Austin Healey

ENTHUSIAST nr 93 DECEMBER 2002

Inledning

När tidningen dimper ner i era brevlådor står julhelgen inför dörren och jubileumsåret för alla Austin Healey fans går mot sitt slut. Det har varit ett händelserikt år med Englandsresan i somras som en av höjdpunkterna. Läs mer om den längre fram i tidningen.

Årsmötet hölls i samband med British Sports Cars Meeting (BSCM) i augusti. Klubben deltog med många bilar på rallyt och vi placerade oss bra som vanligt med ett flertal av de främsta placeringarna. I år kördes BSCM i tillsammans med bilutställningen på Rosersberg vid Märsta och det fungerade väl. Klubbens årsmöte hölls i en lokal i närheten och vi avslutade kvällen med middag på restaurangen vid Arlanda stads golfbana. Protokoll från årsmötet kommer att skickas ut i samband med nästa tidning.

Styrelsen har utökats med en ny medlem, Johan Aggeryd tar rollen som webmaster och han har jobbat under hösten med att bygga en ny hemsida för klubben, i skrivande stund finns den att beskåda via en länk på klubbens startsida. När allt är klart skrotar vi den gamla och vi får ett nytt och bättre forum att visa upp oss genom. Registeransvaret hanteras av Ditte Freudenthal och Per Schoerner. Den nya matrikeln blev klar under senhösten och ni har förhoppningsvis nyligen fått den i brevlådan. Glöm inte att meddela eventuella ändringar av adress och bilinnehav.

Nästa år kommer årsmötet att hållas i Skåne i samband med Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp. Alla har fått brev om det tidigare, glöm inte att anmäla er. 2004 kommer ett stort europeiskt möte att hållas i St. Moritz, PG har börjat lägga planerna för det och ni kan redan nu förhandsanmäla er, se även annons på sidan 3.

På MHRF:s hemsida finns nyhetsbladet PåGång att ladda ner, gör gärna det, adressen är www.mhrf.se. Där kan man också köpa och sälja bilar och delar. Ett annat tips för den köpsugne är ebay.com. Ebay är en auktionssite som främst omfattar USA, men det finns ingen begränsning till nationalitet för att få köpa och sälja. Det brukar vara många Healeydelar till salu, även bilar säljs. Om inte annat så kan det vara kul att titta och drömma. Gå in på www.ebay.com. Sök på Austin Healey (eller bara Healey) under ebay motors.

Till sist vill vi i styrelsen önska alla en riktigt skön jul och nyår!

Redaktören

Austin Healey ENTHUSIASTEN

är den svenska Austin Healey Klubbens medlemstidning. Tidningen utkommer med 3-4 nummer per år.

Redaktionen välkomnar medlemmar och andra med intresse för sportbilar och i synnerhet Austin Healey att medverka i tidningen. Tekniska tips, reseäventyr, renoveringshistorier eller bilder, allt är välkommet.

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

Annonser till Enthusiastens marknad skickas via brev eller e-post till adressen ovan. Annonserna publiceras löpande.

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

STYRELSE

Gunnar Berger, Ordförande (gunnar.berger@lhandelshus.se)	08-708 7311
Kristina Bengtsson, Kassör (kiki.bengtsson@ultramare.se)	08-28 65 96
Anders Gustafson (anders@myhealey.com)	08-749 3113
Robert Eriksson (tullgarn@zeta.telenordia.se)	08-711 1408
Per Schoerner (healeyguy@emea.att.com)	08-746 7169
Lennart Nystedt (lennart.nystedt@allgon.se)	08-768 5474
Johan Aggeryd (webmaster@healeysweden.com)	0159-318 50

REVISORER
Kerstin Engwall, Göran Utter

SEKTIONER
Göteborg
Magnus Karlsson, 033-13 79 06, (492karlsson@telia.com)
Stockholm
Gunnar Berger, 08-708 7311, (gunnar.berger@lhandelshus.se)
Värmland
Kjell Eriksson, 054-53 16 06
Skåne
Håkan Rey, 040-15 57 04 (info@biopharma.nu)

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engwall	08-745 0694
AH 100/6, 3000 (bengt_larsson@hem.utfors.se)	Bengt Larsson	044-24 83 94
AH Sprite	Erik Sandgren	0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN
Per Schoerner, 08-746 7169, (healeyguy@emea.att.com)
Bengt Larsson, 044-24 83 94, (bengt_larsson@hem.utfors.se)

KLUBBENS ADRESS
Austin Healey Club of Sweden
c/o Berger, Bandyvägen 35, 129 49 Hägersten

INTERNET
www.healeysweden.com
info@healeysweden.com

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

POSTGIRO
405161-1

evenemang mm evenemang mm evene

Second European Healey Meeting 2004

St. Moritz i Schweiz

Från den 22 till den 28 augusti kommer Austin Healey Club Switzerland att arrangera Second European Healey Meeting i St. Moritz i Schweiz.

Det preliminära programmet innehåller Concours d´elegance, go- cart tävling, eventuellt besök på någon italiensk racerbana, flera planlagda turer i de fantastiska alperna, alternativ mountain bike tour samt gemensamma middagar.

The headquarters är det femstjärniga hotellet The Suvretta House Hotel, men det finns även fyra, tre och tvåstjärniga hotell inom 10 kilometers avstånd. För resan genom Tyskland ned till Schweiz undersöks om biltåg kan vara ett alternativ.

Austin Healey Club Of Sweden undersöker nu möjligheterna att genomföra en gemensam resa och om Ni har frågor eller är intresserade att följa med slå en signal till:

PG Johansson 0501-18600 eller maila pgj@swipnet .se

Årsmöte 2003

i samband med

Svenskt Sportvagnsmeeting

påRing Knutstorp

helgen 12 - 13 juli 2003

Övernattning lördag - söndag
Årsmötesmiddag på lördagskvällen.

Alternativ 1. Bo på vandrarhemmet utan frukost, sänglinne och städning för 500:- pp. Extra natt ca 205:-.
Alternativ 2. Bo på Gästis med frukost för 735:-pp
Extranatt ca 380:-.

(Priserna förutsätter 2 personer/ rum. Om du är medlem i STF får du ca 15 % rabatt på övernattningarna.)

Program lördag (prel.)
9.00 - 11.00 Svenskt Sportvagnsmeetings rally.
15.15 årsmöte på Ring Knutstorp.
Klockan 16.30 prisutdelning: SSM:s rally.
17.00 provkörning i lugn takt på Ring Knutstorp.
19.30 Årsmötesmiddag på Röstånga Gästis.

Efter söndagens frukost är alla åter välkomna till Ring Knutstorp för att se tävlingarna.
För de som kommer på fredagen finns möjlighet för en trevlig kväll på Gästis eller en närliggande restaurang, vi arrangerar när vi vet hur många som kommer.

Preliminär anmälan har ni förhoppningsvis redan gjort, kontakta kommittén för mer info och definitiv anmälan.

Margareta C och Bengt Larsson
bengt_larsson@hem.utfors.se 044 - 24 83 94
Agneta och Per Mauritzon
amauritzson@nuinternet.com 042 - 29 43 71
Els-Mari och Kåge Schildt
kage@schildts.com telefon 042 - 58 680
Raoul Kennedy
r.kennedy@telia.com telefon 0418 - 66 20 66

The Healey Inn

Pubkväll

Stockholmssektionen

Black & Brown Inn

Hornsgatan 50

24/10, 13/11, 3/12, 9/1, 27/1, 19/2, 11/3, 3/4, 22/4

(från kl.19.00 ca)

Healey REGISTERET

10th Anniversary Celebration

1-3 August 2003

In 1993 a group of active danish Healey enthusiasts from Jutland took the initiative in forming a club for people who fancy the Austin Healey cars.

The Healey Register has steadily grown from about 30 people in the beginning up till now to about 120 members.

The Club will 2003 celebrate its 10 years jubilee by arranging an international meeting August the 1st, 2nd and 3rd 2003. We have chosen the Conference Centre "Gl. Avernæs" in south-west Funen between Assens and Faaborg.

(För mer information, kontakta vår klubb, anmälan skall vara inne senast 15 feb.)

Vårmönstring

I samarbete med Mini Seven Club of Sweden

Text: Ditte Freudenthal
Foto: Per, Ditte och Tommy

Årets vårmönstring var ett samarbete mellan Healeyklubben och Hundkojeklubben.

Idén till en gemensam vårtur föddes redan i höstas och sen planerade och förberedde vi utflykten under några dagar. Det skall vara roliga och inte alltför trafikerade vägar genom vacker natur och gärna något bildande. Hur många vet vilket årtal som finns på tornet på Sorunda kyrka?

Efter annonsering i god tid i förväg i klubbtidningarna förväntade vi oss massor av deltagare. Parkeringen utanför Biltema skulle fyllas av Hundkojor och Healeysar. En tur runt södertörn med blommande vitsippor och kvittrande fåglar åkandes i en Healey eller Hundkoja tillsammans med likasinnade, kan väl inte vara annat än högprioriterat.

Samling på Biltemas parkering i Haninge kl 10. Molnen hängde ganska tunga över oss. Men det avskräckte inte. Där kom den ena efter den andra och svängde in på parkeringen. Det var t.ex. Lasse och Kerstin i sin BMW Z3, Robert i sin PV, Börje och Eva kom i sin Mazda Miata. Douglas körde fru och hund i en MGB, Siv tog med sig Mozart i sin splitter nya Renault Kango och vi kom i vår gamla BMW -75 . Men det kom både riktiga Hundkojor och Austin Healey också. Flera stycken.

Tommy delar ut instruktioner inför starten

Vi räknade in 17 ekipage som ville och vågade trotsa vädergudarna. Molnen tätnade.

Tommy förklarade hur dagens tur var planerad, det gällde att hålla ögonen öppna och vara uppmärksam på omgivningarna inte bara på vägen. Ekipagen skickades iväg ett i taget med någon minuts mellanrum. Alla förare försågs med en vägbeskrivning med fotografier på vägskäl som skulle passeras med en kommentar till varje foto om höger eller vänstersväng. En fikapaus var planerad efter ungefär halva sträckan och därefter fortsatt färd mot målet där vi skulle mingla, grilla och diskutera.

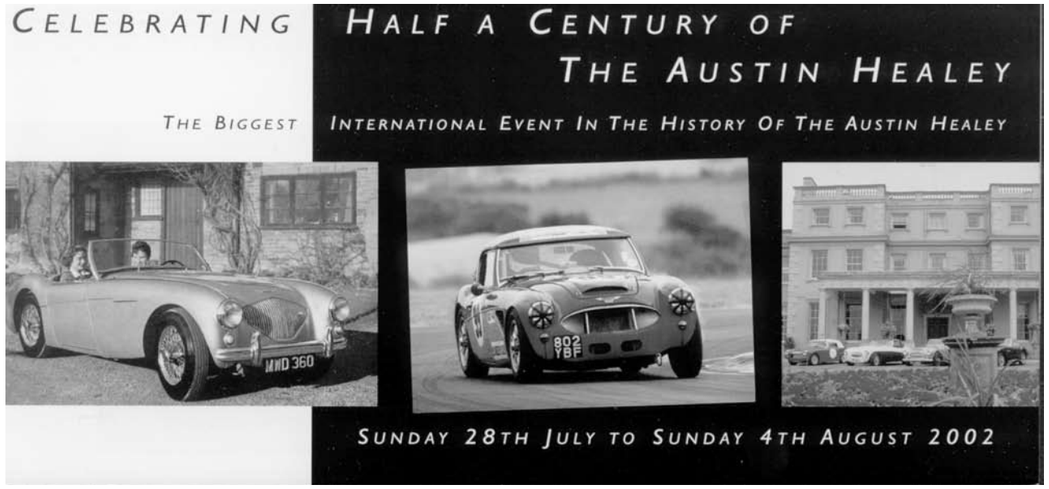
Halv elva hade alla kommit iväg och vi drog iväg i vår BMW. Strax före elva började regnet falla. Första etappen till pausen vid Lövhagen i Nynäshamn tog ca 2 tim. Väl framme kunde vi konstatera att ingen fattades och alla var vid gott mod trots regnet. Stärkta av kaffe och något att

äta fortsatte turen tillbaka genom Nynäshamn och därefter mot Grödinge. Molnen började spricka upp och regnet upphörde. Målet för dagens tur var ”ladan” där Gary hade förberett grillarna till perfekt glöd. Efter diverse korvar och kotletter, bröd, sallader och något drickbart var det dags för frågetävling. Lag Hundkojor mot lag Healey. Vilka hade varit mest uppmärksamma på det som fanns utefter vägen? Frågorna var av typen färg på hus, antal skorstenar, antal hjul på ett uppställt fordon, text på en runsten och naturligtvis vilka år tillverkades den första respektive sista Healeyn och Hundkojan.Lag Hundkojor vann med 1 poäng. Nästa år vill vi ha revansch!

Alla fick pris (en påse Ahlgrens bilar) och därefter åkte var och en hem till sitt garage igen.

Då sken solen från en nästan blå himmel.

1727 står det på Sorunda kyrka. Nu vet ni också.



England 2002

Text: Anders Gustafson
Bilder: Anders Gustafson, Lars Skogh, Ola Germundsson, Gunnar Berger, Per Schoerner, Robert Eriksson m fl

Så var det då dags att äntligen genomföra ”årets resa” med klubben till England och 50-årsfirandet av Austin Healey som bilmärke. Planeringen har varit minutiös och PG som projektlett det hela med fast hand och en entusiasm som få, kan till slut räkna in ”fåren” vid färjeläget i Göteborg en ljummen torsdagsmorgon i juli. Tidigare på morgonen har yrvakna lyssnare till lokalradion i Skaraborgs län fått höra honom via mobiltelefonen berätta för reportern om resan till landet i väster och vad vi hade framför oss. Det hela avslutas med att den aningslösa reportern frågar om han kan få ”höra hur det låter”, varvid PG uttalar det det nu nästan klassiska ”jag växschlar neeer” och gasar på så högtalarna spricker hemma hos bygdens alla pensionärer.

Båtresan till England går via Kristiansand i Norge och där ansluter drygt tjugo norska Healeys och det innebär att förvånade tullare i Newcastle får räkna in ett sextiotal bilar av samma märke, inte undra på deras glada miner när vi som åker i de sista bilarna visar våra pass.

Fredagen och lördagen är ”fria dagar” och vi sprids åt olika håll för att antingen köpa delar hos någon av firmorna som säljer dylikt, eller bara njuta av vacker landsbygd och ljummen öl.

Inför entrén till Wokefield Park utanför Reading på söndagen där evenemangets bas ligger samlas vi vid en liten Pub i närheten. Någon pint senare rullar vi så in på området för att installera oss och så småningom delta på öppningsceremonin. Parkeringen är full av Healeys och det råder en spänd förväntan och minst sagt febril aktivitet inför måndagens Concour. Ambitionsnivån var det inget fel på, inte minst hos våra sydafrikanska vänner som skickat tjugo bilar med containerfrakt till England för att delta. Ett Sydafrikanskt par skapade viss munterhet hos oss andra genom att ligga under bilen och polera detaljerna noggrant, hon under fronten och han där bak. Till deras försvar ska dock sägas att få gasade vildare upp för den regnblöta backen i Prescott Hill senare under veckan. Senare på

Works Healeys i långa banor

eftermiddagen rullas en av de allra första utställningsbilarna från 1952 in och placeras i den stora entréhallen. Arrangörerna hälsade oss välkomna och kvällen ägnades åt allmän förbrödring - och en och annan pint.

På måndagen avhölls Concouren och vår klubb fick mycket uppmärksamhet genom Claes Arleskärs 100S som troligen blev mötets mest fotograferade bil. Maria Arleskär vann Spritekklassen med sin gula groda, Göran Nilsson fick pris för ”bästa lackering” och ”bilen som domarna” helst ville ta med sig hem var Claes 100S. Vi andra solade oss i glansen och njöt av att se Margot Healey och Gerry Cooker hoppa (nåja) ur och i Claes bil för att bli fotograferade. Mrs Healey är en estradör och fick för femtielfte gången berätta om hur hon träffade Geoff och Donald.

En av de många 100S som visades på Thruxton

Tisdagen ägnades åt fria aktiviteter för att sedan avslutas med en tripp på Themsen för de som ville. Vi var ett gäng som åkte till Gaydon och British Motor Industry Thrust Museum, ett modert och mycket sevärt museum med exposé över den engelska bilutvecklingen och många intressanta bilar att titta på.

Vädret under veckan kunde vi verkligen inte klaga på, strålande solsken och riktigt varmt, med ett undantag - onsdagen, då himlens portar öppnade sig fullständigt.

Morgonen började rätt bra, lite mulet och duggregn. Vi skulle åka de cirka femton milen till Prescott Hill för att ägna dagen åt att prova på den klassiska backtävlingen. Bilarna brummade iväg i en strid ström och vi fyra bilar som bestämt att följas åt valde att vänta med suffletten till senare. Vi åkte en B-road mot målet och regnet ökade hela tiden. Efter ett tag blev regnet outhärdligt och och vattenpölarna i vägkanten större och större, Peter och Linnea Olsson som åkte sist i gänget missade en väjning och fick hela motorrummet fullt med vatten, vatteninsprutning i all ära, men lagom är bäst. Efter någon timme kunde de dock fortsätta mot Prescott.

Prescott Hill är en knixig och lite lurig asfaltslinga uppför en Ekbacke. Vi gasade allt vad vi kunde upp för backen och hade fantastiskt kul trots regn och blöta. Bugattiklubben driver ett lite museum vid Prescott Hill och det är definitivt värt ett besök.

Återresan var minst lika blöt som ditresan och översvämmade bilar var snarare regel än undantag. Kvällen ägnades åt att torka ur lervattnet ur bilarna (manlig sysselsättning) samt torkning av mattor med hårtork (kvinnlig dito). När jag återvände till hotellrummet efter frukosten på morgonen efter så stod städerskan med mina mattor i nävarna och undrade över vilka konstiga ”handdukar” vi släpat in.

Så var det dags för gocarttävling på Thruxtons nybyggda cartbana, lång, ganska snabb och rätt krävande. Teamchefen Mats Svanberg drillade sitt team hårt och förväntningen på en bra placering var stor. Danmark vann och vi kom till slut trea, men det alla kommer att minnas av detta är Börjes många extravarv. Han körde först och när Mats ville byta förare missade han samtliga tecken. Till slut stod hela teamet på staketet och vevade med armarna, då körde han in, men att det var redan dags att byta förare ”redan”, det trodde han inte.....

Veckan börjar närma sig sitt slut och med det några riktiga höjdpunkter i form av Klubbdagen och Racingdagen (fredag och lördag) på Thruxton. På fredagen samlades upp emot 650 (!) Austin Healeys på Thruxton och det fanns massor med saker att göra. Själv så började jag och co-driver Ola med att gå på en kort förarkurs för att sedan tillbringa 15 minuter med att gasa runt Thruxtonbanan. Den är Englands snabbaste bana och alla som har sett BTCC vet att den är snabb. Det var en mäktig upplevelse att testa en riktig bana, fullt ös på fyran och o/d på baksidan, snabb nedväxling till trean - i med tvåan och sen gaaasa genom chikanen och ut på start och målrakan. Sex-sju varv hann vi njuta av.

Nästa anhalt var att ruinera sig i försäljningstältet och sen några varv i utställningstältet där man kunde beskåda en stor samling 100S (6-7 st), en samling Sprite med specialkaross, några Healey-båtar i nyskick och ett flertal av de works Healeys som vi alla läst om, mäktigast är nog SMO 746 som fortfarande är i modsportsutförande.

På lördagen kunde vi njuta av häftig racing med både Healeys, Aston Martins och andra bilar. Vi var ett gäng som stod vid chikanen och att se ett koppel Big Healeys komma sladdande på Dunlop Racingdäck genom den var hur häftigt som helst.

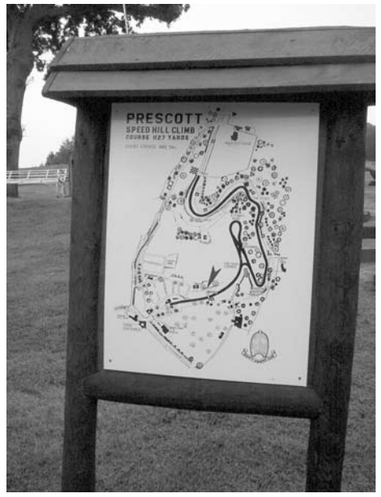
Veckan avslutades med ”Gala Dinner” på lördagskvällen, många tal, underhållning och en ständig ström av berättelser från veckans upplevelser avslutade kvällen. Söndagen var uppbrottets dag och vi började vår 50-milaresa till Newcastle. Vår båt gick tillbaka på måndag eftermiddag och vi fick en skön båtresa tillbaka till Sverige igen.

Så här i efterskott känns det väldigt roligt att ha gjort resan, vi hade fantastiskt kul, vi gjorde många galna saker, träffade nya människor med samma intresse och vi byggde också vidare på klubbens fina gemenskap inför framtiden. Om man ska nämna någon i sammanhanget så är det klubbens eldsjäl nummer ett - PG Johansson, utan hans driv och engagemang går det inte att genomföra så här roliga saker, tack PG! Sen krävs det ju något bra bollplank och där fyller Mats Svanberg med sina ideer och kontaktnät en mycket viktig roll. Till slut ett tack till Kåge Schildt för ett avslutningstal i samband ”Gala Dinner” som våra vänner i England sent ska glömma.

Nu växchlar vi neer och laddar för nästa långresa med klubben 2004.

Anders Gustafson

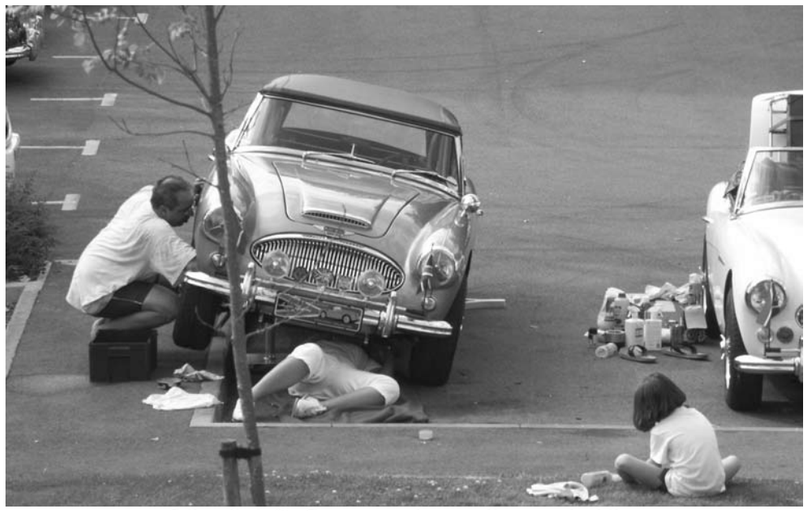
Gänget samlat vid Mortimer Stn för att köra till Wokefield Park i samlad tropp



Prescott Hill. Göran Utter gasar uppför backen

Arne Glaes inför gocarttävlingen

Margot Healey får åka 100S



Stilstudie inför Concouren - hustrun ligger under bilen

Gerry Cooker och Göran Nilsson

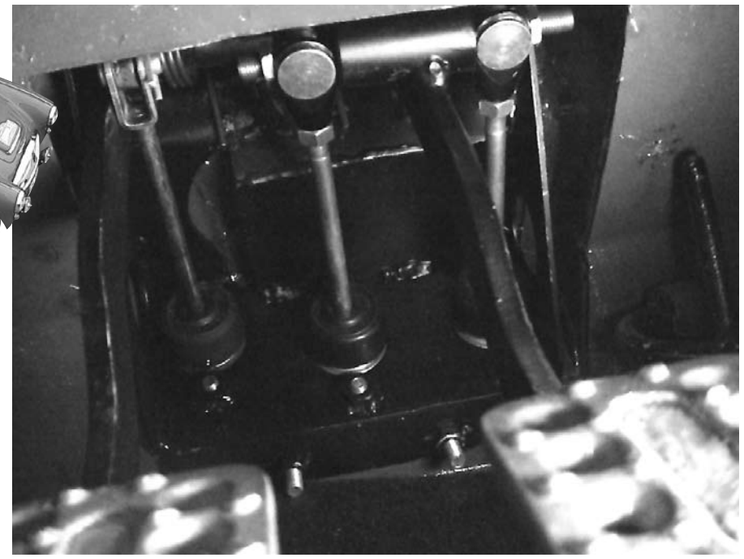
Bilder på denna sida:
Vinnarbilen i Concouren
"Bellmen" i London beundrar "BLY"
Ett kopper 100S på Thruxton
Healeybåt
Maria Arleskär tar emot Spritepriset från Margot Healey

En artikel av Magnus Karlsson

© Borås Motor Corporation 2001

UPRATED Brakes

Denna artikel handlar om 3000 bromsar i allmänhet och om hur man modifierar dem i synnerhet.



Bromsvåg fotograferad på plats. Till vänster på bilden syns huvudcylindern för kopplingen, därefter de bägge bromshuvudcylindrarna och bromsvågen justerad med den längsta slaglängden åt det bakre systemets huvudcylinder.

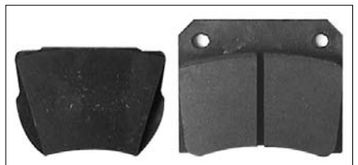
Engelsmännen var först inom bilindustrin med att använda skivbromsar. På 100 S monterades skivbromsar runtom så tidigt som 1955, men det var en begränsad specialserie. Standardmodellen av Healey fick skivbromsar fram i och med lanseringen av 3000 Mk I 1959. Bak behöll man trumbromsarna. Oken tillverkades av Girling och var av typ 14. I början fanns ingen servooption, det var först från BT7 Mk II med chassinummer 15104 som servo kunde väljas till. Till denna extrautrustning hörde även en större huvudcylinder. Från och med chassinummer 25315, vilket var den första BJ8 Mk III, var bromsservo standardutrustning. På de tidiga BJ8:orna användes samma ok, servo och större huvudcylinder som på de tidigare bilarna med servooption. Detta ändrades när den fullt utvecklade BJ8:an började produceras i och med chassinummer 26705. Då monterades Girling typ 16 ok med kolvar av större diameter än tidigare. Samtidigt ändrade man de främre hjulspindlarna så att de blev olika för vänster och höger sida, något som har betydelse för vår artikel. Tidigare var hjulspindlarna likadana på bägge sidor. En lös adapter, användes för bromsoken.

Det går naturligtvis att modifiera bromsarna även om de faktiskt är ganska bra i originalskick. En enkel form av modifikation är att montera racingbelägg. Till de tidiga Girling typ 14 oken har det hittintills inte gått att skaffa racingbelägg. En enkel lösning på detta problem har varit att inhandla racingbelägg för de senare typ 16 oken och anpassa formen på dem med hjälp av en vinkelsslip. AH Spares i England har dock nyligen börjat sälja racingbelägg passande typ 14. Racingbeläggen har en mycket högre friktionskoefficient än standardbelägg, vilket ökar bromskraften. För vanligt

vägbruk är det lämpligt att införskaffa en mildare typ av racingbelägg, eftersom de inte kräver en lika hög arbetstemperatur för att vara effektiva. Om man monterar fullracebelägg på en vägbil kommer bromsverkan att bli mycket sämre än standard, eftersom den korrekta arbetstemperaturen aldrig kommer att uppnås. Det finns flera och mer långtgående modifikationer att göra. Vill man köra med racingbelägg och slippa modifieringen med vinkelslip är det en god idé att byta ut de främre oken till Girling typ 16. På köpet får man en större bromskraft fram tack vare de större bromskolvarna,

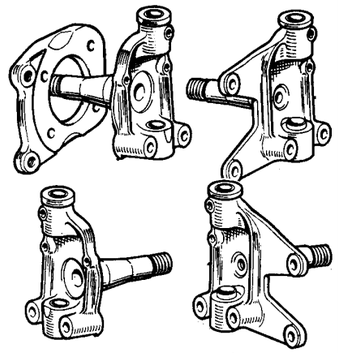
Främ re ok Girling typ 14.

samt en större sveparea av bromsbeläggningsmaterialet som verkar på skivorna. Dessa faktorer ökar naturligtvis bromskraften. Har man en BJ8 är man lyckligt lottad ur den synpunkten att man kan behålla originaloken. Det finns ett flertal olika typer av bromsbelägg att välja mellan för dessa ok. Vill man kunna utnyttja detta utbud och är ägare till en tidigare modell än BJ8, måste



Främ re bromsbelägg. Den tidiga typen t.v . Den senar e t.h.

oken bytas. Då är det viktigt att ha klart för sig skillnaden mellan hjulspindlar på de tidiga alternativt den senare modellen. Ger man sig på företaget att finna Girling 16 ok kommer man att upptäcka att de inte bara är svåra att få tag på utan också är väldigt dyra. Dessutom måste man finna ett par av BJ8:ans spindelleder eftersom avståndet mellan fästöronen på bromsoksadaptern på de tidiga modellerna är mindre än de fasta öronen på BJ8:ans spindelleder. -Svårt, dyrt och mycket mer mekande. Nu är det så bra ordnat att det finns ett Girling ok med samma specifikation och utseende som BJ8 oken, men med den skillnaden att fästöronen stämmer överens med de tidiga bromsoksadaptrarna. Detta ok heter Girling typ 16 metric och finns till försäljning som fabriksrenoverat hos vissa specialister i England. De kostade senast jag kollade 80 pund styck vilket med nuvarande valutakurs på 15.50 sek/ pund, frakt och moms blir ca 3200 kr per par. Samma renoverade ok kan köpas i Sverige för ca 1000 paret, hos något biltillbehörsföretag . Gör man sig åbäket att leta upp dem på skroten får man betala ca 200 kr per par, fast då måste man renovera dem själv förståss. Valet är i detta fall enkelt, -leta upp dem på skroten och renovera dem själv. Jag har erfarenhet av alla tre alternativ och det visade sig att de fabriksrenoverade oken både från England och Sverige var så dåligt renoverade att man ändå måste renovera om dem. Ett av oken från England var spräckt och ett av oken från Sverige saknade tätningsring mellan okhalvorna. Söker ni oken på skroten så satt de på tidiga sjuttiotalsfordar som Capri, Consul och Granada. Tänk på att de ska vara från modeller med oventilerade skivor. Köper ni dem från en tillbehörsfirma så har de följande nummer: 38-284, 38-285. Kolvarna fram: 8170 16907. Servicesatser: 960-1. BJ8.ans bromsskivor måste också införskaffas, eftersom de tidiga skivorna är för tunna för dessa ok. Har du en BJ8:a och vill uppgradera ytterligare så går det att montera fyrkolvsok från Volvo 164. Dessa passar direkt på hjulspindlarnas bromsoksadaptrar och du kan använda original bromsskiva. En annan långtgående modifikation är att montera skivbromsar även bak. Denna modifikation är egentligen ganska överflödig eftersom de bakre trummorna är mycket effektiva. Det finns dock faktorer som talar för en modifikation, inte minst den lille pojkens inom oss önskan om en riktigt häftig sportbil eller det faktiska behovet som uppstår om bilen ska köras mycket hårt i tävlingssammanhang. Lämpliga ok är Girlings bakre ok till E-type och tidiga XJ 6:or. Det finns färdiga satser med fästadaptrar och bromskivor att köpa hos diverse specialister i England. Dessa är dock väldigt dyra, närmare 5000 kr fritt hemma i Sverige. Tyvärr har jag inte lyckats klura ut vilket fabrikat bromsskivorna är av, för om man kunde köpa dessa löst vore det ganska enkelt att tillverka fästadaptrarna själv.



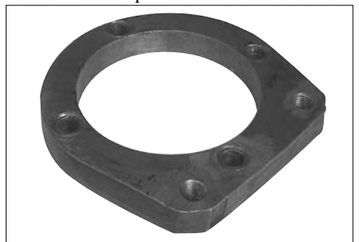
De tidiga hjulspindlar t.v . Likadana på bägge sidor , med en lös adapter för oken. Samma sor ts adapter för var sida.

BJ8:ans hjulspindlar t.h. En för var sida med ett integr erat fäste för oken.

Bytet av de främre oken går till på följande sätt. Montera av de främre oken och de främre hjulnaven med bromsskivorna. Montera BJ8 skivor på dina gamla nav. De passar perfekt på de tidiga naven och är nödvändiga eftersom skivan är tjockare och oken är anpassade till just den tjockleken. Det innebär dessutom flera fördelar med de tjockare skivorna bl.a. är de rent mekaniskt mycket hållbarare och de avleder värme mycket bättre. Av någon anledning har Healeys som körs hårt ofta större problem med överhettade främre bromsskivor än andra bilar. När du har monterat skivorna på naven monterar du tillbaka naven på hjulspindlarna. Passa på att kontrollera splinesen på naven och hjullagerna innan. Se till att lagerspelet i hjulagerna är noll samtidigt som muttern är åtdragen med korrekt moment, navet måste då gå helt fritt. Provmontera oken med kolvarna intryckta till sitt absolut innersta läge. Ofta centreras inte oket automatiskt över skivan, ytterdelen brukar hamna för långt ifrån. Mät avståndet mellan skiva och kolv på varje sida. Lägg ihop de bägge måtten och och dela med två. Subtrahera resultatet med det största (yttre måttet) och du får tjockleken på ett shim, som måste tillverkas. Det planslipas till korrekt tjocklek och shimset placeras mellan bromsoksadaptern och bromsokets fästöron. När shimsen är tillverkade kan oken monteras permanent. Sedan är det dags att modifiera bromsrören som går mellan ok och bromsslangar. Det enklaste är att tillverka två nya rör. Behåll de båda honnipplarna och skaffa två nya hannipplar med dimensionen 3/16” och M10x1 fingängad. Honnipplarna passar på dina befintliga bromsslangar och hannipplarna passar till dina nya ok.

Bakr e ok från Jaguar E-type och tidiga XJ 6:or .

Monteringen av bakre skivbromsar går till på följande vis. Montera av nav, trummor, drivaxlar, bromsbackar, bromssköldar och inre nav. Bromsoksadaptrarna ska monteras på samma fästen på bakaxelhuset som där

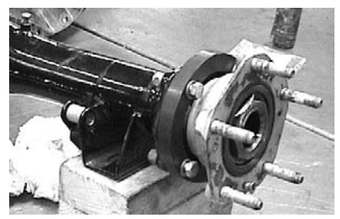


Br omsoksadapter för bakr e skivbr omsar

bromssköldarna var monterade. För att oken ska få plats måste dessa fästen modifieras genom att man tar bort material från dem. Sen kan adaptrarna monteras och efter det monteras de inre naven och drivaxlarna. Oken måste klyvas innan de monteras. Den inre halvan monteras på adaptern, därefter monteras det inre navet och drivaxeln tillbaka. Bromsskivan monteras på de fem original hjulbultarna som sitter på det inre navet. När skivan väl är på plats kan okhalvorna monteras samman. Proceduren med kluvna ok är nödvändig eftersom skivan täcker bromsoksadaptern och det därför annarsskulle vara omöjligt att montera oket. Nackdelarna med skivor bak är bl.a att ovanstående nödvändiggör en bromsluftning när skivan måste bytas och att handbromsen blir sämre eftersom den består av ett separat mekaniskt ok på varje sida.

Om du väljer att provköra bilen nu kommer du märka att bromsbalansen är felaktig och helt livsfarlig. Bakbromsarna kommer nämligen att låsa före frambromsarna... -Inte bra. Samma fenomen kommer den att uppleva som bytt till skivbromsar bak oavsett om de behållit de tidiga främre oken eller monterat den nyare typen, med den enda skillnaden att fenomenet är värre med den nyare typen. Så vad kan detta bero på? Enligt fysikens lagar ska ju bromskraften bli större fram med kolvar av en större diameter. Kraften är ju lika med trycket gånger arean, F=p*A. Jag har ingen förklaring till att det är så här. Bara en empirisk erfarenhet av vad som sker i realiteten. Det innebär inte att det är något fel på ovan nämnda formel utan snarare att andra faktorer måste tas med i beräkningen. De läsare som är mer bevandrade i fysik än jag kan säkert ge ett bra svar. Själv antar jag att det har med de senare okens bromsbeläggs större sveparea att göra, vilket borde medföra att en än större kraft krävs för att greppa i skivan. Den större volymen av bromsvätska som måste flyttas kan också spela in. Olika bromsbeläggsmaterial spelar helt klart en stor roll. Som exempel kan nämnas att de bromsbackar med nya band som kan köpas hos vissa leverantörer i England fungerar utmärkt ihop med de små främre oken men inte med de större. Med de större oken fram återuppstår fenomenet med bakre bromsar som låser först. Något att tänka på för BJ8 ägare som ska byta band på sina bakre bromsbackar. Hur tacklar man då problemet med den felaktiga bromsbalansen? Jo man bygger helst om bilens bromssystem från enkrets till tvåkrets. Något som medför att man med vissa hjälpmedel själv kan ställa bromsbalansen och dessutom höjer säkerheten avsevärt. Ingen biltillverkare av idag skulle ens tänka tanken att tillverka en bil med enkretssystem. Bygger man ändå om systemet är det en väldigt god idé att byta samtliga bromsrör. Original bromsrören tillverkades av stål och det kan vara livsfarligt att köra omkring med dem idag, särskilt med tanke på att det bara är ett enkretssystem. Det räcker med att ett rör rostar hål någonstans så försvinner all bromsverkan. Det finns färdiga bromsrörssatser att köpa i England. Dessa är tillverkade av koppar och rostar således inte. Bra, men jag rekommenderar ändå inte ett köp av någon av dessa satser. Koppar är nämligen inte ett speciellt bra material att tillverka bromsrör av, eftersom det kan självhärda. Har man inte klamrat fast rören väldigt tätt så att de inte kan röra sig eller vibrera, självhärdar de och blir därmed spröda och kan enkelt spricka. Nipplarna i de engelska satserna är tillverkade av mässing och det är inte heller ett speciellt bra material eftersom det är så mjukt och man kan då lätt dra en nippel rund eller förstöra dess gängor. Köp istället två rullar 3/16” koppar/nickel rör om fem meter, vilket varken rostar eller självhärdar och beställ nipplar av det danska fabrikatet Quick från din biltillbehörsbutik. Dessa nipplar är tillverkade av förzinkat stål och därigenom mycket hållbarare. Vill du ändå köpa en färdig sats från England så förvissa dig om att rören är av fabrikat Kunifer, dessa är tillverkade av koppar/nickel, men du får leva med sämre nipplar. Vilka hjälpmedel begagnar man sig då av för att själv kunna ställa bromsbalansen? -Jo man inhandlar antingen en huvudcylinder för ett tvåkretssystem och en bromsreduceringsventil eller så bygger man om pedalstället så att bromspedalen inkorporerar en bromsvåg. Låt oss titta på det första alternativet: Huvudcylindern för tvåkretssystem är enklare att montera och kräver inga egentliga ingrepp i bilens chassi, detsamma gäller bromsreduceringsventilen. En nackdel med denna typ av huvudbromscylinder är att om en krets faller bort så finns den andra kvar fast med reducerad verkan. I teorin ska dock denna reducerade verkan vara tillräcklig för att få stopp på bilen. En nackdel med bromsreduceringsventilen är att den stryper flödet till det bakre systemet, vilket medför att om den främre kretsen faller bort så har du en ännu mindre bromsverkan kvar i den bakre. Reducerad bromskraft genom att huvudcylindern enbart verkar på en krets + redan reducerad bakre krets = inget bra resultat. Jag har själv i praktiken råkat ut för att tappa den bakre kretsen i en bil utrustad med detta system och den kvar-

Tvåkr ets huvudbr omscylinder , reduceringsven - til och stålomspunna br omsslangar .



Bakaxel med br omsoksadapter monterad

varande bromskraften i den främre kretsen var alltför liten. Orsaken till detta har jag inte kunnat utreda tillräckligt, men faktumet att det hände är nog för att hålla mig borta från denna lösning. Det går naturligtvis att montera en bromsreduceringsventil för bakbromsarna på ett enkretssystem också, men med anledning av resonemanget oavan är det inget jag rekommenderar. Nu en titt på det andra systemet med bromsvåg, vilket kräver ganska stora ingrepp i chassit på en vänsterstyrd bil och mindre men dock ingrepp på en högerstyrd. Största fördelen är att man i praktiken får två helt skilda bromsystem i bilen, ett fram och ett bak. Inget system blir strypt som fallet är med en bromsreducerare monterad, faller ett system bort verkar det andra med full kraft oavsett om det är det främre eller bakre systemet som fallerar. Varje system har sin egen huvudcylinder, vilket innebär att man kan se det som två system istället för två kretsar. Helt sant är dock inte detta mitt påstående eftersom bägge systemen delar på samma bromspedal. Bromsvågens konstruktion medger att kraften som överförs från bromspedalen till de två huvudcylindrarna kan justeras efter bilens och förarens specifika behov. I vårt fall innebär det att vågen justeras på så sätt att den längsta slaglängden fördelas till huvudcylindern för det bakre systemet. Ställer man vågen så långt det går på det viset, kommer man att finna att det ändå inte räcker till för att kompensera den felaktiga balansen med de stora oken fram. Nästa knep blir att montera huvudcylindrar av olika storlek för de båda kretsarna. Jag har funnit att en storlek på 0.75” för den främre kretsen är lämplig och att standardstorleken för icke servo bromsade bilar på 0.625” är lämplig för den bakre kretsen. Med dessa huvudcylindrar kan man nu ställa balansen så att den blir korrekt. En tumregel säger att bromskraften ska vara fördelad med ungefär 60% fram och 40% bak. Det är lite grann fråga om ”trial and error” innan man funnit en bra fungerande balans. På detta sätt kan man också enkelt justera för materialskillnader i beläggen. Generellt sett kan dock sägas att balansen aldrig får ställas så att bakhjulen låser först även om vissa rallyförare väljer en sådan inställning för korta och kurviga specialsträckor. Ställer man bromskraften högre än 60 % fram riskerar man inte samma okontrollerade sladdar som när kraften är för hög bak, men bromssträckan blir betydligt längre, vilket kan vara nog så farligt.

Modifierat pedalställ för vänsterstyrd 3000. Obs bilden för ställer ett pedalställ för standard bromsvåg, men modifierat för Webrar. Pedalstället med bromsvåg ska dock skäras ned på samma sätt.

Pedalställ med bromsvåg, för högerstyrd bil. Två bromshuvudcylindrar, en för varje krets. En huvudcylinder för kopplingen.

Hur monteras bäst ett system med bromsvåg? Har du en högersstyrd bil är det ganska enkelt. Först måste pedalstället monteras bort för att sedan modifieras. Modifieringen består av att man breddar pedalstället så att ytterligare en huvudbromscylinder får plats. Axeln för pedalerna förlängs. Bromsboxen i chassit måste också modifieras. Plåten runt huvudbromscylindrarna sågas loss och ytterligare ett uttag för en huvudcylinder läggs till innan plåten svetsas tillbaka. När det gäller en vänsterstyrd bil blir ingreppet mer omfattande. Bromsboxen är smalare på vänster sida än på höger sida, därför måste bromsboxen i chassit breddas lika mycket som pedalstället. Bromsboxen breddas ut mot skärmen. Pedalstället och bromsboxen måste dessutom skäras ned i framkant, se foto, om man ska kunna få plats med Weber förgasare. En komplikation är att originalreturfjädrarna ej längre kan användas med ett nedskuret pedalställ. Nya måste tillverkas. När pedalstället väl är på plats är det dags att dra de nya bromsrören av koppar/nickel. Det är lämpligt att dra rören för det bakre systemet inne i bilen istället för under den. Detta med tanke på säkerheten. Dra rören från den vänstra huvudcylinder in genom torpedväggen och ned på vänster innertröskel. Röret kommer sedan att döljas av aluminium plåten över tröskeln. Borra ett hål i den bakre torpedväggen precis ovanför golvet. Använd detta hål som övergång mellan bromsrör och bromsslang. Det är lämpligt i sammanhanget att byta alla bromsslangar till metallomspunna. De är slitstarkare och ger en stummare känsla i bromspedalen. Flytta bromsrörsförgreningen från höger sida av bakaxeln till vänster sida. Skruva fast den i örat som ursprungligen är till för att klamra bromsröret i. Använd gängan som förgreningen satt i till att klamra fast röret på den andra sidan. Dra det främre bromsröret som originalet fast med den skillnaden att det fästes ovanpå rambenen istället för på sidan. Har du inget servo så är det en mycket god idé att montera ett nu. Det ska bara verka på det främre systemet, lämplig typ är ett Lockhed ”high knee point” servo som bl.a. tillhandahålles av Denis Welch. Glöm inte att provköra och ställa bromsbalansen när servot är monterat. Det höjer nämligen trycket i det främre systemet och därmed bromskraften. Det går också att låta bli att använda ett servo, men då blir pedalen mycket stum och man får trycka till rejält på bromsen om det ska hända något.

Br omsvågsarrangemang för vänsterstyrd bil sett från motorrummet.

Annonsmarknaden

KÖP, BYT & SÄLJ

Privatannonser i Enthusiasten är gratis för medlemmarna. Skicka in din annons på vykort eller via e-post till redaktionen, adresser finns på sidan 2.
Annonserna publiceras i nästkommande tidning.

Köpes

Till AH 3000 Mk2 (BJ7)
Främre scroud (BJ-modell) i bra skick, knappar och knoppar till instrumentpanelen, mm. Ring eller e-posta och berätta vad du har och vill sälja.
Anders Gustafson, 08-749 3113
070-564 1432
e-post: bugeye@telia.com

AH 3000 Mk2 (BJ7) i bra skick önskas köpas. Allt är av intresse.
Jan Anders From, +47 22156697
jfrom@world-online.no

SU-förgasare till BN6-BN/BT7, HS6. Även HD8-or är av intresse. Insugningsrör till dito.
Robert Eriksson, 08-711 1408

Säljes

Sänkningssats Austin Healey BJ8
Jag har tagit fram en sänkningssats för både fram- och bakvagn som kan ge dej ett snyggare stuk på din vagn.
PG Collection, 0501-186 00, 070-692 65 11

Austi Healey Sprite Mk1 -58
Grön, bra skick
Mäkinen 0155-55161, 070-6324159
015555161@telia.com

AH 100/6 -57
Bilen är besiktigad och i gott skick. Nytt rostfritt avgassytem. Priside 139 000:- (se bild nedan)
Staffan Bemselius
boganvi@loxinfo.co.th

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

Austin Healey BUTIKEN

Beställ saker från shoppen genom att betala in summan på klubbens postgiro 405161-1, ange vad som avses på inbetalningskortet. Du kan också skicka e-post till kiki.bengtsson@ultramare.se

Klubbmärke (tyg)	35:-
Klubbmärke (dekal)	20:-
25-års dekal	5:-
30-års dekal (155x85 mm)	10:-
30-års dekal (300x160 mm)	25;-
30-års skylt (plast, 300x160)	25:-
AH-vinge (dekal)	20:-
Streamer	30:-
(I´d rather drive my Austin Healey)	
Nummerskylthållare	60:-
(porto tillkommer)	
Vagnsmärke	250:-
Vagnsmärke 25 år	75:-
Bakrutestreamer 50 år	***OBS!*** 20:-

1952 - 2002 50 years Celebrating Austin Healey Sports Cars

Pinns, kavajnål	15:-
Slipshållare	25:-
AH-vinge	30:-
T-skirt (S, M, L, XL)	***OBS!*** 30:-
(gul, röd, grön, grå, orange)	
T-skirt 25 år (svart)	40:-
Pikétröja 30 år (blå)	85:-
Mugg (porto tillkommer)	30:-
Whiskyglas (bowl) per st	150:-

Jubileumsmodell AH 100 (tenn) 150:-

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

Cape Annons från CD

Borås Motor Corporation

Standard **Fast Road** **Race**

Låt specialister göra jobbet rätt från början, till mycket rimligt pris!
Vi utför alla jobb på "Big Healey" och skaffar alla delar.

033-137906 *0703-933349* *492karlsson@telia.com*