på sitt allra bästa väder, hög och klar luft och efter dagens slut, hade vi tecknat 32 stycken traktororder. Min tid på traktorsidan började ta slut och en kollega, Lasse, från säljsidan tog över.

SJÖ- OCH LANDTRANSPORT

Gert började fundera på kostnadsbesparingar, om vi bytte importhamn. Ford hade kostnadsberäknat sjötransport, iordningställande, rostskyddsbehandling samt landtransport till sina återförsäljare runt om i landet. De hade funnit, att 60% import till Halmstad och 40% till i

Södertälje var deras mest kostnadsoptimala. Jag fick reda på det av mina Fordkollegor i Bilindustriföreningen.

Gert och jag skissade på varje återförsäljares troliga försäljning framöver och deras geografiska placering i Sverige. Gert hade en datakille, som gjorde ett passande program. Datan visade, att Wallhamn var lämpligast som importhamn.

Ett möte med ledningen på Wallhamn ordnades. Toyota-bilarna landades redan där av Valeniusrederierna och Tjörnbröderna, Lars och Vilgot Johansson, som ägde både Wallhamn och OT-rederierna, hade tre anlop varje vecka i Felixstowe med sina Ro/Ro båtar.

Transmobil gav ett acceptabelt anbud på landtransporten till resp. Återförsäljarna inom en fastställd tid i dagar och Wallhamn tog sig an PDI (Pre-Delivery Inspektion) av bilarna.

Vår egen leveransverkstad låg på Krokegårds- gatan, där Penta höll till. Dessvärre fick leveransverkstan stängas och killarna, inalles 14 man sades upp. Synd på en så väl sammansvetsad arbetsgrupp. Två månader fick dom på sig och två veckors arbetsfri lön till alla dem, som stannade tiden ut, städade upp och packade ihop alla Land Rover tillbehör, bilbälten, backspeglar och övrigt, som nu skulle till Wallhamn.

Det var ingen populär informationsstund och jag kan än idag inte förstå, varför personalchefen insisterade på att jag skulle få det tivelaktiga nöjet, att meddela killarna beslutet



Austin Healey Club of Sweden

Årsmötesprotokoll 2000

1. Gunnar Berger förklarade årsmötet öppnat.

2. Till mötesordförande valdes Gunnar Berger och till sekreterare Robert Eriksson.

3. Mötets ansågs behörigt utlyst.

4. Till justeringsmän valdes Lars Engwall och Anders Gustafson.

5. Dagordningen fastställdes.

6. Anders redogjorde för årsberättelsen.

7. Gunnar redogjorde för klubbens ekonomi.

8. Göran Utter redogjorde klubbens revisions berättelse.

9. Sittande styrelse beviljades full ansvarsfrihet för det gångna året.

10. Årsavgiften och kostnadsbidrag för styrelsens ledamöter kvarstår och är oförändrad.

11. Samtliga av styrelsens ledamöter omvaldes, Gunnar Berger, Anders Gustafson, Robert Eriksson, Lennart Nystedt, Per Schoerner och Kristina Bengtsson

12. Revisorerna omvaldes.

13. Valberedning omvaldes.

14. Helen Elmgren informerade från försäkrings kommitén att Healey klubbens medlemmar sköter sig utmärkt. Hon uppmanar alla att använda huvudströmbrytaren när bilen parkeras, en Ferrari brann upp på grund av elfel. Bilar som blev besiktigade för många år sedan bör uppdateras med nytt protokoll och bilder.

15. Ingen information från sektionerna, inga var närvarande.

16. Anders informerade från redaktionen att klubbens hemsida är igång, www.healeysweden.com. Det kommer en del på hemsidan längre fram som är lösenordsskyddad. Fler bidrag till redaktionen önskas.

17. Övriga frågor.

Sektionerna uppmanas till fler aktiviteter ute i landet, det finns medel/ pengar som klubben kan bidra med för mindre träffar.

Fler besiktningsmän till klubben önskas, detta för att inte försäkringsarbetet skall bli så betungande.

Börje informerade att nästa årsmöte 2001 inte blir i Stockholm p g a av all trafik i innerstaden. Mötet kommer att hållas strax söder om Stockholm. Årsmötet 2002 planeras vara i Göteborg.

Anders Rydsäter lämnar posten som sektionsledare och ersätts, kandidat finns.

MHRF har sponsrat årsmötet med ett antal tusenlappar.

Nästa år skall en balansräkning vara med när klubbens ekonomi redovisas.

18. Ordförande förklarade årsmötet avslutat.
-
- ## Annonsmarknaden

KÖP, BYT & SÄLJ
- Privatannonser i Enthusiasten är gratis för medlemmarna. Skicka in din annons på vykort eller via e-post till redaktionen, adresser finns på sidan 2. Annonserna publiceras i nästkommande tidning.
- ## Köpes
- Till AH 3000**
Värmepaket och fläkt, Ryggstöd till baksätet (BJ7), Instument och knappar/knoppar till instrumentpanelen, glas till vänster dörr, cabskydd eller tonneau för BJ7/8 (RHD)
- Till Sprite**
Ribbad vx.låda
Anders Gustafson, 08-749 3113
bugeye@telia.com
- Till Sprite**
Koppling och bromspedal. Speedwell aluminiumsug för SU 1,25” (H2). Panhardstag till bakaxeln. Tidstypiska tillbehör och race-prylar.
- Till Sprite Mk1**
Suflett, huvemblem, grill, breda fälgar, bakaxelutväxling högst 3:7,1, godkänd störtbåge
Jonas Lindqvist
08-592 555 98
Olle Nymark, 070-516 0325
08-715 4747
0414-44 20 08
- ## Säljes
- Till Sprite**
Motor, 948cc borrad till 998cc, nya Pow-ermax kolvar, nya lager, vevaxeln slipad .010”, balanserad, lättat svänghjul mm. Div SU-förgasare, styrväxel RHD mm.
Jonas Lindqvist
08-592 555 98
- Austin Healey Frogeye**
1958 års modell. Några tim arbete, dra el, starta motorn, besiktning. Sedan har du en helrenoverad bil i beige färg. Helrenoverad, med ny klädsel, ny topp, omlackad, mycket extra delar medföljer.
Pris. 23.000 Kr.
Intresserad ring Torbjörn Sjöstrand
070 3699589 eller
torbjorn.sjostrand@rsa.ericsson.se
- Åk 4-dörrars “Big Healey”**
A90 Six -56. En del jobb, men ett bra objekt.
Gunnar Berger
08-708 7311
0708-54 06 14
gunnar.berger@lhandelshus.se
- ## Övrigt
- Bilder och annat kul!**
Jag har köpt BLY 045 som en gång tillhörde Ulf Lydholm, nu söker jag efter roliga bilder
- och annat kul som kanske finns i gömmorna hos några av er som var med på 70-talet. Hör gärna av er om ni har material.
Anders Gustafson, 08-749 3113
bugeye@telia.com
- | Austin Healen Butiken | |
|---|-------|
| Klubbmärke (tyg) | 35:- |
| Klubbmärke (dekal) | 20:- |
| 25-års dekal | 5:- |
| 30-års dekal (155x85 mm) | 10:- |
| 30-års dekal (300x160 mm) | 20:- |
| 30-års skylt (plast, 300x160) | 25:- |
| AH-vinge (dekal) | 15:- |
| Streamer | 30:- |
| (I'd rather drive my Austin Healey) | |
| Nummerskylthållare (porto tillkommer) | 60:- |
| Vagnsmärke (inkl. stansat medlemsnr.) | 160:- |
| Vagnsmärke 25-år | 75:- |
| Pinns, kavajnä | 15:- |
| Slipshållare | 25:- |
| AH-vinge | 30:- |
| Klubb T-skirt (S, M, L, XL) (vit, gul, röd, grön, blå, grå, orange) | 65:- |
| T-skirt 25 år (svart) | 60:- |
| Pikétröja 30 år (blå) | 125:- |
| Mugg (porto tillkommer) | 30:- |

Gunnar Friberg



Rekordet

■ ■ ■ Är det någon i dag som minns "Niveakungen"? Han hette — och heter än i dag — Raymond Sjöqvist. Sitt egendomliga smeknamn fick han när han vann en isbanetävling vid Rommehed i sin magnifika Citroën B 15 trots att ett stenskött krossade hans vindruta redan några meter efter starten. Raymond slog ut resterna av vindrutan och vann standardvagnsklassen — och sedan kunde man läsa helsidesannonser i dagstidningarna där det förkunnades att Raymond undgick förfrysningsskador tack vare att han hade sinnesnärvaro nog att raskt smeta in ansiktet med Niveakräm.

Niveakungen var född.

Raymond Sjöqvist var den svenska motorsportens Gossen Ruda. Han gjorde det ingen annan vågade göra, både som tävlingsbilist och privatmänniska. Så till exempel kom han en gång till start i Midnattssolsrallyt iförd en apmask av gummi, vilket orsakade ett enormt strul i tävlingsledningen — ingen var ju riktigt säker på att det verkligen var Raymond...

Men han fick starta, någon kände igen hans röst.

■ Hans levnadsöde är märkligt. När jag lärde känna honom jobbade han ihop med Lennart Osterman och sålde Citroën nere på Centralgaraget i Stockholm. Och tro mig eller ej, men det var faktiskt Raymond som stod bakom importen av de första Lill-Citroëna till Sverige! Det var också på fyrtioalet, och jag glömmer aldrig pressvisningen av de underliga bilarna på Östermalms Idrottsplats — jag var då bara en skolgosse, men hade lyckats nästla mig in.

Senare har jag fått veta att Raymond under kriget sysslade med att konstruera fabriker för tillverkning av gengaskol.

Och det sysslar han med fortfarande, när han sitter på sin fastighetsmäklarkontor på Norra Stationsgatan i Stockholm — han är nämligen övertygad om att energikrisen snart kommer att bli akut.

Han kör Jaguar till och från jobbet, frågan är bara om han vågar skruva fast ett gengasaggregat på den bilen.

Men det var inte om det jag skulle berätta.

Någon gång på femtiotalet började Ostermans att sälja Austin i Sverige. Austin var då en ganska dyster engelsk folkbil som på trettioalet med modellen "Seven" hade blivit för engelsmännen vad Volkswagen senare blev för nästan hela världen.

Austin blev ingen försäljningssuccé i Sverige, men så kom sportvagnen Austin A 90 Atlantic, och då blev det rotation på orderblocken. Det första tillverkade exemplaret av den bilen hade nämligen slagit ett par hundra världsrekord i diverse underliga klasser, och detta betydde en fantastisk intresse för bilen. Och de som inte hade råd att köpa en tvärsig Atlantic köpte givetvis någon enklare modell av Austin.

■ Sedan var det dags för Austin-Healey 100, försedd med samma stora fyrcylindriga järnspis som Atlantic. Austinfabriken, som i den vevan gick upp i BMC, hade givit entusiasten och bilbyggaren Donald Healey i uppdrag att rita en bil kring den redan befintliga motorn, och det gjorde han med den äran.

Bilen kom till Sverige och Raymond, säker i korken som vanligt, deklarerade att med den bilen skulle han kunna köra från Haparanda till Ystad på högst tjugofyra timmar.

Men det lustiga är att han också gjorde det!

Det var stort påställ och kontroll av Notarius Publicus, men han gjorde det faktiskt — med en toppfart av över 200 knutar. Det är bara omkring trettio år sedan, men då gick sådant för sig. Polisen ställde upp, alla tidningar ställde upp, det blev folkvandring till vägarna där Raymond och hans co-driver brakade fram.

■ Och efter knappt tjugofyra timmar klev han ur bilen i Ystad, leende och fräsch.

Det rekordet kommer aldrig någonsin att slås.

Ja ja, det var då det. Nu, när jag skrivit detta färdigt, skall jag ta min gamla Volvo och åka hem.

Hastighetsbegränsningen är sjuttio kilometer per timme hela vägen utom i Djursholm, för där är det femtio. ■