

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 135 December 2014



PG har ordet

Hösten är en hektisk tid för min del med avslutning på både racing- och golfsäsongen. I år blev hösten korigare än vanligt då jag följde med Lotsengård till England och Castle Combe. Claes, Nisse och Lotsen skulle försvara våra svenska färger efter Anders Schildts framgångar de senaste åren, men därav blev det intet – reportage inne i tidningen.

Men nu har jag ställt om klockorna till vintertid, skiftat till vinterdäck på våra vardagsbilar och är inställd på den mörkare årstiden som dock kan bli ljus bara snön kommer så man kan åka skidor.

Traditionsenligt har vi även i år ställt ut på Gran Turismo Expo i den gamla bilfabriken vid Nacka Strand. I år med ett nytt koncept där vi tillsammans med MG och Triumph-klubbarna skapade ett gemensamt British Corner. Mässan blev återigen en stor framgång för arrangörerna med publikrekord på över 10 000 besökare. Tack till Lasse och övriga berörda i East Section för arbetet med vårt deltagande.

Vi har nu beslutat att återinföra en aktivitetskalender i tidningen som ett led i att hålla alla medlemmar uppdaterade. Skicka aktiviteter med rimlig Healeyanknytning till regionsombuden eller redaktören för införande i kalendern.

Nu planerar Lena och Göran Utter för årsmötet 2015 som går av stapeln i natursköna Bohuslän. De utlovar ett spännande samt annorlunda program – vi förstår att de kommer att visa upp Västkusten från sin allra bästa sida. Det blir också ett litet jubileum eftersom vi samtidigt firar den aktningvärda åldern av 45 år.

Försäkra er om plats, se inbjudan på sidan 26, och gå sedan in på vår hemsida och boka ert deltagande.

God Jul och Gott Nytt Healeyår!

PG Johansson



Omslagsbilden: Nils-Fredrik Nyblæus på ett regnigt Le Mans 2014. Jagad av blivande totalsegraren Nicholas Finburgh i en Jaguar C-type. Bakom skymtar även Aga Kahn (!) i en Porsche 356 pre A.

Foto: Jeff Bloxham



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

TRYCK:

åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer mars 2015
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
ISSN 2001-7650

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
Tommy Lyngborn, sekreterare tommy@lyngborn.se	0708-70 04 54
Lasse Johansson, sektionerna eastsection@healeysweden.com	0722-52 66 55
Nils-Fredrik Nyblæus, marknadsansvarig n.nyblæus@telia.com	070-637 06 08
Per Schoerner, MHRF-försäkringen insurance@healeysweden.com	073-560 51 54
Mikael Frieberg, mikaelfrieberg@yahoo.se	076-282 80 99

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, healeybengt@telia.com
Magnus Karlsson, 033-13 79 06, 492karlsson@telia.com

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden
c/o Per Schoerner
Brinkvägen 2B
141 33 Huddinge

HEMSIDA www.healeysweden.com

E-POSTADRESS mgbgt-larsson@telia.com

KLUBBREGALIA

Nina Nyblæus
0708-858214 eller 0155-52350
nina.nyblæus@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 135

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktör'n
Sid 4-7	Racesäsongen i Sverige 2014
Sid 8-9	Spa 6-timmars med Healey - Robert Petersson
Sid 10-11	Healey Racing International 2014 - Nils-Fredrik Nyblaeus
Sid 13-14	Mitt liv med Healey, fas 1 - Mikael Frieberg
Sid 16-17	Mittbild - Castle Combe 2014
Sid 18	På banan med min Sprite 2014 - Elmon Larsson
Sid 20	Aggerys Healeyhörna
Sid 21	Konst(ig) Spritespecial - Marianne Waplan
Sid 22-23	Healey spotting in Cornwall - Ulf Håkansson
Sid 24	AHCS på Gran Turismo 2014 - Tommy Lyngborn
Sid 26	Årsmötet 2015 - inbjudan
Sid 27	Rapport från norr - Leif Sundqvist
Sid 28	Nya medlemmar presenterar sig
Sid 30	Dialog med läsare och Kalendarium
Sid 30	Healey Market. Köpes och Säljes.
Sid 31	Regaliashopen



kan känna er. Se till att ta plats, vi/de (?) gamle uppskattar att bli satta lite på undantag och se hur "ungdomarna" (medlemsmässigt, inte alltid åldersmässigt!) tar över. Putta undan oss så gott det går, det tjänar både klubben och alla medlemmar på. Nytt blod ger alltid en friskhet i en organisation, även om det gamla kan kännas segt och motsträvigt att få undan!

Börja gärna med att terrorisera mig med inlägg, artiklar, synpunkter etc. till tidningen. Ett bra sätt att "arbeta sig inåt" i klubbgemenskapen.

Anders Lotsengård

Upprop – Redaktören behöver hjälp!

Detta är det tionde numret jag producerat under min tvåochhalvåriga period som redaktör. Det är och har varit jätteroligt – lärorikt, kontaktskapande och även bildande på andra sätt. MEN: det tar (för) mycket tid!

Jag skulle vilja ha hjälp av en, två eller flera personer för att i ett operativt redaktionsutskott få hjälp med följande:

Textredigering. Tvättning, rättning, koll av fakta, ibland avkortning, avstämning med skribenten etc. Du ska alltså ha ett visst mått av "språkög" för svenska, lite healeykunskap ingen nackdel. Disponerar du Adobe In Design så är det en fördel, men inget krav. Microsoft Word (eller motsv kompatibelt med Word) är helt OK.

Bildbehandling. Du måste ha tillgång till Photoshop av en inte alltför gammal version (klubben har bara en enanvändarlicens). Grundläggande kunskap i programmet bra, men sedan lär jag dig snabbt vad som skall/kan göras med inskickade bilder.

Kan lova stimulerande uppgifter och trevliga kontakter med klubbmedlemmar som en extra bonus!

Ring (070-5801383) eller mejla (magazine@healeysweden.com) om du är intresserad eller har några frågor!

Redaktören



God Jul alla läsare!

Förhoppningsvis får ni alla årets sista nummer i god tid inför julhelgerna. Helgdagar är ju som gjorda för att läsa, och varför inte blanda upp jultidningsläsningen med lite gott och blandat om vår passion för Healeybilar.

Detta nummer är, som redan tidigare förvarnats, tämligen influerat av årets racesäsong. Fullt medveten om att det bland vissa av er kan ses som lite väl mycket racing i tidningen sedan jag övertog redaktörskapet. OK, naturligtvis influeras jag av mitt egna flitiga deltagande i tävlingarna både i Sverige och utomlands. Samtidigt kan man inte bortse ifrån att de fem RHK-helgerna är några av de få Healeyinfluerade tillställningarna på nationell nivå som besöks inte bara av oss som kör på banan, utan också av åtskilliga klubbmedlemmar.

Nästa år satsas det extra på RHKs egen tävling, Velodromloppet på Karlskoga-banan helgen 12-14 juni. Det blir "Revivalstuk" runt om själva racet, ersätter det revivalarrangemang som var på Knutstorp nu 2014. Blir säkert en toppenhelg – boka in den i era kalendrar redan nu!

Vi i raceteamet uppskattar att ni kommer och besöker vår depå, och försöker vara så gästvänliga vi kan. Ibland kan vi ha fullt upp med reparationer, men det brukar alltid finnas några tillgängliga för social Healeysamvaro närhelst någon dyker upp. Träng er gärna på och presentera er!

Själv tillbringar jag mycket av tiden i min verkstad så här års. Lite extra mycket just i vinter, eftersom det i SID inträffade ett oplanerat och olycksakligt möte mellan en kolv och en ventil på sista Englandstävlingen. Totalt haveri alltså, återgång till ruta ett vad gäller motorbyggande – fodring, bormning, nya kolvar, svetsad topp, nya ventiler etc. etc. ... Tar hårt både på fritiden (har man sådan som pensionär?) och plånboken. Men som Maria alltid säger när jag tycker elräkningen skenar p.g.a. växthuset: "Hobby får kosta!". Undrar var hon fått det ifrån?

Hade nästan väntat mig lite uppretade inlägg från 3000Mk1 och Mk2-talibaner efter min förra spalt, men icke. Skönt att de håller med om att BJ7-BJ8 är de bästa av Healeys ...

På tal om Healeys förresten – Svanberg och jag är sedan i somras lyckliga ägare till en riktig "Healey Limousine". Det är en lätt förklädd Healey 100: stor, fyrsitsig, knallgul, cab, rattväxel, gungar som en atlantångare (sic!), överdesignad, misslyckad – ja, man kan höra många synpunkter på den. Men den är oemotståndligt charmig, ett barn av sin tid och dessutom en del av grunden till att AH100 kom till. Vad det är för något? Se bilden!

När vi nu står inför klubbens 45-årsjubileum så drabbas man lite av tankar på tiden som går/gått. När jag i samband med att jag 1980 köpte min "gathealey", den som jag fortfarande åker i, och gick med i klubben upplevde jag mig som mycket "ny" medlem och healeyägare jämfört med "alla andra" som varit med sedan urminnes tider (klubben hade just firat tioårsjubileum!). Den känslan hade jag kvar i ganska många år, d v s kände mig som ny och grön medlem. Och nu har jag alltså varit medlem i snart 35 år och känner mig fortfarande lika ny som medlem när jag umgås med de "gamla uvarna"! Tänker då på hur alla ni verkligen nya medlemmar

Dags för medlemsavgiften till klubben!

Med denna tidning får du inbetalningsanmodan. Kassören vill gärna ha in din avgift senast sista januari.

Hittar du inte fakturan när det är dags att betala, så har du plusgiro och bankgironummer samt årsavgiften på föregående sida.

Glöm då inte skriva ditt medlemsnr (eller ditt namn om du inte "hittar" ditt medlemsnr!) vid inbetalningen.



Racesäsongen 2014 – en pyttipanna med smått och (ibland mindre) gott!

På följande sidor en rapsodi över den gångna racesäsongen. Vår nya teammedlem Claes Andersson gick direkt in och visade var skåpet ska stå, Jocke Glaes säsong tog oturligt slut redan under Julitävlingen på Knutstorp, Nisse Nyblaeus gjorde sitt enda svenska framträdande under Velodromloppet (men desto mera utomlands!) och redaktören hade turen (?) att bilen inte rasade på allvar förrän under säsongens sista race på Castle Combe.

Knutstorp Revival 23-25 maj 2014.

Anders Lotsengård

Årets säsong inleddes med den nytilkomna tillställningen Knutstorp Revival sista helgen i maj. Tävlingsens sociala del och kringaktiviteter avrapporterades redan i nr 133 i juli. Men naturligtvis var racen det väsentliga. Själv trivs jag ganska bra på Knutstorpsbanan – vilket dessvärre inte alltid avspeglas i nådda resultat!

Knutstorp Revival var inte bara årets premiär, utan dessutom premiärtävling totalt sett för det senaste nytilskottet i Healey Racing Team; Claes Andersson från Eksjö i sin helt nybyggda 3000-racer. En premiär som Claes ska ha all heder av, både bil och förare gick som ett skott! Dessutom gjorde blekingen Molin en egen revival efter några års frånvaro på banan med sin gul(liga) Sprite.

Förutom den trevliga inramningen av tävlingen var det kanske mest minnesvärda att vi var över 30 GT/GTS-bilar med i fältet. Mer än dubbelt mot vad vi är vana vid, en riktig höjdare om ni frågar mig. Visst, ibland lite trångt och besvärligt både under tidskval och race, men det är ju så det ska vara!

Tidskvalet gick utan större problem för deltagande Healeys (kanske inte riktigt för Elmon, men det beskriver han själv i sin säsongsrapport på annan plats). Jag kvalade in som nr 13 (sic!), Claes som nr 15 med Molin och PG lite längre ner, drabbad av misstämning i mellanregistret. Fullt godkända resultat i den trånga häckitteln.

I lördagens race arbetade samtliga vi tre 3000-förare oss upp fyra placeringar, slutade nia och tia med fortfarande misstämmande PG på 17:e plats. Också klart godkänt om ni frågar mig, med undantag av att jag borde ha haft modet att gå i närmare kamp med den danska Porschen som jag jagade större delen av racet. Claes var dessutom fräck nog att ha ett bättre bästa varv än jag, varför han fick startplacering före mig i det kommande söndagsracet.

Det var fortfarande strålande väder på

söndagsmorgonen, dock inte lika strålande körning av undertecknad. Var lite för taggad att få Porschen bakom mig – har inget emot Porschar, med de gör sig bättre i backspeglarna än viftande med höflakten framför ögonen på mig!

Lyckades i starten men blev passerad i någon av kurvorna. Glömt vilken, men däremot glömmar jag nog aldrig mitt misslyckade försök att återta placeringen i slutet på raksträckan. Resulterade i en klassisk snurrning mitt i kurvan och jag kan lova att det var spännande att innan jag fick i backväxeln och kunde lämna asfalten stirra rakt genom framrutan mot 10-15 i racefart ankommande medtävlare ... Nåväl, avlöpte utan katastrof, även om jag, mig själv då ovetande, efter en i mina ögon evighetslång väntan på fri bana, tog mig upp på banan igen riskabelt nära framför PG. Blev sedan i o f s ganska trevligt att köra upp sig ett antal placeringar genom fältet, men resultatet blev en otillfredsställande 16:e plats. Claes däremot gjorde ett felfritt race och placerade sig som tia, PG 19:e plats och Molin med sitt gula grodöga som 21:a.

Summa summarum en inte helt misslyckad helg i trevlig omgivning och med ett underhållande och utvecklande depåliv kretsande kring Healey Racing Teams färgglada depå.

Velodromloppet, Karlskoga, 13-14 juli 2014

PG Johansson

Årets andra deltävling i RHK-mästerskapet gick av stapeln på Gelleråsen helgen före midsommar. Trevliga tävlingar med bra atmosfär och ca 200 deltagare. Healey Racing Team ställde upp med fyra ekipage: Claes, Nisse, Lotsen och undertecknad.



6 Claes Andersson, Eksjö



12 PG Johansson, Mariestad



2 Anders Lotsengård, Oskarshamn (ovan)
98 Nils-Fredrik Nyblaeus, Nyköping (nedan)





Kan man verkligen kalla en Ford GT40 för "sparv i tranedansen"?

Bilen var nu fixad efter Knutstorp Revival och förväntningarna på förbättrade varvtider var stora. Första fria träningen på fredagen blev något chansartad med fuktig bana samt partier med oljespill. Eftermiddagen däremot OK.

Lördagens tidskval kändes inte bra, fick inget flyt och hamnade i för mycket trafik, dessutom har jag inte lärt mig hantera den nya vassare kamaxeln som engelsmännen kallar för "flat out cam". Den ger full respons över 4000 varv men svarar inte tillräckligt snabbt på lägre varvtal. Nådade inte förra årets varvtider och fick starta långt bak i fältet på första racet. Fick en bra start och tog några placeringar innan "tröskurvan", fick dock släppa tillbaka i nästa kurva. Hade därefter en fight mot en Marcos Gullwing som jag passerade på varv tio. Kapade två sekunder på bästa varvtiden från träningen. Nisse sexa, Claes sjua, Lotsen åtta och jag tolv.

Söndagens heat var skulle köras 23 minuter plus ett varv vilket blev lite svettigt. Ingen del av understället var torrt och kalsongerna fick jag vrida ur. Återigen en bra start, men trångt i "trösen" – Nisse var utanför banan och fick bryta efter två varv. Jag hängde på en finländare i en Mustang Shelby GT350 som jag passerade på sjätte varvet. Claes blev femma, Lotsen nia och jag tia. Under loppet nådde jag även min bästa varvtid som låg i paritet med förra året.

Konstaterade efter loppet att överväxeln hade fastnat och legat i på alla växlarna vilket delvis kan förklara varför jag inte nådde bättre varvtider.

Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp, 4-6 juli 2014

PG Johansson

Jag skall villigt erkänna att det var med viss skepsis som jag anmälde mig till denna tävling. När det bara är fem deltävlingar i RHK-serien under ett år borde de vara på olika banor och vi hade ju haft en tävling på Knutstorp redan i år. Men även jag kan ändra uppfattning (fast det är svårt!), detta blev en av mina bästa tävlingar hittills.

Efter Velodromloppet hade jag lagt ur och kopplat bort strömmen till överväxeln. Konstaterade dock på fredagens fria träning

att den fortfarande låg i på alla växlarna. Vi låste då överväxeln så den inte kunde hoppa i. Nu hade det hänt grejer, plötsligt svarade motorn från lägre varvtal och kom upp mot 7000 rpm i slutet av rakan.

I tidskvalet på lördagsmorgonen fick jag känna på hur det var att utnyttja alla nya hästkrafter samt även kunna tygla dessa. En lite ny, men ack så skön känsla! Claes kvalade in som fyra, Lotsen sjua, Jocke nia och jag tia inför eftermiddagens race.

Första racet började med en kaotisk start där en Lotus Elan två bilar framför mig fick stopp i starten. Både Claes och jag lyckades väja förbi. Själva loppet blev en stor succé för Healey Racing Team med fyra 3000 på de åtta första platserna. Claes med sin stora rallyerfarenhet tampades om andraplatsen men slutade trea, Lotsen femma, Jocke sexa och jag åtta. Det rycktas att speakern var närmast euforisk över Claes vilda uppställ runt hela banan samt Lotsens och Jockes duell. Jag förstår att Claes däck var utslitna efter bara tre race med dessa spektakulära uppställ.

Efter racet kom många fram till vårt team, bl. a. två killar i 30- 35 årsåldern som tyckte att bilarna, ljudet och våra insatser var mycket sevärda. Blev även glad över att jag förbättrade min bästa tid på banan med fyra tiondelar.

Inför söndagens race hade teamet en strategi; Claes skulle ta Bondessons Lotus Elan i starten; Lotsen uppmanade Jocke att hålla Ginettan bakom sig och jag skulle hänga på. Claes var så het att han tjuvstartade, de andra två lyckades hålla Ginettan bakom sig i starten. För min egen del sitter förra årets snurning efter starten i bakhuvudet och jag var för försiktig, kom ut som tia.

(Forts nästa uppslag)

Fotografer på dessa sidor:

Kjell Adelsund	Tommy Lyngborn
Mats Svanberg	Joakim Lotsengård
Peter Raggl	Hans Kjellin
Kjell Wallin	Tack för er medverkan!



Trångt på Mantorp!



Vem kör om vem?



Jo, så här var det!



Flaggorna i topp – men var är publiken?! Nä, bara träning!

Claes lyckades inte med planen utan passerade mållinjen som fyra, fick dock 30 sek tillägg och hamnade bakom mig på plats nio. Lotsen, som blev femma, tampades med Jocke till dess att Jockes vänstra framhjul ramlade av p.g.a. axelbrott. Jag körde upp mig efter starten, hamnade åtta igen efter att tampats med en Marcos och en Elan.

Måste få skryta lite om att jag under race två ytterligare förbättrade min varvtid med sex tiondelar, en sekund på hela helgen. Herr Nyblaus brukar kommentera att varje tiondel kostar 10TKr, vilket jag kan bekräfta.



"Vadå tjuvstart? När fantomen rör sig står blixten stilla!" En bister Claes – om blickar kunde döda ...

Silverstone Classic, sista helgen juli 2014 – från katastrof till glädjetjut men med sorglig avslutning!

Anders Lotsengård
Två dagar i husbil med Mats Svanberg (nä, det var inte det som var katastrofen!), ankomst en solig kväll med hälsokost (vin, choklad och chips!). Fredag 30 min tidsträning - då kom katastrofen: kylarvatten

över framrutan redan på första varvet.

Tempen dock OK, satte på vindrutetorkaren (jo, finns bara en!) och körde ett eller två varv men med dålig koncentration – in i depån, Svanberg och Team Jeremy kollade om det var något synligt fel, men inte. På med lite vatten och ut igen. Ännu värre. In igen, tog av hjälm etc. och ansåg katastrofen vara slutlig. "Bildj-l, sista gången du får följa med till England" (ref: Castle Combe förra året!).

Jeremy påpekade: "du måste köra tre varv för att vara kvalificerad!". Vattenpåfyllning, på med utrustningen och ut igen. Men mållaggan föll, tiden ute!

Nervös väntan på startlistan – var jag med? Jodå, tack o lov, men med en tid långt ner, tror plats 60 av 64. Nu var goda råd dyra, vad göra? Många visa män kom med råd, och vi kom fram till att det måste vara topplockspackningen. Jeremy Welch hade en. Upp tidigt lördag morgon (race kl 14.40). Av med toppen (inkl. förgasare för att göra det enkelt). På med ny packning. Hela det tråkiga köret med åtdragning, ventiljustering etc (ja, ni vet!). Varmkörning, av med lyftarbryggan, ny åtdragning, ventiljustering igen (finns det något tråkigare!). Klara ca 20 min före racestart. Tack Mats för din stora insats i mekandet! Vilken uppladdning!

Men sedan kom glädjetjuten – det fungerade! Racet en ren glädje, tog det lite försiktigt. Det viktigaste just då kändes som att kunna fullfölja. Körde dock upp mig knappt 30 platser och var helnöjd men totalt genomblöt efter 60 minuters race i högsommarvärme. Nils-Fredrik var ännu mer nöjd, kom tillsammans med Jeremy högt upp i listan, tror de kom tvåa i "vår" klass.

Stor risk att SID får komma med inte bara till Castle Combe nu i slutet september utan även till Silverstone nästa år. Den nya (delvis) F1-banan är en fröjd. Fort går det, tätt är det med 60 bilar, och en fantastisk miljö. Nästan 1000 bilar på startlinjen och ca 100 000 åskådare under helgen.

Helgens sorgliga avslutning med Denis

Welchs tragiska olycka, som hände när vi var på väg från parkeringsplatsen, blev vi inte medvetna om förrän dagen efter genom Healeymuséets FB-sida. Lade sordin på hela hemresan, som skedde med Ryan Air tillsammans med Claes Andersson och hans familj. Tack Kerstin och Mats för hemtransport av SID på släpet!



Det är inte bara bilarna som behöver underhåll – Maria renoverar Mats yttre!

Mantorp Park, 22-24 augusti, med Healey Racing Team på podiet! PG J.

Så var historisk racing tillbaka på Mantorp Park med Nostalgia Racing Days efter många års frånvaro. Trevligt för hela RHK-serien att återvända till denna bana som ger möjlighet att varva ur maskinerna. Förväntningarna var stora och jag skulle föräras med ett besök av äldste sonen Niclas och några av mina barnbarn. Sonen hade ju tidigare markerat att han förväntade sig en plats på podiet – en förväntan som jag försökt att tona ner.

Fredagens fria träning avlöpte utan incidenter och likaså lördagsmorgonens tidsträning som började i bra väder men övergick efter en stund till duggregn. Vårt team gjorde ett hyfsat kval med Claes på andra plats efter Klings GT 40, jag på sjätte tid före en av Elanerna och Lotsen åtta..

Inför race 1 på lördagseftermiddagen hade jag satt på nya bakdäck då det skulle fortsätta att regna. Starten gick bra och jag lyckade ta ytterligare en av de fyra Elanerna. Det är ju bekant att våra Healeys är mera konkurrenskraftiga i vått underlag så jag kände mig för de första varven. Konstaterade rätt snart att jag tog in på de båda framförvarande Elanerna som jag passerade och var plötsligt på tredje plats. Lotsen, som i början av loppet hade tekniska problem och var stående kom ut igen, pumpade upp farten på bilen och låg plötsligt i bakhasorna på mig tillsammans med en Elan som jag just kört om, då snurrade jag i Pariserkurvan och fick släppa Anders L och Elanen. Lite surt eftersom jag var nära att uppfylla sonens förväntningar, jag blev dock fyra och tvåa i min klass och var mycket nöjd, så även sonen.



Sista måltiden – avslutningslunch för säsongen i Healey Racing Team depå på Falkenberg

Claes tog en meriterande seger efter en riktig fight med Janne Kling i Ford GT 40. Janne var bitter på att han blivit tvåa och Claes på att han inte hade snabbaste varvtiden. Efter racet klagade Claes på att bakaxeln inte kändes frisk.

Jag hade nu fått lite boostat självförtroende (som hustrun inte tycker jag behöver mer av) och kände mig laddad inför race 2, som var på söndagen. Hade femte startposition och stod i raden bakom Claes och en Elan. När starten gick fick Claes svar på felet; diffen la av och han stod stilla när starten gick. Elanen väjde och jag fick i sista stund se att Claes stod stilla – lyckades i sista stund väja och klarade av att undvika en startsmäll med en hårmån. Detta satte sig i huvudet och jag hade svårt att prestera. På första varvet dog SID:en beroende på att en elkabel lossnat på tändspolen och blev stående utmed banan. Med hjälp av ett plåster (!) från en funktionär kunde Anders lösa problemet. Med anledning av hur racet utvecklade sig blev det klassegger och en sjätteplats totalt i heatet.

Falkenbergs Classic, 12-14 september

PG Johansson

Finalen för RHK-serien var som tidigare år på Falkenbergs Motorklubbs årliga hösttävling. Tävlingen, som även omfattade Sportvagnsmästerskapet, samlade nära 250 deltagare. Banan har en trevlig sträckning med ett knixigt kurvparti samt några näst intill fullfartsböjar. Mina minnen från föregående år var bra då Jocke Glaes och jag tämpades genom ett blött race.

Jag anlände på fredagen för att kunna köra den andra fria träningen. Första träningen på morgonen var framflyttad p.g.a. dimma

och man fick komprimera eftermiddagens startfält, vilket innebar att vi fick träna med bl.a. kojor vilket inte är det optimala.

På lördagen fick jag besök av vår gudson Martin och hans tjej Lina som skulle stötta mig i mitt kval. Tyvärr räckte det inte, utan jag kvalade in på nionde plats. Det var inte mycket att göra åt de två Ford GT 40 som var snabbast, Claes fjärde och Anders Lotsen femte kvaltid med de två andra Big Healeys.



Ginetta efter styrsstagsbrott och närkontakt med räcke på Falkenberg.

I race 1 som var 15 varv fick jag en hård uppvaktning av dansken Eickhoff i sin Marcos som låg i bakhasorna ända till sista varvet då han passerade mig. Det kändes surt och jag fick skäll i depån fast jag slutade åtta. Lotsen slutade femma, Claes fick återigen problem, denna gång växellådan och fick bryta. Växellåda och överväxel ur direkt i depån för reparation inför nästa race på Castle Combe i England några veckor senare.

I race 2 på söndagen hade jag åttonde startplats till höger på sjunde plats och innerspår stod dansken. Jag hade fått hårda förmaningar från Mats att ”nu koncentrerar du dig på att inte släppa förbi dansken för

allt i världen, allt annat kan du strunta i”. Starten gick och jag passerade honom och smet in före på innerspår efter Lotsen. Tyvärr klämde sig en Elan som startade i bakersta ledet förbi in i chikanen på vänster yttersida med dansken klistrad i bakluckan. Jag fick släppa båda två för att inte få plåtkontakt. I början av loppet blev det en rejäl avåkning när ett styrsstag brast på en Ginetta i Esset – rakt in i däckstraven och rejäl demolerering. Jag hängde på dansken och hade beslutat mig

att ta honom vilket jag också gjorde, därefter bröt han – retfullt när jag äntligen lyckats passera! De var visst någon bärmarm som brast. Blev tackad av Janne Kling i Ford GT 40 för att jag undvek att köra in i honom när han snurrade framför mig i chikanen.

Lotsen gjorde en stark insats med en fjärdeplats, jag blev sjua men efteråt besviken på de varvtider jag presterade

under helgen, jag får trösta mig med att bilen är hel.



Öl och Grappaförbrödning i depån ”Nu slipper vi varandra i nästan ett år!” – Mats och Boa

Castle Combe, England, 4-5 okt. 2014.

Det var så eländigt så redaktören vill inte höra talas om det!

Men några glimtar i Nisse Nyblaeus reportage på annan plats i tidningen.

Till sist en liten läsartävling:

Vad funderar ”chefsteamstrategen” Mats Svanberg på inför nästa säsong?

Bäst svar till redaktionen får VIP-behandling i Teamdepån under 2015!



En lycklig Claes högst upp på pallen på Mantorp. Snyggt jobbat!

Spa 6-timmars med Healey

Text: Robert Petersson. Foto: Peter Gunnars & Anne-Karin Rustad.



– Du håller väl stumt i Eau Rouge? Morsning, det går kanske i vissa bilar, men efter ett halvhjärtat försök inser jag min (det vore synd att skylla på bilen) begränsning.

Har man inte kört banan fattar man inte hur dramatiska höjdskillnaderna är. När man passerar La Source och gasar förbi den gamla depån på väg ner mot Eau Rouge (jo vattnet i den lilla bäcken under bron är faktiskt rödaktigt och luktar illa) ser uppförsbacken på andra sidan ut som en mur som kommer emot en.

Trots det är det inte att hålla fullt i botten som är problemet, det som gör att man måste hålla tungan lite extra rätt i munnen är istället S-kurvan Raidillon vid krönet på andra sidan. Att det verkligen går uppåt framgår av bilden ovan. Från depåhållet ser man den knappast, men den är som lurigast just när bilen är som lättast på fjädringen.

Har man då för hög ingångsfart drifrar man obönhörligt över curbsen, först på ena, sedan andra sidan och förlorar värdefull fart på Kemmelrakan efter. Istället är tricket, åtminstone i Austin-Healeyn som vi kör, att bromsa

till precis när det bottnar och man börjar köra uppför. Då, men först då går det (nästan) att hålla fullt genom resten av komplexet.

Snackar vi racerbanor finns det få som kan mäta sig med Spa-Francorchamps i Belgien när det gäller äventyrsfaktor. Ändå är dagens sjukilometersslinga ingenting mot den landsvägsbana på 14–15 kilometer som användes ända till dess de svåra olyckorna blev lite väl många.

Men vad gör vi då här? På Spa? En trio gubbar i sextioårsåldern? Det var Nisse Nyblaeus, Gunnar Dackevall och jag i Nisses Healey 3000 och det hela handlar förstås om att förverkliga drömmar.

Om man nu en gång fantiserar om att tävla på legendariska banor är det inte helt fel att satsa på Spa.

Och då förstås i historisk racing, att försöka fajtas med ungtuppar i moderna bilar bör man kanske undvika om man inte vill bli förnedrad. Det är bara ett problem, den historiska racingen är kanske den tävlingsform som växer mest, åtminstone i Europa.

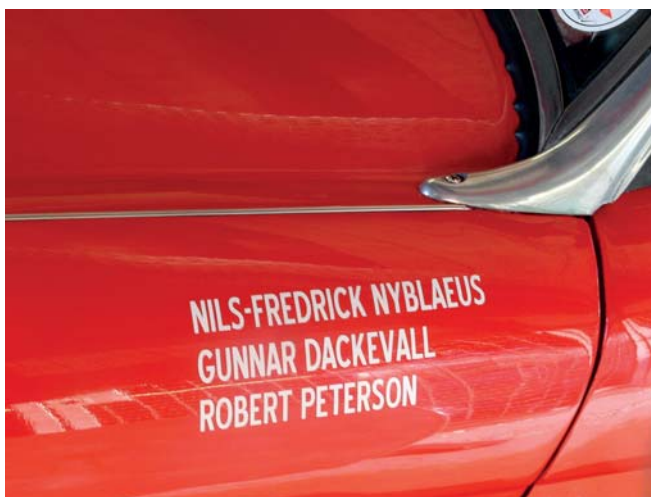
Det för i sin tur med sig att en rad relativt

nypensionerade racingproffs söker sig dit. Killar som Frank Stippler och Kenny Bräck.

– Om ni inte flötter på er när jag kommer så sätter jag av er ..., skämtar Kenny före start. Visst. Han sitter i en Ford GT40, en unik lättviktsbil som Alan Mann byggde 1965 och allt annat än en totalseger är en katastrof. Nisses 3000 kan trots prepareringen av Jeremy Welch knappast matcha Kennys bil.

Redan under den fria träningen på torsdagen får självförtroendet sig en knäck. Inte bara Nisse, som körde 6-timmars med engelsmännen Tony Worthington och Mark Midgley förra året, utan även Gunnar och jag har kört här förr, Gunnar i en Clio Cuptävling för cirka 20 år sedan (då för övrigt Kenny Bräck kom trea i F 3000-racet) och jag för två år sedan i en redaktörens SID1, men då i två korta sprintrace och med blandat resultat.

Men nu är konkurrensen mördande och trängseln på banan skrämmande. Att ladda ner mot Eau Rouge i en tät klunga med Shelby-Mustanger, Cobror, E-type Lightweights och diverse annat runt öronen, se växlingslampan tändas strax före 7 000 varv på fyran,



Vi som gjorde det!



Några sista tips

bromsa kort, bita ihop och försöka hålla spåret genom Raidillon kräver lite tillvänjning om man inte ska vika ner sig. Vi kvalar på plats 55 av 107.

– Vad sjutton gör lilla jag här, är tanken som far genom skallen när vi får en briefing av Jeremy före racet. Rutinerade Nisse tar första stinten, när trängseln är som värst. Den stora bensintanken gör att vi kan köra i två timmar och därför delar vi tävlingen i tre lika stora delar.

Nervöst vankar jag i depån, det blir regn, torkar upp och till sist kommer bilen in och Nisse klagar på misständning! Jag hoppar i och Jeremy tar en titt under huven. Iväg, tanka, och ut på banan. Men misständningen kommer tillbaka och jag styr in efter bara ett varv. Jeremy hittar felet, en sladd som lossnat och så iväg igen. Det kostade nog tre varv ...

I racet är nervositeten som bortblåst. Healeyn går som ett spjut, hänger av Mustangar på rakorna och matchar en del E-types. Efter att ha rasat vid stoppet klättrar vi i listan. Bromsar på mig in i chikanen och i upphetsningen missar jag skylten att köra in.

Till sist får Gunnar ta över, det är nästan helt mörkt och efter ett halvt varv öppnar sig himlen. Vilken nitlott han drog! Jeremy, i den andra Healeyn kommer in, säger att det är farligt att köra, men ger sig ut igen. Gunnar kämpar på, i monsunregn med usla torkare och igenimrad ruta.

Det äventyr vi talat om innan tävlingen får en djupare innebörd och när Gunnar går i mål på 44:e plats kan vi andas ut. Vi slutade på 14 plats i klassen och blev tredje Healey i mål efter Grace/Smithies/Rawles och Hill/Wyndham. Och dessutom spöade vi Jeremy Welchs egen 3000 med åtta placeringar (kan bero på att han hade långsammare codrivers än Nisse).



En liten skada baktill var enda sviten av äventyret, den gjordes av något så exklusivt som en Aston Martin Project 214 – under körning efter Safety Car! Snacka om dålig sikt i ösregnet ...

Kenny då? Hans codriver kör av i första regnskuren, de får ett "skit-race" och slutar fyra. Men vi är nöjda, vi slog ju Jeremy! Om vi kommer tillbaka nästa år?

Tja, vad ska gamla gubbar hitta på som kan matcha den här kicken ...



I gott sällskap - och i ledningen!



De tre musketörerna. Gunnar: "Vatten, glöm det – blött nog ändå!"

Healey Racing International

Text: Nils-Fredrik Nyblaeus



En ny spännande säsong med Healey racing är över. Och vilken säsong det har varit! Ibland kanske väl spännande. Ömsom vin och ömsom vatten. Enligt epitetet "Man lever bara en gång" blev det två race i Sverige, två i Belgien, tre i Frankrike och tio i England.

Varför så många utomlands? Tja, den ursprungliga planen var ju att raca YOP (min 3000) i Sverige och 100M:n utomlands. Men det är ju så förbaskat kul att köra på de riktigt stora banorna med s.k. fullfartsböjar. Uppställ i 180 knyck ger mer adrenalin än hårmålen på Knutstorp helt enkelt.

Dessutom tyckte jag att RHK:s (Racerhistoriska klubben – som också är en bra klubb) kalender för 2014 inte var så stimulerande. Fyra race av tio på Knutstorp och inget på

Anderstorp eller Kinnekulle. Och vill man påverka, så att det man tycker är fel ändras, då kan man inte bara mjäka med hela tiden. Positivt var att Mantorp återinfördes i år för första gången sedan 2006. Nästa år är kalendern förbättrad så det blir Kinnekulle, Gelleråsen, Knutstorp, Mantorp och Falkenberg. Man har lyssnat på oss förare och det är bra.

Om sanningen ska fram så hände det en del saker med bilarna också och allt var inte bilarnas fel. Donington Festival i början på maj gick dock felfritt och med årets bästa resultat. Brands Hatch några veckor senare, på den fantastiska Grand Prixbanan, gick skapligt i första racet. Jag fick mig dock en liten mental störning. Frågade Jeremy Welch var den farligaste punkten var på banan eftersom det hade regnat ordentligt; efter Druids (på väg ner från hårnålen mot Graham Hill Bend). "Man märker det inte förrän det är för sent!"

Men jag märkte det som tur var och lyckades hämta hem bilen. Två minuter senare to talkraschade en Cobra på exakt det stället.

I race två fick vi tyvärr fel på en frambroms vilket var synd för vi låg tvåa i klassen när vi tvingades bryta.

På Gelleråsen i race två så var jag nog litet väl aggressiv i starten d.v.s. fick för mycket hjulspinn och det måste man ju ta igen på något sätt vilket jag gjorde i ytterspår i första kurvan. Det finns där litet extra asfalt som jag utnyttjade men tog mig tillbaka in en halv-meter för sent (Ja Anders, jag var litet utanför banan) med följden att vänster bak åkte ner i ett hål som alla kände till utom jag. Följden blev att bakaxeln lossnade, panhardstagets fäste slets sönder, magnesiumfälgens insats (med splinesen) knäcktes och bakskärmens vek in sig. Dessutom gick motorn litet varm och kastade ut kylarvatten. Reparationen klar först till Silverstone Classic!

I början på juli, samtidigt med SSM på Knutstorp, var det så dags för en av säsongens verkliga höjdpunkter: Le Mans Classic. Körde det 2010 i 38 graders värme, men 2012 (det är bara vartannat år) kom jag inte med. Nu var det så dags för andra gången och jag hade en superkänd co-driver i form av engelsmannen Barrie "Whizzo" Williams. Tack Pelle Svensson, RHK:s ordförande, för hjälpen. Tack också Mats och Henrik Svanberg för hjälp och stöd.

(Forts nästa sida)



Jag och Barrie förväntansfulla före spöregnen.

För bilder till detta reportage tackar vi: Anne-Karin Rustad, Peter Gunnars, Jeremy Welch, Torbjörn Jonsson och John Retter



Det är inte alltid det går som man tänkt ...



Jeremy W och min "husmekaniker" Paul



Ovan i gott – och nedan i tveksamt (?) sällskap!



[Kan det vara Photoshop måntro ...]

Vädret var utmanande den här gången också fast på ett helt annat sätt. Två race av tre i absolut spöregn. Man kör tre 45 min race under en 24-tim-marsperiod, varav ett i mörker.

Men det gick kanon! Vi kom trea i klassen av 22 startande och åtta totalt (man lägger ihop tre race) av 75 startande. I tredje racet kom vi tom fyra totalt. Jag tyckte att det var fantastiskt eftersom min dröm var att komma i övre tredjedelen. Barrie å andra sidan var förbannad eftersom han ville vara på pallen. Enda smolket var att vi blev påkörda av en Jaguar E-type prototyp, den vita D-typen, i höger bak. Inte vårt fel men vad hjälper det. Plåt och lack klart till Spa!

Nästa Silverstone Classic några veckor senare. Mycket kul bana och snabb. Gick sådär med YOP trots att jag kört där tidigare. Barrie körde halva racet med 100M:n och själv bröt jag i den andra halvan p.g.a. av elfel. Reparationen klar till SPA!

Årets höjdpunkt nr två var SPA Sex Timmars i Belgien. Fick mersmak förra året när jag var co-driver till Tony Worthingtons 3000. Nu skulle det köras i min egen bil, YOP999, för första gången. Mer om det i en separat artikel av co-driver Robert Petersson. Reparationen av hela bakkdelen klar till Castle Combe!

Till Castle Combe i början av oktober för årets Healey Race. Då hade Nina, min hittills supertrogna följeslagare, gett upp. Och jag förstår henne! Det blev heller ingen söndag att skriva hem om. I första racet fick jag olja på hela vindrutan av käre Claes Andersson som tråkigt nog tappade overdrivens oljeplugg, ni vet den stora i mässing. Så var hans dag förstörd.

Redaktören sköt sin nya motor i SID, så var hans dag förstörd. Själv fick jag då jag bröt första racet starta sist i race två, som bil nr 22. Det är ju alltid kul. Många omkörningar blev det men när jag kommit upp till sjunde plats snurrade Johnny Todd i Mike Thornes 100 bara någon meter framför mig. Han täckte hela banan i några sekunder. Jag lyckades undvika totalkrasch men var litet för cool (?) vilket resulterade i att hela min högra sida klippte hans högra bakdel snett framifrån (!). Skärmar, dörr och hjulupphängning fick sig en ordenlig kyss. Så var min dag förstörd. Reparationen var klar 1 november!

Men nu inträder vintervilan och lite putsande i garaget. Men vintern går fort, och säsongen startar tidigt i England. Men nästa år har jag hotat kamraterna i Healey Racing Team att vara lite mer flitig på de svenska banorna!

Så här kan min säsong kortfattad beskrivas:

Donington	
YOP	2a i kl
100M	5a i kl
Brands Hatch	
YOP race 1	3a i kl
YOP race 2	Bröt
Gelleråsen	
YOP race 1	1a i kl
YOP race 2	Bröt
Le Mans Classic	
100M race 1	3a i kl
100M race 2	3a i kl
100M race 3	2a i kl
Silverst Classic	
YOP	3a i kl
100M	Bröt
SPA 6 tim	
YOP	14 i kl
100M	4a i kl
Castle Combe	
YOP race 1	Bröt
YOP race 2	Bröt



Trivs nog bättre i föraroverallen, men vad gör man inte när det är party på G?

Avslutar med en stämningsfull bild från Le Mans



Avoid frustration and simply go for the best



KILMARTIN
AUTOMOTIVE
SHEETMETAL

Kilmartin is the premium brand for Austin Healey chassis and sheetmetal replacement parts. Our craftsmen have been producing highest quality chassis for all Big Healey models and a complete program of replacement parts for over 30 years.

Kilmartin chassis and sheetmetal parts are widely known for their impeccable quality and superior fit. We take pride in delivering professional restorers and Austin Healey owners a range of over 600 premium quality sheetmetal parts. Avoid frustration and simply go for the best.



europe

www.kilmartin.eu
info@kilmartin.eu
+31 653 555 388

Min liv med Healey – i två faser

Min första kärlek, min skilsmässa och min återförening med Austin Healey



Med anledning av att jag blivit invald i styrelsen i "Austin Healey Club of Sweden" vill jag gärna berätta lite av min bilhistoria och då speciellt om Healeys. Jag brukar beskriva mig själv som betydligt mera entusiastiskt intresserad än tekniskt kunnig. Vi har ju så otroligt många trevliga och tekniskt kunniga i klubben så jag lyssnar noga och försöker lära mig mera om våra fina bilar. Så förvänta er alltså inte så mycket av tekniska tips och liknande i denna berättelse!

Mikael Frieberg.

Efter ett uppehåll i Healeyägandet på 21 år infann sig möjligheten att åter bli Healeyägare 1991. Åren däremellan var som för de flesta andra i åldrarna mellan 20 och 40 år – fyllda av full satsning på arbete, familjebildning, husköp mm. Varken tid eller pengar räckte till för någon utveckling av det mycket tidiga Healeyintresset. Jag har dock en mycket förstående fru, fortfarande samma som från början, som under de Healeylösa åren stått ut med småpysslande med objekt så som ett par MGA, MGB, Porsche 356 och några VW cabbar som fungerade som 2:a bilar under barnens uppväxt.



Min allra första bil var en MGA 1960. Inköpet gjordes bara några veckor efter att bilkörkortet klarats av på hösten 1967. Tilläggas bör att jag är uppvuxen på landet i Sörmland där de flesta bilintresserade ungdomarna vid denna tid körde gamla väl begagnade PV, Opel, VW, SAAB eller liknande, som efter förmåga utrustades med fartränder och extraljus för rallykörning på våra fartinbjudande grusvägar. Det var därför lite udda att mitt val blev en väl använd engelsk sportbil – en MG. Bilkompisarna hade knappt sett en sådan. Jag fick utstå en hel del gliringar i början men så småningom infann sig viss respekt när dom såg att bilen kördes året om. Snödrivor och modd hindrade inte sommardäcken att få tillräckligt fäste. Luckan ner till de två batterier-

na bakom stolarna stod ständigt på glänt för att batteriladdaren snabbt kunde kopplas till de ständigt svaga batterierna. Att bilen också rönt visst intresse från en hel del intressanta tjejer, bidrog så småningom till att även någon kamrat till och med började funderade på att byta bort PV:n.

MGA:n inhandlades i Eskilstuna 1967 för 2000 kr. Inköpet kunde finansieras genom att en förskottsutbetalning av en tänkt "studentslant" på 1000 kr från mamma och pappa samt 1000 kr från "Tytte".

Mamma och pappa har vi ju de flesta, men alla har inte en Tytte, vilket fordrar en lite närmare presentation. Tytte var en i familjen. Hon kom till oss som "Nanny" för att ta hand om min storsyster som då var ett år. Båda mina föräldrar var yrkesarbetande konstnärer så det var inte så konstigt att de behövde hjälp med barnpassning. Ungefär som nuförtiden. Tytte kom att stanna i familjen i hela sitt liv och var som en andra mamma för mig. Tytte har också tagit bilden på mig och min allra, allra första bil. Hon blev 103 år!



Tytte blev alltså en betydelsefull delfinansiär av mitt första bilinköp och kom att ha en

fortsatt stark finansiell roll under mina kommande bilår. Studentexamen skulle avläggas på våren 1968 och efter viss övertalning och presentation av den "lysande fina bilaffären" lyckades jag alltså utverka "studentslanten" som förskott från båda givarna.

Jag hade själv en blygsam besparing som räckte till att få hjälp med att svetsa nya tröskellådor och lite andra kosmetiska rostreparationer i nederkanterna på skärmarna. Ni vet? Därefter ny "Old English White" i bensinmackens tvätthall. Det blev fint! Hardtoppen var redan snygg, lackerad i svart. MG:n kördes flitigt under knappt två år i ur och skur. Den tog mig till olika tillfälliga jobb mellan studierna, till militärtjänst och många platser som jag har glada minnen från.

Men så en dag läser jag en annons i Sörmlands Nyheter: "Austin Healey 3000 Mk II 1961, fint bruksskick" och telefonnummer till Eskilstuna. Jag visste inte mycket om biltypen. Men det var ju en 6:a på 132 hk! BT7 var beteckningen lärde jag mig så småningom. Det angivna priset var högt för mig, men kanske inte oöverkomligt. "Hm, kanske jag ska åka och kolla i alla fall?". Sagt och gjort.

Bilen var röd med svart hardtop. Den hade en bra sufflett och fina sidofönster utan alltför mycket repor. Ingen rost alls! Motorn var enligt ägaren trimmad med bl.a. en Iskenderian kam (ISKY). Det var ett värstingmärke på den tiden. Efter provkörning konstaterades att det var en "racerbil". I min värld. MGA:n eller pappas Vauxhall Victor hade inte en chans. Förmodligen inte heller trimmade Amazoner eller Oplar nere i byn.

Hemresan från Eskilstuna blev nervös. Hur ska kan man köpa en bil när man pluggar, inte tjänar några pengar och heller inte har några besparingar?

Forts nästa sida.

Pengarna går ju åt till att hålla MG:n rullande och sällskapslivet på en hygglig nivå. Tankarna resulterade så småningom i att kanske man kan finna en tillfällig finansör? Jag räknade kallt med att MG:n skulle kunna säljas, den såg trots allt rätt så hyfsad ut. Och till en som inte är så kunnig skulle det nog gå att få ut 4000 kr. Men det fattas 3500 kr och innan MG:n är såld så fattas hela beloppet 7500 kr. Tytte! Hur få med Tytte på denna sväng? Mamma och pappa var, som tur var, i Frankrike på målarresa. Det hindret var således tillfälligt undanröjt. Pappa hade sagt tvärt NEJ! Han är inte alls någon ovänlig person, men han är helt ointresserad av bilar och särskilt sonens vidlyftiga bilaffärer. Han har kört Vauxhall och Citroen av snikmodeller, huvudsakligen beroende på att vi har och har haft en alldeles utmärkt bilfirma med verkstad för dessa bilar i byn.



Ljuva 60-tal! Så här kunde det se ut vid den lokala lackerarverkstaden – min 3000, en nylackad Midget, en 190SL (lackerarens egen) i lätt förfall och en dito Ford Falcon. Inga av bilarna ansågs då ha något värde att tala om!

Efter att ha erbjudit Tytte mina tjänster vid middagstillagningen förde jag in samtalet på hur mitt besök i Eskilstuna hade varit. Först beskrivningen av det stora renoveringsbehovet som MG:n hade och de förväntade kostnaderna för detta. Det skulle säkerligen vara bättre att sälja innan något ännu värre inträffar.

Men nu just nu fanns ett utmärkt tillfälle att "investera" i en fantastiskt välvårdad liknande bil – Healeyn! Jag presenterade den som en icke skramlande bil, sidofönster som



gick att se igenom, tät fin sufflett, lättare att komma i och ur (Tytte hade vissa besvär med MG:n) och det fanns till och med ett litet baksäte. Den var nästan som en "vanlig" bil. Tytte, som anade "ugglor i mossen", lät sig inte omedelbart övertygas. Men efter att dagen efter åter igen fört saken på tal, lätade det lite genom att hon frågade vad den kostade. Aha, chans! Tänkte jag. Efter att noggrant, än en gång med väl valda ord, ha gått igenom alla argument som kan beröra en totalt bilintresserad 70 årig dam blev jag utlovad ett snabbblån på beloppet. Vilken lycka!

Nu blev det bråda tider för att hinna klara av att både köpa och sälja innan föräldrarna återvände. Tytte ombads att inte nämna händelsen för föräldrarna om det inte var nödvändigt för att undvika att ljuga. Tytte hade några år tidigare visat stort förtroende genom att inte röja hemligheten att jag vid 13 års ålder inhandlade en äldre kamrats avlagda Puch moped för 125 kr. Snabbast i byn förresten.

Ny kontakt med säljaren i Eskilstuna som efter visst prutande gav med sig. Affären gjordes upp, tyvärr utan hartoppen som kostade extra, vilket jag inte hade råd med. Jag förstod inte heller riktigt värdet av att köpa den, då det var cab som gällde för mig. Lycklig för jag hem med mitt nyförvärv. En Colorado Red Healey! Yippie!

MGA:n såldes snabbt utan prut till en något äldre yngling som inte heller han var särskilt kunnig.

Healeyn var sedan min dagliga bil under två år i sol, regn, isgata och snöyra. Men man hade ju både ekerhjul, hyggliga sommardeck, sufflett och värme!

Healeyn var lite egen på många sätt. Den startade alltid. Den tappade avgassystemet minst en gång i veckan. Det rostade inte sönder utan blev mekaniskt utnött av alla "grundkänningar" på sörmländska grusvägar och storstadens trottoarkanter. De tre SU förgasarna var slitna och svåra att ställa in. Men den var alltid vacker och hade ett fantastiskt ljud – ja Ni vet! Speciellt kommer jag ihåg en snörik och iskall vinter 1970/71 under militärtjänstgöringen i Strängnäs då

inga av kompisarnas bilar på regementsparkeringen startade. Men det gjorde den helt översnöade Healeyn! Problemet var att den djupa snön var omöjlig att ta sig igenom. Vi löste problemet genom att vi knuffade och skottade runt Healeyn till ett par av kompisarnas bilar som med hjälp av startkablar från Healeyns batteri kunde snurra igång både Folkor och Amazoner. Dessa fick sedan spåra så att Healeyn kom ut på plogad väg.

Healeyn och jag trivdes fantastiskt med varandra. Men tiden kom då större underhåll närmade sig. Nya hubbar; de 48-ekrade hjulen var slut; ny bensinpump; någon stötdämpare mm. Som vanligt fanns det inga stora besparingar så till slut annonserade jag ut min kära Healey. Jag tror att jag fick två svar på annonsen. Bilen såldes till en bilhandlare i Skåne som skulle ha den för eget bruk. Jag levererade den efter en strapatsrik resa med bl.a. strejkande bensinpump. Affären gjordes upp och som delikvid ingick en gammal Folka så jag slapp ta bussen hem till Sörmland!

Att jag sålde Healeyn var rätt just då, och man ska inte grämas över det. Ändå så har vi väl alla ångrat flera av våra bilaffärer under livet. Både att vi sålde, men kanske framför allt att man inte köpte då tid var. MB 300 SL Roadster för 25000 kr eller Corvette -58 för 6000 kr o.s.v. Jag kan ändå glädjas över att min första Healey sedan såldes till en familj som fortfarande har den kvar och som njuter av att se den varje dag även om den inte har blivit körd så många mil de senaste 43 åren!



På nutida reunionbesök i Skåne med min första Healey. Som sagt: gammal kärlek rostar aldrig ...

Jag hälsar på den någon gång per år för att se att den mår bra och att den ska känna igen mig om jag någon gång får chansen att köpa tillbaka den. Det konstiga är att jag tycker fortfarande att det är min bil. Jag ägde den i hela två år och den nuvarande ägaren har bara haft den i 43! Gammal kärlek rostar aldrig!?

Detta är den första delen av mitt liv med Healey. Nästa del handlar om mitt nya liv med Healey som startade 1991.

Reds anm: De gamla bilderna är inscannade från Mikael's familjealbum och har medvetet inte "knådats". Allt för att bibehålla 60-talskänslan!



"Vi är länken mellan drömmen och verkligheten"

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



Krängningshämmare

För fast-road, rally eller racing.
Valmöjlighet mellan 22 eller 25mm diameter. Levereras komplett med alla delar som behövs för montering 4 975:-
Vi säljer även kit med både 25mm och 22mm krängningshämmare för olika användningsområde eller väderlek. 6 375:-



Bladfjädrar

Tillverkade i Sverige av högkvalitativt fjäderstål som först valsas och sedan härddas. Vi monterar samman paketen själva med laserskurna klammer, rostfria distanser och försänkta skruvar. Dessa fjädrar tappar inte i spänst och är justerbara genom att antingen ta bort ett blad eller korta av bladen. - 4 999:- / par



Insugningsrör till Weber 45 DCOE

30% lättare än våra konkurrenters och "färdig" portning.
Levereras komplett med specialmuttrar och pinnbultar. 4 256:- /set



Framhubbar för 5-bultade fälgar

Ny unik produkt för oss. Finns inte någon annanstans. CNC frästa ur ett massivt stycke aluminium eller stål 6 000:- / par
Inkl. lager, packboxar och pinnbultar 8 400:- / par



Minilite 6"x15

Nyttillverkade av Minilite och speciellt anpassade för oss med off-set och skuldra på insidan för att hålla däck på plats 2 338:- / st



Adapter för bromsok

Adapter i anodiserad 7075 aluminium för konvertering till skivbromsar bak.
Lättaste versionen på marknaden! 1 069:-/par



SU gaslänkning

Varje del i detta kit är unikt designat för att passa Healeys med dubbla SU. Elimineras glapp och ger betydligt bättre känsla i pedalen 2 938:-

Vår nya verkstad växer fram!

Grindar gjutna!



Behöver du reservdelar?

Vi utökar ständigt vårt lager och håller liknande priser som i England.

OBS!

Alla våra priser är inklusive moms!





Galleri

Castle Combe 2014
Foto: Paul Korkus

På banan 2014 med min Sprite - Elmon Larsson



Larssons familjedepå –
en del av Healeydepåen

Foto: Peter Raggl

Inför årets tävlingssäsong var inte så mycket gjort jämfört med i fjol. En ny oljepump samt ett renoverat kyl var allt. Ett brott på höger handled i mitten av januari bidrog till att timmarna i garaget inte blev så många. Däremot la jag en del timmar i sonen Emils garage.

Tanken var ju att vi äntligen skulle få ut hans Fairthorpe på banan. Det lyckades vi med. HTP-besiktning på fredagen den 26 april och provkörning på Knutstorp dagen efter då HMS (Historisk Motorsport Danmark) hade sin värtränning. Allt gick bra. Lite ovan är det dock att stå vid sidan om banan i stället för att delta.



Resultatet av timmarna i Emils garage: brand-sprutemotorn på plats i hans Fairthorpe.

Foto: Peter Raggl

Första tävlingen, Knutstorp Revival, slutade med ett fiasko. Blåste topplockningspackningen på fredagsträningen. Bytte till en ny innan tidsträningen på lördag. Två sekunder långsammare än i fjol. Fick bryta lördagens tävling på grund av ytterligare en topplockningspackning som inte höll.

För Emils del gick premiären lysande. Eftersom både jag och Christer i sin Ginetta G4 bröt loppet segrade Emil i klassen (0-1150cc). Han blev rätt stöddig och firade segern med champagne.

Jag valde att inte starta tävlingen på söndag. Var lite orolig över eventuella skador på motorn. Trots motgångarna tyckte jag

helgen var mycket trevlig. Bra arrangemang, även om det var en del saker som strulade för arrangören. Men så kan det bli när man kanske ibland vill för mycket. Största antalet GT-bilar någonsin vill jag påstå. 30 anmälda, varav 27 kom till start.

Velodromloppet visste jag skulle kollidera med annat så den tävlingen var inte inplanerad.

Därför blev nästa tävlingstillfälle SSM i början av juli, även det på Knutstorp. Innan dess rev jag min motor. Bytte av samtliga lager samt en del annat. Fick rätt mycket vatten i oljan vid tävlingen innan.

Vad händer på träningen? Jo, topplockningspackning pajar! Byter den. Blir lite stressigt med rengöring, ventiljustering, varmkörning och efterdragning.

Som förra gången ställde Tord upp och hjälpte till. Tack för det. Lyckas fullfölja både lördagens och söndagens tävling. Härlig fight med Emil på söndagen.

Hoppade över Mantorp eftersom tyvärr även den tävlingen kolliderade med annat.

I stället åkte jag på Sturup sista helgen i augusti. HMS körde där en tävling endast för bilar upp till 1300 cc. Både standard- och GT bilar, i kategori E, F och G.

Endagstävling med fri träning, tidsträning och tre tävlingsheat. Inte mycket tid över för att meka. Som tur var fungerade

allt. Trevlig tillställning. Totalt 21 bilar anmälda. Vi var fyra svenskar som var med. Slutade tvåa bland F-bilarna vilket inte gav någon pokal men däremot en flaska vin (de danskarna, de danskarna!).

Till sist final på Falkenbergsbanan. Härligt höstväder, många bilar (gällde tyvärr inte för GT-heatet, vi var endast 12 anmälda) och bra stämning.

Allt fungerade för egen del även om jag inte lyckades med målsättningen. Den var att sätta en varvtid under minuten. Hur det gick? 1,00.7 på tidsträningen, 1,00.4 i första heatet och 1,00.3 i andra heatet. Får ta nya och hårdare tag nästa gång!



Tord och Magnus fixar ventiljusteringen efter ett av flera topplockspackningsbyten. Foto: Emil Larsson

Nu ser jag fram emot en ny säsong och hoppas då få se några fler "småbilar" i vårt heat.

Elmon – GT/GTS #3 (som tydligen skall vara #45 nästa år).

High Performance

costs less than you might think.

Direct from the manufacturer

Healey 3000
Full race cylinder head
CENG999AF

£2950
plus VAT

Our Healey 3000 Full Race Cylinder Heads have been the best on the market for some time. Now they are even better!

After 17 years of successfully producing aluminium cylinder heads, we took the decision to go one better.



We went back to the drawing board and started with completely new CAD drawings for our latest cylinder heads to ensure complete accuracy, matched profiling and perfect detailing. From these drawings we are able to fully CNC machine each head including the ports to exact specifications and eliminate the inherent inconsistencies with hand gas flowing.

Now we can guarantee what we design is what you will get - every time. Our ported inlet manifolds match the heads perfectly giving a more balanced performance and higher power gains than ever before.



So whether you require a standard, fast road or full race head, there really is no better or more up to date version on the market today.



Visit our website or call today to order the latest Big Healey Performance Catalogue from the Healey Masters, detailing over 200 new products.



The price is right... **The quality is excellent...**

The performance is legendary... **You deserve the best...**

www.bighealey.co.uk

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

Renoveringar och reparationer Vi utför kvalitetsarbeten på engelska sportbilar. Allt från oljebyte till helrenovering. Renoverar du själv? Tag vår hjälp med speciellt komplicerade delar. Vi bygger standard och raceöversväxlar som provköras i provbänk, utför professionella förgasarenoveringar, 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





Aggeryds Healey- hörna

Hej alla Healey Vänner! Hösten är här med allt vad det innebär. För min egen del så älskar jag hösten för det är en tid då man kan gå i skogen och plocka alla de goda traktantarellerna och även den mer exklusiva och ack så goda svarta trumpetsvampen. Ja, som ni märker så är jag en hängiven svampplockare men njuter nog mer av hela stämningen när man väl går i skogen. Livets bekymmer verkar vara långt borta när man bara stirrar ner i backen för att plocka skogens delikatesser. Lite grand samma känsla har jag även när man drar sig tillbaka i garaget för att arbeta på dagens, eller årets, projekt. Man släpper alla tankar och bara går "all in" för det man har för stunden. Sedan är det ju bara så mysigt hemma när man får tända levande ljus och då smakar ju även rödvinet så mycket bättre!

Vill börja med att ge en stor komplimang till vår webmaster Göran för en mycket bra och informativ hemsida. Vet inte hur många av er som regelbundet är inne på denna sida, men gör det! Den är inte bara informativ utan den väcker även många starka köpsignaler när man går in på till salu-delen.

Sitter just nu och försöker få till ett rationellt beslut som lyder; köp inte race Spriten som är till salu, köp inte ...! Garaget börjar bli mer än fullt, tiden räcker inte till för allt vi redan håller på med, och ...? Osvuret är bäst och det blir ju inte bättre när vår eminenta chefredaktör tycker att vi skulle passa bra in bland de "Hårda Grabbarna" i Healey racing Team. Men vi hade ju tänkt tävla med Alfa grabbarna nästa år? Den som lever får se.

Vi har tyvärr inte så mycket att rapportera om sedan förra rapporten – det inte har vart några mängder av Healey-bilar ute på marknaden. Det som jag tidigare såg en "blänkare" om – att det var höga priser för några 3000 bilar – har tyvärr inte hörts mer om, och då kan jag bara anta att det var mer snack och rykten än genomförda transaktioner. De bilar som verkligen säljs brukar vi få bra rapport om genom tidningen SCM.

Följande kan vi rapportera om sedan vår senaste rapport och som tidigare är alla priser omräknade med 7USD på vår numera ganska svaga svenska krona.

Auctions America, Auburn Indiana USA.

1965 Austin Healey 3000 Mk3. #HBJL 28136. 80 837 miles. Röd med röd inredning. Ett så kallat "barn find" utan att vara annonserat som ett sådant. Bilen behöver

ALLT när det gäller renovering och omvårdnad!



Kondition: 5
Ej såld, högsta bud blev USD: 10 500 eller ca SEK: 73 500.

Kommentar: Säljaren skulle med glädje ha accepterat budet då renoveringen lär bli omfattande och dyr. Vi lär nog få se bilen igen ute på olika auktioner men det som bjöds var realistiskt med tanke på skicket.

RM Auctions Plymouth MI, USA

1958 Austin Healey 100/6. #BN6L3732. Vit med svart inredning. 37 224 miles. Bra lack och kaross med utmärkt passning överallt. Inredningen i lika bra skick och dokument visar att motor och växellådan är nyligen renoverade. Bilen i övrigt renoverad tidigare med all dokumentation, kvitton och fotografier mm.



Kondition + 2.

Ej såld högsta bud USD: 57 500 eller ca SEK: 402 500.

Kommentar: En 100/6 har svårt att komma upp till de priser som betalas för en 3000 Mk 2 eller 3. Men just denna bil var otroligt fin och skulle nog ha fått ett högre pris än vad som nu bjöds.

Worldwide Auctions Auburn IN, USA

1958 Austin Healey 100/6. # BN6L714. Röd/svart med svart inredning. 15 643 miles. En bil som ser mycket bra ut på lite avstånd men när man kommer närmare ser man en mängd olika problem i lack och passform. Inredningen i bättre skick än utsidan. Det mekaniska ser bra ut och allt är rent och snyggt. En typisk bruksbil med många återstående miles utan några större problem.

Kondition + 3.



Såld för 39 600 USD eller ca SEK: 277 200.

Kommentar: Vi anser att detta var ett bra köp då bilen såg ärlig ut och det fanns mängder med dokumentation som visar vad som är gjort tidigare.

Till Salu Annonser.

Lite av varje från olika handlare som annonserar sina Healey bilar:

Heritage Classics USA.

1966 Austin Healey 3000 Mk3. Blå/vit med blå inredning. Begärt pris USD: 69 500 eller ca SEK: 486 500. Ser mycket bra ut på bilden och påstås vara helt renoverad, men man säger inte när!



Chequered Flag USA.

1958 Austin Healey 100/6. Blå med blå inredning. Begärt pris USD: 52 500 eller ca SEK: 367 500. Liten bild och ingen övrig information.

Det blev en betydligt kortare rapport denna gång men säljs det inte bilar så har vi svårt att komma upp med så mycket nyheter som man själv skulle önska.

Det som jag dock noterat när det gäller ➡

marknaden utanför våra bilar är att det nu börjar bli uppgång på en mängd bilar som jag själv, eller som kartläsare, har varit med om att ha kört sönder i skogen på den tiden när rally var min stora passion.



Renault R8 Gordini säljs numera för runt 350-450 000.



BMW 2002 Tii som är en massproducerad bil, i alla fall i samlarkretsar, går för runt 150-180 000.

Första generationen **BMW M3** säljs för runt 275-350 000, och listan bara fortsätter när det gäller betydligt nyare bilar än våra.

Men det beror förmodligen på att det nu kommer in en ny generation köpare med lite färre år på nacken än vad en annan har, och som då tycker att dessa bilar är "inne" och kanske lite lättare att underhålla.

Glädjande, i alla för Johan & mig, är att SCM har haft flera artiklar om **Volvo P1800** och nu har till och med chefredaktören och ägaren till tidningen, Keith Martin, själv köpt en 1965 P1800 och beskriver den helt lyriskt som den perfekta "touringbilen", dock inte en sportvagn. Men med all PR runt Volvomärket, plus att det tidigare har sålts ett par P1800 ES för runt 600- 650 000 så kommer priserna att gå upp framöver.

Det kan man bara vara så tacksam för då all renovering vi har gjort så här långt vida överstiger dagens marknadsvärde. Men så är det ju alltid då man sätter igång och sedan ska man ju bara köpa den biten, och den.., och den ..! Listan blir bara längre och längre men finns det andra i klubben som tycker att en P1800 är kul så kan jag med varm hand rekommendera VP Autoparts. Helt suverän och bra leverantör!

Får väl nu be er alla om ursäkt för att jag gled allt för långt ifrån mitt Healeyfokus och pratar så mycket om andra bilar. Men det är ju trots allt vår egen hörna och då passar vi på att ta ut svängarna lite.

Det var allt för denna gång och vi önskar er alla en riktigt bra och God Jul och sedan ett riktigt Gott Nytt År. så hörs vi igen 2015!

Hälsningar, Ulf & Johan

Lite konst(ig) Spritespecial.

Finns de som tycker Spritar är lite konstiga ... Men så finns det de som tycker de istället passar inte bara på vägen utan dessutom i konsten!

Från Marianne Waplan har vi fått lite tips. Kanske lite sent inför julen, men å andra sidan är det ju hjulafton de flesta av oss året runt.

Marianne skriver:

"Tavlan på min Sprite (och med Cooper FJ i bakgrunden) målade blekingekonstnären Bob Matson för 30 år sedan.

Bob har sin ateljé strax utanför Karlshamn, och de som var med på årsmötet nere i Blekinge var där. Han målar på beställning i de storlekar man vill ha (www.bobmatson.com)



Ölglaset vet jag inget om, fått det i present - men viss är fint!

Vindflöjeln har jag beställt hos Käck Smide i Leksand (www.khsmide.se). De levererar per post. Jag skickade dels ett fotografi av bilen, dels en kopia av en teckning av en Sprite från en av alla AH böcker. Allt för att de skulle få till rätt proportioner.

Kan fås i svart eller i valfri emalj. Ett par tusenlappar får man räkna med."



Till sist en liten uppmaning om Spritemissbruk (!?) från Tommy L



*-En öl?
-Tack jag kör, men
gärna en Sprite*



Antligen var vi här i Cornwall. Vi hade talat om det i många år men tidpunkten hade aldrig varit den rätta. Engelsmännen älskar att förlägga sina "bank holidays" och helger till Cornwall och den täta trafiken gör då resan dit lång och osäker.

Denna gång har vi emellertid tillsammans med våra engelska vänner planerat vårt besök vid en lämplig tidpunkt. På programmet står ett par dagars besök i några av de fantastiska trädgårdar som finns i Cornwall.

Vi checkar in på det lilla värdshuset The Watermill utanför St Austell och direkt märker man att vi nu är långt ifrån Sverige och byråkratiska tjänstemän. I baren och lobbyn härskar nämligen den förtjusande labradoren Kernow som hälsar alla gäster välkomna och skapar en familjär stämning.

En "pint of bitter" känns som den perfekta avslutningen på resan, men min fru – som inte är lika förtjust som jag i den engelska ölen – beställer in en lokal cider, cider är ju något av Cornwalls specialitet. När jag tar flaskan i min hand för att slå upp cidern reagerar jag direkt för logon på flaskan. På etiketten står det nämligen Healey med en omisskännlig handstil.

Några snabba sökningar på Google gör att våra planer för morgondagen hastigt ändras. Det visar sig att Healeys Cornish Cider farm i Penhallow, som drivs av ättlingar till Donald Healey är öppen för besökare. Besöket av The Trebah

Garden förläggs istället till eftermiddagen.

Vi anländer tidigt till Healey's Cider Farm, som ligger i Penhallow, helt nära Perranporth där Donald Healey växte upp. Här driver Donald Healey's sonson David Healey och hans familj sedan 1986 Cornwalls största ciderfarm.

Vi har tur för just denna dag har familjen tagit ut tre av sina fyra Healey's från ladnan eftersom en bilklubb bokat lunch i farmens restaurang. Vid entrén står en Healey Silverstone i ett fantastiskt utställningsskick, en Austin Healey 3000 i rallyutförande och en Austin Healey Frogeye.



Donald Healey's avtryck finns överallt, från informationstavlor som berättar hans liv, till etiketterna på flaskorna som bär hans signatur. Eftersom Donald Healey var en "whiskey man" har man också startat ett bränneri och tillverkar Cornish whiskey. 2012 fick man utmärkelsen "European whiskey of the year" i Jim Murray's whiskeybibel.

Även cider brandy av bättre kvalitet tillverkas, men volymprodukten är cidern "Rattler" som finns i en mängd smaker.

Snyggaste etiketten hittade vi på en lagrad cider.

Farmen är verkligen en plats för hela

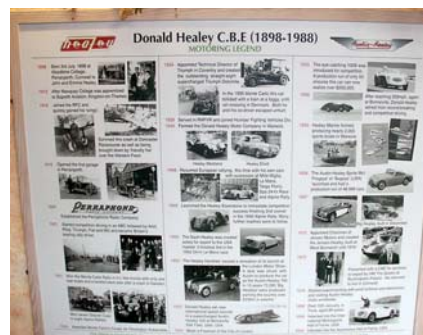
familjen med djur och aktiviteter, och innan vi sett oss omkring och försett oss med buteljer och andra souvenirer i shopen är det packat med folk.



Upprymda av det trevliga besöket åker vi den korta sträckan till Trebah Gardens, som lär innehålla en fantastisk samling exotiska växter i vacker omgivning och som min fru insisterade på att få se.

Trebah Garden grundades redan 1838. Den skänktes på 1980-talet till stiftelsen Trebah Gardens Trust som driver anläggningen ideellt så att den bevaras och hålls öppen för allmänheten. Trebah Gardens har nio champion-träd, dvs. träd som är störst av sin art i Storbritannien.

När vi betalat entrén och kommer in i receptionen kommer en ny överraskning, för här möter vi Donald Healey igen på stora informationstavlor.





Trebah på Donald Healeys tid

Det visar sig att här på den 11ha stora egendomen, bodde Donald Healey med familj från 1961 till 1971.

Anläggningen var 1961 fortfarande full av spår sedan kriget. Från Trebah Beach avseglade den 1 juni 1944, tio båtar med ett amerikanskt infanteriregemente på 7500 man med siktet inställt på Omaha Beach i Normandie.

Stranden på Trebah Beach var därför täckt med ett tjockt lager granit och betong för att man skulle kunna lasta ombord tanks och andra tunga fordon, och den nedre delen av trädgården var full av nergrävda ammunitionsbunkrar.

Donald, som var en handlingens man, startade genast efter köpet flera stora projekt. Ett var byggandet av växthus för blommor till olika blomsterarrangemang som såldes till hotell och restauranger i London.

Ett annat var att röja upp Trebah Beach. Han lyckades utverka medel från krigsministeriet så att all betong kunde sprängas bort och sandstranden återställas.

Av granitblocken som plockades upp lät han bygga ett nytt båthus, som fortfarande bär hans initialer ovanför dörren och kallas "The Healey Boat House".



Trebah Beach återställd



The Healey Boathouse på Trebah

Från båthuset upp till bostadshuset tar man med fördel "Healey Hill", en slingrande väg upp genom grönskan som var Donald Healey's privata "hill climb".

När Donald Healey flyttade tillbaka till Cornwall 1961 tog han upp kontakten med Roger Menadue som dragit sig tillbaka till Mawnan Smith, inte långt från Trebah.

Roger Menadue var liksom Donald Healey fortfarande intresserad av nya bilprojekt. Till huset på Trebah hörde ett par rymliga garage och här byggde de, tillsammans med



Healey Hill nu ... och då!



Donald Healeys garage på Trebah



Geoff Healey, den första prototypen till "Austin Healey 4000", en breddad Austin Healey 3000 med en 4-liters Rolls Royce motor.

Denna första prototyp, som stod färdig i slutet på 1966, försågs med en Borg Warner automatlåda och hade potential att konkurrera med betydligt dyrare bilar som t ex Jaguar.

I garaget på Trebah togs också fram en prototyp till ett rullande chassi för en Jensen Healey.

1971 sålde Donald Healey Trebah Gardens då den stora egendomen blivit betungande att sköta, och flyttade till en modern villa i Pill Creek strax utanför Truro.

Donald Healey drev många projekt vid sidan om sina egna bilprojekt, t ex intresserade han sig för båtar, orglar, vindkraftverk, mm.

Han sista bilprojekt handlade emellertid om Saab. Donald Healey hade långt gående planer på ett samarbete med Saab, som höll på att utveckla en turbo för standardbilar. Donald insåg att majoriteten av alla presti-

gebilar i framtiden skulle vara försedda med en turbo, och tillsammans diskuterade man ett projekt med en Saab-Healey version av den kommande Saab 9000.

Saab var intresserat eftersom Healey

var ett viktigt varumärke i USA och skulle kunna betyda mycket för Saabs försäljning i Nordamerika.

Projektet stupade emellertid på Saab's bristande resurser, man hade helt enkelt inte möjlighet att driva två projekt samtidigt.

Donald var frustrerad och kunde inte släppa taget. Han köpte Saab's press-demo-turbo 9000 för eget bruk och för att utvärdera turbons möjligheter.

Denna Saab var den sista bil han körde innan en försämrad syn satte stopp för hans vidare bilkörning.

Ulf Håkansson

Brittiska klubbens gåva till Trebah





AHCS på Gran Turismo-mässan 2014 i Nacka.

I årets upplaga av Gran Turismo, den fjärde i ordningen, valde MG- Austin Healey- och Triumph TR-klubbarna att satsa på en gemensam monter. Samarbete mellan klubbarna tror i alla fall vi i Stockholmstrakten är en väg för att i framtiden locka fler deltagare i våra klubbaktiviteter.

Text och bild: Tommy Lyngborn

Vi ställde ut sammanlagt sex bilar, två från varje klubb. En MG J2, en MGB banracingsversion, en Austin Healey 100/6 och en Sprite, en Triumph TR3 och en TR5. Bemanningen bestod av representanter för de tre klubbarna.

Som vanligt träffade man på såväl bekanta ansikten som nya intresserade. Ett antal nya medlemmar värvades också med hjälp av övertygande argumentering.

Besökarna på mässan var glädjande många, nytt publikrekord med över 10000 under de två dagarna! Som vanligt ett mycket stort intresse för våra bilar bland gamla som unga.

Vår monter var på övervåningen, på den nedre visades nya bilar upp. Där fanns även en hall med Maseratibilar för att fira märkets 100-årsjubileum. Även tidningen Gran Turismo hade en monter med en rad

finna bilar och en champagnebar.

En hel del roliga kommentarer kommer alltid. Som t ex hon som såg MGB:n "en sådan hade min morfar när han var ung". Då känner man sig gammal. Eller han som sa: "här uppe luktar det bil, där nere luktar det flamskyddsmedel". Den satt fint!

Vi får se vad som händer nästa år, kanske gör vi en kraftansträngning igen.



En publikdragare i Gran Turismos monter: Fiat 600 som med mycket små modifikationer genomförde Mongolrallyt. Och så finns det de som drar sig för att åka några 20-tal mil med sin Healey ...).



I Gran Turismos monter passade även vår medlem Robert P på att visa upp sitt senaste ny- (?) förvärv: en Lea-Francis i härligt orenoverat skick (men omladdad på 60 -talet).



Imponerande (konst)hantverk, Magnus Ahlqvists ytterst originallika nybygge av en av Maseratis vackraste bilar: Tipo 151. I red:s ögon nog den mest köpvärda flermiljonbilen på hela mässan. Och den är till salu!

Butik och snabb postorderservice

Reservdelar och tillbehör till din MG, Austin-Healey, Triumph, Mini eller annan BMC saloon car från årsmodell 1955 och framåt.



www.britishmotor.se

Gustav Adolfsvägen 8, S-141 32 Huddinge

Telefon: 08-664 53 10 • Fax: 08-664 53 18 • E-post: info@britishmotor.se

Öppettider: måndag-fredag 11.00-17.00 • lördag i regel 11.00-14.00 (sommartid stängt)

VERKTYGSBODEN



Digital punktsvetsmaskin, FY-88A
Art.nr 491526

PELA Digital punktsvetsmaskin med hög utteffekt, för karosseri och buckel utdragnin, lätt att flytta och enkel att använda.

8.995 kr
exkl. moms 7.196 kr



Dieselvärmare, 15 kW
Art.nr 490434

Dieseldriven värmekanon för uppvärmning av garage, byggarbetsplatser och andra ställen med bra ventilation.

1.695 kr
exkl. moms 1.356 kr

Plåtbockningsmaskin, 1020 mm
Art.nr 489046

Plåtbockningsmaskin av hög kvalitet som passar bra för yrkesmässigt bruk.

18.750 kr
exkl. moms 15.000 kr



Lyftställning på hjul
Art.nr 89345

Perfekt när du ska lyfta ur en motor eller av en kaross. Försedd med fyra låsbara kraftiga hjul. Ställningen är hög och sänkbar för att öka flexibiliteten.

4.495 kr
exkl. moms 3.596 kr

Motorstativ ihopfällbart
Art.nr 89265

Kraftigt motorstativ som tål en belastning på 900 kg. p.g.a. de uppfällbara benen, tar inte stativet så stor plats när det förvaras.

1.425 kr
exkl. moms 1.140 kr



398 kr
exkl. moms 318 kr



Handslipsats med kardborre
Art.nr 1678

Slipklossar med kardborre för 150 mm sliprondeller.



390 kr
exkl. moms 312 kr

Motorolja SAE 20w/50, 5l
Art.nr 493089

Motorolja med zink som är speciellt avsedd för fordon utan katalysator. Består av en högkvalitativ mineralolja och har omsorgsfullt utvalda tillsatser.



Tiginverter 315 AC/DC
Art.nr 89294

En mycket kraftfull professionellt utbyggd tig-svets, AC/DC med elektrodsvetsfunktion.

13.995 kr
exkl. moms 11.196 kr

Svetsvagn med 4 lådor och krok
Art.nr 488484

Svetsvagn med 4 lådor i olika storlekar för verktygsförvaring. Krok på sidan speciellt utformad för upphängning av svets slang och liknande.

1.845 kr
exkl. moms 1.476 kr



Däckmaskin U-256AT
Art.nr 491613

En mycket bra däckmaskin som passar utmärkt till yrkesmässigt bruk och för följar med riktigt stor diameter. Försedd med hjälp armar för att klara breda lågprofildäck.

27.900 kr
exkl. moms 22.320 kr



Servicelyft, 3000 kg & hjulsats
Art.nr 81935

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Enklare jobb under bilen går också att utföra eftersom det inte finns några krysstag som sammanbinder körbanorna. Mekaniska spärrar som frigörs med tryckluft via den flyttbara manöverpanelen.

KAMPAJ
18.499 kr
ord. pris 20.479 kr
KAMPAJ

Webshop verktygsboden.se

Butik i Borås Källbäcksgatan 1, Tel. 033-15 72 75

Ordertelefon 033-20 26 50

E-post order@verktygsboden.se

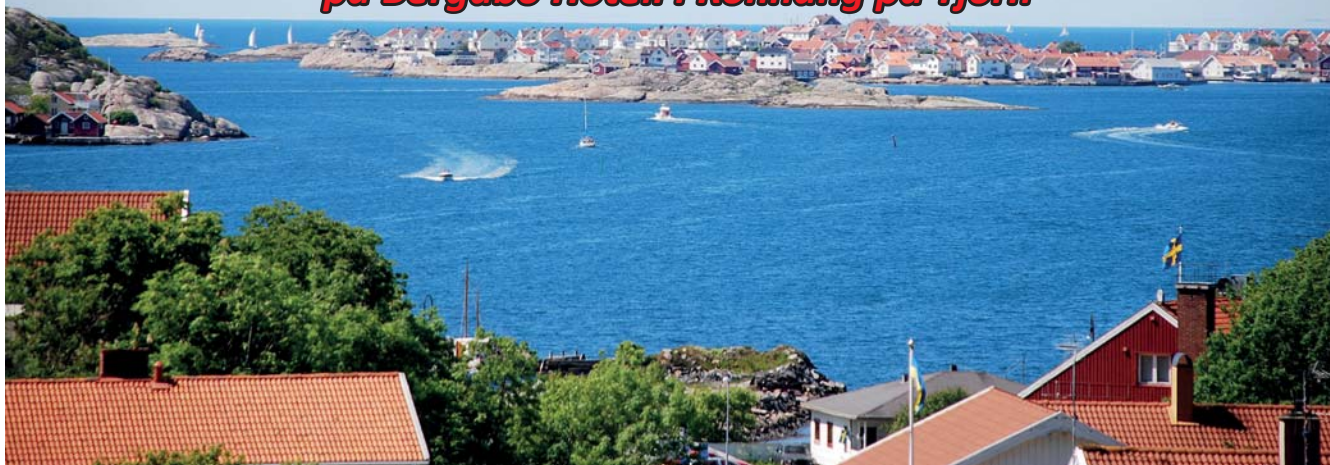
Butik i Veddige Västra Ringvägen 4, Tel. 0340-59 68 00

Med reservation för prisförändringar, slutförändringar och feltryck.

AHCS Årsmöte och 45-årsjubileum

5-7 juni 2015

på Bergabo Hotell i Rönnäng på Tjörn



Vi byter från sydostkusten till västkusten, från Blekinges skärgård till Västkustens klippor. Salt sol och salta vindar (lagom, vi ska ju åka båt!) är beställt. Och det brukar bli som Göran säger ...

Lite värdefullt vetande om Tjörn nedan i faktaruta.

Program:

Fredag 5 juni Vi samlas under eftermiddagen och installerar oss på hotellet. Till kvällen serveras en buffé kl 19.00.

Lördag 6 juni Efter frukost **avfärd till Orust**. Målet är Tuvesvik, ca 50 km från Rönnäng.

Vi parkerar bilarna i hamnen för färd med personfärja till Gullholmen – ett av västkustens äldsta fiskesamhällen och numera en sommaridyll. Där får vi en guidad tur på Skepparmuseet, ett skepparhus i original från 1883 som ger dig möjlighet att gå rakt in i sekelskiftet. Vi äter lunch på restaurang Skottarn.

Bilfärd tillbaka till Rönnäng på eftermiddagen. Om tid finns, kan de som vill, hinna med att besöka Sillens Dag som firas på Klädesholmen just denna dag.

Lördagen avslutas med sedvanlig **årsmötesmiddag** och trevlig samvaro.

Söndag 7 juni Frukost, därefter årsmöte klockan 09.00. (Hotellet kan, för den som vill, servera söndagslunch till ordinarie pris.)

Deltagaravgift: 750: -/person (efter subvention från klubben). I detta ingår buffé på fredag; båtresa; guidning; lunch och middag på lördag.

Logikostnad per natt och person inkl. frukost. Betalning av logi sker på plats direkt till hotellet.

- a. Rum för två med våningssäng. Dusch och toalett i korridor: 550: -
- b. Rum för två med sängar på golvet. Dusch o toalett i korridor: 650: -
- c. Lägenhet, för tre eller fem personer, med ett resp två dubbelrum plus en enkelsäng. Dusch och toalett i lägenheten: 650: -
- d. Dubbelrum med dusch och toalett: 795: -
- e. Enkelrum med dusch och toalett: 995:-



Du anmäler dig genom att fylla i **anmälningsblanketten** som (medio januari) finns på **hemsidan** och **samtidigt betala deltagaravgiften på 750: - per person** på konto i Handelsbanken, clearing nr 6692, konto 336 188 358, (innehavare Göran Utter).

Glöm inte att ange namn vid inbetalningen!

Anmälningsblanketten sänder du till goran.utter@telia.com senast 15 mars 2015. Vid överbokning av någon logi-typ så gäller **”först till kvarn”** och det är inbetalningsdatum som gäller. Full återbetalning vid avbokning senast 15 april.

Välkomna till Västkusten, önskar Lena & Göran Utter

Tjörn, som utgör huvuddelen av Tjörns kommun, är Sveriges sjätte största ö och ligger vid Bohuskusten, cirka 35 kilometer nordväst om Göteborgs centrum. Ytan är 147 kvadratkilometer och omkretsen är ca 190 km. Tjörn är anslutet till Stenungsund på fastlandet, via Tjörnbron, och till Orust i norr via Skåpesundsbron. Största tätorten är centralorten Skärhamn. Andra samhällen, tillika gamla fiskeläger, är till exempel Rönnäng, Klädesholmen, Kyrkesund och Bleket. I nordost, nära Tjörnbron, finns Myggenäs. Billströmska folkhögskolan med kulturprofil ligger mitt på Tjörn. På ön Mjörn vid norra Tjörn finns förutom skalbank och vacker natur även Sundsby säteri som på 1600-talet ägdes av Margareta Huitfeldt, mest känd genom donationer, myter och sägner.

En rapport från vår nordligaste utpost.

Leif Sundqvist, Skellefteå, sektionsansvarig Norr rapporterar.



Vi är inte så många Healeys i omgivningarna så när vi träffas är det oftast tillsammans med andra bilentusiaster. På för sommaren åkte jag och min sambo Inger till en träff i Luleå.

Det är det tolfte året som denna Engelska sportvagnträff ordnas, och i år var det Luleå som ordnade den. Den startades av några anglofiler som tyckte att man kunde träffas och köra öppet tillsammans – ha en trevlig dag helt enkelt.



Nä, vi har inte bara röda Healeys här uppe i norr! Men tre st på Luleåträffen: Lindmans, Tirséns och undertecknads 3000 i sommarväder.

Från början var det Skellefteå (med Sveriges bästa hockeylag ...), Piteå samt Luleå som turades om att hitta på något kul en sommar dag, senare har Umeå ordnat en träff också. Ambitionen är att ha trevligt, gärna med något studiebesök som även damerna gillar. Vi äter tillsammans, har någon tävling – där vandringspriset är en rosa rattmuff där vinnande ekipage sedan broderar sitt namn.

I år samlades vi på ett mysigt café i Gammelstad (Luleå). Först kaffe med macka tillsammans med övriga glada deltagare – där vi bl. a. träffade vår nyaste medlem i norr, Hans Thirsén med fru och dotter. Sedan gick färden vidare till F21 och deras museum. Där kan man prova att flyga simulator.

Efter lunch på ett retrocafé så bar det iväg till Boden för ett stopp vid ett garage där en Jaguar E-type var under totalrenovering. I porten bredvid så byggs en replika av Ford GT40.

Dagen avslutades med bowling, middag och frågesport innan det bar iväg hemåt i den ljusa och soliga sommarnatten med en Morgan före oss och med svärfar (86) svärmor (84) i hasorna körande sin MGB. Vilken fröjd att få åka öppet, ingen trafik och härliga vägar! 16 mil ren njutning. Nästa år är det Piteborna som ordnar träffen. Någon som är intresserad att delta, kontakta gärna mig.

Jag vill även passa på att berätta om en träff i Skellefteå som kallas Guldrundan. Det är ett "rally" med start och mål i Bonnstan. Brukar vara runt den 15:e augusti. Man kör en slinga på ca 8-10 mil med 7-8 kontroller som är både praktiska och kräver allehanda kunskap, inte nödvändigtvis bilrelaterat. Man startas av en speaker som berättar om bilen inför publik, sen åker varannan slingan

medsols och varannan motsols – man möter alltså hälften av bilarna ute på slingan. Det är ordnat mat som man kan köpa efter vägen. När prisutdelningen är avklarad så finns det möjlighet att var med på middag och ibland underhållning som ordnas på samma plats som boendet finns.



Kort säsong kräver även andra entusiastfordon!



Och visst platsar väl en hjulångare sedd genom en Healeyframruta nu till de kommande helgerna?

Detta är ett uppskattat "rally", vi har ofta besök av norrmän och finländare, och är alltid fulltecknat (max 120 bilar).

Nu är det bara vänta på snön så jag kan plocka ut Healeyn en vacker vinterdag och försöka få till några snygga breda uppställ...

(som på ingressbilden kanske? Red)

Nya klubbmedlemmar presenterar sig.

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

Kent Forsén, 73 år, Kullavik. AH 100 BN2 1956, Regnr inte klart. Florida Green. Medl nr 689.



Ägde en Sprite på 60-talet, men tyckte att en Big Healey saknades i mitt biläggande genom åren!

Letade efter en BN2, hittade denna på en auktion i England. Bjöd och bjöd – till slut tystnade motbuden!

Bilen såldes ny till Madrid, sedan till New Mexiko, 1989 till England och 2014 till Sverige. Ganska berest bil.

Vid inropet en oavslutad renovering p g a tidigare ägares ohälsa, vilken jag nu slutför (renoveringen alltså!).

I klubben hoppas jag på trevligt sällskap med likasinnade och tekniskt utbyte. Mitt nöjesgarage består även av en Austin Atlantic -49 (det smittar!) och en Fiat 600D Multipla -64.

Gustaf Frieberg, 40 år, Stjärnhov. Ingen egen Healey ännu, lånar familjens Sprite så länge ... Medl nr 690.



Har ännu ingen egen Healey, men min far Mikael Frieberg har ju numera två stycken så jag disponerar oftast en Healey, kan man säga!

Mikael och jag har alldeles nyligen tagit racinglicens och det finns en liten tanke på att göra i ordning Spriten för racing – eller köpa en "färdig". Vi får se hur det går.

Hursomhelst uppskattar jag att vara medlem även om jag i dagsläget alltså inte har någon helt egen Healey.

Daniel Svanström, 48 år, Bromma. AH Sprite Mk1 1960, AEW197. BRG (snart!). Medl nr 691.



Min första Healey, köpt september 2014.

Jag har alltid varit teknikintresserad och gillat att meka – har länge drömt om att kunna dra igång ett nytt restaureringsprojekt nu när huset är färdigt, barnen vuxit till sig och ekonomin under kontroll (?).

Mina föräldrar hade en MG Midget under min barndom. Modellen har därför lockat mig – fin engelsk bil som påminner mig om min far och hans teknikintresse. Efter att bevakat annonser i några månader dök detta objekt upp hos Claes Ottosson. Passade mig bra – jag ser fram emot att hålla på några år med att meka, svetsa, lacka och leta delar, innan jag kan ut och köra. Bilen kom ny till Sverige och verkar ha varit i Stockholmstrakten hela tiden. Har rejsats en del med tror jag, men de senaste 30 åren bara stått och väntat på ny omhändertagare. Min tanke är att jag skall återställa den till originalskick med några undantag (skivbromsar fram, lite extra pulver i motorn mm). Var original blå, nu grön/gul men ska bli BRG!

Det är jättekul att ha kommit igång, nu kan jag uthärda ännu en mörk och kall vinter!

Det är kul att få känna en gemenskap med andra som har samma intressen som en själv, jag ser fram mot att ta med mig min fru och hälsa på vid någon klubbträff.

Roland Fråne, 70 år, Helsingborg. HMC MarkIV 1995, EKH473. BRG. Medl nr 692.



Jag har under alla år haft ett mycket gott öga till brittiska sportvagnar. 1967 köpte jag min första engelska sportbil, en TR2 från -55. Körde den i över 20 år, sedan körde jag i många år olika Jaguar-bilar, även en Morgan samt en TR5:a.

När jag genom Wendels i Malmö sålde Morganen 1995 fick jag provköra en fabriksny HMC. Blev genast förälskad i de sköna linjerna och den moderna tekniken med fin V8. En direkt arvtagare till AH 3000 Mk3 – Geoff Healey lär ha uppskattat projektet – och den fick följaktligen beteckningen MarkIV.

Dröjde dock ända tills i våras innan jag köpte min HMC i Hamburg hos Morgan Park, som under HMCs aktiva år hade ensamrätt på försäljningen av HMC på hela det europeiska fastlandet. Fint skick och med bara 3000 mil på mätaren.

Kan kanske i en senare artikel ge en lite historia över HMC-bilarna och deras skapare.



The Original Austin Healey Parts Specialists

"Supplying Quality Austin Healey parts since 1972"

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

www.ahspares.co.uk

Merry Christmas!

From Everyone at A.H. Spares.





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 katastrof som dock fick ett lyckligt slut.

Som ni ser skulle det finnas plats för mer inspel/frågor/synpunkter. Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter. Red.

Under årets Guldrunda (ett årligt sportbilsarrangemang här upp i norr) puffade deltagande norrmän för en träff som kommer att ske i Bodö början augusti 2015. Den ordnas av Saltens Motorhistoriske Forening.



Det äger alltså rum den 7-9 augusti 2015 i Bodö, norra Norge. Norr om polcirkeln (något för er veka sörlänningar att tuffa till er på! Men var lugna, är sällan snö vid den tidpunkten ...).

Redan på torsdagen 6/8 öppnas veterancamp vid flygmuseet.

Fredagen den 7/8 är det finbilsparkering med aktiviteter (bl a flygsimulator!) vid Norsk Luftfartsmuseum och kl 20.00 "get together" med mat mm.

Lördagen den 8/9 Rally, ca 8 mil. Börjar med förarmöte kl 09.00 och beräknad sista målgång kl 15.00. På kvällen prisutdelning och middag.

På söndagen dags för hemresa.

Mer info på www.saltenmotorhistorisk.info och anmälningarna öppnar 1 febr. 2015.

Startavgift 400NOK per fordon. Begränsat deltagarantal. Inkvartering för de som så önskar på hotell inne i Bodö.

Kontaktperson via trondbro@online.no

Hemavan ligger nära norska gränsen och är "på vägen". Första ekipagen "till kvarn" erbjuds att stanna och övernatta i Lindmans stuga där i Hemavan.

Bodö ligger ca 31 mil från Hemavan och det kör man enkelt på en dag (inga köer här uppe!). Då kan man också passa på att bese Lofoten.

Leif Sundqvist och jag kan bistå med råd för de som är äventyrliga nog att vara intresserade.

Notera att det inte är längre från Jönköping till Hemavan än från Hemavan till Jönköping ... (ca 125 mil). Red.

Anders och Gunilla Lindman, 070-6001681

Från vår "Tyska sektion" har jag fått följande information:

"Hej klubbmedlemmar!

I år presenteras italienska klassiker på Bremen Classic Motorshow 5-8 februari. Det finns ett ganska bra erbjudande från BCM: två övernattningar, inträde till BCM, middags- eller kvällsmat, "Erlebniscard" för två dagar (det innebär gratis tåg, buss, spårvagn i området och 50% på inträde till olika museer etc.). Kostnad från 129,00 EUR per person i dubbelrum. Mer info på www.bremen-tourismus.de/bremen-classic-motorshow "

Uli och Sonja Krämer

Healey Market

SÄLJES: Tre st Austin Healeys:

Austin Healey 3000 MKIII 1967. Helt renoverad 2000-2002. 335 000 DKr eller bud

Austin Healey 3000 MKII 1962. Går bra och delvis renoverad. 258 000 DKr.

Austin Healey 100/6 1959. Bra skick, går perfekt. 240 000 DKr

Mer info: Ebbe Nielsen +45 61200707, retrocc@mail.dk
Fler bilder: www.retrocc.dk



KÖPES:

Hardtop till Sprite MkI eller II.

Även sidorutor.

Elmon Larsson

Tel: +46 706-35 85 17

eller +46 302-713 36.

elmon.larum@telia.com



KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN

På medlemmarnas önskan återinför vi vårt kalendarium här i tidningen.

Nu under vintern blir det av naturliga skäl lite magert, men detta är vad som meddelats redaktionen.

Till nästa nummer i mars räknar redaktionen med betydligt längre listor!

Pub-kvällar i Stockholm

Black & Brown Inn,
Hornsgatan 50B

Onsdag	28:e januari
Torsdag	26:e februari
Måndag	23:e mars
Onsdag	22:a april

Förvarning: Värmönstring i Stockholm går av stapeln 9:e maj 2015

Mer info i nästa nummer

RHK-serien 2015

Kinneulle	8-10 maj
Velodromloppet	12-14 juni
Knutstorp	3-5 juli
Mantorp	21-23 aug
Falkenberg	11-13 sept

Välkomna i Healey-depån!

KÖPES:

Stötfångarhorn till 3000.

Ej buckligt. Dåligt krom inget hinder.



Sätesbotten framstol

vänster till

BN6-BJ8. Utan

sprickor och stora skador.



Börje Engwall

frogeye@telia.com

Regaliashopen



**Syns du i vinter?
Använd klubbens
utmärkta och snygga
reflexväst!**

Med stor klubblogga på ryggen. One fit all! 70:-



Nytt för i år!

Piké "Slazenger" (bra kvalitet!). Grå/Navy/Kornblå/Beige/Lime. S till 3XL. 230:-



Nytt för i år!

Fleecejacka MAC 1, bra kvalitet med klubbens logga broderad på vänster bröst. Skön stickad krage och muddar. Två fickor med dragkedja. Dragsko i nederkanten. S till 3XL. 240:-



Skjorta mörkblå rygstryck 435:-



Piké "Lacoste", svart, röd 210:-



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



Halsduk, ull - svart 280:-



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



Picknickfilt, svart / grön 230:-



Förbandssats, fickformat 25 kr



Bilvårdshink hoppfällbar 120:-



Klubbmärke tyg 35:-



Klubbdekal Metallfolie 20:



Vagnmärke m medlnr 280 kr



Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmärke TEHMIS 300 kr



Knapphåls핀 20kr. Slipsnål 20kr. Slipsklämma 30kr. Klubbmärke 20 kr



Registreringskylthållare 50:-



Nyckelring DHMC 100:-



Klubbjacka 1500:-



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



Vykort nr 1 21x15 cm 10:-



Vykort nr 2 21x15 cm 10:-



Vykort nr 3 21x15 cm 10:-

Beställ regalia **NU** (annars glömmmer 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



Your Austin Healey 100 restoration should be done one way... the perfect way!

100 HEALEYS is dedicated to the preservation, restoration and recreation of one of Britain's greatest sports cars: the Austin Healey 100, 100M and 100S. We believe restorations should be done one way... the perfect way! Our team of craftsmen and skilled technicians can perform any task required, from complete

frame-off restorations to repairs. We have an internationally acknowledged reputation for investment grade restorations and the production of a continuation series of the iconic 100S. We are based in the Netherlands and have a worldwide client base.



Investment Grade Restorations

100 HEALEYS | Breinderveldweg 23 | 6365CM Schinnen | The Netherlands
www.100healeys.com | email info@100healeys.com | phone +31 653 555 388

