

Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 133 Juli 2014



Nu är verkligen healeysäsongen igång, vi har haft fått njuta av en mycket tidig och fantastisk vår. Min premiärtur i Healeyn genomfördes redan 29 mars. När jag nu skriver dessa rader har vi plötsligt försommar.

I tur och ordning har vi klarat av vårmönstringen i Stockholm, Brommagrodorna var arrangörer och trots regnväder deltog 28 bilar. Racingpremiären gick av stapeln på Knutstorp Ring med nytänkande från Picko som för övrigt lovordar vår klubb och vårt sätt att engagera oss. Helgen efter som var månadsskiftet maj/juni genomförde vi vårt årsmöte i Blekinge, det blev återigen en fullträff med ett digert program i strålande väder.

Självva årsmötet som hölls på söndagsmorgonen genomfördes enligt planerna där Anders Gustafson aviserat sin avgång ur styrelsen, vi tackar dig Anders för dina insatser och framför allt ditt engagemang i styrelsen under 20 år, ditt arbete har varit värdefullt. Vi hälsar vår nya ledamot i styrelsen, Mikael Frieberg, välkommen (han presenterar sig själv längre fram i tidningen).

Under årsmötet utsågs Årets Enthusiast som blev en jämn röstning och lottdragning fick avgöra, lotten föll på Mats Svanberg som har långt medlemskap, han har även varit ledamot i styrelsen samt vice ordförande under 80-talet.

Jag vill återigen framföra ett stort tack till South Section och Marianne Waplan för ett fantastiskt möte.

Mera om dessa aktiviteter i fylligare reportage inne i tidningen.

Tilläggas skall att under mötet beslutades det att nästa årsmöte 2015 kommer att förläggas i Västsverige, Göran Utter tog på sig huvudansvaret och riktar in sig mot Bohuslän. Trevligt med spridning av gräna i landet.

PG Johansson

Brian (Bic) Healey 1925 - 2014

Det har rapporterats från engelska Healeyklubben att deras Vice President Brian 'Bic' Healey gick bort den 6 april efter en längre tids sjukdom.

Bic skrev tillsammans med Peter Garnier en självbiografi/biografi av Donald som många kanske har läst och där även en del av Bics liv beskrivs. Jag tror att tillsammans med sina bröder John och Geoff och även Donald hade de alla en sund motvilja mot vissa av de mer auktoritära aspekterna av bilindustrin och faktiskt de krafter som de tjänat.

Efter kriget Bic gick med i familjeföretaget precis när Austin Healey 100 presenterades och var snart ansvarig för exporten av bilar till USA genom militärer på de amerikanska baserna i Storbritannien. När biltillverkningen avvecklas i slutet av 60-talet var han engagerad i produktion och försäljning av den framgångsrika serien av båtar under namnet Healey Marine. Donald var stolt över att Brian lyckades sälja totalt 1750 båtar i hela världen, där även flera deltog i många regionala race.

Brian hjälpte till i bildandet av den första Healey Drivers Club tillsammans med John Langrishe , James Watt och Peter Cavanagh. Bic blev "vaktmästare"/sekreterare när Donald Stokes och Leyland tog över BMC och det beslutade att de inte kunde se någon fördel i att ha MG och Austin Healeyklubbornas kontor i Abingdon.

Under senare år deltog han entusiastiskt för Healey Drivers Club med årlig tikllställning i Dawlish eller vid Perranporth.



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, bengt_larsson@hem.utfors.se
Magnus Karlsson, 033-13 79 06, 492karlsson@telia.com

KLUBBENS ADRESS

Austin Healey Club of Sweden
c/o Gustafson
Bälinge vägen 15
125 41 ÄLVSJÖ

HEMSIDA www.healeysweden.com

E-POSTADRESS mgbgt-larsson@telia.com

KLUBBREGALIA

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

MEDEMSREGISTRET

Ditte Freudenthal
08-746 71 70
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO

405161-1
BANKGIRO
125-4556

ORGANISATIONSNUMMER

802422-4415

Medlemsavgift 350 kr. Familjemedlem 50 kr.

Omslagsbilden: Foto: Tommy Lyngborn

TRYCK:

åtta.45
SOLNA



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

Nästa nummer av Enthusiasten
kommer oktober 2014.
Manusstopp den 20 augusti

Innehåll nr 132

Redaktören

Så var det då dags igen ...

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktören
Sid 4-6	Min fars Healey - Johan Ekman
Sid 8	Inbjudan Årsmötet AHCS 2014
Sid 9	En glad Groda med udda öde - Per Montén
Sid 10-11	Frogeye – min första racer - Robert Petersson
Sid 12	Brittiska Klubbkampen – AHCS i topp! - Peter Bäckström
Sid 13	Healey och BNP-tillväxt - Anders Gustafson
Sid 14-15	The Lenham-Healey - Robert Petersson
Sid 16-17	Mittbild – Sprite med Brookland
Sid 19	How Fast are Sprites - Autosport 1960
Sid 20-21	Aggerys Healeyhörna
Sid 22-23	Nya medlemmar
Sid 23	Rally Monte Carlo Historique 2014 - Tommy Lyngborn
Sid 25	Kurt håller spänningen – Besök hos Ekerhjulsservice - Tommy Lyngborn
Sid 26-27	Racing – passion och tradition - Nils-Fredrik Nyblaeus
Sid 28	Knutstorp Revival och Sektionsaktiviteter
Sid 30	Rapport från BrommaGrodorna - Tommie Tellander
Sid 30	AHCS Vision 2020 - Anders Gustafson
Sid 31	Regalishopen

... tycker knappast det hinner gå mer än några veckor mellan de olika numren (!). Vet dock att det denna gång gått lite för länge, men det var medvetet för att få med lite om både årsmötet och Knutstorp Revival.

Två healeyprofiler har lämnat oss sedan förra numret, vår tidigare klubbmedlem Ulf Lydholm och den sista av Healeybröderna, Brian "Bic" Healey. Vi hedrar dem med några minnesord.

Den noggranne och bildmedvetne läsaren kommer kanske att notera att vissa av bilderna inte alltid uppfyller vanliga krav på skärpa/kvalité – det är dock i de flesta fall ett medvetet val, vissa äldre bilder bedömer jag ett värde att ta med trots kanske tveksam tryckkvalité.

Varje gång det är dags att producera ett nytt nummer blir jag lite panikslagen – det finns ju inget material att fylla tidningen med! Och varje gång händer sedan detsamma – när tidningen nästan är färdig upptäcker jag att jag inte kan få med allt som jag skulle vilja ha med. Mycket tack vare er medlemmar som bidrar med material och inspel. Men fortsatt för Guds skull med det – själv avstår jag gärna från att skriva, redigering är arbetenog för en pensionär ...

Någon med bra minne kanske därför saknar något som utlovats till detta nummer, men var lugn, det mesta finns på hyllan för kommande nummer!

Några kanske saknar Kalendariet i detta nummer, och det kommer ni att få fortsätta göra! Blir mycket mer aktuellt och lätthanterligt på vår fina hemsida (du tittar väl på den åtminstone varje vecka hoppas jag?).

Något som jag dock oftast saknar är tekniska tips och artiklar från klubbens medlemmar. Har inget problem med att "låna" från vänligt sinnade kollegetidningar, men visst vore det extra roligt med inlägg som är speciellt skrivna för och om Healey av de duktiga Healeymekaniker jag vet vi har i klubben.

När detta skrivs är jag egentligen i full färd med att förbereda SID och lasta inför SSM på Knutstorp första helgen i juli, och när ni läser det vet ni antagligen hur det gick.

Och glöm inte komma fram till Healeydepån om ni besöker någon RHK-tävling. Kaffepannan är ständigt redo för klubbens medlemmar!

Anders Lotsengård



Ulf Lydholm 1942-05-15 – 2014-01-04.

Nästan på dagen när förra Enthusiasten gick i tryck fick vi ett sorgligt, om än inte helt oväntat besked; Ulf Lydholm, en av klubbens profiler redan på tidigt sjuttital, avled efter en tids sjukdom. Ulf hade medlemsnummer 79 och då med den i klubben fortfarande befintliga Healeyn BLY.

Ulf var en av pionjärerna i "modern tid" med att raceanpassa och trimma sin 3000. Det räckte dock inte för Ulf utan under en klubbresa till England 1974 besöktes Syd Segal (där nedan bild är tagen) och där blev Ulf fast för den redan då tämligen ärrade fullracehealeyn SID1.

Ulf slog till och importerade SID1 för att omedelbart ta plats på den svenska racingscenen med den, ytterligare modifierad och lackad enligt Ulfs "vanliga" färgschema, dvs brunt/beige metallic.



Ulf var framgångsrik, hade de rätta takterna för att köra Healey på bana, dvs tung högerfot, stort mod och tillgång till en innehållsrik verkstad! Förutom den redan då startade Sportvagnsserien deltog Ulf i Castrol Cup m fl racetillfällen

Slutet på 70-talet byttes SID ut mot ännu häftigare saker – en original 289 AC Cobra gjordes klar för race. En bil som även den passade Ulfs körstil perfekt – mycket motor och begränsad väghållning – krävde nog än mer mod än SID1!

Cobran fick sedan ett betydligt lugnare liv, då den såldes till Sveriges Konung, och fortfarande ingår i Hovstallets bilpark. Lusten att rejsa var dock inte borta. Parallellt med att PO Svensson, som köpt SID1 från Lasse Widenborg, riggade SID 1 för den nu växande historiska klassen byggde Ulf om den egentligen för sonen John införskaffade healeyn "UBK400" till racer.

En kall vårdag tog jag min gatthealey ner till Falkenberg för säsongstart och såg för första gången Ulf med UBK400 och PO med SID1 köra ett race. Inte problemfritt, frostpluggar poppade ur och det var allmänt kaos i depån. Men race blev det! Under ett par år kan man säga att Ulf dominerade de historiska heaten i den meningen att var han med på startlinjen och det höll mekanisk så vann han vanligtvis heatet. Kommer dock ihåg två retfulla tillfällen när det inte lyckades: en gång hade de glömt tanka bilen, fick soppatorsk under racet, en annan gång på Anderstorp gick förarstolens ryggstöd av och Ulf fick fullfölja hållandes sig i ratten. Men jag tror ta mig tusan att han ändå vann! Efter allt för kort tid såldes dessvärre UBK till Tyskland och gick ett för mig okänt öde till mötes.

Dessförinnan hann den dock i Ulfs händer göra ett rejält avtryck även på tysk mark: under ett Nürburgringrace i mitten av åttioalet snurrade Ulf i första kurvan och den av honom monterade

"stötfångaren" bak i form av ett grovt, lätt böjt rör, skar upp en av konkurrentbilarnas sida som en konservburk. Fortfarande ihågkommit och omtalat i aktuella kretsar.

Ulf var lika tuff mot sig själv som mot sina konkurrenter – redan efter passerade 60 var hans hälsa inte den bästa och han tillbringade de sista åren på ett sjukhem. Mats och Kerstin Svanberg och jag var där på hans 70-årsdag och hade SID med oss och det var ett kärt återseende för Ulf.

Jag är säker på att förekommer det race där Ulf nu är så sätter hans högerfot sig fortfarande i respekt!

Anders Lotsengård

Senaste åren har vi fått glädjande många nya medlemmar. Jag tar det som en ursäkt att fräscha u som de flesta säkerligen vet av ett antal Healeymodeller, helt utan Austinkoppling. I tre avsnitt, m Scannade och levererade av våra medlemmar #243 Ulrich och Sonja Krämer. (Bearbetat och anpassat av mig som tar ansvar för alla i s

HEALEY HISTORY

It took Donald Healey a while to think of using his own name for the famous British sporting marque .

Jonathan Wood looks at the company's history

The success of the Austin-Healey sports car, following its sensational debut at the 1952 Earls Court Motor Show, has tended to overshadow its predecessors: the fascinating variety of models which left the firm's Warwick factory from 1946 onwards.

The marque is inevitably linked with the career of Donald Mitchell Healey. Born in 1898 in the Cornish seaside town of Perranporth, Healey, who had opened a garage in the town, built up an impressive reputation from 1923 on as a trials and rally driver. The high point of his driving was his win, at the wheel of a 4 Y2-litre Invicta, in the 1931 Monte Carlo Rally. But Healey yearned to become directly involved in car design.

At school he had excelled at physics and he had a technical grounding from an apprenticeship with Sopwith Aviation. In 1934 he took a job with the Triumph company in Coventry and later, as its technical director, was to be responsible for the design of the Gloria and Dolomite range. There was also the fabled 8C Alfa Romeo lookalike, the Dolomite.

Triumph went into receivership in 1939 and was bought by the Sheffield-based Thomas Ward company. With the coming of war, part of the old works was used for the manufacture of Claudel-Hobson aircraft carburettors and Healey was pleased to remain as works manager, leaving in 1941 for Humber.

At about this time Healey had met up with his old friend and Triumph's former Midland sales representative, James Watt. During a conversation one evening the idea of producing a sporting car was born. As Watt later recalled, "We reckoned that if we could get our hands on the old Triumph Company, here was the ideal starting point. As for the design of "our" car, we were both tremendously impressed with the BMW 328. We thought that a new Triumph car, based on the BMW design, could be a top seller. A formula we had in mind at that time was 100bhp per ton; nothing had been achieved like this before as far as the sports touring car was concerned." (The Very First Healey by Peter Browning, Safety Fast, May 1967).

I was while at 'The Humber' that the concept gathered momentum. There Healey met up with Ben Bowden, who was chief body

draughtsman and had worked for Farina in Italy, and an Italian, A C "Sammy" Sampietro, whose impressive credentials included a spell with Alfa Romeo and Maserati in his native country, after which he came to Britain and worked for the respected Thomson and Taylor company and Talbot.

At this stage Healey and Watt were still contemplating a relatively low-capacity sports car. As Watt was to write in 1942: "The object is to manufacture a car of approximately 10hp to sell at around £275. It will be seen that this car will be in direct competition with the Rover 10, Sunbeam Talbot 10, the small Riley and 1.5-litre MG. I propose that we have a maximum production limit of 1,000 vehicles a year." Intriguingly, particularly when viewed in the light of events a decade on, Watt proposed that Austin might be interested in the proposed car when he wrote: "Since Lord Austin died [in 1940] there has been a possibility that this company may slightly alter its conservative policy and take an interest in a car like the proposed new Triumph. My scheme, therefore, is to approach the Austin Motor Company."

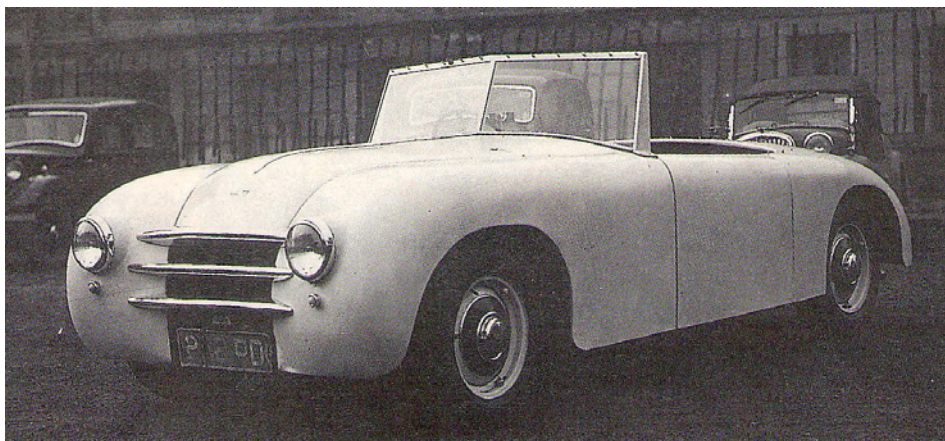
The project went under the Triumph name but any hopes of any association were dashed in February 1944, when Watt was told by Thomas Ward's Leslie Fry that the firm's directors had decided not to sell Triumph to them.

A major hurdle to be overcome was the fact that only an established company

with a manufacturing licence could obtain the necessary supplies. Fortunately another Humber employee, Peter Skelton, stepped in at this point. He was a director of the Westland Motor Company, the Humber distributor in Hereford. He agreed to let Healey and his team have the use of his garage and was to be responsible for manufacturing the chassis for the new car. While there Sampietro spied a machine that could fold metal up to eight feet long, so he designed the frame to incorporate this facility. That is why all Healeys have an 8ft 6ins wheelbase!

By now the concept of the model had changed again. Healey was now thinking of a car in the spirit of the 4.5-litre Invicta, but smaller and with much better roadholding. He was also insistent that it should be capable of 100mph and even tried to obtain the rights to the Invicta name. However, it was Victor Riley who, according to Healey, (My World of Cars, Patrick Stephens, 1989), suggested to him: "What's wrong with your own name? It sounds all right, and you already have a good record as a sports car designer."

The dialogue with Riley occurred as a result of Healey deciding that its 2.5-litre four-cylinder engine, which had appeared in the Big Four model of 1937, would be an ideal power unit for the new car. His association with the firm went back to his trials days of the Twenties and it was Victor Leverett, an old friend from the Triumph years and by then working for Riley, who did much to influence the choice of engine. Donald Healey therefore made a formal approach to Riley, and Watt was later to remember that "This led to a meeting with Miles Thomas [managing director of the Nuffield Organisation which owned Riley] and it was Miles who did more than anyone to get our car on the road. He agreed to let us have not only an engine, gearbox and any other Riley components we required, but later, when we were in production . . . he offered to let us have a month's supply of engines in advance."

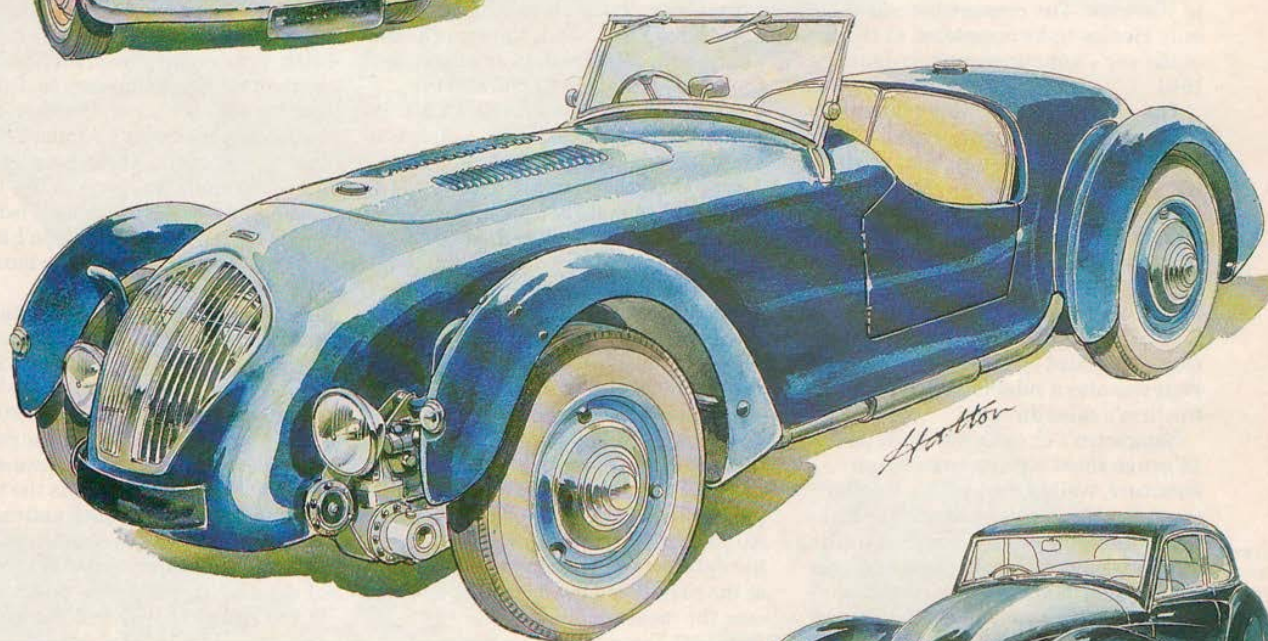
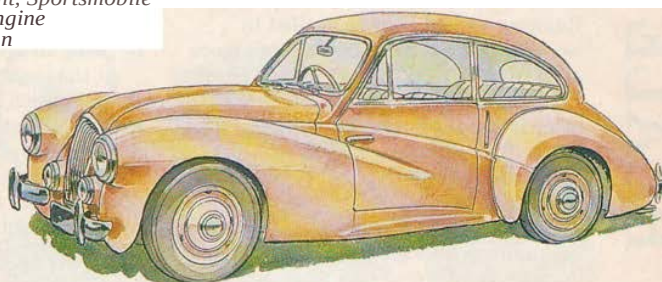
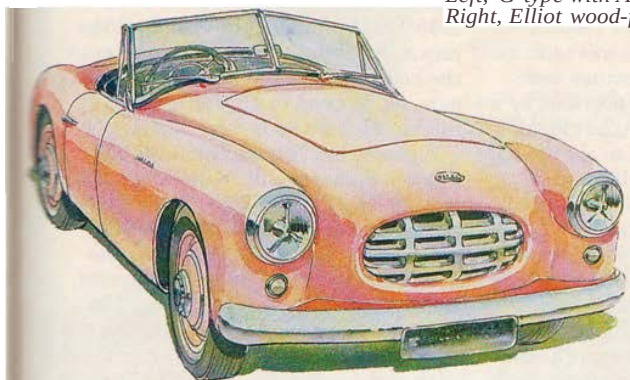


Apart from the factory-styled Westland and Tickford, many early Healeys were bodied by outside coachbuilders, often on a one-off basis.

Upp allas vår kunskap om våra fantastiska Healeys bakgrund och historia. Austin Healey föregicks
 med början i detta nummer, återger jag en artikel från THOROUGHbred & CLASSIC CARS oktober 1991.
 anningen och min efterbearbetning uppstådda fel som jag inte upptäckt! /Redaktörn).

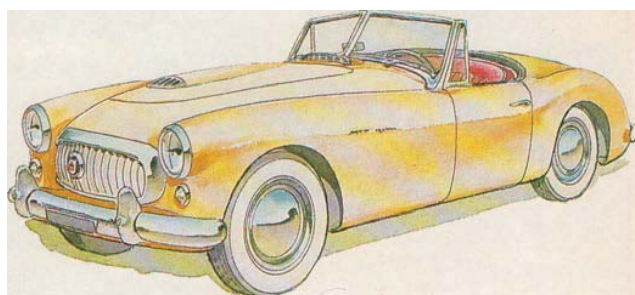
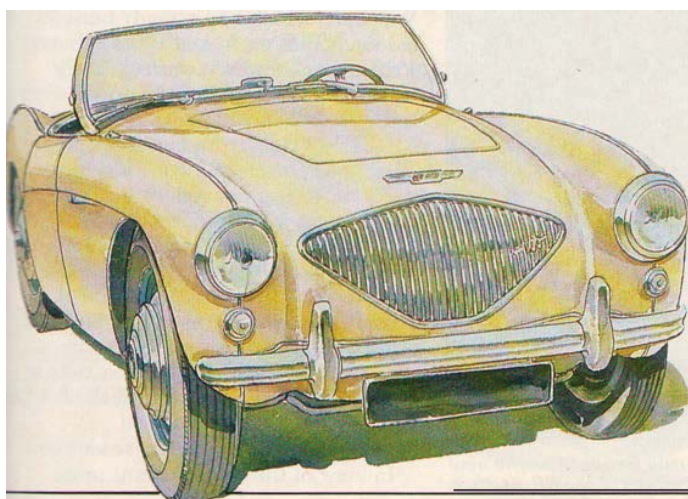
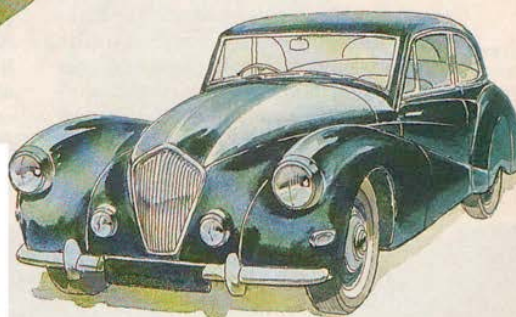


Above left, Westland. Above right, Sportsmobile
 Left, G-type with Alvis 3-litre engine
 Right, Elliot wood-framed saloon



Above, Healey Silverstone was of all-metal construction with simple, functional lines. Right, Tickford-bodied saloon superseded the Elliot
 Below left, Healey 100 production version of 1952

Below right, Nash-Healey was developed for the American market





Årsmötesprotokoll

AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN den 1 juni 2014

§1	Mötets öppnande Ordförande P.G. Johansson förklarade mötet öppnat och hälsade alla välkomna.
§2	Val av mötesordförande och sekreterare Anders Gustafson valdes till årsmötesordförande och Tommy Lyngborn till sekreterare.
§3	Fastsättande av röstlängd Antalet röstberättigade på mötet var 44 stycken, 34 medlemmar och 10 familjemedlemmar.
§4	Fastsättande av dagordning Den urskickade dagordningen fastställdes.
§5	Val av justeringsmän Anders Fredén och Göte Hellström valdes till justeringsmän.
§6	Mötets behöriga utlysande Årsmötet befanns vara behörigen utlyst.
§7	Föredragning av verksamhetsberättelse Verksamhetsberättelsen gick igenom, godkändes och lades till handlingarna.
§8	Föredragning av klubbens ekonomi Klubbens kassör, Marianne Waplan, redogjorde för klubbens ekonomi.
§9	Föredragning av revisionsberättelse Revisionsberättelsen lästes upp av revisor Kjell Eriksson.
§10	Fastsättande av resultat- och balansräkning Resultat- och balansräkningen fastställdes av mötet och lades till handlingarna.
§11	Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2013.
§12	Fråga om arvode och kostnadsersättning till styrelsens medlemmar Styrelsens förslag att behålla befintlig modell för styrelsens ersättning bifölls av mötet: ■ Inget arvode utgår för styresarbetet. ■ Styrelsemedlem erhåller fritt medlemskap i klubben under aktiv styrelseperiod. ■ Kostnadsersättning utgår mot uppvisande av kvitto. ■ Mästersättning utgår för resa i samband med klubbarbete enligt den skattefria delen motsvarande den statliga modellen.
§13	Fastsättande av medlemsavgifter Styrelsens förslag att behålla de befintliga medlemsavgifterna bifölls av mötet. ■ Ordinarie medlem: 350 kr/år. ■ Familjemedlem: 50 kr/år. ■ Årsvgift som betalas in efter den 1 oktober gäller även nästkommande år (se §20.5 ang. stadgandring).
§14	Val av ledamöter till styrelsen Börje Engwall föredrog valberedningens förslag till ny styrelse: Ordförande: ■ Omval av P.G. Johansson för ett år. Styrelseledamöter ■ Omval för en period om två år: Marianne Waplan (kassör) och Per Schoemer. ■ Kvarstår: Nils-Fredrik Nyblaus, Tommy Lyngborn och Lasse Johansson. ■ Nyval: Mikael Friberg för en period om två år.

§15	Val av revisorer Kjell Eriksson och Göran Berger omvaldes till revisorer.
§16	Val av valberedning Börje Engwall och Ulf Aggebyrd omvaldes till valberedning.
§17	Information från försäkringskommittén Per Schoemer meddelade att klubben s medlemmar har cirka 170 MHRF-försäkringar. Några tillkommer varje år.
§18	Information från sektionerna Se klubbens årsberättelse för verksamhetsåret!
§19	Information från redaktör och webmaster Enthusiastens redaktör, Anders Løisengård, meddelade att nästa nummer beräknas komma under juli månad. Webmaster, Göran Larsson, var inte närvarande på mötet.
§20	Övriga frågor 20.1 Val av sektionsansvariga Följande sektionsansvariga valdes av mötet: East: Lasse Johansson, West: Per-Olof Heiwall, Middle: Kjell Eriksson, South: Peter Bäckström, North: Leif Sundqvist. 20.2 Årsmöte 2015 Enligt förslag på årsmöte 2013 skall 2015 års möte förläggas på västkusten. Göran Uter har påtagit sig huvudansvaret för mötet samt undersökt möjligheterna och informerade om detta. 20.3 Årsmöte 2016 Ett inriktningsbeslut togs att 2016 års möte arrangeras av East Section. 20.4 Årets Enusiast Styrelsen hade nominerat Anders Gustafson, Mats Svanberg och Kjell Eriksson. Efter en jämn omröstning med avslutande lottdragning utsågs Mats Svanberg till Årets Enusiast och tilldelades trädhälyn av ordföranden. 20.5 Övriga ej förnamnliga frågor 1. Stadgändring – styrelsens förslag ■ Stadgändringsförslag skall bifogas årsmöteskallelsen enligt klubbens stadgar. Då detta inte gjorts i detta fall ställdes frågan till mötet om punkten ändå kunde behandlas på detta möte. Mötet biföll detta. ■ Stadgändringsförslag: Styrelsen föreslår ändring av § 5 i klubbens stadgar enligt följande (som ersätter sista meningen): "Vid inträde i klubben betalas full avgift under januari t o m december. Inträde i klubben efter den 1 oktober innebär att betald medlemsavgift gäller även för nästkommande verksamhetsår". Mötet biföll styrelsens förslag. För att denna stadgändring skall träda i kraft måste även nästkommande årsmöte bifalla förslaget. ■ Styrelsen ställde frågan ifall ovanstående förslag kan tillämpas interimistiskt från och med i år. Mötet biföll även detta förslag. 2. Anders Lindman upplyste om att det finns många oseriosa säljare av Healeys på olika sidor på nätet. Anders klargjorde att det är mycket viktigt att kolla upp säljaren nogga och att verkligen kontrollera att det tillänkta objektet verkligen existerar. Flera andra medlemmar berättade också om skräckexempel på detta fenomen.

Ronneby 2014-06-02

Mötesordförande Anders Gustafson	Mötessekreterare Tommy Lyngborn
Justeringsman Anders Fredén	Justeringsman Göte Hellström

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.



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

Nya klubbmedlemmar presenterar sig.

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

Fredrik Karlsson, 48 år, Linköping. AH 3000 1960, CFH277. Svart. Medl nr 674.



Detta är min andra Healey, har tidigare ägt en med regnr PAN717. Jag köpte denna 2006 när en annons dök upp, lite av en slump!

Har alltid gillat modellen.

Bilen lär som ny ha köpts av Osterman själv till sin hustru, och är fortfarande i originalskick.

Har även tidigare varit medlem i klubben "lite till och från", blev medlem nu igen av nyfikenhet på vad som händer i klubben.

Dan-Peter Nilsson, 55 år, Ystad. Jensen Healey Mk2 1975, FRX508. Röd m svart cab och dito hardtop. Medl nr 675.



Kunde inte köra mina Moto Guzzi mer på grund av en dålig rygg. Skulle lägga ut dem till salu på blocket och råkade då se att en kille i Trelleborg ville byta bort sin Jensen Healey mot två mc, då gärna äldre modeller.

Jag ringde honom och jag föll direkt för henne (jo, den är en hon!) och han föll för mina två Guzzi så vi bytte jämnt, och på den vägen är det!

Bilen är väldokumenterad. Från första reg i UK till mig. Följde t o m med äldre papper på vilka JH som finns i Sverige.

Bilen genomgick en helrenovering 1987 då alla balkar byttes och ett nytt golv från England fixades och sattes in. Även stolar renoverades och omlackering gjordes. Motorn orörd, går som en dröm. Dellortoförgasarna har bara fått en lätt översyn. Det är första modellen med den femväxlade BMW-lådan. Man måste nog trots ovan säga att den i dagsläget är ett rullande renoveringsobjekt.

Har alltid varit med i någon motorklubb, vill kunna få hjälp när det behövs och bättre försäkring. Är även med i den USA-baserade JH-klubben, Jensenhealey.com

Bo Lijeroos, 54 år, och Ann Johansson, Kolbäck. AH Sprite Mk1 1959, WKZ278. Röd. Medl nr 676.



Detta är vår första Healey, vi köpte den nu i mars 2014 på ett ganska kul sätt:

Den förra ägaren klev upp på jobbet och visade ett fotografi på sin "Frogeye" och frågade unguttern om det var någon som var intresserad att köpa den, men dom svarade bara "gå till Bosse han är gammal så han är säkert intresserad".

Så här står vi nu med en besiktad och godkänd och alldeles underbar liten bil – den väcker mycket glada miner hos folk man möter.

Ingemar Millved, 59 år, Tibro. AH Sprite Mk 2 1962. Röd. GCA489. Medl nr 677.



Det är något visst med just Healey som tilltalar.

Detta är min första Healey, den dök upp vid rätt tillfälle sommaren 2012 och var i så pass fint skick att det inte gick att låta bli!

Efter lite efterforskning har jag fått reda på att bilen såldes för första gången i Helsingborg, gick sedan i Skåne till 1985 då den renoverades av Gert Johansson i Munka-Ljungby. Den var klar 2007 och såldes då till Halmstad, sedan vidare till Trollhättan där jag till slut köpte den 2012.

Jag hoppas kunna få bra tips och råd ifrån likasinnade i klubben i jakten på roliga delar och fakta!

Lars Wåhlin, Lund. AH Sprite Mk 2 1962, GCA688. Röd. Medl nr 679.



Varför just en Healey?

Ja, det är en bra fråga – det höll på att bli en MGB GT men säljaren drog sig ur den affären. Så när Spriten dök upp nu i maj så slog jag till. Är min första Healey, men var på väg att köpa en 60:a i början av 70-talet. Den la en kompis beslag på för att några år senare sälja den till min bror och där står den fortfarande under renovering.

Att det blev just denna bil berodde mest på att den råkade finnas inom rimligt avstånd.

Jag vet i dagsläget inget om bilens tidigare bakgrund, men om någon vet något om den så vore det kul att få lite historia/info. Den är i dagsläget ett rullande projekt.

Hoppas som klubbmedlem på lite hjälp och tips bl a om underhåll

Jörgen Bodling, Linköping. Letar efter Groda! Medl nr 680.



Mitt bilintresse har alltid funnits från tidig ålder och mitt första möte med en Big Healey inträffade på Strandvägen i Helsingborg.

Jag var i 10 år då, och jag kan nog säga att denna händelse är en av anledningarna till att det just blev engelska sportvagnar i mitt liv.

Det har varit MG-bilar och Caterham. Sedan 15 år tillbaka är det en Ginetta G4 som har rattats. Jag har i många år varit intresserad av en Sprite Mk1, Grodöga, så nu letar jag efter en sådan. Alla objekt är av intresse, både renoveringsobjekt, original och renoverade grodor! Redaktionen har mina kontaktuppgifter.

Olle Erlandsson, 59 år och Louise Wall, Skivarp, Skåne. AH 100/6 BN4 1958, TJW397. Röd. Medl nr 683.



Vår första Healey, har de senaste 30 åren mest pysslat med klassiska båtar, bl a Rivabåtar, men Big Healey har alltid stått högt på önskelistan, och nu i juni blev det köp. En av de vackraste engelska sportbilarna som tillverkats!

Att de blev just denna bil var ett kul sammanträffande: Letat i ett år efter ett fint exemplar (vet från båtsidan att det s g s alltid blir billigast köpa ett fint exemplar). tittat på några under vintern, men utan att bli imponerad. Men så dök en annons upp med Christer Hägg, en mångårig kund vid mitt varv, som avsändare. Visste hans syn på finish och detaljer, så efter en besök i Vejbystrand var vi Healeyägare!

Bilen levererad ny till USA och Christer importerade den från Florida 2009, varefter BSCC gjort en rejäl renovering. Inte concours, men mycket gott "bruksskick". Passar oss bra – den ska användas.

Som ordförande i svenska Riva-klubben vet jag vilken nytta man har av alla andra "dårar" med samma intresse, både socialt och tekniskt. Hoppas även att själv kunna bidra till allmän trevnad, kanske med någon form av funktionärsinsatser i klubben.

SÄLJES: Austin Healey 100 1954, Reg nr AOA338

(fler annonser på sidan 26!)

Delvis renoverad 2012, provkördes en kortare sträcka men upptäcktes att topplockspackningen måste bytas (ej gjort).

Kördes före det senast 1995, senaste besiktningen 1990. Sål原因 ny i Sverige 1954.

Värderad/besiktigad av Handelskammarens värderare Björn Lindsoug maj 2014: "Bilen är ej körd på 15 år; dock uppstartad för 1 år sedan. Det som erfordras är översyn av bromsar, oljebyten, samt en del byten av läckande packningar däribland toppackning. För övrigt är bilen i mycket gott bruksskick".

Prisidé: 300tkr. Julia Eriksson +46 (0)73 654 37 31,

julia@arrgh.se



Knutstorps Revival 2014



Foto: Peter Gunnars

En svensk kopia av jättesuccén Goodwood Revival i England som årligen har över 130000 besökare. Allas vår Picko Troberg är pappa bakom idén som bygger på helhetsunderhållning med historisk racing, flyguppvisningar, uppmaning att bära tidsenliga kläder och mycket mera.

Detta var också årets premiär i RHK- serien och som alltid med stora förväntningar. Nästan 300 bilar på startlinjen i de olika racen. Första gången sedan jag började köra på 80-talet som banlicensen begränsning av antalet startande i de olika heaten gjorde att inte alla som anmält sig fick komma till start! Racen i övrigt väntar jag med att kommentera till säsongens slut i höst, då det kommer en samlande artikel om hur det gått för Healey Racing Team under säsongen.

Hela helgen och Pickos koncept blev en stor succé och det skulle förvåna mycket om det inte blir repris nästa år.

Dessutom var "finbilsparkeringen" välmatad – 18 MHRF klubbar kom med ca 150 bilar och 300 medlemmar, många klädda i 40-70 tals kläder. 5.600 åskådare i år, målet lär vara 10.000 till 2015.

Lördagskvällens middag var, efter lite inledande strul och kö innan vi kom in, en höjdare! Förutom en inte alls oäven "vanlig" orkester underhölls vi å de grävsta av skiffeljazzbandet (?) "Hej och hå med Peter". Och det var underhållning, det kan vi lova! Vi tyckte vi drog en nitlott när det endast fanns ett bord närmast orkestern när vi väl kom in, men det var en vinstlott.

I övrigt får bilderna tala. En del har några kanske redan sett på webben, men det är enligt min uppfattning väl värda att även komma i tryck!

Anders Lotsengård



Arrangören Picko med hustru och medarrangerande dotter



Vinnarna i "bästa outfitten" får pris av Picko.



Kerstin, Cilla, Maria L, Abena & Maria B trivdes och förskönade Healeydepån!



För redaktören okänd pressman med rätt klädsel TL



Helen E kom inte bara stiligt klädd, utan även med en av helgens stiligaste bilar, sin Bentley. TL



Bil och utrustning i rätt stil!



Hej och hå med Peter – fantastisk show! AL



Inte bara bilar – allehanda fordon fanns på plats. TL



Visst var mycket bättre förr! PG



Nostalgi för oss gamlingar – Koppartrans! PG



Claes och Cilla A, PG och Kerstin – visst är de stiliga! GL



Kan inte låta bli – mitt barnbarn Nils uppdressad! MS



Inga racingkommentarer skrev jag inledningsvis: kan inte låta bli att ta med ett par bilder på en något i varje fall för mig spännande situation. Jodå, det gick bra, alla missade mig med en hårsån!



Claes racedebut var välannonserad –men dessvärre lite felstavad! MS

För bildmaterialet tackar jag: Peter Gunnars (PG); Tommy Lyngborn (TL); Hans Kjellin (HK); Mats Svanberg (MS); Göran Larsson (GL); och några tog jag själv).



Foto: Tommy Lyngborn (m u a griseknoen!).
Text: Anders L (och foto griseknoen ...)

A rsmötet 2014 var förlagt till Sveriges Trädgård – Blekinge, närmare bestämt på Ronneby Brunn. Eftersom det var långhelg hade organisationskommittén ordnat ankomstalternativ redan på torsdagskvällen och aktiviteter på fredagsförmiddagen.

De tidigt ankomna tillbringade dagen i Karlskrona med uppskattade aktiviteter, bl a Stig Sjöbergs bil- och porslinsmuseum (jo faktiskt, innehåller sevärdheter av båda

kategorierna!); Marinmuseum och inte minst en gemensam lunch.

Väl tillbaka i Ronneby badades och Spades det flitigt som förberedelse till fredagsbuffén tillsammans med övriga nu anlända klubbmedlemmar. Ett positivt initiativ var att alla försågs med namnappar vilket framförallt är värdefullt för att kunna ta hand om nya medlemmar, eller gamla dito som inte varit årsmötesdeltagare tidigare. Anslutningen var som vanligt på senare år bra, med över

40 Healeys, varav glädjande nog ovanligt många Sprite, .

Väderleksutsikterna var inte de bästa inför helgen, men de kom på skam! Några ynka regndroppar vid avfärden från det fascinerande industriminnet Ebbamåla bruk, som var en av anhalterna på det mycket trevliga lördagsrallyt. Många fina vägar hade rekognoserats, och en del av oss tyckte de var så trevliga att vi körde både fram och tillbaka några gånger ...

Trerättersmiddagen med tillhörande dryck-jom gjorde ingen besviken, och prispbordet för rallyt var omfattande och räckte till de flesta deltagarna.

Söndagens formella årsmöte (se protokoll på annan plats i tidningen) avslutades med omröstningen vem som skulle hedras med utnämningen Årets Enthusiast. Som flera gånger tidigare knivskarp konkurrens, men med lottens hjälp blev det Mats Svanberg som får vårda och avnjuta vandringspriset Trådhealeyn fram till nästa årsmöte.

Kortegekörning med militäreskort till Flygdagen på Kallinge med F17:s 70-årsjubileum avslutade helgens aktiviteter på ett intressant sätt – endast hemfärden återstod.

Ett stort tack till hela organisationskommittén med Peter B i spetsen. Speciellt roligt var det att två av våra nyaste medlemmar, Marcus T och Johan E, visade framfötterna och tog en stor del av sitt ansvar inte bara som Blekingebor utan också som klubbfunktionärer!



Bild ovan: Från Sjöbergs Bilmuseum.

Nedan: Rallyarrangörerna Marcus och Johan gratulerar rallysegararen Hans Wistén.



Fuskande vovve – man skulle gissa vikten, inte nosa fram den!



Bild ovan: Uppställda för lunch vid Ebbamåla Bruk
Nedan: PG överlämnar trådhealeyn till Årets Entusiast Mats Svanberg



Bild ovan: Peter Bs bil med den tidigare erövrade troffén
Nedan: Alla lät sig väl smaka av maten.



The Healey Museum organises a big Spridget event open exclusively for all types of Sprites, Spridgets or family related vehicles.

The event will take place at the Healey Museum, but you will also be able to be part of a big event that is organized by the Dutch Healey Competitions together with the British Race Festival at Racing Circuit Zandvoort. (As the owner of a 100, 100/6 or 3000 you are most welcome to participate on Sunday at the DHC event on Racing Circuit Zandvoort for which you have to register separately).

27 September 2014 – 28 September 2014 (all-day)

Mer info på museets hemsida: www.healeymuseum.nl





FROGEYE REVIVAL

– eller en kärleksförklaring?

Text och foto: Lars Ericsson #649

En så'n har jag haft, har jag tänkt många gånger under årens lopp. Med "en så'n" avses en Austin Healey Sprite Mk 1. Det är den enskilda modell av Austin Healey som är tillverkad i överlägset flest antal exemplar. Den vanligaste redovisade tillverknings-siffran är 48987 exemplar. Enligt uppgift räknar man i England med att varje bil i genomsnitt haft tio ägare. Det betyder att ca en halv miljon medborgare (om alla vore i livet) skulle kunna tänka samma sak som jag. Jag hade "en så'n" 1967 – 68 (Se separat artikel!). Vanligen kallad Groda eller Grodöga numera. Jag minns inte att de kallades så i slutet på sextioalet. En anledning var kanske att i åtminstone Stockholmstrakten hade de flesta bilar jag såg glasfiberhuvar i olika varianter. En del var hemgjorda. Vad hände med dessa? Idag ser jag bara originalhuvar eller någon gjord i glasfiber, som liknar originalet.

Den var en trevlig tid men jag har aldrig tidigare haft en tanke på att åter skaffa en Sprite. Under Värmönstringen 2013 i Vaxholm träffade jag familjen Börje Engwall som berättade att de planerade att åka till Healeymötet i Skottland. Stackars människor, tänkte jag tyst, hur klarar

man det i en sådan liten bil?

På sensommaren kontaktade min systerson Markus (#665) mig och berättade stolt att han köpt en Groda. När jag

tittade på den upptäckte jag att förgasarna måste helrenoveras. Det tog lite tid. När det var klart kunde vi ta några kortare provturer. Trevligt men inte särskilt upphetsande. Kort därefter berättar han att han köpt en till! Den stod i norra Småland. Vi åkte ner och hämtade den en lördag. Den första biten på de superba småländska vägarna kändes ganska ostabil och fladdrig. Men snart gick det bättre. Jag körde hela vägen till Bromma. Vi åkte rakaste vägen över Slätbaken, Bråviken och den numera för mig välkända Utflyktsvägen mot Stockholm. Det var som fa'n, tänkte jag, det här var riktigt trevligt och jag hade en bättre körställning än i min 100/6. Med ens förstod jag att det går att åka till Skottland och till årsmötet i Sunne som charmiga Marianne Waplan hade gjort. För mig var smålandsresan säsongens bästa! Detta trots sammantaget 600 mil i min 100/6, Torbjörns d:o och min MGB.

Nu hade jag två Grodor i min närhet och beslöt att hjälpa Markus och fixa till bilarna. Båda är "svensksålda" och verkar ha haft ett ganska likartat liv med 10-15 olika ägare. De har säkert haft ett tufft liv och varit mer eller mindre uträknade en eller kanske flera gånger. Därefter

omhändertagna av några entusiaster, som gjort ganska hårda renoveringar.

Under min tid med MG blev jag från början kraftigt påverkad om att allt skulle vara i originalskick. Jag har numera omprövat den inställningen och tycker att man kan göra ganska mycket och behålla och kanske även förbättra bilens charm och egenskaper ytterligare. Grodorna är väl ett paradexempel på detta.

Jag har haft många renoverade bilar och man vet nästan aldrig hur de är hopskruvade. Kunskap om hur det sett ut från början är då helt fundamental. När jag skaffade min 100/6 stod jag även då i samma situation och sökte febrilt efter kunskap. Förutom att skaffa litteratur som bland annat Anders Ditlev Clausagers "Original Austin-Healey" hittade jag mycket information på nätet. Där det bästa finns på Magnus Karlssons sidor. Ovärderligt! Tack för det! Bilder är precis vad man behöver. Massor av detaljbilder! När det gäller Spriten har jag inte kunnat hitta samma källflöde.

(Efter artikeln skrevs har jag köpt den röda Grodan av Markus och har "fyndat" ytterligare ett objekt, se bild! Den har stått så där i över fyrtio år och skulle kunna vara en illustration till alla Spritar som inte varit i trafik på mycket länge. Jag har gått genom alla Healeys som finns i bilregistret idag. Av "Grodorna" finns 226 stycken varav 70 % har körförbud. Ofta sedan tidigt sjuttioal!))

På sextioalet hade jag två böcker:

Austin Healey Sprite Marks I and II, Piet Olyslager, 1962

En ganska tunn sak med svartvita bilder. Håller inte riktigt idag.

Sprite-MG Midget Owners Handbook of Maintenance and Repair, Floyd Clymer, Los Angeles

En trevlig bok som innehåller en komprimerad version av verkstadshandboken och instruktionsboken samt ett avsnitt om trimning. Den är säkert svår att hitta i dag antikvariskt men finns att ladda ner som PDF-fil.

Markus och jag har terroriserat Marianne och Kjell från Brommagrodorna och tagit massor av bilder på deras fina bilar. Tack för det! Men vi kommer att återkomma! Vi har också skaffat mer information som t ex verkstadshandboken både i pappersform och på DVD, Clausagers Sprites & Midgets, The Complete Story och förstas standardverket Horlers Original Sprite & Midget och flera andra böcker.

(Forts på sid 18)





"Vi är länken mellan drömmen och verkligheten"

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

Vi expanderar och erbjuder ny tjänst!

För en tid sedan köpte vi en större tomt i Rydebäck söder om Helsingborg. En nya verkstad byggs på totalt 850kvm varav 250kvm kommer vara uthyrningsplatser för vinter eller året-runt förvaring av främst Austin-Healey men även andra entusiastbilar.

Vår nya verkstad kommer att vara komplett och innehålla bl.a. billyftar, svets- och blästringshall, maskinbearbetning, tvätthall, reservdelslager med mera för att vi på Sideways Engineering ska kunna möta den ökade efterfrågan.



I det utrymme där vi kommer att hyra ut uppställningsplatser satsar vi på kvalitet; klinkersbelagt golv, golvvärme samt avfuktare för rätt inomhusklimat och bästa förvaring av Austin-Healeys och andra entusiastfordon. Med unikt läge, ca 5min promenad från tåg- & busstation samt ca 1 min från E6, förenklas hämtnings- och lämningsproceduren för våra hyresgäster. Att det finns en verkstad vägg i vägg att kunna anlita kan också vara en stor fördel för våra hyresgäster. Självklart finns både brand- och inbrottslarm installerat.

Vi är redo för inflyttning under hösten 2014 och eftersom intresset är stort så tar vi redan nu emot bokningar av uppställningsplatser.

Pris per månad är 750:-/bil

Pris för permanentplats per helår är 7500kr/bil

För att boka plats ring: 0702-661001 eller maila anders@healey.se

Behöver du reservdelar? Vi utökar ständigt vårt lager och håller liknande priser som i England.

OBS!
Alla våra priser är
inklusive moms!





Galleri

Colin Rules racing 3000 med några
av hans minihealeys

Läs mer om Colins hantverk på sid 27!



**Frogeye Sprite – The Complete Story,
John Baggot, The Crowood Press, 2013**



Healey crown wheel & pinions

Now British Made

Higher speed from lower revs

3.54:1 Crown Wheel and Pinions
CRAX150B

A direct replacement for the original part made with the benefit of original drawings to very high specifications, these guarantee to deliver on quality, durability and performance.

They come with the same setup data etched onto each unit as the original and as described in the workshop manual. This makes them straightforward to install, unlike our competitors which have no marks - leaving you in the dark.



£595
plus VAT

Don't buy a product that will be a pain to fit and perform poorly, make sure you buy the best product, that will last.

We also stock a range of alternative ratios of both British and European manufacture to suit BN1 & 100S 4-stud axle as well as BN2 to BJ8 5-stud axle.



Get our FREE performance catalogue for more information and start shopping online today



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 sportagnar. Allt från oljebyte till helrenovering. Renoverar du själv? Tag vår hjälp med speciellt komplicerade delar. Vi bygger standard och raceöverväxlar som provkörs i provbänk, utför professionella förgasarrenoveringar, byter och brotschar kingpinbussningar, monterar inredningar och suffletter, renoverar och balanserar motorer, balanserar ekerhjul korrekt m.m. m.m. Välkommen med alla förfrågningar.



BORAS MOTOR CORPORATION AB

magnuskarlsson@bornet.net
0703-933349

Husbondegatan 36B
507 60 BORÅS

www.concourshealeys.com





Aggeryds Healey- hörna

Hej alla Healey Vänner!

I skrivandets stund är det grått, blåsigt och kallt men jag hoppas att våren är här för att stanna trots lite bakslag på vägen. Har faktiskt inte gjort premiärturen själv ännu, men som kompensation har Johan luftat sin 100:a med bra resultat. Nu har vi en växellåda som inte läcker som ett säll och förhoppningsvis en bakaxelfästning som ska hålla framöver.

I övrigt har mycket av tiden i vår gått åt till att få klart med allt på Alfa och framförallt att få den besiktigad. Det visade sig vara en ordentlig övning där det först krävdes en besiktning av SFRO, Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation innan Bilprovningen ville ta in bilen. Ska inte trötta ut er med alla detaljer men vi kan bara konstatera; slutet gott – allting gott, och nu är bilen äntligen på vägen och förhoppningsvis också snart på en bana för lite kul racing. Som en liten motvikt till allt Healey snack så kan jag inte låta bli att bifoga en bild på bilen och vi känner oss tämligen stolta över slutresultatet!

Förutom Alfa jobb så har mycket tid ägnats åt svetsning, slipning, spackling och mer slipning på P1800:an. Går sakta framåt men var som alltid med gamla bilar blir det mycket mer jobb än vad vi trodde från början. Det gäller nog alla bilmärken att de rostar mer och djupare än vad man tror vid första anblicken. Det har även visat sig att en P1800:a är svårare att renovera då det är mycket liten tillgång på reparationsplåtar. Till en Healey eller Alfa kan man nära nog bygga en komplett kaross från reservdelskatalogen men till Volvon så blir det många egentillverkade delar som gäller. Beror nog på att värdet på bilen inte är så högt att det lönar sig för tillverkarna att ta fram allt för många delar.

När det gäller värdet på gamla klassiska bilar så kan man börja undra om det är en bubbla på gång. SCM gör lite reflektioner över utvecklingen sedan 2009 och här kommer lite siffror: Man har jämfört resultatet från alla auktioner i Monterey och resultatet för 2009 var då 120 miljoner USD mot 308 miljoner 2013. En ökning med totalt 157%, eller en årlig uppgång med ca 26%. Detta ska då jämföras med Dow Jones aktieindex som under samma period ökade med 90%, eller en årlig uppgång med "bara" cirka 13, 5%! Samma siffror för alla auktioner i Scottsdale är en ökning från totalt 126 miljoner USD

till 253 miljoner. En ökning med ca 100%, eller en årlig uppgång med ca 19%. Så hade man pengar att bränna och köpte en samling bilar 2009 i Monterey och sålde de sedan under 2013 hade man gjort en synnerligen bra affär och slagit aktiemarknaden med "hästlängder"! Men detta är ju en ganska teoretisk övning och hur vet man när det är bästa tid för att köpa och sälja? Sedan får man väl också förmoda att många som köper äldre bilar faktiskt är entusiaster som vill äga och även utnyttja sina ögonstenar. Men den våldsamma uppgången har fört in en ny kategori köpare på marknaden, investerarna som i mångt och mycket inte bryr sig om vad man köper utan det gäller bara att hitta "rätt objekt" som kan ge en maximal förräntning på kortast möjliga tid. Investerare har ju en tendens att följa varandra så hoppar en in så kommer det fler, men hoppar en eller två stora av så brukar resten sälja i ren panik, och det är väl där som den stora risken ligger. Dock är experterna på de stora auktionshusen ense om att det är nya prisnivåer som har etablerats men personligen tror jag nog att man talar väldigt mycket i egen sak då det görs mycket stora pengar på alla auktioner i provisioner och det ska väl då till en mycket, eller helt otroligt ärlig människa som ska medge att marknaden börjar bli övervärderad! Den som lever får se men vi som är lite till åren har ju erfarenhet av både upp & nedgångar på både hus, bostadsrätter och aktiemarknader.

Bubbla eller inte men nya rekord sätts på löpande band och jag fick just in en rapport från RM Auctions där man i Monaco under helgen för Monaco Historic GP sålde bilar & båtar för den nätta summan av 58 miljoner US Dollar. Nytt rekord för RM och nytt rekord för några Ferrari bilar!

Vad har då hänt på Healey marknaden sedan förra rapporten? Inga direkta revolutioner eller nya rekord men marknaden knallar på och 100 modellen fortsätter att säljas till mycket

höga priser! Här kommer ett axplock av sålda bilar de senaste månaderna:

Bonhams, Scottsdale Arizona USA.

1955 Austin Healey 100 BN1. Serie nummer BN1L2-250005. Silver med grå inredning. Ingen uppgift om militären. Totalt ombyggd bil med aluminium kaross och Dunlop racing fälgar. Ingen uppgift om ytterligare modifieringar typ vad som är gjort med motor och transmission, etc. Renoverades för ca 14 år sedan och det allmänna intrycket är bra.



Kondition: 2

Såld för 136 400 USD eller ca Sek: 885 000.

Kommentar: Bra, eller mycket bra sålt och ska man vara helt ärlig så gjorde nog säljaren den bästa affären då det var en bil med dålig dokumentation om vad som var gjort och att det nog hade varit bättre att renovera bilen till ett bra originalskick!

Gooding & Co, Scottsdale Arizona USA

1959 Austin Healey Sprite. Serie nummer ANSL 16468. Lackad i rosa färg med svart inredning! Ex. Donna Mae Mims 1963 SCCA vinnande bil! Har själv ingen aning om vem denna person är (*känd kvinnlig profil i USA racingkretsar, Reds anm.*) men jag antar att det rör sig om en kvinna för vem annars lackar en bil i rosa färg! Högst personlig kommentar! Bilen ser mycket bra ut med tanke på ett hårt liv på racing banor runt USA.



Kondition – 2.

Såld för 48 400 USD eller ca Sek: 315 000.

Kommentar: En bil med mycket bra och dokumenterad racing historia i USA. Bra köpt och kan stiga i värde! Min egen kommentar är då att den förmodligen är bara värd dessa pengar i USA där man förmodligen vet vem Donna Mae Mims är!

1955 Austin Healey 100 BN1. Serie nummer BN1L 220856. Röd med svart inredning. 68 053 miles. Äldre renovering som håller bra. Bilen har använts och visar på slitage både in och utvändigt. Lacken ser bra ut på håll men kommer man närmare syns ett flertal mindre sprickor och stenscott. Mycket underredsmassa gör det svårt att bedöma skicket undertill.

Kondition – 3.





Såld för 81 000 USD eller ca Sek: 525 000.

Kommentar: En väldokumenterad BN1 som kan användas länge för ren nöjeskörning. Dock ingen bil att ta med på en utställning och kräver mycket arbete för att komma upp till en stark kondition 2 eller – 1 bil. Får betraktas som mycket bra affär för säljaren.

RM Auctions, Paris Frankrike.

1957 Austin Healey 100-6. Serie nummer 36204. Röd med svart inredning. 20 450 miles. Uppges vara nyligen renoverad men med klen resultat. Dålig lack, dålig passform på alla dörrar och en inredning som inte håller måttet. Mycket smutsigt motorrum och rost på flera detaljer.



Kondition – 3.

Såld för 48 728 USD eller ca Sek: 315 000.

Kommentar: Tragiskt när man tänker på alla pengar som har lagts ner med så dåligt slutresultat! Bilen behöver renoveras igen för att bli presentabel. Mycket, eller rättare sagt otroligt bra sålt och säljaren ska vara lycklig!

McCormicks Palm Springs USA.

1960 Austin Healey 3000 Mk1. Serie nummer HBT7L 9524. Beige med beige inredning. 65 656 miles. Rak och fin kaross men färgen gör inte bilen rättvisa. Snygg och fin inredning.



Kondition – 2.

Såld för 32 025 USD eller ca Sek: 209 000.

Kommentar: Rätt pris för en bil som inte sticker ut och skicket får väl betraktas som bra bruksskick.

Bonhams, London England.

1955 Austin Healey 100. Serie nummer BN2 228897. Florida grön med turkos inredning. 57 820 miles. Bilen som ställdes ut på Earl Court utställningen och har fortfarande sin vinylklädda instrumentbräda. Övriga 100 hade ju lackerad sådan. Renoverad ett antal gånger med resultat att mycket av charmen

är borta. Bilen har stått still mycket länge och behöver en bra genomgång och sedan testas av ordentligt.



Kondition 2.

Såld för 264 902 USD eller ca Sek: 1 720 000.

Kommentar: En högerstyrd BN2 är en mycket ovanlig bil till att börja med och "show status" från Earl Court hjälpte till att trissa upp priset. Är en original M specifikation bil som extra bonus. Väl såld men med tanke på hur de lite mer ovanliga och speciella Healey bilarna värderas så anser vi inte att priset var helt fel för köparen heller.

RM Auctions, Amelia Island, USA.

1959 Austin Healey 3000 Mk1. Serie nummer HBN7L 1315. Blå / vit med blå inredning. 500 miles efter en total renovering. Man säger inte vem som gjort renoveringen utan bara att det är en mycket välgjord sådan. Renoverad till helt original skick och har alla certifikat och dokumentation.



Kondition – 1.

Såld för 88 000 USD eller ca Sek: 572 000.

Kommentar: Den tidiga versionen av 3000 modellen är den som verkligen satte fabriken på kartan när det gäller framgångar i både rally och på bana. Mk 1 modellen har inte stigit i samma takt som den mer lyxutrustade Mk 3 versionen men denna bil är värd att gå upp. Bilen såldes för mer än vad SCM prislista anger 88 000 mot ca 60 000 men med tanke på bilens fina skick och att den har renoverats till nära nog original skick är priset inte helt fel och det kanske är läge att justera vår prislista uppåt för de tidiga 3000 modellerna.

Gooding & Co, Amelia Island, USA.

1956 Austin Healey 100-4M. Serie nummer BN2L 22803. Röd med svart inredning. 4 099 miles. Helt renoverad och i ett mycket bra skick. Perfekt bil både ut och invändigt och finns inget att anmärka på.

Kondition – 1.

Såld för 96 800 USD eller ca Sek: 630 000.

Kommentar: Det var inte en fabriksbyggd 100M utan en så kallad "dealer conversion" men med alla rätta 100M delar. Mycket fin renovering och passformen är förmodligen bättre än vad den var ny från fabrik. Såldes

utan reserv och priset får nog betraktas som bra för köparen då vi sett bilar av sämre kvalitet säljas för mer pengar. Vi anser därför att detta var ett mycket bra köp.

1956 Austin Healey 100M. Serie nummer BN2L 230787M. Blå / vit med blå inredning. 66 862 miles. Detta är en genuin 100M med all dokumentation som support. Renoverad för ca 20 år sedan men håller fortfarande en bra kvalitet. Bilen har använts men samtidigt vårdats bra.



Kondition + 2.

Såld för 115 500 USD eller ca Sek: 751 000.

Kommentar: Röstades fram som bästa öppna bil för 15 år sedan vid Amelia Island Concours och har inte tappat mycket sedan dess. Såldes utan reserv men intresset mattades betydligt halvvägs genom auktionen och bilen såldes under beräknat värde. Svårt att veta skälet men bilens historia var inte helt klar då den var borta från världen i nästan 30 år och det kan ha skrämt vissa potentiella köpare. Dock visar alla dokumentation att detta är en genuin 100M och priset för därför betraktas som mycket bra för köparen. Mycket bra köpt med potential att snabbt öka i värde.

1967 Austin Healey 3000 Mk3. Serie nummer HBJ8L 39145. Grön med ljusbrun inredning. 75 700 miles. Nyligen renoverad till ett mycket bra skick. Några lister kunde vara bättre monterade. Bra krom och inredning. Motor i mycket bra skick och rent och snyggt både fram och bak. Full dokumentation från renoveringen och på bilen.



Kondition – 1.

Såld för 89 100 USD eller ca Sek: 580 000.

Kommentar: Såg mycket bra ut både på håll och vid närmare inspektion. BRG med ljusbrun inredning är en mycket snygg kombination. Personligen gillade jag hela bilen och dess presentation och jag anser att priset var rätt med tanke på skicket. Vi kanske får börja uppvärdera Healey 3000 igen och trenden pekar uppåt och närmar sig den magiska 100 000 dollar gränsen igen.

Det var allt för denna gång och vi önskar er alla en riktigt bra och skön Healey sommar med många och långa resor genom det vackra sommar Sverige!

Hälsningar, Ulf & Johan

En djungel av

Vår medlem Göte Hellström är som flera av oss "blandmissbrukare" – åker inte bara Healey utan även andra trevliga fordon. Denna artikel har tidigare varit införd i Jaguarklubbens tidning "Times" och har bearbetats något för vår tidning.



Ett litet tips: Gängverktyg

Det är ovärderligt att ha tillgång till bra gängverktyg, både om det gäller att fräscha upp gamla gängor, eller för att tillverka nya delar. En bra gängverktygssats med gängtappar och gängsnitt för tum och mm. finns på Jula. Artikelnummer. 188-020. Pris 499-.

gångor

Med hjälp av en artikel, införd av Torsten Ahlin, i Nortonklubbens medlems-tidning "Nortonisten" skall vi försöka bringa reda i oredan vad gäller gångor. Det finns många olika gångsystem, men vi beskriver här i huvudsak gångor som förekommer på Engelska fordon, och börjar med lite historik.

Text: Göte Hellström Foto: Clas Göran Carlsson

Gångor har funnits sedan lång tid tillbaka, kanske redan sedan 1600- talet eller ännu tidigare. Om man betraktar en gammal byggnad, lada eller ladugård och tittar i bjälklaget upptäcker man att bultarna som håller samman dessa ofta är smidda i järn med tillhörande mutter som också är smidd. Varje smed hade sin åsikt om hur gången skulle se ut och det fanns ingen standard tillgänglig. Det var långt mellan smederna och det kunde vara stora variationer mellan olika bultar och gångor.

Standardisering av gångor

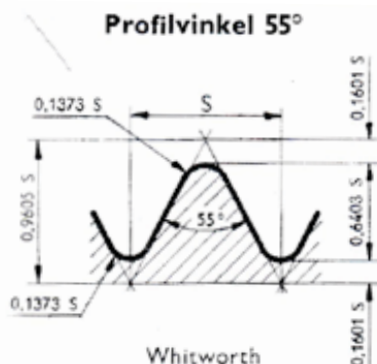
I industrins vagg i England fanns en man vid namn Joseph Whitworth. Han bestämde sig för att så här kan det inte fortsätta, det här måste standardiseras. Sagt och gjort, han arbetade fram en standard, som han tyckte var lämplig för dåtidens behov. Den blev godkänd av den engelska standardiserings-kommissionen under beteckningen "BSW British Standard Whitworth". Året var 1841 och därmed var Whitworth-gången ett faktum.

År 1898 fastställdes SI gången (Système Internationale) på en kongress i Geneve. Närvarande var representanter från bland annat Tyskland, Holland och Italien. Denna gänga, ofta kallad millimetergänga har sitt ursprung i den amerikanska Sellergängen, men är omräknad till metersystemet. Sellergängen, blev redan 1864 föreslagen till amerikansk nationalgänga, och på den tiden användes den inom de flesta branscher i USA. Den användes även som symaskinsgänga i Tyskland och Japan. Gängprofilen har en vinkel på 60 grader.

År 1908 fastställde den engelska standardiserings-kommissionen en fingängad serie under benämningen BSF (British Standard Fine), som komplettering till den grovgängade Wirtworthgängen. Båda har en vinkel på gängprofilen om 55 grader.

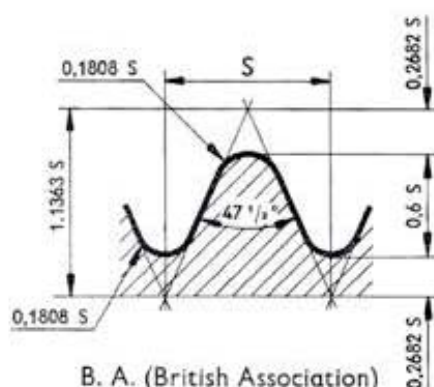
År 1903 fastställdes BA gången (The British Association) som har sitt ursprung i engelska postväsendet orsakat av engelska mc industrins leveranser till staten. Gängprofilen har 47,5 grader.

Whitworth.



Användning: Använd inom de flesta branscher, även för gas-, vatten- och avloppsledningar. Har även använts som cykelgänga och på elsäkringar.

Utbredning: Argentina, Australien, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Holland, Indien, Israel, Italien, Japan, Jugoslavien, Norge, Nya Zeeland, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Sovjetunionen, Storbritannien, Sverige, Sydafrika, Tjeckoslovakien, Tyskland, Ungern, Österrike.



Användning: Finmekanisk industri, speciellt elapparater, elektronik o. d. Urindustri i begränsad omfattning.

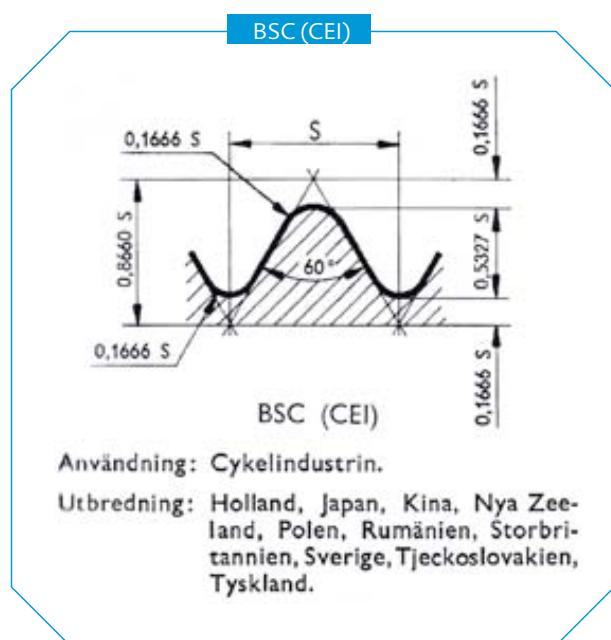
Utbredning: Australien, Belgien, Nya Zeeland, Storbritannien.

Anm.: Mest utbredd i Storbritannien och brittiska samväldet med undantag för Kanada.

B. A.
British Association

År 1905 kom den första officiella standarden för cylindriska och koniska rörgångor. Beteckningen blev BSP (British Standard Pipe). Cylindrisk benämns "British Parallell BSP" och konisk benämns "British Parallell Trune BSP. Gångprofilen har samma vinkel (55 grader) som Wirtworth och BSF.

Den engelska cykelgången CEI (Cycle Engineering Institute) är lite svåraderad, kanske för att den tidigt användes inom den engelska cykelindustrin på 1800 talet. Då många cykeltillverkare också övergick till mc tillverkning fanns ett färdigt gängsystem med fingängiga CEI och grovgängiga Wirtworth. Cykelgången CEI har en gängprofil på 60 grader. År 1938 standardiserades cykelgången i England under beteckningen BSC (British Standard Cycle) och blir där efter mera spridd över världen.



På andra sidan Atlanten dominerar ett annat gängsystem, Unifiedgången. Den har samma vinkel, 60 grader, på gängprofilen som SI gången. Amerikanska NC (Tidigare USS) och NF (Tidigare SAE) standardiserades på 1930 talet till UNC (Grov), UNF (Fin) och UNEF (Extra fin).

Det här var lite historik och berör de mest vanliga gängsystemen som vi har att brottas med. Det finns ytterligare, minst ett 50 tal system, men dessa berör vi inte här.

På senare år, redan tidigt 1970 tal, började man alltmer blanda olika gängsystem. Detta, som en följd av centralisering och ökad globalisering. Färre underleverantörer producerar i dag till ett flertal olika bilfabriker världen över.

I mitten av 1950-talet dominerade den engelska bil och mc industrin totalt den egna hemmamarknaden. Engelska företag hade betydande export till övriga världen, i synnerhet till kolonialländerna i Afrika, Australien och Asien samt övriga Europa. Därför är det naturligt att Engelska gängsystem fick global spridning. Hos europeiska bilmärken dominerar som bekant den metriska SI gången medan fordon som tillverkas i USA har amerikanska tumgångor UNC och UNF.

Gängsystem på Austin Healey

De första modellerna av AH 100 från 1953 och framåt har BSF gängor utom i Aluminiumdetaljer, som kräver en grövre gänga, där används BSW gängor. Omkring 1955 började succesivt UNF att användas i växellåda, bakaxel och chassie. De 4-cylindriga motorerna har BSF och BSW gängor. Bilar tillverkade efter 1956 och alla 6-cylindriga bilar har UNF och UNC gängor.

Identifiering av gängor

Det är mycket att hålla reda på då man ska hitta rätt gänga. Det säkraste sättet för att identifiera en gänga är att använda gängtolk och skjutmått. Man mäter diametern (tum eller mm.) med skjutmättet kontrollerar gängprofilen (vinkeln) och stigningen (antal gängvarv per tum) med gängtolken. Gängtolk för tum och millimetergångor finns att köpa på Biltema. Artikelnummer 18-143, pris 46.90.



Ett annat sätt att mäta stigningen är att ställa in skjutmättet på 1 tum (25,4mm) och räkna antalet gängvarv på en tum.



Det kan vara svårt att mäta om skruven är kort. Ett tredje sätt, om man saknar gängtolk, kan vara att ta en mutter och såga ur en bit som en tårtbit, fila kanterna skarpa så att gången blir tydlig och använda denna som gängtolk.

VERKTYGSBODEN



Pelarborrmaskin T-25A
Art.nr 80235

Pelarborrmaskin uppbyggd på en kraftig stålpelare. Borrhuvudet och bordsfästet är svängbara i 360°, samt höj/sänkbara via kuggstång.



Karossnurma, mellan
Art.nr 86801

Perfekt karossnurma för renoveringsarbeten. Försedd med svängbara gummihjul som gör den lätt att flytta även med en bilkaross i.

Karossen roteras enkelt och hålls i position med något av de 12 hålen. Hydrauliskt höj och sänkbar i båda ändar.

Blästerskåp med utsug
Art.nr 63045

Professionell blästerskåp med 1 st blästerpistol med fotpedalsstyrning.



8.995 kr
exkl. moms 7.196 kr



Oljedroppanna i plast
Art.nr 489578

Oljedroppanna i HDPE plast.



Migsvets 180Y
Art.nr 89300

Liten smidig Migsvets av inverter typ, i kompakt design med låg vikt. Byggt med en unik elektronisk reaktorkrets, som styr svetsprocessen och gör att maskinen får utmärkta svetsegenskaper.



Slagsax, 1000 mm
Art.nr 489043

Kraftig och robust slagsax 1000 mm med gjutjärnsbord samt stativ i kraftig stålkonstruktion.



Kabelupprullare, 17 m
Art.nr 490073

Professionell kabelupprullare för tak- och väggmontage tillverkad i slagttålig plast. Färg Grå RAL7000. Svängbar 300°. Svart gummikabel.



Rullbana HRT 60-7
Art.nr 50633

Rullbana med stödrullar.

Tennspacklingsset, pro
Art.nr 75819

Ingår: 71826 Verktygsväska Keter Work Mate 50565 Karosseritenn, 20X5X450 mm, 402 G, 3st
75254 Bera-fix pasta 0,5 kg
72759 Träspattel, 20 mm
72758 Träspattel, 50 mm
73799 Halvmask Basic Pack SR90-2
73262 Handtag till karosserifill
73261 Karosserifill Z1, 350 mm
73263 Karosserifill Z2, 350 mm
73286 Monteringshandske, get 1059043
Skurduk Nonwoven 500X600 mm



1.995 kr
ord. pris 2.245 kr

Motorlyft och stativ
Art.nr 486176

Ihopfällbar motorlyft
Art.nr 53408

Motorstativ
Art.nr 53393



1.995 kr
ord. pris 2.490 kr

VERKTYGSBODEN ON TOUR 2014

10/5	Vårmonstring Almenäs Borås
24-25/5	Knutstorp Revival
10/6	Torgträff Borås. tema: Engelska fordon
17/6	Tisdagsträff Löddeköpinge
28/6	Nostalgia Festival Ronneby (MG)
18-19/7	Wheels and Wings Falkenberg
8-9/8	Wheels Nats Älvdalen
19/8	Torgträff i Borås
24/8	VROM 2014
30/8	Sportvagnsträffen Hofsnäs (MG)
20-21/9	T70 Klassiker Stjärnhov



15.750 kr
exkl. moms 12.600 kr



Kokande kylarvätska, ett hett ämne!

En lätt omarbetning av Hans Hennevelts artikel, tidigare införd i MG Bulletinen.

Under fina varma somrar har många gammalbilsägare upplevt problem med kokande motorer, eller i varje fall snabbt skenande temperaturmätare!

Ständigt stirrande på mätaren kan förstöra vilken i annat fall njutbar resa som helst. Det problemet återfinns även hos många Healeys, framför allt kanske de sexycylindriga modellerna. När bilarna var nya var det sällan problem med överhettning men sedan kommer det ofta smygande.

Vi skall titta på tre saker: Vad kan orsakerna vara; hur kan eller kunde de förhindras; hur kan man åtgärda dem.

Alla nya bilar har ett testat och väl fungerande kylsystem, men så småningom dyker överhettningssproblemen upp – varför? Det har oftast varit ägarens fel. Vatten, som kylarvätska till stor del består av, innehåller salter och mineraler som så småningom fälls ut på de varma komponenterna i kylsystemet. Det är i sig inte så farligt men med upprepade vätskepåfyllningar i kylsystemet blir det stora mängder och då blir det problem. Det är också ofta precis vad som händer. När vatten blir varmt expanderar det och då trycks en del ut genom expansionsröret. Inte så mycket, en eller ett par deciliter. Om man varje gång ersätter dessa droppar blir det till sist en stor mängd

vatten som passerat kylsystemet och lämnat efter sig vad som kallas kittelsten, med sämre kylverkan som följd. Undvik alltså denna procedur.

Det finns dock fler orsaker till kokande motorer. Kylaren kan vara smutsig på utsidan och ett antal lameller kan vara intryckta. Blås ren kylaren och rikta de böjda lamellerna. Jag upplevde problem med en igensatt kylare när jag körde en ökenväg i Syrien där jag då bodde. Jag körde genom en svärm av gräshoppor och motorn i min DKW började koka. Det var inte kul att för hand plocka bort en mängd halvdöda insekter!

En slö termostat kan också ställa till det. Mestadels slutar de fungera i öppet tillstånd men kolla för säkerhets skull och montera en termostat med lägre öppningstemperatur. Att ta bort termostaten för att få ner temperaturen är inte någon bra idé – då finns risk att största delen av kylarvätskan går genom motorn och kylaren blir utan.

Slirande fläktrem är en klassiker, byt hellre remmen än att spänna den för hand vilket kan leda till skador på generator och vattenpumpens lager. Vattenpumpen har ett hål på undersidan (ett s.k. weep hole) och när det börjar läcka därifrån måste man renovera eller byta pumpen. Om det finns en smörjnippel på pumpen ska man högst en gång om året

ge den lite fett – för mycket kan förstöra pumpen.

En motor med felinställd tändning kan också orsaka varmgång, men det visste ni säkert!

Men vad kan man göra när överhettning är ett faktum? Jo, det finns medel att rengöra systemet med. Ett som jag och många av mina vänner med framgång har använt är Bars Naval. Gör som det står på bruksanvisningen på burken och det blir mestadels bra. Skulle det fortfarande inte hjälpa finns flera ytterligare tricks.

Man kan tillverka och montera en fläktkåpa som förhindrar kylflödet att gå kring fläkten. Fläkt med större kapacitet är en annan möjlighet. (Att komplettera med en elfläkt framför kylaren som styrs av termostat OCH manuellt med brytare är en bra och enkel lösning. Slår man på brytaren när man kommer in i tätort efter landsvägskörning ser man direkt hur temp-mätaren går ner! Reds anm).

Själva kylvätskan kan vara glykol och vatten, men OBS minst 30% glykol. Vid mindre mängd blir vätskan aggressiv! Efter rengöring av systemet, använd gärna destillerat vatten och glöm det där med att varje gång pytsa i lite vatten. Ett kylsystem som är tätt behöver inte det!

Healey Market

(se även Healey 100 till salu på sidan 9!)

SÄLJES: 4 stycken nya 5 x 15, svartlackade 72-ekers-hjul med Blockley 5.50 x 15 gatgodkända diagonalracingsdäck. Både fälgar och däck är oanvända, endast provmonterade och körda runt kvarteret. Fantastiskt grepp och klassisk stil. Nypris fälgar + däck 12 200 kronor. Pris idag 6 500:-. Robert Petersson +46 (0)703 00 00 17 robert.petersson@rdmedia.se



SÄLJES: Bagageräcke till Austin Healey 100-6, 3000. Aldrig använt. Pris 1500 kr. Sven-Göran Svensson 070-6269235 sveng@equahorse.se



SÄLJES: Begagnad kamaxel DWR3, 320 grader från Dennis Welsh, nypris ca SEK 7500, mitt pris SEK 3500. **Begagnad standard kamaxel 256 grader** SEK 2000.



Beg oljepump standard BN - BJ8, SEK 1000. PG Johansson, 0706926511, pg.bighealey@telia.com



SÄLJES: Austin Healey 3000 Mk1, BT7 1960.

Chassi nr HBTL7 8519. Reg nr NUX 233 Gun Metal Blue over Old English White. Bilen är komplett och fungerar bra mekaniskt (allting fungerar). Rostskada i höger chassibalk vid bakre bladfjäderfäste. Prisidé: 250tkr. Ring Klas 0705 931477

SÄLJES:

Delar för att konvertera din Sprite från höger- till vänsterstyrd!

Vill man ha ratten på vänster sida istället på sin Groda är det lätt att konvertera. Jag har de två delar som behövs – instrumentbräda och styrväxel/snäckor från vänsterstyrd sprite. Allt annat är redan förberett från fabrik!

Jag har gett 3500 kr för detta men köpte en vänsterstyrd bil istället, säljer nu för 1 500 kr Per Montén, 0703290607, permonten@gmail.com



Hantverk på hög men liten nivå!

Jag fick ett tips om en länk från en av våra medlemmar. Efter lite mellanhänder fick jag direktkontakt med den sanne (och händige!) Healeyentusiasten Colin Rule nere i Australien.

Det visade sig att vi hade en del gemensamt: samtidigt som SID1 var en känd och framgångsrik modsporrehealey i England, var Ross Bonds Healey 3000 (den "riktiga" 3000 på mittbilden) motsvarande i Australien och landets mest vinstrika Healey under den perioden – och den har Colin nu ägt i över 30 år.

Men Colin har tagit sitt healeyintresse till en högre nivå. Bilderna nedan talar för sig själva och behöver egentligen ingen annan kommentar än: IMPONERANDE!

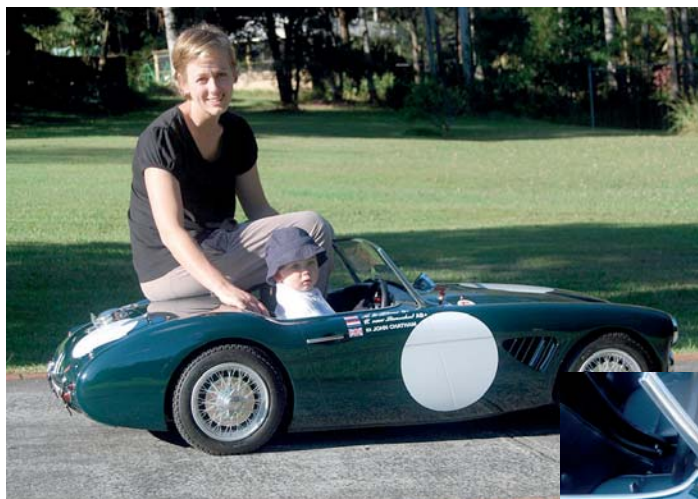
Ett stort tack Colin för bilder och information! Red.



Colin Rule bearbetar delar till ytterligare en kreation



Även små bilar kräver service, ibland av en jätte!



Testförare Zeke i DD300 med mamma som passagerare



Vackert par i vacker bil på väg till första dejten.
Goran, något för ditt vardagsrum kanske?



Inga detaljer förbisedda.



John Chatham och Healeyartarna. Någon som vågar testa? De toppar 160 km/tim!



Detaljarbete var det alltså!



Text och bild: Tommy Lyngborn

"Vatten är ett farligt gift, vilket omger Visby stift" påstod Falstaff Fakir på 1800-talet. Vatten omgav också starten av Värmönstringen 2014 i form av ett önskat regn.

I år var det Healeyklubbens Brommagrodor (ett gäng Spriteentusiaster i Bromma) som tagit på sig arrangörskostymen. Spänningen var stor vid starten – hur många av de 35 anmälda kommer? Inte många bangade ur för lite fukt så 28 bilar dök upp på Drottningholms Slotts parkering för en fin tur på Mäläröarna. Vädret ordnade till sig och regnet upphörde men de flesta behöll

taken uppe. För hundkojeägarna var problemet litet...

Slingan var 12 mil lång och tog oss runt ett böljande jordbrukslandskap med storstaden inpå knutarna. Tänk om det hade varit riktigt fint vackert väder också, det hade nästan varit för mycket. Vid starten försågs vi med karta och ett frågeformulär som skulle fyllas i. Kartan tog



Första kontrollen vid Lovö kyrka



Engwalls bjuder Anders G på fika (florida)-grön ekologisk gissar jag ...



oss till åtta kyrkor och några andra anhalter där ganska enkla frågor skulle besvaras. Vinnaren utsågs senare genom en utslagsfråga.

De flesta valde att, efter att ha tagit färjan till Adelsö, avnjuta sin medhavda matsäck ungefär halvvägs på en alldeles egen parkeringsplats. Kaffe och ett par mackor smakar aldrig bättre än tillsammans med likasinnade på ett gammelmils-evenemang. Nu åkte inte riktigt alla gamla bilar men fikat smakade säkert lika bra för dem också.

Väl komna till målet vid Drottningholms Golfklubb i god tid före den stipulerade maxtiden gällde det att gissa, eller veta, vad en glasburk med gröna godisgrodor vägde. Själv gissade jag för lite – skulle ha lyssnat på hustrun (igen).

En god soppa med mycket tillbehör serverades, den värmdes skönt efter den något friska åkturen. Extra kul var att se Lasse och Kerstin Engwalls nyrenoverade AH100, se Enhusiasten nr 131 Vid målet borde de ha fått parkerat på golfbanan men det blev nobben.

Bilen är ju ändå Florida-Green ...

Hundkojeklubben stod för de som hade kommit längst ifrån, en kom från Eskilstuna, en från Vätö i Roslagen och en från Uppsala.

Healeyklubben gjorde bäst ifrån sig på tävlingen och tog hem vandringspriset. Sven Göran och Lena Svensson med sin svarta AH 3000 vann individuellt med 11 rätt och 8 gram fel på grodburken. Förutom vandringspriset och grodburken fick de med sig ett presentkort på en hotellövernattning. Jag antar att hundkojeägarna vässar armbågarna och kommer igen nästa år.

Jag sänder ett varmt tack till Brommagrodorna för ett väl planerat och genomfört arrangemang.

Tack även till nedanstående sponsorer för generösa bidrag:

Customer AB, hotellövernattning och tre rätters middag (via Tommie Tellander)

Mekonomen, presentkort och bilvårdsprodukter

Lovö Magasin, färskkorv

Hans Wistén, vinflaska

Marianne Waplan, ledlampa

Butik och snabb postorderservice

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

BRITISH MOTOR

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)

AH SPARES LIMITED



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





Dialog med läsare. Mer av sådant, vi har utrymme nog att vädra lite tankar, synpunkter och åsikter. Både bildligt och bokstavligen 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.

Slutet februari fick jag ett telefonsamtal från en nedstämd gotlänning. Varför ser ni i annonsen nedan som jag skickade till vår webmaster – tyckte det var för länge att vänta på nästa tidning. En del av er kanske redan sett det på vår hemsida. Därefter dröjde glädjande nog inte så länge innan jag fick följande glädjande besked:

Min Groda brann upp i februari!

Letar därför febrilt efter en A-H Sprite 1959-60, i bra skick och helst röd. Den brunna hade endast gått ca 3600 mil och var i fint skick. Söker febrilt efter en ersättare. En Spritefri sommar är inte lockande! Har du en till salu, eller kan tipsa om någon bil du tror är till salu – hör av dig.

Peter Jerkeby, 0708-117940, E-post: p_jerkeby@hotmail.com



”Hej.

Nu har jag fått tag på en groda.

Jag köpt en som var på Blocket. En -59 som är renoverad. Han som hade den har ägt den sedan -82 och renoverat under 3 år – allt är genomgången och dokumenterat med foton och kvitton. Kul att hitta en fin bil här i Sverige. Det är flera som ringt på annonsen men du kan ta bort den nu.

Tack än en gång för hjälpen.

MVH

Peter Jerkeby, Gotland.”

Hej Healeyvänner!

Jag heter Mikael Frieberg och blev invald i Healeyklubbens styrelse vid det trevliga årsmötet i Ronneby. Jag bor i Stjärnhov i Södermanland, är gift med Ann-Sofie. Vi har två vuxna barn, Gustaf och Elisabeth som också bor med sina familjer i Mellansverige.

Mitt Healeyintresse började 1969, (jag var 20 då så nu vet ni hur gammal jag är!) då min första Healey köptes. Jag har sedan dess haft ett uppehåll i Healeyägarandet under ca 20 år. Andra engelska bilar, av inte lika ädelt slag, fanns under denna ”downperiod”. Min nuvarande bil, BJ8, har jag haft sen 1992 och befinner sig sedan en tid på renovering hos Anders Schildt. Jag ser mycket fram emot att få en riktigt fin bil.

Jag är mycket hedrad av att bli invald i styrelsen och hoppas kunna bidra till styrelsearbetet efter bästa förmåga. Trevlig sommar!



Mikael Frieberg

En kommentar till Nils-Fredriks inlägg i förra numret ang racing i Healey Klubben.

MG var liksom Austin-Healey under en lång tid ett framgångsrikt bilmärke i racingsammanhang. Det var en anledning att märket blev känt som en utmärkt tävlingsbil. Tävlingsverksamheten i BMC lades senare ned av ekonomiska skäl och tävlandet avtog. Många MG klubbar startades vid den tidpunkten och tävlade då i mindre klubbssammanhang.

I Sverige startades också en MG klubb som bland andra evenemang började med racing. Det gillades inte av alla. Några bröt sig ur och bildade The MG Car Club of Sweden. Inom

den klubben har aldrig någon racing- eller tävlings-verksamhet förekommit. Klubben har varit helt fokuserad på originalutförande. Trimning eller förbättring av bilarna var inte acceptabelt. Den ursprungliga klubben ”försvann” så småningom.

För c:a sju år sedan startades MG Med Fart, numera MG Motorsport som en sektion inom MG-klubben, med syfte att främja motorsport av olika slag samt förbättring av bilar och trimning av motorer.

Klubben har ordnat bankörning under sex säsonger. För att få ekonomi i detta har också andra klubbar bjudits in, bl. a Austin Healeyklubben. Intresset är dock inte särskilt stort att prova

på och köra på en bana med egen bil under en instruktör, godkänd av Svenska Bilsportförbundet. Vi har som mest varit ett trettiotal deltagare från ett tiotal inbjudna klubbar, varav många deltagare redan haft tävlingslicens. Vad kan man då dra för slutsats av detta? Ett visst tävlingsintresse finns men är inte så stort som vi trodde när vi startade.

Fortsätt med racing i klubbarna, det ökar intresset för bilarna, men glöm inte resten av medlemmarna. Det måste finnas något för alla i klubben.

Bengt Sedell #576
(och tillika ordförande i MG klubben)

Tack för senast.

Roligt att få träffa er i Austin Healey Club. Speciellt trevligt var att få delta i er middag och få ta del av er härliga atmosfär.

Eftersom ni var våra gäster i ett stökigt museum kostar det naturligtvis ingenting.

Än en gång tack för förmånen Margaretha och jag hade. En liten notis kommer

i nästa utgåva av Nostalgia och senare gör vi ett större reportage om en av bilarna i en av våra tidningar.

På återhörande!

Stig L Sjöberg

Publisher, Förlags AB Albinsson & Sjöberg

Stig, det är vi som ska tacka! Red.

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN

Här någonstans brukar ni hitta kalendarium för de olika sektionerna. Men inte längre! Av pressläggningsorsaker mm är det svårt att vara aktuell med ett kalendarium. Istället hittar ni alltid (?) aktuella händelser, inbjudningar mm på klubbens hemsida www.healeysweden.com

Däremot tar vi gärna här i tidningen in inbjudningar till större arrangemang etc som är kända/bokade i god tid. Mejla redaktören så kommer det i nästa nummer.

Regaliashopen



Nytt för i år!

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



Nytt för i år!

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



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 ryggtryck
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:



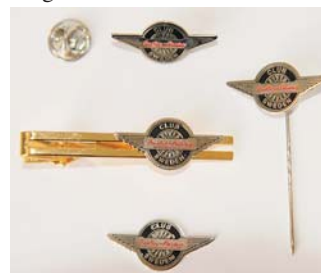
Vagnmärke m medlNr 280 kr



Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr



Vagnmärke TEHMIS 300 kr



Knapphållspin 20kr. Slips-
nål 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 (an-
nars glömmer du det!)
genom att gå in på: [www.healeysweden.com/re-
galia](http://www.healeysweden.com/regalia) eller maila: [nina.
nyblaeus@telia.com](mailto: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

