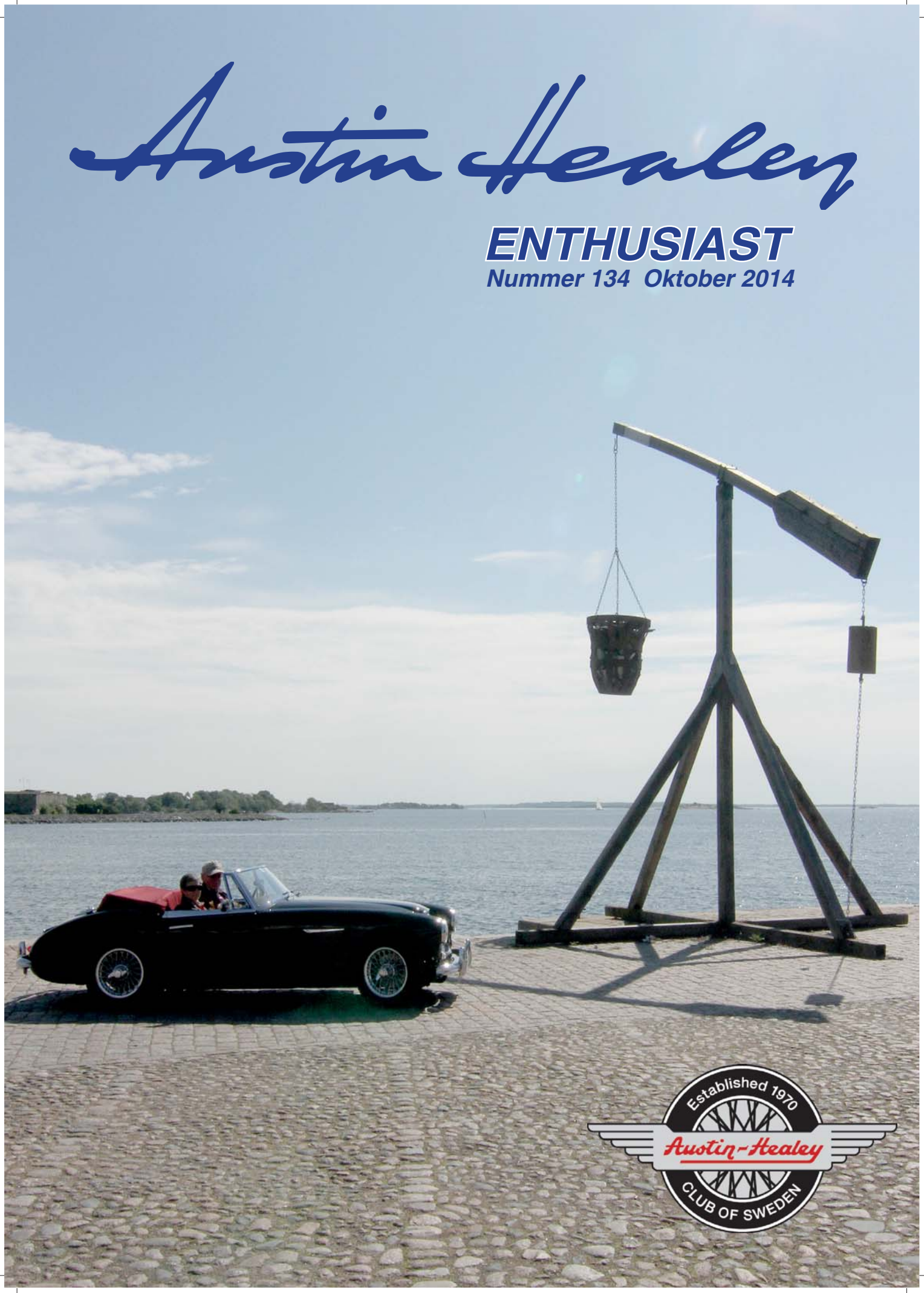
Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 134 Oktober 2014



PG har ordet

Iskrivande stund i mitten av september är det fortfarande shortsväder, vilken otrolig sommar vi har haft. Jag hoppas verkligen att ni utnyttjat era Healeys maximalt, väderleksprognosen verkar stabil vilket är positivt för många fina höstturer och träffar.

För min egen del har det inte blivit många mil i gat-Healeyn som haft några småfel – den har också fått gett vika för mitt deltagande i RHK-serien som kräver sin tid.

Jag hade rätt stora förhoppningar inför racingsäsongen men tekniska problem på Knutstorps Revival och Velodromloppet sänkte humöret. Blev lite skeptisk inför Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp, men där lossnade det och blev en stor framgång för Healey Racing Team med fyra bilar på de åtta första platserna i första racet och tre i andra. Nästa tävling var Mantorp med större förväntningar och krav eftersom jag skulle föräras med ett besök av äldste sonen Niclas och barnbarnet Frank. Sonen hade ju tidigare markerat att han förväntade sig en plats på podiet. Race 1 var ett av mina bästa lopp där jag blev fyra med tre Elaner efter mig. Trevligt med besök och positiva omnämnande i vår depå av medlemmar och entusiaster samt inte minst speakern som uppmärksammar Healeys framfart på banan.

Nu när hösten drar igång har vi planerat in våra populära pubträffar på Black & Brown på söder i Stockholm och längre fram kommer även luciaträffen, kolla hemsidan där finns kalendern. Styrelsen planerar också för ett deltagande på Gran Turismo Expo 2014 i Nacka Strand 7-9 november. Hör gärna av er till Lasse i East Section om ni har möjlighet att hjälpa till.

Till alla medlemmar vill jag rikta en uppmaning, skicka in material till redaktörerna för tidningen och webben, de efterlyser tekniska artiklar, reportage från träffar, möten, utflykter men även annonser. Lotsengård önskar även dialog med er medlemmar, ”insändarsidan” är sorligt tunn!

PG Johansson

PGs val av bild – Frank och Farfar

Redaktörn´s val av bild (men formatet anpassat efter PGs önskemål om viss blygsamhet angående sina butikspreferenser ...)

Årsmöte 2015 på västkusten!

Boka redan nu i era kalendrar den 5-7 juni 2015 så ni inte missar att vara med och fira vårt 45-årsjubileum! Se mer info på sidan 21.

Omslagsbilden: Lennart och Agneta Persson i deras i Skottland prisade 3000. Foto: Tommy Lyngborn

MHRF

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

TRYCK:
Åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten kommer december 2014.
Manusstopp den 15 november

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.nyblaeus@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 Per Schoerner
Brinkvägen 2B
141 33 Huddinge

HEMSIDA www.healeysweden.com
E-POSTADRESS *mgbgt-larsson@telia.com*

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

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

PLUSGIRO
405161-1
BANKGIRO
125-4556

ORGANISATIONSNUMMER
802422-4415

Medlemsavgift 350 kr. Familjemedlem 50 kr.

Innehåll nr 134

Sid 2	PG har ordet
Sid 3	Redaktör´n
Sid 3	Denis Welch – In Memoriam
Sid 4-7	Healey History - sista delen
Sid 8-9	Nya medlemmar och Healeys till salu
Sid 11	Brittiska Klubbkampen, Skåne - *Peter Bäckström*
Sid 12-13	Bremen Classic Motorshow 2014 - *Uli och Sonja Krämer*
Sid 14	First Wettern Sport Cars Challenge - *Claes Leveau*
Sid 16-17	Mittbild - Reid Trummels BN2
Sid 18	Treklubbsträffen Stockholm 2014 - *Anders Gustafson*
Sid 20-21	Aggeryds Healeyhörna
Sid 22-23	Göran Utter 1973 - *från arkivet*
Sid 24	Fälgbreddning - *Tommy Lyngborn*
Sid 26	Rätt säkring i din Healey? - Teknik - *Kalle Borg*
Sid 26	Healey Market - Köpes & Till Salu
Sid 27	My Healey Hundred - *Reid Trummel*
Sid 28	Midnattssolsrally 2014 - *Gert Assermark*
Sid 28	En motorman berättar - *Hans Hennevelt*
Sid 28	Dialog med läsare - Efterlysningar
Sid 31	Regaliashopen

Redaktören

Vilken sommar vi har haft ...

... men som vanligt har det kanske ändå blivit lite för lite Healeyåka. Åtminstone med ”bruks-healeyn”, vår pålitliga och välfungerande BJ8. Racern SID har däremot fått gå vid samtliga RHK-tävlingar och i år även på Silverstone Classic i juli. Just när detta skrivs förbereder jag mig och bilen för healeyracet på Castle Combe första helgen i oktober.

På tal om BJ8: jag upplever ibland att dessa, liksom ibland även BJ7, ses lite grand över axeln av vissa Healeyägare, som lite alltför ”bekvämiserade” glidarbilar anpassade främst för USA-marknaden. Inga riktiga sportbilar alltså!

Men visst är det så att detta är den slutliga, mest utvecklade modellen av 3000? Man började träna redan på femtiotalet med 100:an, tog ett stort utvecklingssteg med 100/6, och kom ytterligare framåt med de första 3000-generationerna. För att slutligen, när man kommit på hur en perfekt engelsk sportbil verkligen skulle se ut och fungera, kröna verket med BJ8 (fast man lade in BJ7:an en kort period för att tömma lagret av gamla instrumentbrädor ...).

Fungerande cab (nåja!), användbara sidorutor, bra vindskydd genom välvd framruta och ventilationsrutor, starkaste motorn, snygg modern instrumentbräda och på Fas 2 t o m nästan acceptabel markfrigång. Listan kan göras lång på utvecklingsframstegen, och när man nått perfektionen var det ingen idé att fortsätta längre – bättre kunde det ju inte bli!

Fast naturligtvis, de mer masochistiskt lagda får gärna ligga kvar i det gamla – tiga och lida, ständigt blåsta och blöta ... (Nu kanske det blir lite fart på ”Dialog med läsare”, eller?).

Om det blivit lite för lite Healeyåkande har det blivit desto mer på sjön. Inför säsongen införskaffade hustrun en snipa. Ett njutningsmedel nästan i klass med Healey! Kvällsturer till stadens krogar, eller bara avsluta hemmagrillkvällen med en ostbricka och lite rödvin ute på en fjärd med solnedgången som bakgrund. Vet inte varför de ibland lite förklenande kallas för ”promillesnipor” (?), men njutbart är det.

Nu börjar den tråkiga perioden när alla sommar-njutningsmedel ska tas upp/tas in/garageras i väntan på nästa sommar. Men lite garagetimmar kan alltid lätta upp humöret när nordanvinden viner.

Vi se på Tjörn början av juni! Eller varför inte redan på första racehelgen, mitten av maj?

Anders Lotsengård

Denis Welch 1944 – 2014

Vår engelske vän, Denis Welch, avled av skadorna han ådrog sig i samband med en racingolycka på Silverstone den 27 juli i år.
Denis tävlade med en Lotus 18 sedan han för några år sedan övergav Healeyracingen där han varit dominerande sedan början av åttiotalet.

Denis hade en lång tradition av motorsport i familjen som började med att Denis farfar byggde båtar och slog det ena hastighetsrekordet efter det andra. Denis äldre bröder åkte både motorcykel och Formel 3 – en 500cc halvpanna – i början av 50-talet och Denis var inte sen att hänga med.

Han träffade sin fru Tina 1963 i samband med att hon körde en rallytävling i en Hundkoja och därefter var Denis fast både som kartläsare och blivande man. Nu insåg han att det var i motorsporten han hörde hemma och skaffade en egen koja för sprint och hill climb. Kojan ersattes snart av en Ford Anglia som Denis stoppade en betydligt vassare Lotus Twin cam motor i. I början av 70-talet skiftade han till formelbilsracing i en Merlyn men insåg ganska snart att han saknade sina tidigare saloon cars.

1977 köpte Denis och Tina en servicestation i Yoxall där han servade allehanda bilar åt ortsbefolkningen under många år. Denis hade dock en länge närd önskan att åka Big Healey och byggde 1982 en race-Healey av en gat-Healey han tidigare köpt. Därmed var Healeylegenden ”The Bulldog” med registreringsnummer 6200 NO född. Varför hette den då ”The Bulldog? Jo, helt enkelt därför att alla Denis racingbilar hade namn efter farfars racingbåtar.

Vi är många som genom åren beundrat Denis i hans skicklighet att hantera Healeyn på banor både i Europa och världen över. Mest spektakulära är givetvis minnena från filmen om Denis race på Bathurst i Australien där han vann båda racen elegant, samt naturligtvis hans många racesegrar på Nürburgring.

2007 överlät Denis och Tina ”Denis Welch Motorsport Limited” till äldste sonen Jeremy och flyttade till en liten gård i Staffordshire där han etablerade ”Oak Tree Motorsport Limited” i tidigare stall och logar.

Denis var en speciell man som inte framhävde sig själv utöver framfarten på racerbanorna. När vi andra gick till puben för att fira ett lyckat race, som ofta Denis vunnit, åkte han och familjen istället hem för att fira på sitt eget sätt.

Denis efterlämnar hustrun Tina samt sönerna Jeremy och Timothy med familjer. Healeyvärlden saknar en stor ikon som nu gått i depå för alltid.

Kåge Schildt

Denis Welch på Goodwood 2013. *Foto: Tommy Lyngborn*

Denis Welch som vi minns honom *Foto: Från familjens arkiv*

Vi fortsätter och avslutar historien om våra älskade Healeys bakgrund och stamtavla. Austin Healey föregicks som de flesta säkerligen vet av ett antal Healeymodeller, helt utan Austin-koppling. Vi är nu framme vid mitten av 40-talet, och slutar med Healey 100s tillkomst.

While Westland's Hereford premises were suitable for preparatory work, what was really required was a proper factory. Here Wally Allan, a former Triumph director, came to Healey's help. He had been running a company named Benford Ltd, which had been established in Warwick. He offered the team use of an office and a corner of the works. The move from Hereford to Warwick took place in the summer of 1945 and work began on the assembly of the prototype.

Westland was to be responsible for the manufacture of open bodies for the new car and the model was accordingly named, but the manufacture of a saloon was a rather more demanding assignment. That contract was awarded to a firm in Reading named Elliots, skilled in woodworking techniques though more used to the manufacture of shop fronts. They received an order for 50 units, "the price being .f.180 each complete," said Watt. "When we got the first one, it cost something like £880. We were shattered!"

The prototype chassis, numbered 1501, was delivered to Westland, and on its completion, Healey and Watt went to collect the finished car although, memorably, it boiled on the journey back to Warwick. The convertible was the only Healey to be completed at the time of the car's announcement ·in January 1946.

The Donald Healey Motor Company was founded in 1946, though not without initial teething troubles. Watt recalled that, "Donald had a chum who said he would raise .f.2 for .f.1 we put down . . . armed with our Company papers we set off to London to meet Donald's chum and receive our financial backing. Unfortunately he didn't turn up!" Subsequently the £50.000 capital was mostly provided by Healey and his father. Watt was also a subscriber and he became the firm's sales director.

Sampietro's chassis was built up from 18 gauge sheet steel, a box-section structure, well braced with a tubular crossmember at the front and central cruciform. Volkswagen-inspired trailing arm independent front suspension was employed although on the Healey the interpretation was more sophisticated, with alloy arms that pivoted on ball and roller hearings carried on boxes bolted to the chassis. Coil springs and

"the Elliot . . . the fastest closed production car"

Girling lever type shock absorbers were also used.

This was a costly system and Donald Healey's son, Geoffrey, has written *(More Healeys*, Gentry Books, 1978): "We were still obsessed with the theory that wheels must rise and fall without camber change to avoid gyroscopic reactions and kick. Little did we realize that the very much cheaper Austin front suspension could be made to give much better results."

At the rear the Riley axle was retained though, once again, coil springs were fitted with lateral support provided by a link, anchored to the left hand side of the chassis at one end and to the offside of the axle at the other. All round Lockheed hydraulic brakes were fitted, along with Dunlop disc wheels.

Production, such as it was, did not get under way before the autumn of 1946 and inevitably the Healey was expensive with the chassis alone costing .f.900, which was about the same as the albeit dated 2 Y2-litre Jaguar saloon, with the Elliot selling at £1.597 and the Westland slightly cheaper at £1.566. As it happened, the firm only produced 30 examples of this retrospectively titled type chassis before it was replaced by the B-type in mid-1947. Ironically 59, the vast majority, were bodied by outside coachbuilders.

The marque achieved invaluable publicity when Healey took the first Elliot saloon to Italy. In November 1946 under the auspices of the Milan Automobile Club, it was timed at 104.65mph and covered the standing quarter mile in 17.8 seconds. This success allowed Healey justifiably to claim that the Elliot was the fasted dosed production car in the world. Later, in August 1947, Healey drove an Elliot on the Jabbeke-Aeltre autoroute in Belgium at the slightly improved speed of 110.8mph over the measured mile.

In 1947 Tommy Wisdom drove a Westland in the Alpine Rally and won his class. Later in the following year, Count Johnnie Lurani entered his own Elliot in the Targa Florio, was placed 13th overall and won the unlimited touring class.

Healey Elliot saloon in the 1950 Le Mans, where more attention was focussed on the new Nash Healey prototype with full width body instead of the cycle wings of the Silverstone *"cycle wings played havoc with the aerodynamics"*

By this time the B-type chassis was in production. It was essentially similar to its predecessor, apart from the introduction of an adjustable steering column, petrol pumps transferred from under the bonnet to the boot, and a single 12v battery replacing the twin 6v units previously fitted. The B was to prove one of the mos numerically successful of the Warwick-built Healeys and 231 were built between 1947 and 1950. On this model, the Elliot saloon proved to be by far the most popular of the body options and accounted for 85 cars, as opposed to 41 Westlands. A further 51 were bodied by others.

A somewhat less successful B-type was the Sportsmobile, announced late in 1948, of which only 23 were built. A rather ungainly, full-width slab-sided drophead coupe, at £2.879 it was the most expensive Healey on the market. By this time the cars were being built in a new Warwick factory.

Competition activities were continued, with a car being placed second in class at the 1948 Spa 24-hour race. Donald Healey also achieved a further class success in that year's Alpine Trial. The last outing of the works-prepared Elliot and Westland cars came in the 1949 Mille Miglia when Tommy Wisdom, in the open car, once again won his class.

It is difficult to think of a more exacting time for a small car manufacturer than the austerities of the post-war years with its shortages, rationing, regulations and, in 1947, the doubling of purchase tax, to *66 %*, on all cars costing more than £1.000.

It is ironic that such a swingeing increase should spawn the two-seater Silverstone, which today is the most sought-after of these distinctive Warwick-built cars. Intended to cater for the increasingly popular club racing of the day, the prototype was completed in the spring of 1949 and the model announced in July. It cost £975 plus purchase tax of £271, a total of £1.246.

The concept of a no-frills open two-seater Healey for under £1,000 had already been created by the Norfolk-based Duncan Industries of North Walsham, which had already built 39 saloon bodies on A- and B-type chassis. Production, however, was relatively modest and only about 15 Drones were built in 1947 and 1948.

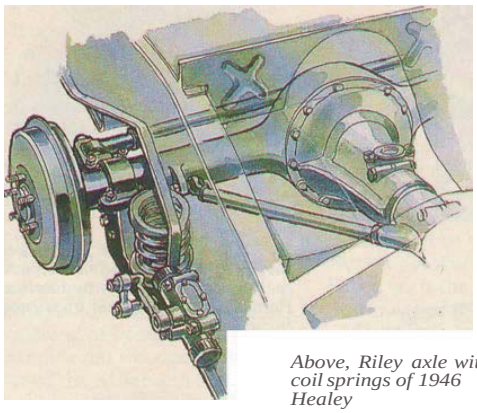
Geoffrey Healey had built the Red Bug, an experimental Ford V8-engined open two-seater hot rod, in 1947, though the concept was not perpetuated.

Engineer draughtsman Len Hodges had overall responsibility for the creation of the Silverstone, named after one of Britain's newest motor racing circuits. Although providing only two seats, it retained the wheelbase of the existing models and the chassis carried the D-type designation. The mechanical specifications were otherwise similar.

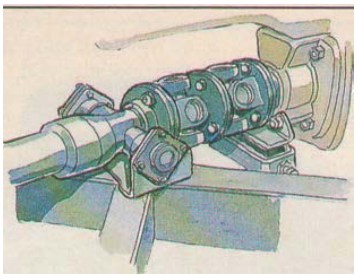
In view of the all-important price ceiling, the Silverstone's body lines were simple, functional and well proportioned. The nose was carried well forward and the headlamps mounted á la Peugeot 402 of pre-war days, behind the kite-shaped grille.

I två avsnitt, med början i förra nummret, har vi återgivit en artikel från THOROUGHBRED & CLASSIC CARS oktober 1991.

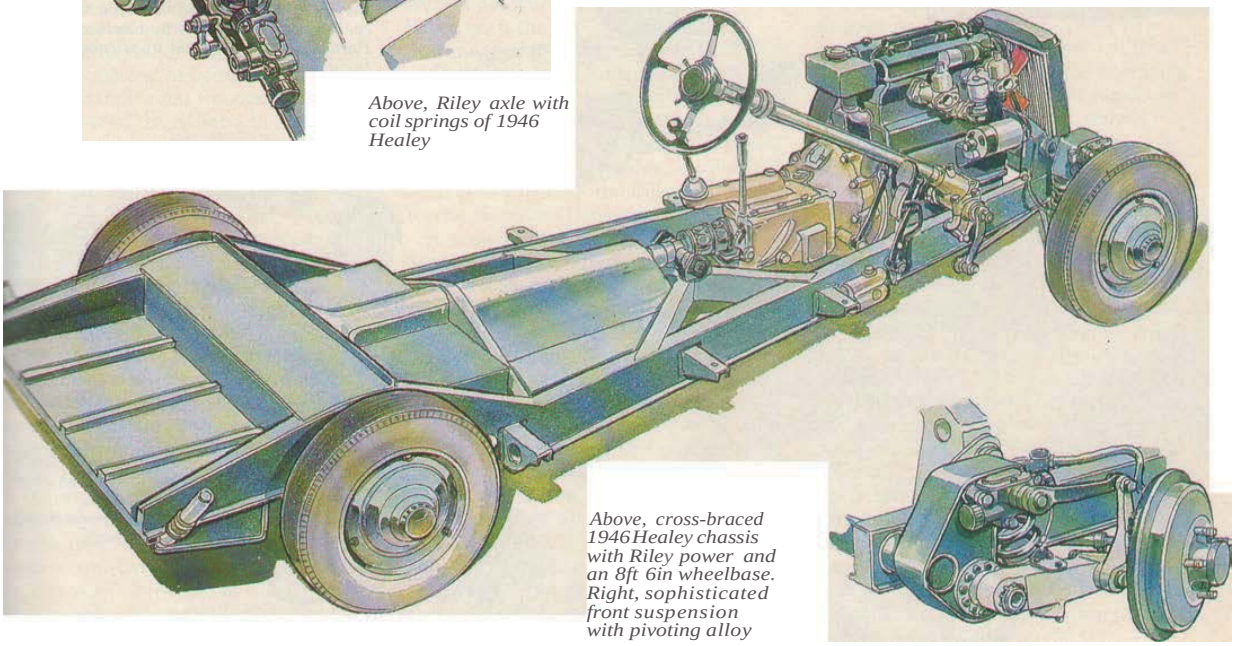
Scannade och levererade av våra medlemmar #243 Ulrich och Sonja Krämer. (Bearbetat och anpassat av mig som tar ansvar för alla i scanningen och min efterbearbetning uppstådda fel som jag inte upptäckt! /Redaktörn).



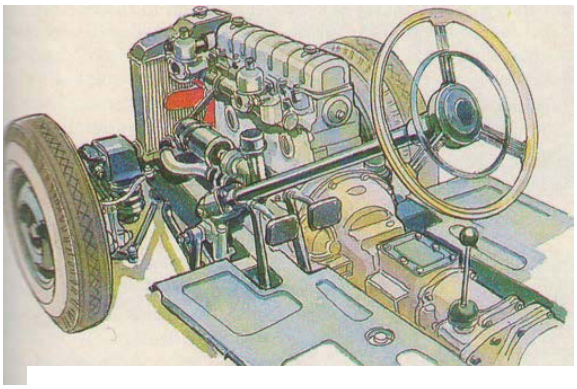
Above, Riley axle with coil springs of 1946 Healey

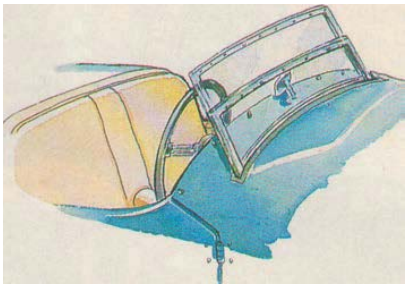


Above, rubber bushing and needle-bearing joints



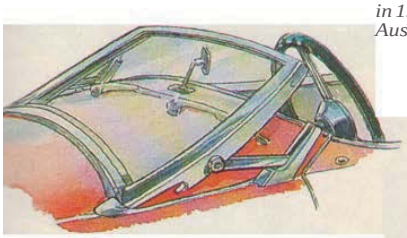
Above, cross-braced 1946 Healey chassis with Riley power and an 8ft 6in wheelbase. Right, sophisticated front suspension with pivoting alloy



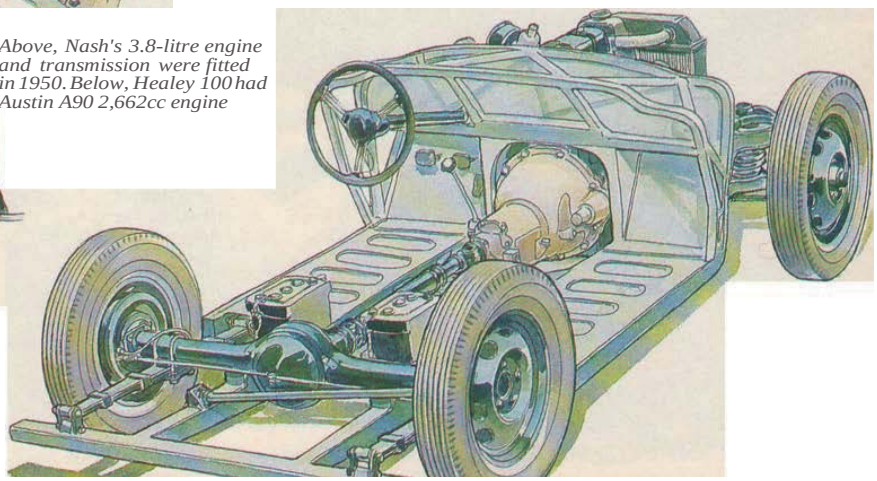


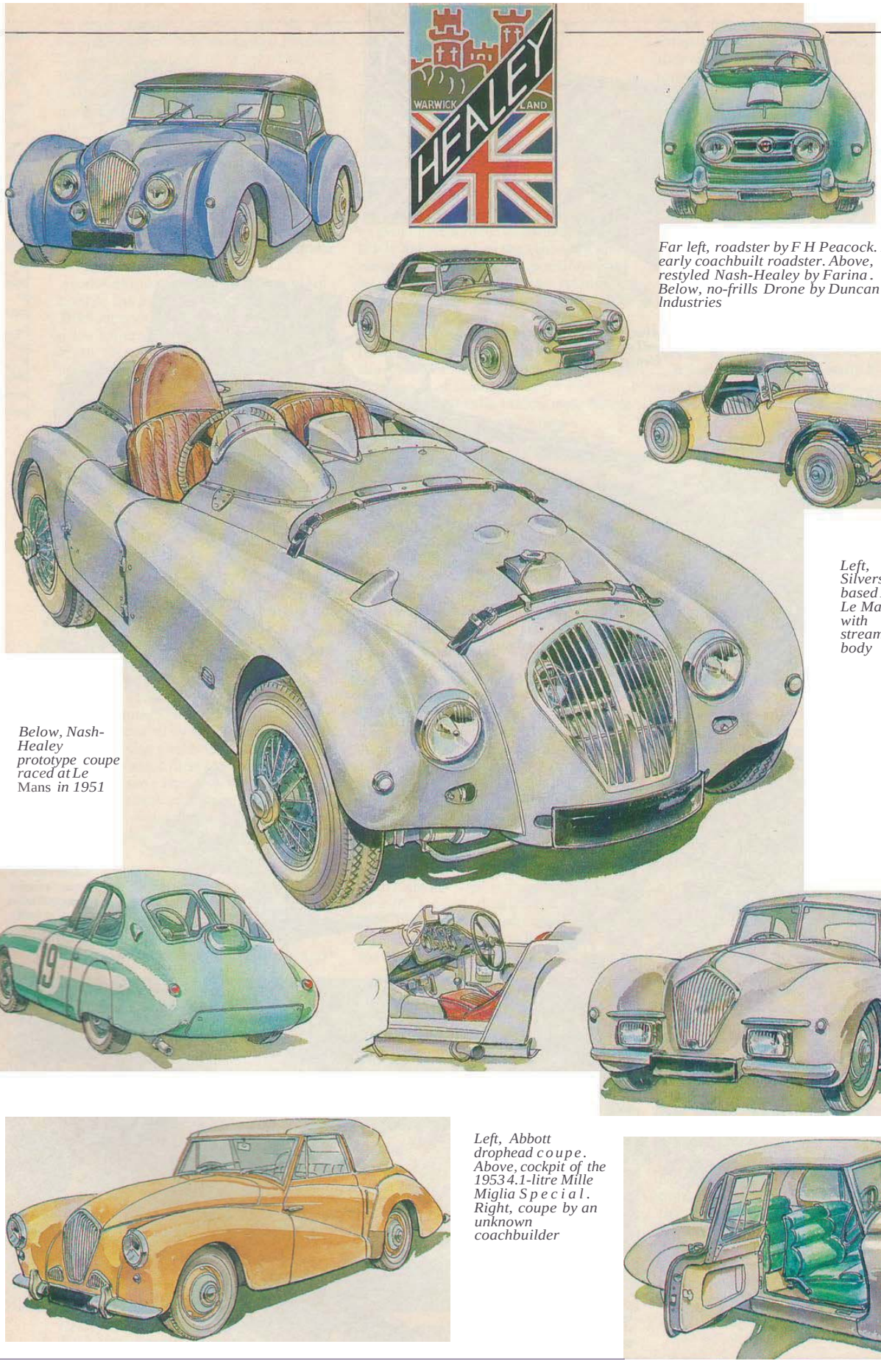
Left, Healey Silverstone's windscreen retracted into the body

Above, Nash's 3.8-litre engine and transmission were fitted in 1950. Below, Healey 100 had Austin A90 2,662cc engine



Windscreen of Healey 100 could be lowered or detached completely





Far left, roadster by F H Peacock. Left, early coachbuilt roadster. Above, restyled Nash-Healey by Farina. Below, no-frills Drone by Duncan Industries

Left, Silverstone-based Healey Le Mans car with streamlined body

Below, Nash-Healey prototype coupe raced at Le Mans in 1951

Left, Abbott drophead coupe. Above, cockpit of the 1953 4.1-litre Mille Miglia Special. Right, coupe by an unknown coachbuilder

There were no bumpers. The bonnet was completely detachable and the same went for the cycle-type wings. Another novelty was the windscreen which could be lowered into the scuttle, so that there was a sufficient amount projecting to form a low competition shield. The stressed skin hull was built for Healey by Abbey Panels in Coventry at a cost of £150 apiece, and was notable for being an all-metal structure instead of being constructed around a traditional wooden frame, in the manner of the Elliot and the Westland.

After 51 Silverstones had been completed, April 1950 saw the arrival of the E-type. This had a slightly wider body than hitherto, more legroom and a bench-type seat took the place of the bucket seats previously fitted. The windscreen was enlarged and hood improved, though the most obvious external difference between the two models was the introduction of an air intake on the top of the bonnet. There were 54 examples of the E-type Silverstone built before the model was discontinued later in 1950.

Donald Healey and Ian Appleyard took the prototype Silverstone, JAC 100, on the 1949 Alpine Rally where they were second overall and won their class. In that year's Production Car Race at Silverstone, although the event was dominated by the new XK120 Jaguars, the retirement of one of the XKs saw the three Healeys, driven by Louis Chiron, Tony Rolt and Tommy Wisdom, win the team prize. The model was to prove its worth in club racing, sprints and hill climbs.

Yet for all the Silverstone's reliability, the Warwick Company was concerned that the pre-war Riley engine was beginning to show its years and it was a struggle for the model to reach 100mph. The firm experimented with a Wade supercharged version but in America, Briggs Cunningham fitted Cadillac's new 5.4-litre V8 in his Silverstone to good effect. Warwick obtained an example and shoehorned it into a works car. Its drivers were greatly impressed by its torque and smooth performance. Donald Healey therefore decided to go to America to see if General Motors could supply factory-sourced units.

He sailed for America on the *Queen Elizabeth* in December 1949. Always a keen photographer, during the voyage Donald struck up a conversation with the owner of a stereoscopic camera, an American named George W Mason, who also turned out to be the president of Nash Motors. In Detroit, Cadillac was unable to supply its new V8 and so Healey met up with Mason at Nash's Kenosha, Wisconsin works. He was later to describe this visit as "the turning point in my career". At this time he owed the bank approximately £50,000, a fact he revealed to Mason's right-hand man, George Romney. The outcome was that Nash Motors paid off Healey's overdraft and he repaid them in completed motor cars.

As originally envisaged, the Silverstone would be re-engined with the Nash unit, which would then be marketed in America. But its pre-war cycle type wings played havoc with the aerodynamics to the detriment of its performance so the prototype, entered for the 1950 Le Mans race, had a rudimentary full-width body. It came in a creditable fourth. In the following year a coupe version was placed sixth, while a Nash-Healey roadster did even better in 1952 and followed two works Mercedes-Benz into third place.

A completely new body was therefore needed for the production cars. Len Hodges designed a full-width open one, with a three-abreast bench-type front seat, which was built by Panelcraft in Birmingham. The Nash radiator, bumpers and headlamps were then added while the mechanicals consisted essentially of the 3.8-litre, six-cylinder, overhead-valve Nash engine, gearbox and rear axle. The Healey chassis, designated the N-type, was accordingly modified to accept them. In all, 253 were built between mid-1950 and February 1952.

In the meantime the production of the Riley-engined cars was continuing. For 1951 the Elliot and Westland were respectively replaced by a Tickford saloon and Abbott drophead coupe. The first of them was built on the C-type chassis but this was replaced in mid-1951 by the BT version with improved headlamps and triangular grilles now flanking the radiator. At the end of the year came the F-type chassis with the torque tube replaced by an open propeller shaft, which was shared with the RM Riley saloon. Production lasted until early1954 by which time 241 Tickfords and 77 Abbotts had been built.

Nevertheless the Nash-Healey was the most numerically successful Warwick- built car. But in September 1950, Nash announced that it was retaining Pinin Farina as its styling consultant.

This resulted in the 'three-nation sports car' with mechanicals being shipped to Britain to be fitted in the Warwick-built chassis, the wheelbase of which was 'stretched' to nine feet. This was then dispatched by train to Italy for bodying by Farina. The finished article was then shipped back to America. These cars were powered by an enlarged 4.1-litre Nash engine though only 151 examples were built before production ceased in 1954. A hard-top model had arrived in 1953 and was followed the next year by the Le Mans version, though only about 30 were built during a three-month span.

Back in Britain, Healey marketed the Hodges-designed body, on what was termed the G-type chassis, as the right-hand drive Sports Convertible which was powered by Alvis' new 3-litre six-cylinder engine, clearly a more refined unit than the Riley one. This was a 100mph car but it sold for £2,490. Only 25 examples were built between 1951 and 1953 and a further three received other coachwork.

By this time the British Motor Corporation was in production with the Austin-Healey sports car. For by 1951, as Donald Healey candidly told me in 1983, "I realised we required a faster, lighter, cheaper car. Money was always tight and I could see us folding up if we didn't produce a new model."

The outcome was the lovely Gerry Coker-styled Healey 100 prototype which was exhibited at the 1952 Motor Show. It is now history that the Corporation's Leonard Lord saw it and the Austin-Healey marque was born overnight. So the links between Healey and Austin were finally forged, just as Donald Healey and James Watt had envisaged ten years previously.

Med detta avslutar vi den uttömmande historien om våra Healeys ärorika stamtavla. Vad som senare hänt är – som alla vet – även det historia!
Anders L

Nash-Healeys being built in the Healey factory at The Cape, Warwick in 1951. Bodies were sourced from Panelcraft in Birmingham

Nya klubbmedlemmar presenterar sig.

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

Jan Havossar, Stockholm. AH 100 BN1 1955, Regnr inte klart. BRG/OEW. Medl nr 682.

Min första Healey, inköpt oktober 2013.

Uppskattar Healey för designen och körkänslan, och då speciellt 100/4.

Jag har full dokumentation på bilen. Ursprungligen levererad till Illinois, USA. Sedan till Holland där den totalrenoverades av en specialist som jag sedan köpte den från.

Ser fram emot gemenskap och utbyte av information och kunskap inom klubben.

Lars-Göran, 60 år, familjemedl Gunnel Ö, Virserum. AH 3000 Mk3 1964, PCT113. Röd över vit. Medl nr 684.

Köpte denna lite av en slump nu i juli. Hustrun och jag har länge tittat på olika entusiastbilar och engelska bilar har lockat oss båda, dock med lite olika preferenser om vad vi ville ha.

När vi såg denna (annons) visste vi att vi hittat rätt – en bil som inte är lik någon annan! Den var i så fint skick!

Den kom till Sverige 1990 (från USA) och har här haft tre ägare. En tidigare ägare har med hjälp av lite olika ”specialister” renoverat den till baka till originalskick. Startar och går perfekt, nyligen besiktigad med blankt papper (killen hotade att ta ledigt resten av dagen när han tog testrundan ...).

Tror att klubben är ett bra forum för tips och idéer vid ev problem. Planerar att åka på träffar och se andra Healeys och entusiaster.

En avslutande liten (skämtsam) reflektion – måste alla engelska bilar och mc droppa olja?!

Carl-Gunnar (CG) Sandin, 77 år, Bromma. AH 3000 Mk3 1964, MKB030. BRG/OEW. Medl nr 685.

Min första Healey, köpt juni 2014. Har alltid haft ett stort intresse för engelska bilar ända sedan jag tog körkort 1955. Tidigare varit ägare till en MGB -72 men alltid drömt om en AH som jag anser vara en av de vackraste sportbilar som tillverkats. I början av 60-talet ägde några kompisar varsin AH100 och sedan dess har jag drömt om att själv bli lycklig ägare till en Healey.

Jag har länge följt utbudet både Sverige och på Ebay i USA. Plötsligt dyker min nya kärlek upp på Blocket och mycket snabbt bytte bilen ägare.

Det är en tidig BJ8, exporterades till Kalifornien, köptes av en där bosatt norrman, Jan Olsen. Till Sverige 1986 och har sedan dess varit samma familjs ägo.

I stort sett i originalskick men att från att ha varit helt grön någon gång ändrad till att bli tvåfärgad. Ingen rost och motorn går som den ska men bilen behöver gås igenom. Första åtgärden blir att byta avgassystem. Jag ser fram emot mitt medlemskap i klubben och hoppas få träffa likasinnade och lära mig mer om min ”nya” bil.

Alf Willmarsson, 60 år, familjemedl Gudrun W, Ängelholm. AH Sprite Mk1 1960, DLD403. Röd. Medl nr 686.

Letade egentligen efter en TR4:a, men de var antingen dåliga eller tokdyra. Denna dök upp på Blocket – jag visste knappt något om bilen/märket men en god vän blev eld och lågor och ville följa med och titta.

Blev helt såld direkt – de utanpåliggande lamporna, den enkla brädan med en Moto Lita ratt som pricken över i-et! Sorgligt dock när vi lyfte på huven, fanns mycket att önska. Läckte både det ena och det andra – dåliga slangar och trasiga bälgar. Störde inte mig, skulle bli ett lagom vintergöra. Svårare att hålla masken inför säljaren, ville ju kunna ”deala” lite (Jo jag vet att du Torbjörn är medlem och säkerligen läser detta, men det är ju så det går till!).

Såldes i Alabama, till Sverige 2009 och via Östersund till Karlshamn 2010. Ju mer jag jobbar med bilen, desto mer uppskattar jag den!

Medlemsskapet? Tips och råd och en bra tidning att läsa – det räcker långt! Tar dessutom gärna emot tips om AH100 som är till salu.

Karl-Erik Williams, 70 år. Mariehamn, Åland. Söker en vänsterstyrd AH 3000! Medl nr 687.

Varför medlem i AHCS?

Ja, jag ser det som ett bra sätt att få kontakt i svenska Healeykretsar, framförallt för att få tips och hjälp att återigen få äga en AH 3000!

Som framgår av ”Efterlysning” på sidan 30 i detta nummer har jag en gång varit bosatt i Stockholm och då lycklig ägare till en 3000.

Äger sedan 1994 en Harley-Davidson Panhead från 1963, men planerar nu att sälja den till förmån för en Healey.

Jag söker i första hand en Vänsterstyrd 3000. Någon som kan ge mig tips?

Den suddiga bilden är på min tidigare Healey, innan jag (olyckligtvis!) lackerade om den i en gul färg. Och, jo, det är en ung Karl-Erik i bilen!

Sven Holmlund, 61 år, Saltsjöbaden. Söker en fin AH 3000 BJ7 eller BJ8! Medl nr 688.

Har en tid närt en tanke om att skaffa mig en klassiker och tycker att Healey 3000 är otroligt fina.

Gått med i klubben för jag tror det är trevligt att träffa likasinnade. Dessutom kanske det kan ge mig tips så jag hittar ”min” Healey 3000!

Har dessvärre ingen bild med Healey– jag har ju ännu ingen Healey! Sänder istället en bild med anknytning till ett annat nyvunnet intresse, flyg.

SÄLJES: Austin Healey BT7 1960

Bilen är mekaniskt I bra skick, men fordrar det lilla sista i finish (främst inredningen) och några andra små detaljer.

Fler bilder på klubbens hemsida, eller kontakta mig så mejlar jag bilderna.

John Guillauman, Danmark,
+45 20 819 363 , *futuresports@sport.dk*

Fler annonser på sidan 26!

Du som annonserar på våra ”fria” sidor: Glöm inte att meddela oss när du sålt/köpt den annonserade varan.

Du som köper/kontaktar säljare: Glöm inte att ange att det är i AHCS Enthusiasten du sett annonsen!
Ge också gärn feedback till redaktionen om din affär.

SÄLJES: Austin-Healey Frogeye 1959 med FIA-papper

Uppbyggd av mej för ca 10 år sedan, tävlad och utvecklad till en vinnare i sin klass och fortfarande i mycket fint skick. Mycket lättkörd och nog det billigaste du kan köra/tävla med.

Original plåthuv, skivbromsar fram, Jack Knight diffbroms 4,22, tätstegrad förstärkt låda, 948 motor borrad till 998 (full race engine), dubbla SU H4 på Healey insug, mm. Fullt preparerat racechassi. Specialbyggd trailer med totalvikt på 750 kg (kan dras lagligt efter alla bilar, även om du inte har släpkort!). Extra racemotor i delar medföljer. Tävlingsklar med FIA-papper no 47 Sebring.

Jag hjälper dig att komma igång till nästa säsong!

Säljes pga svalnat intresse, rimliga bud mottages eller bytes mot något intressant, kom med förslag (inte allt för stora projekt)! Fler bilder på klubbens hemsida eller kan mejlas. Leif Molin 070- 322 83 32, *leif.molin@utb.karlshamn.se*

SÄLJES: Austin Healey 100 1954, Reg nr AOA338

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

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

Värderad/besiktigad av Handelskammarens värderare Björn Lindskoug 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*

Avoid frustration and simply go for the best

KAS
KILMARTIN
AUTOMOTIVE
SHEETMETAL

Kilmartin is the premium brand for Austin Healey chassis and sheet-metal 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.

KAS
europe

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

South Section vann återigen Brittiska Klubbkampen i Skåne.

Foto: Fredrik Spong

De som gjorde det var fyra Healeybesättningar: Paul & Maria Mauritsson; Fredrik & Filip Spong; Olle Erlandsson & Louise Wall samt rapportören med Jan Lindqvist som co-driver.

Söndagen 7 september gick årets Brittiska Klubbkamp av stapeln. Start och mål var natursköna Skånes Östarp med sin fina gästgivaregård.

Ett 60-tal klassiska brittbilar deltog med entusiastiska besättningar. Jaguarklubben, som var årets arrangör, hade valt en helt underskön rallyrutt på backiga och kurviga småvägar perfekta för en brittisk sportbil. Vi åkte ömsom genom gröna bokskogar och på vägar med vidunderlig utsikt över det vackra skånelandskapet.

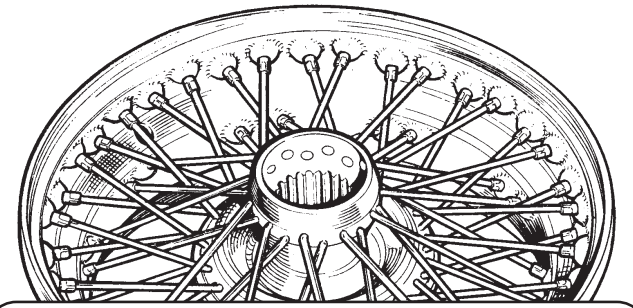
Trevliga och lite kluriga kontroller och utslagsfrågor, samt ett manöverprov ingick i rallyt. South Section deltog med 4 bilar och vi fick en mycket trevlig dag tillsammans. Att vi blev korade som bästa klubblag gjorde ju inte saken sämre, och undertecknad fick något överraskande ta emot den gyllene vandringspokalen.

Den får nu vila till nästa år intill förra vandringspokalen som vi ju bärgat för gott tidigare efter tre inteckningar.

Peter Bäckström

Ekipage Mauritsson med foderluckan öppen ...

Foto: Peter B



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
e-postadress:lindgren_kurt@hotmail.com

Bremen Classic Motorshow 2014

För många bilentusiaster runt om i Europa så börjar entusiastsäsongen med Bremen Classic Motorshow i början av februari. 2015 är datumen 6-8 februari.

Vår tyska ”sektion”, Sonja och Uli Krämer besökter 2014 års upplaga och den kommer nedan. Kanske som en liten smakbit av allt det som finns under aktiviteten.

Själv noterade jag under ett besök för några år sedan att ”privatsalugaraget” var väl värt ett besök. Där fanns allt från rent ”skrot” till perfekta exemplar till salu. Men prisbilden var genomgående lite hög för en smålänning ... Red.

Classic Car säsongen börjar i Tyskland med ”Bremen Classic Motorshow” som öppnar i slutet av januari/början av februari och håller på i tre dagar.

2014 var huvudtemat en utställning med tyska bilar 1950 – 1960. Huvudtemat varierar år för år med olika länder som presenterar sina historiska bilar under varierande motton.

Åtta olika utställningsrum i ”Bremer Stadthalle” visar historiska bilar och motorcyklar som säljs av professionella bilhandlare. Bremen Classic Motorshow erbjuder även klubbar och racergemenskaper att ställa ut sina bilar och värva medlemmar. Dessutom finns det ett stort utbud av reservdelar.

Privatpersoner kan ställa ut sina veteranbilar till salu på parkdäck och detta är alltid fullt till sista plats.

2014 besökte ca 45 000 personer Bremen Classic och en stor del av besökarna kom från Skandinavien. Vi såg dock ingen från den svenska Healeyklubben bland dessa tusentals människor.

Sex olika tyska bilklubbar ställde ut sina engelska bilar; MG Car Club, MG Driver Club, Triumph TR Register, Triumph Stag Register, Triumph Spitfire Club och Mini Club, men den tyska Austin Healey Club Germany var tyvärr inte representerad.

Av bilhandlarna erbjöds allt som allt endast fem Austin Healey.

Rubrikbilden visar en av dem: AH 3000 MKI 1960, röd, för Euro 89 500. Erbjöds av en Holländsk bilhandlare.

Uli och Sonja Krämer

AH 3000 BN7 1961 MK II mörkgrön, varav endast ca 350 exemplar ska ha byggts. Motor från Denis Welch med ca. 260 Hk, FIA-pass App K, pris efter förfrågan. Tsyk bilhandlare.

3000 AH MKI röd, med 3 HD 8 förgasare för rallybilar. Pris efter förfrågan. Tysk bilhandlare.

AH 100 S från 1955 med motor byggd av Dennis Welch. De begärde Euro 115.000 – otroligt billigt för en 100 S. Men som alltid: det som verkar för bra för att vara sant är sällan det – alltså sant! Vid närmare granskning av chassinumret visade sig bilen vara en ombyggd BN1! Dessutom var vindrutan från BN1 men bilen prisades som "perfekt restaurerad". Tysk bilhandlare

AH 3000 MKIII ph.II, 1966, blå/vit, för Euro 72.5000. Holländsk bilhandlare.

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 AB

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)

First Wettern Sports Car Challenge 13 - 15 augusti 2014

Segrarparet Sigge och Lena Hammarnäs med tvåan och tillika skribenten Claes Leveau.

I Europa genomförs ett fåtal landsvägstävlingar (tex Mille Miglia, Sofia-Liege-Sofia, Tour de France [ä inte de cykel?] m fl) för gamla sportbilar! I Sverige var det över 60 år sedan liknande tävlingar kunde genomföras på grund av olika lagar och bestämmelser.

Vi bestämde oss därför att det var dags att försöka arrangera en tre dagars tävling First Wettern Sports Car Challenge. 31 mil skulle avverkas på tre dagar! Bilarna skulle vara Engelska sportbilar från 50- och 60-talet. Beslutades dock att racing-Ferraris från 50-talet skulle få dispens! Sigge Hammarnäs blev ansvarig tävlingsledare och ordnade tillstånd med olika myndigheter och dylikt!

Efter att anmälningar kommit in var nog den största favoriten Clas Arleskär med sin Mäkinen-Moss inspirerade Healey 3000. Det visade sig dock vid besiktningen att bilen hade otillåten motortrimning. Den var trimmad enligt grupp 4 reglementet racersportvagnar (endast grupp 2 var tillåtet) av Kjelle Walin. Clas diskades och ärendet rapporterades till Svenska Bilsportförbundet (troligtvis väntar en avstängning på 1 år). Den alltid optimistiske Clas meddelar dock att han fått tag på speciella strypbrickor till Webrarna framtagna av DWR (max 2440 rpm) så han kommer att kunna starta i nästa års tävling.

Starten gick klockan 10.00 den 13 augusti. Jag valde att ligga strax bakom Sigge då jag visste att hans hustru Lena gjort noggranna förberedelser med noter över hela sträckan.

Väl framme i Hjo inmundigades räkmackor i hamnen. Service och första övernattning i Karlsborg (Idas Brygga). Nystart på torsdagen med hårdkörning till Vadstena. Mycket backig sträcka där Healeyn fick bekänna färg!

Sista dagen – ligger efter Sigge och avvaktar under hela dagen. Vid backarna utanför Huskvarna sätter jag allt på ett kort: full gas i en nerförsbacke och pressar mig förbi Sigge! Healeyn har aldrig gått så bra och livet leker! Men, eländes elände, Healeyn som för några sekunder sedan gick som en dröm tvärstannar och Sigge drar med ett leende förbi! Det visade sig senare att kabeln till bensinpumpen gått av. Tror absolut inte på sabotage!?!

Bara att gratulera Sigge och Lena till en välförtjänt seger. Hoppas på revansch nästa år! Kanske fordras en bättre bil? Har du en 100:a stående till salu, så hör av dig! Herr Arleskär har redan införskaffat en specialbil, Austin A40 Sportcoupé, så konkurrensen blir knivskarp!

Claes Leveau

Följa Hammarnäs var det som gällde!

Koxiga Sigge efter segern

”Vi är länken mellan drömmen och vekligheten”

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

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

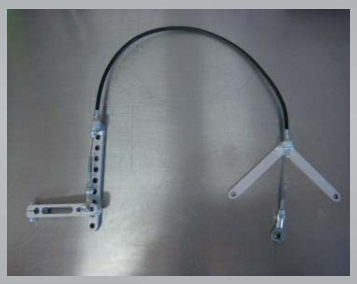
Bladfjädrar
Tillverkade i Sverige av högkvalitativt fjäderstål som först valsas och sedan härdas. Vi monterar samman paketen själva med laserskurna klammer, rostfria distanser och försänkta skruvar. Dessa fjädrar tappar inte i spänst och är justerbara genom att antingen ta bort ett blad eller korta av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

SpinnerSpanner
Ett smart verktyg för att slippa slå sönder vingmuttrar, hjullager osv. 2 000:-

Framhubbar för 5-bultade fäljar
Ny unik produkt för oss som inte finns någon annanstans. CNC frästa ur ett massivt stycke aluminium eller stål 6 000:- / par
Inkl. lager, packboxar och pinnbultar 8 400:- / par

Minilite 6”x15
Nytillverkade av Minilite och speciellt anpassade för oss med off-set och skuldra på insidan för att hålla däcket på plats 2 338 :- / st

Bakaxeladapter
Tillverkade i 7075 aluminium och med samma bultcirkel som hubbarna fram (så var det ej original)
2 343:- / par



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

Vår nya verkstad växer fram!

Målning & entresolplan

Gjutning & snickeri

OBS!
Alla våra priser är inklusive moms!

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

Galleri

Reid Trummels BN2,

Läs mer om Reids bil på sid 27!

Tre Klubbs Träffen Stockholm 2014

Bild ovan: Robert Erikssons 100/6 och Helen Elmgrens 100/4.

Bilden nedan: Små grodorna, små ... Tommie Tellander och Olle Åbergs Spritar

Årets upplaga av treklubbsträffen blev den med flest deltagare hittills. Träffen arrangeras i samarbete mellan Austin-Healey, MG och Triumphklubben och har blivit lite av en instutition i stockholmsområdet de senaste åren.

Vid startpunkten i Vallentuna samlades 55 bilar och drygt 90 deltagare, med en lagom jämn fördelning av fordon, dock med lite övervikt av MG:s. Några katter hade visserligen gömt sig bland hermelinerna i form av Jaguar, Aston Martin, Morgan och TVR, men dom fick också vara med. Vädret var på sitt bästa humör även om morgondimma och lite moln dröjde sig kvar en stund.

Konceptet är superenkelt, följ kartangivelserna och njut av fina vägar i nordöstra delen av Stockholmsområdet. Efter ungefär två timmars körning nådde vi målet i Sigtuna, där lunch i form av ett riktigt fint buffébord på hotell Kristina inmundigades. Vid det laget strålade en varm sol från en blå sensommarhimmel vilket spädde på idyllen. Allmän förbrödning och däcksparkande hör ju sen till ritualen innan färden ställdes mot nya mål eller hemmåt.

Som vanligt hade arrangörerna gjort ett fint jobb och nu ser vi fram emot att spränga 100-bilarsvallen nästa år.

Anders G (Text och bild)

Nedan: Bertil Åhlin med sin 3000

Nedan: Bengt Sedell från MG-klubben förklarar hur det ska gå till.

Nedan: Tre klubbar var det väl – inte tre gubbar? Ser betryckta ut, gick det åt skogen?

Nedan: Inte bara Healeys, detta vackra BSA ekipage var en av de övriga. Foto : Jonas Lindquist.

Healey splined hubs
that fit the bill... exactly.

Standard from £85
Race from £135
plus VAT

and they cost less than you think.
Direct from the manufacturer

Fed up with ill fitting components with the wrong size holes or undersized splines from third party suppliers... or even wheels that fall off?

Our Front and Rear Hubs are British made to our own drawings and exact specifications, so you can be assured of the quality, fit and performance.

There are two styles; Road which are silver and Race which are black, and made from a higher grade steel and lightened where possible. We also stock 100S Front and Rear Hubs to the same high specifications

Please visit our website for our full range of Hubs.

Get our FREE Performance catalogue for more information and start shopping online NOW

Denis Welch MOTORSPORT

www.bighealey.co.uk

The price is right... **The quality is excellent...**
The performance is legendary...**You deserve the best...**

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

Vilken sommar! Svårt att klaga på vädret denna sommar och ibland nästan lite ”för varmt” men då sommaren är kort och intensiv ska vi bara tacka och ta emot! Känner mig lite osocial när det gäller Healeyaktiviteter denna sommar. Först missade vi årsmötet p.g.a. dotterns 25- års fest – de små växer upp fort – och sedan var det andra släktaktiviteter dagen efter så den helgen var ganska körd, i alla fall om man vill behålla sina familjerelationer! Sedan har min egen sommar mest bestått av att leka snickare vid vår sommarstuga där ett äldre och synnerligen ruttet och mögligt bastuhus har krävt alla lediga timmar och den ork man har kvar i kroppen. Men resultatet blev bra, eller hur?

Nåväl då har jag framfört alla ursäkter jag har för att ha totalt negligerat min kära 3000 denna sommar, men det kommer ju en ny säsong och då får man vara mer på tå för att åka och njuta av mullret från 6:an. Johan har varit lite flitigare med att lufta sin 100:a och bilen har fungerat bra förutom att den helt nya torkarmotorn har lagt av. Engelska kvaliteten är som bekant ofta inte så bra!

Vår racingdebut med Alfan blev kort och intensiv (Kinnekulle Ring) då bakaxelns upphängning gav upp och även en liten påhälsning i ett avbärarräcke gjorde att säsongen blev kortare än planerat. Men hösten är lång och vi ska ta nya och bättre tag till nästa år och då förhoppningsvis med en bil som är bättre utsorterad än vad vi hade vid debuten. Vi var både naiva och oerfarna om hur mycket man bör testa av för att bilen ska gå som den ska och väghållningen bli optimal.

Eftersom det är lite sommarstiltje även på auktionsmarknaden så har vi inte lika mycket som vanligt att rapportera om men lite efterdyningar från vårens sena auktioner kommer nedan.

Under augusti månad har ju även de stora auktionerna i Monterrey, Kalifornien gått av stapeln och som vanligt har det satts all möjliga (och nästan omöjliga) rekord när det gäller priser! Den stora attraktionen under denna auktionsvecka var väl att det kom ut en Ferrari 250 GTO på marknaden. Lär finnas 35 stycken av denna bil så den är ju mer unik än vår unika Healey, 100 S. Givetvis så är det andra priser för en sådan raritet och en 100 S framstår som billig i jämförelse. Bilen lär ha sålts för runt 270 millioner Svenska kronor vilket gör den till (så här långt) den dyraste bilen som sålts på en auktion. Skönt att leva i den mer normala världen då vi har bra bilar som även är en investering men ändå till värden som gör att man törs åka ut och sladda lite eller som vissa andra i klubben, köra hårt på landets banor!

Enligt lite preliminära rapporter som jag sett

på nätet så verkar det som att 3000 bilarna är på väg upp igen. Har inga riktiga fakta i målet så här långt men under Monterrey veckan lär det ha sålts ett par 3000 till priser över 120 000 US Dollar och det skulle ju vara ett trendbrott då 100:an har gått så mycket starkare under den senaste tiden! Återkommer med mer fakta runt detta senare.

Detta kan vi rapportera om sedan vår senaste rapport (priserna nu räknade med 7,0:1 mot US Dollar)

Bonhams, Oxford England.

1959 Austin Healey 100-6 Works Replica Rally Car. # BN64334. 42 133 miles. Röd med vit hardtop, svart inredning. Helt ombyggd till en tidig 3000 Mk1 rally kopia. Har enligt dokumentationen alla de ”rätta bitarna” och ser allmänt bra ut. Undersidan helt OK med bara mindre slagmärken etc.

Kondition: 3

Såld för 59 785 USD eller ca SEK: 419 000.

Kommentar: Byggd av John Chattam vilket bör borga för att det är en bra kvalitet på bilen (håller PG med??). Högt pris med tanke på att det i grunden är en 100-6 men då det inte återstår mycket av originalet så får det ändå betraktas som ett bra köp då det kostar mer än så att bygga upp en ny bil igen. Om allt är rätt gjort så kommer nästa ägare att ha många roliga stunder med bilen!

1964 Austin Healey 3000 Mk2. #HBJ7L20570. Svart/röd med röd inredning. 8933 miles. Renoverad 1997 och då konverterad från vänster till högerstyrd. Bra kaross med god passform, bra lack och inredning. Motorn är uppgraderad till Mk3 specifikation och har även mer modern utrustning typ brytarlöst tändsystem, elfläkt mm. Det mesta av renoveringsarbetet utfört av JME.

Kondition – 2.

Såld för 44 357 USD eller ca SEK: 311 000.

Kommentar: Mycket bra köp och kan förmodligen säljas vidare med en bra förtjänst.

Bonhams, Francorchamps Belgien

1956 Austin Healey 100M. #BN2L 230581. Blå/vit med blå inredning. 65859 km. Renoverad i USA under åren 2006-09

med bra dokumentation. Bra kaross och inredning och bilen har ett flertal priser från olika utställningar både i USA och Europa.

Kondition + 2.

Såld för 204 755 USD eller ca SEK: 1 435 000.

Kommentar: En väldokumenterad och fin 100M med bra investeringspotential. Inte billig men vi betraktar ändå detta som ett bra köp.

Bonhams, Greenwich CT USA.

1960 Austin Healey 3000Mk1. #HBN7L 5919. Vit med röd inredning. 99699 miles. Fem ägare sedan ny och renoverad under 2007. Ser fortfarande mycket bra ut. All dokumentation ifrån renoveringen och för löpande servicearbeten.

Kondition – 1.

Såld för 68 200 USD eller ca SEK: 477 000.

Kommentar: Ägarna var på plats under auktionen och kunde informera om allt runt bilen. Som ett plus finns även fotografier där denna bil användes under ett av Canadas GP lopp med Nico Rosberg vinkandes till publiken. Priset var på den låga sidan och detta var ett mycket bra köp.

1961 Austin Healey 3000 Mk2. #HBT7L 15960. Röd med svart inredning. 29900 miles. Renoverad för ca 10 år sedan och renoveringen håller bra. Bra kaross och bra inredning. Lite små detaljer som kan förbättras men inget dramatiskt eller dyrt arbete.

Kondition + 2.

Såld för 57 200 USD eller ca SEK: 400 000.

Kommentar: Enligt obekräftad uppgift ska den endast ha körts ca 1500 miles efter genomförd renovering. Lite små och irriterande missar i detaljarbetet drar ner betyget från -1 till +2. Såld för rätt pengar med tanke på skicket.

Bonhams, Chichester UK.

1955 Austin Healey 100S. #AHS 3509. Grön med svart inredning. 10466 miles. En välkänd och väl använd 100S som alltid har kallats för ”den gröna bilen”. Väl använd på alla racingbanor under ett flertal år. Utrustad med störtbåge och diverse andra racingrelaterade detaljer.

Kondition +3.

Såld för 1 147 136 USD eller ca SEK: 8 030 000.

Kommentar: Välkänd racer som senast deltog i det klassiska Mille Miglia. Såldes för det på förhand uppskattade priset. Ser dyrt ut på pappret men jämför man med t.ex. en Jaguar C-type så framstår en 100S som billig. Trots priset anser vi att detta var en bra affär för båda parter.

Bonhams, Oxford UK.

1959 Austin Healey 100-6. #BN6L4390. Blå/vit med svart inredning. 52547 miles. Konverterad från vänster till högerstyrd under renoveringen som skedde för ca 20 år sedan. Bilen ser fortfarande bra ut och givetvis syns det att den inte är helt nyrenoverad men skicket är ärligt.

Kondition – 2.

Såld för 61 917 USD eller ca SEK: 434 000.

Kommentar: En elegant och väl presenterad Big Healey. Den blå färgen är inte en originalfärg vilket är lite synd, men den ser bra ut. Rätt pengar för båda säljare och köpare.

Veckans profil som SCM presenterar är en ganska udda Healey!

1954 Healey Abbot Drophead Coupe. En av 91 byggda bilar och helt renoverad 2009-10. Vinröd med beige inredning. Renoverad till en bra, men långt ifrån perfekt standard.

Såldes för 47 707 USD eller ca. SEK: 334 000 på H&H Auktioner i Rockingham England

Kommentar: Man konstaterar att detta är en typisk efterkrigsprodukt där konstruktionen inte är speciellt förfinad och att bilen är mycket tung. Dock som ett plus för den robusta konstruktionen är att bilen kunde köras fort och länge utan problem.

Healey Abbot var en kortlivad produkt och övergavs av fabriken så fort den nya 100:an kommit ut, ett måste då produktionskapaciteten var så begränsad. Man bedömer att trots att det rör sig om en väldigt unik Healey så är investeringspotentialen mycket begränsad.

Det var allt för denna gång och vi önskar er alla en riktigt bra höst med både Healey åka i den sköna höstluften och sedan många och roliga garagetimmar när ”busvädret” börjar sätta in!

Hälsningar, Ulf & Johan

Årsmöte 2015 på västkusten!

Boka redan nu i era kalendrar så ni inte missar att vara med och fira vårt 45-årsjubileum! 2015 är det nämligen hela 45 år sedan klubben startades.

Och jag var med (så gammal är jag!).

(Mer om Göran och hans Healeyhistoria på sida 22-23 /Red.)

I det vackra Bohuslän, ligger Rönnäng på Tjörn. Där finns **Bergabo Hotell & Konferens** , som är bokat för AHCS **den 5–7 Juni 2015.**

De 45 åren skall firas och årsmöte hållas. Reservera helgen för Healeysamvaro!

Mer information med priser och boende etc kommer i nästa ENTHUSIAST vid årsskiftet.

Gå gärna in och titta på www.bergabo.se

Med västkustska hälsningar, Göran Utter

Mitt botaniserande i gamla klubbtidningar har fortsatt. Och vad hittade jag där i Enthusiasten nr 1, 1973 om inte denna presentation av Göran och Lena Utter, medlemsnummer 14.

AUSTIN HEALEY ENTHUSIAST 10.

Under denna rubrik berättar vi varje gång om en entusiast och kanske framför allt: Hans bil.

Alla som varit på våra riksmöten eller sektion V:s möten vet säkert vem den glade klubbmästaren i AHCS är, göteborgaren med det absolut outtömliga förrådet av vitsar: Göran Utter. Det är dock bara veteranderna i klubben som skådat Utters Healey, en trottoarkant satte tillfälligt stopp för denna vagn 1970.

Det hela började 1966, på våren, när Göran med sina två kamrater drabbades av en smittosam sjukdom: Sportvagnsdille. Till råga på allt var det den värsta varianten av alla: Den anglofila. All litteratur i ämnet lästes, samtliga sportvagnar av brittisk kvalitet i Göteborg med omnejd granskades. Trion var strax klar med beslutet: Austin Healey var det enda rätta! Nåväl (min kära lärjunge, varsågod Kenneth A.), de tvenne kamraterna hade snart inhandlat varsin Sprite MK I, båda av den otäckt snabba, sänkta typen som man fick lyfta över spårvägsspåren. Men Göran väntade. Visserligen var Spriten kvick och trevlig, men Göran ville ha något mer i "Lok-väg": en Big Healey. Som alla vet växer dylika inte på buskar, även på den tiden var en 100/6 eller 3000 sällsynta.

Alltnog (lär Dig nu K.A.) Göran letade, och under tiden gick hans Renault R8 som service-bil åt de bägge Spritarna: nattliga utryckningar med reservvevaxlar var vardagsmat för vår hjälte.

Då hände det! En 100/6-59 utannonserades i tidningen som knappt hann slå i golvet i den Utterska tamburen förrän Göran var på väg. Bilfirman som hade Healeyn i sitt våld var av den sorten som höll hus i ett 4-bilsgarage vilket med intensivt pusslande rymde ett dussintal vagnar ojkarna på bilfirman nobbade dock Görans R8 som byte trots alla övertalningsförsök.

Göran med första Healeyn på Silverstone 1968. Bilden publicerad i engelska Safety Fast.

Göran, Lena och barn på årsmöte i Deje 1981. Nu med "reservbilen".

Under detta palaver kom en äldre gentleman in i garaget och undrade om R8:an utanför var till salu. Snabbe Göran nappade och drog ut mannen på gatan där denne hade parkerat sin Ford Fairlane 500. Ett byte var gjort på 10 minuter och nu återvände Göran in i garaget, denna gång som ägare till en Ford Fairlane. Nu gick det bättre, Forden föll bilmånglarna i smaken och Göran blev Healeyägare! (Månne någon kan berätta om ett ovanligare sätt att bli Healeyägare)?

Nu gjorde Göran något som vi alla väl drömt om att göra, men ej lyckats med. Ingen visste alltså om Görans nyförvärv när han parkerade utanför Sprite-ägarnas bostad. Väl inne sade han ingenting om sin pärla, utan ledde snart in samtalet på 100/6 i allmänhet. Efter en stunds upphetsande konversation om karosseriformer och slaglängder gick trion ut på gatan för att "åka Sprite".

Reaktionen lät inte vänta på sig: Nej, titta en 100/6, vad snygg, åh! När Göran under kamraternas protester gled ner i sätet "bara för att provsitta, det gör väl inget", tog han upp nyckeln och slog igång 6:an! Man lär nog kunna föreställa sig Sprite-ägarnas miner!

Så vidtog då en intensiv Healey-ägande och Healey-åkande sommar som lärde Göran att det inte gick att konkurrera med bussbolaget i staden om man kör Healey. 3+4 "smällda" bladfjädrar blev följden av den generositeten.

Ett år gick och bilen bar över Göran till England där den omtalade bilden i Safety Fast togs med stolt Göran stående vid uppfälld motorhuv, undertill dekorerad med Union Jack. Väl hemma igen började motorn låta illa med ett otrevligt lagerknack som varningssignal. En renovering följde som på grund av att en lite disträ medhjälpare glömt spola ur vevaxeln efter slipning, höll i hela 200 mil. Göran köpte då, 1968 en krockad 3000 i delar och plockade över lämpliga delar som motor, framvagn och bakaxel med mera till sin kära 100/6 som nu egentligen var mer en 3000. Sommaren 1968 körde Göran till England och en uppsättning väl utbyggda plastskärmar monterades.

2 år gick då Göran relativt problemfritt brukade sin Healey med öm och varsam hand. En ny växellåda monterades hos Donald Healey sommaren 1969 men annars gick bilen som den klocka Healeyn är (hör jag protester)?

Så kom då det betydande året 1970 när Austin-Healey Club of Sweden bildades. Närmare bestämt den 28 juni i Norrköping. Göran blev då vald till vår förste ordförande. Hösten detta år slutade dock betydligt värre för Göran. En hal höst-lövs-rik gata i mörker, en sladd och Healeyn fick en kraftig träff av en trottoarkant på vänster framhjul. När Göran hade bärgat sin Healey, kryssmätte han den genast och fann att den kraftiga ramen fått en smäll tillräcklig för att kröka den!

Till dags dato har Göran och Lena Utter arbetat och lagt ned mycket pengar. En försiktig optimism hos Göran skvallrar om att vi nog lär få se hans fina 100/6 BNG i vår i Karlstad! Vi håller tummarna, Göran, Du har gjort Dig förtjänt av en åktur!

Och om jag inte tar helt fel så är det denna bil som nu, 2014, i princip nästan är färdig efter ovan reparation, eller? /Red.

Kjell Broberg

FÄLGBREDDNING
- ett noggrant hantverk

Text och foto: Tommy Lyngborn

Jag har ibland när jag hört att kompisar låtit bredda sina fälgar undrat hur det gått till.

För att ta reda på detta så passade jag på att följa med Bengt Sedell till Skullman Enterprise i Åkers Styckebruk när han skulle hämta hem sina MGA-färgar som han lämnat in där för breddning. Sixten Skullman tog emot oss i verkstaden och visade runt bland alla maskiner. Sixten startade verksamheten för ungefär 35 år sedan, men på den tiden var det mest till rally- och rallykrossåkare som fälgar breddades.

Principen vid breddning är att man först kollar om fälgen inte är för skev, så att den går att bredda. Sedan sätts fälgen upp i en svarv för att delas. Var den delas beror på hur man vill bredda den, utåt, inåt eller mitt på. Det är viktigt att man kollat upp noga att det inte blir problem med frigång till hjulhus eller annat när man senare monterar hjulet på bilen. Eller frågat någon som vet.

En remsa som har den bredd som man vill bredda med valsas till en ring. Sedan sätts fälghalvorna med ringen emellan upp i en svetsjigg som Sixten själv konstruerat. Först punktas allt ihop och sedan helsvetsas fälgen ihop från håll.

Sixten kan bredda både plåt- och lättmetallfälgar i alla tänkbara storlekar. Priset för att bredda en normalfälg ligger på cirka 900 kronor. Vartefter storleken på fälgen ökar så ökar naturligtvis priset också. Vid vårt besök stod ett par 24-tums fälgar i tur för att åtgärdas, den ägaren får nog ta ett lite djupare tag i plånboken.

Nu återstår för Bengt att blästra och lackera sina fälgar innan det blir dags att montera på nya däck inför säsongen som snart är här.

Vill du ha hjälp med dina fälgar så når du Skullman Enterprises på telefon 0159-30861.

Sixten kontrollerar ev skevhet noga innan operation breddning påbörjas

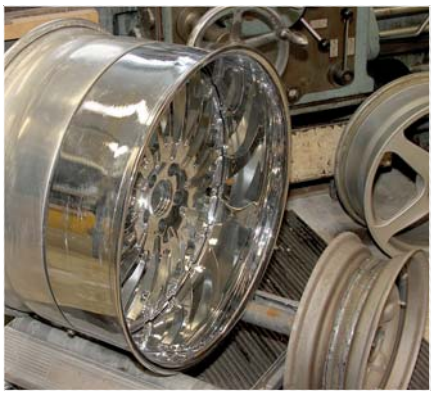
Snygga svetsar blir det

Fälg breddad på två ställen

Remsor för att bredda fälgen köps hem färdigklippta, bara (?) att hitta rätt bredd och sedan svetsa.

Ovan: Bengts en tum breddade MG-fälg

Tll höger: 24-tums fälg som skall breddas (!), Bengts lilla fälg framför.



VERKTYGSBODEN

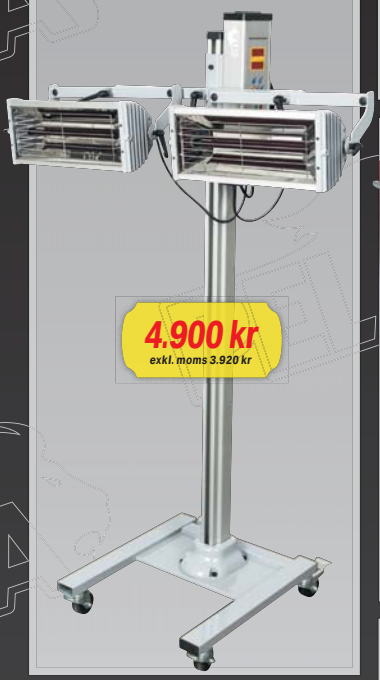
IR-tork 2000 watt

NYHET!

Art.nr 491528

IR-tork med två 1000 watts lampor i två separata, underhållsfria kassetter.
Täcker en tork yta på 800 x 800mm och når en yttemperatur från 30° - 100°C.
Manuell inställning av timer och pulsfunktion 0- 99 minuter.
Reflektorer tillverkade av polerat rostfritt stål, försedd med fyra hjul varav två är låsbara.

Effekt 2000 watt 230 volt.



4.900 kr
exkl. moms 3.920 kr

Servicelyft, 3000 kg & hjulsats

KAMPANJ
18.499 kr
ord. pris ~~20.479 kr~~
KAMPANJ

Art.nr 81935

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

Garagegolv

Art.nr 2237 - 2240

Kraftiga, snygga plattor i svart, grått, vitt och rött som tål att köras på med bilar och andra fordon. Klickas ihop enkelt och lätt. Hela 10 års garanti!

825 kr
exkl. moms 660 kr

Verktygsvagn

5.835 kr
exkl. moms 4.668 kr

Art.nr 74125

Verktygslåda av röd- och pulverlackerad stabil stålplåt. Med två fasta hjul och två länkhjul med broms. Försedda med 11 st utdragbara, kullagrade, låsbara lådor.

Metallsvarv/fräs CQ6128

Art.nr 305715

Kombinerad svarv och fräs, lämplig för reparations och hobbyarbeten. Levereras med golvstativ.

25.950 kr
exkl. moms 20.760 kr

Kurser hos oss!

För mer information och priser besök vår hemsida: www.verktygsboden.se

1.800 kr
exkl. moms 1.440 kr

Hjuldolly

Art.nr 50845

Skålad vagn som passar de flesta bilhjul. 35 cm bred. Alla hjul är vridbara 360°. Varje vagn tål 500 kg. Säljs i 2-pack.

449 kr
exkl. moms 359 kr

Bromsrörsrikt 3/16”

NYHET!

449 kr
exkl. moms 359 kr

Art.nr 492947

Patenterat handverktyg som kommer ge dig raka rör med ett proffsigt resultat! Verktyget klarar av många olika tunnväggiga rörmaterial såsom koppar, rostfritt, mässing och aluminium.

Hylssats Whitworth 3/8 7 delar

Art.nr 1992

1/8, 3/16, 1/4, 5/16, 3/8, 7/16, 1/2”, Chrome Vanadium

149 kr
exkl. moms 119 kr

Blästeraggregat med uppsugning

Art.nr 81857

Blästeraggregat med inbyggd dammsugare. Levereras komplett med utsugningsslang och blästerpistol.

3.250 kr
exkl. moms 2.600 kr

Tvåpelarlyft, 4000 kg

KAMPANJ
13.990 kr
ord. pris ~~15.995 kr~~
KAMPANJ

Art.nr 489077

Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon.
Perfekt lyft för garaget eller verkstaden. Passar såväl proffs som hobbymekaniker.
Lyften har manuell frigöring av låsspärrar på båda sidor.
Den är utrustad med en kraftig aluminiummotor på 2200 W med kylflänsar som förebygger överhettning.

Kabelupprullare, 17 m

979 kr
exkl. moms 783 kr

Art.nr 490073

Professionell kabelupprullare för tak- och väggmontage tillverkad i slagtålig plast. Färg Grå

Webshop verktygsboden.se **Ordertelefon** 033-20 26 50 **E-post** order@verktygsboden.se
Butik i Borås Källbäcksrydsgatan 1, Tel. 033-15 72 75 **Butik i Veddige** Västra Ringvägen 4, Tel. 0340-59 68 00

Har du rätt säkringar i din Healey?

En lätt omarbetning av Kalle Borgs artikel, tidigare införd i BAC Gazette. (se not nedan)

I Healey 3000 finns det bara två säkringar i säkringsdosan. I original reservdelslista är de angivna med 35 resp 50 ampere, men oj, är inte det väldigt kraftiga säkringar?

Jo, med dagens säkringar är det alldeles på tok för mycket. Idag graderar vi nämligen säkringar annorlunda än förr. I det här fallet hade jag rekommenderat 15 amperes säkringar, med dagens mått mätt.

Det finns egentligen två värden på en säkring. Ett lägre värde som anger vilken belastning som säkringen tål kontinuerligt, utan att brinna av. Det andra värdet anger vid vilken belastning säkringen verkligen brister. Förhållandet är att värdet för kontinuerlig belastning är hälften av det värde då säkringen går.

Förr graderade man säkringar efter det högre värdet, det värde då säkringen ”går”. I det här fallet 35 ampere.

Idag graderar man säkringarna efter det värde de tål vid kontinuerlig drift. Så, om du köper en 35 amperes säkring med dagens värde, så ”går” den vid 70 ampere. Med en belastning på ditt elsystem med 70 ampere, vilket denna säkring i princip tål under några sekunder, skadas eller brinner komponenter i ditt elsystem.

För att se skillnaden titta på bilden ovan, som visar två 30 amperes säkringar. En gammal och en ny säkring intill varandra. Notera skillnaden i tråd-diameter! Detta är tråden som skall brinna av när belastningen blir för stor. Det är alltså säkringstypen med den tunna tråden vi skall använda på våra klassiska bilar.

Jag vet inte exakt när man gick över till den nya graderingen, men det bör ha varit i slutet av 70-talet eller i början av 80-talet.

På bilden ovan nedan ser du hur säkringarna under en övergångsperiod märktets, då förekom det säkringar med båda värdena angivna, ”1 AMP CONTINOUS …….. 2 AMP BLOW”.

***Not:** BAC Gazette är klubbtidningen för ”The British Automobil Club of Sweden”, som är en märkesobunden klubb för brittiska fordon.*

Healey Market

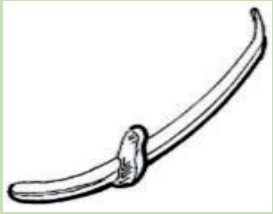
(se även Healeys till salu på sidan 9!)

KÖPES: Till BJ8
Front shroud, Hardtop, Bensintank+ sändare, Bensinpump, Spot lamp.
Jan Svensson, 0760 141 045, *janxsvensson@gmail.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:
Cold air box ”100 LeMans”.
Ej från tiden, men en bra replika, inkl ”originalskylten”.
Pris: 800 kr
Ulf Håkansson +46 70 6099693, *ulf@nordicdoor.se*

KÖPES:
Bakre stötfångarskena till 3000.
Ej krockskadad. Dåligt krom inget hinder.
Börje Engwall
frogeye@telia.com



SÄLJES:
Healey hardtop som passar til 3000 BT7.

15 000 SEK.
John Guillauman
Danmark
Tel. +45 20
819 363,
futuresports@sport.dk

KÖPES:
Tre av våra nya medlemmar efterlyser tips på bilar. Har du någon hjälp att ge dem:

Alf Willmarsson söker en AH 100. ***alf.willmarsson@gmail.com***, +46 70 176 44 71

Karl-Erik Williams söker en vänsterstyrd AH 3000 , ***karl-erik@aland.net***, +358 45 75 26 73 16

Sven Holmlund söker en fin AH 3000 av senare modell.
sholmlund@perten.com, +46 70 512 77 26

My Healey Hundred

Reid Trummel, Portland, Oregon, USA, berättar om sin bil som är mittuppslag i detta nummer.

My Healey Hundred is BN2L230614, built in February 1956 was originally finished in Healey Blue with blue interior and hood, and was a standard car. Listed as "LHD North American Export," the history of the car between 1956 and 1981 is not known.

Two friends and I found the car in San Jose, California, in the summer of 1981 when they were visiting when I lived in Salinas, California. We had seen it advertised in the newspaper and at that time they were trying to do quick fix-ups on cars and sell them for profit. This car was in rough condition, but it was running and driving. We pooled all of our cash and paid about $1200 for it. They drove it the 800 miles back to Portland, Oregon, and I convinced them to do a more complete restoration of the car for me. In 1983 the restoration was completed and, since I was in the US Army at the time, I put it in storage in my brother's barn in northern Idaho.

In 1993 I was scheduled for an assignment in Senegal, so I drove it across the continent again, this time in January with the top down the entire time, to California. I stored it there with a Healey friend who did some work on it while I was away, including an engine rebuild with several Le Mans Kit components: larger carburetors and manifold, special advance curve distributor, and a reprofiled camshaft, meaning that it has a "mostly complete" Le Mans Kit. Additionally, it also has a larger anti-sway bar, a steel louvered bonnet from a real factory 100M, and a bonnet strap.

Then in 1998 I took it to John Wilson of Healey Lane Restorations, Oregon, for a professional restoration. The goal was to have the car completed 2000. However, as often happens with restorations, it took much longer than planned and it was not finally completed until 2006. This time it was completely stripped and all body filler was removed – this took a few years in the hands of Everett Smith, an aluminum panel guru who is, sadly, since deceased – and with reassembly and paint done by Steve Pike on one of his periodic visits to the USA.

Since the time that the car was completed 2006, I have used it regularly in numerous club events, rallies and long drives. It is now equipped as a club racer would have been in the mid-1950s: Dunlop racing wheels, bumpers removed, "AH" aeroscreens installed, and Lucas "Day-Night" mirror (the same as used on the 100S). It is also equipped with Lucas "Flamethrower" driving lights and Lucas "PL" headlamps. The only modern feature of the car is the tires, Avon CR6-ZZ radials.

The car has won several car show and concours trophies, and it was the recipient of the Gerry Coker Award for Excellence for 2008.

The journey continues …

Och så en annons från den gamla goda tiden när engelsmännen kunde ebjuda ett sortiment av spännande bilar för de lite sportigt lagda. Utan att det kostade skjortan!

Midnattssolsrally – en folkfest med historiska bilar.

Text: Gert Assermark. Foto: Pierre Skytt

Midnattssolsrallyt, som återupptogs 2006, har blivit en stor framgång och en folkfest som drar stor publik.

I Historic blev det en rafflande uppgörelse där sju förare delade på 18 sträcksegrar, till sist segrade Patrik Sandell med en Porsche 911. I Regularity bjöds det på dramatik efter flera växlingar i ledartoppen under rallyt, efter att tredje etappen summerades så var det Peter Carlsson med en Saab V4 som tog hem segern.

Midnattssolsrallyt startades 1950 av KAK och kördes för sista gången 1964 som ett VM rally. Det var redan då ett mycket tufft rally där ledningen av rallyt växlade flera gånger mellan förarna Tom Trana Volvo, Harry ”Sputnik” Källström BMC Cooper S, och Bengt Söderström Ford Cortina GT och Bosse ”Kungens Kurir” Ljungfeldt Ford Falcon Futura Sprint, Tom Trana vann rallyt med en Volvo PV 544 på 115 hk. Damklassen 1 Sylvia Österberg Volvo, 2 Barbara Johansson BMC Cooper S, 3 Pat Moss-Carlsson SAAB.

Årets Midnattssolsrally utgick från Rocklunda i Västerås i tre dagsetapper. Rallyts totala längd var ca 110 mil och med 18 specialsträckor med en sammanlagd längd av ca17 mil. Den första etappen torsdagen den 10 juli, gick till Hedemora. Den andra etappen på fredagen gick till Östhammar i Roslagen. Den tredje etappen på lördagen gick till Katrineholm och Ericsbergs Slott med service och lunchuppehåll. Rallyt delade specialsträckor med Katrineholms Motorklubb som körde Slottssprinten kring Ericbergs Slott.

Fem BMC bilar var med i årets rally.Två ekipage körde Historic med Cooper S 1965. Tre ekipage körde Rugularity med en Austin Healey 3000 Mk3 1964, en Morris 850 1965, och en Austin Cooper S 1967. De dominerade bilmärkena var Volvo, Saab, Ford, Opel och Porsche.

I Historic var det 98 startande varav 65 ekipage kom i mål. Tävlingen går ut på att köra så fort som möjligt på specialsträckorna. Totalsegraren i rallyt är den förare som har den minsta sammanlagda tiden på rallyts samtliga specialsträckor. Till årets rally tilläts inga noter för att hålla ner farten. Rallyt körs i olika klasser, efter bilarnas motorvolymer. För bilar som är tillverkade före 1961och i klasser där bilarna är tillverkade före 1985. För att få starta i tävlingen måste bilen vara certifierad som ett historiskt fordon genom ett HTP (Historic Technical Passport)

I Regularity var det 45 startande varav 41 ekipage kom i mål. På specialsträckorna körs det på en förutbestämd tid som motsvarar en genomsnittshastighet på 50 kilometer i timmen. Tidtagningen sker med klockor vid start och mål samt att arrangören har hemliga tidskontroller på sträckorna med GPS- system. Kartläsaren är huvudpersonen som stämmer av var 100:e meter hur ekipaget ligger till i förhållande till idealtiden. För varje tiondels sekund som tiden avviker från idealtiden får ekipaget en straffpoäng Den som har minst straffpoäng efter avslutad tävling är det segrandet ekipaget. Bilarna ska vara tillverkade före 1985 och får vara utrustade med extra trippmätare.

”*Det var 5:e gången som jag körde rallyt. Det är en trevlig tillställning med all publik där tävlingen går fram. Det är en rolig tävlingsform, där inga misstag får göras. Det är samspelet mellan mig och kartläsaren som är avgörande för att få ett bra resultat i tävlingen. I Regularity behöver det inte vara en rallyutrustad bil, utan man kan tävla med en Mini 850 som Nina von Krusenstierna kör med bra resultat. Det är startavgiften, bensin och övernattningar som kostar för att deltaga i rallyt.*” säger Kåge Schildt som kom på plats åtta totalt.

”*Vi körde för tredje året i rad med en Mini 850 från 1965. Den är helt i original med sina 36 hästar. Det är spännande när vi tävlar mot motorstarka och dyrare bilar, som Porsche, Jaguar och Mercedes. Skarpa hårnålskurvor och branta stigningar gör att stundtals är det plattan i botten för att ta i kapp. Jag hade siktat på att vinna Ewy Rosqvist damklass i år igen som jag har vunnit två år i rad, men i år vann Marie Christine Albertini från Frankrike med en Renault Alpine A110*”,säger Nina von Krusenstierna som kom på en sjätte plats totalt.

Att köpa eller utrusta en historisk bil, är nog mindre kostsamt då en historisk bil som regel behåller sitt värde och i vissa fall ökar i värde, till skillnad mot att köpa och underhålla en modern tävlingsbil, som sjunker snabbt i värde efter varje tävlingssäsong. För en historisk bil, med gammal beprövad teknik behövs inga specialister för att hålla igång bilen. För BMC bilar finns det god tillgång av delar till rimliga priser.

En motorman berättar.

Hans Hennevelt, som vi känner igen som mannen bakom flera tekniska artiklar vi haft i vår tidning, berättar om sitt långa liv i motorbranschen.

Jag har varit engagerad i bilar sedan jag var 12 år (är nu 80 så det är några år!)

Efter byggteknisk högskola i Apeldoorn, Holland, kom jag 1956 till Sverige och Scania-Vabis.

Min far var försäljningschef hos Scaniaimportören och tack vare hans kontakter fick jag ett års praktik i Södertälje – men det har blivit lite längre som ni förstår.

På Scania blev jag först serviceingenjör med Damaskus som boplats i åtta år. Sedan via reservdels- och lastbilsförsäljning till motoravdelningen. De senaste 20 aktiva åren sålde jag Scanias fina industri- och marindieslar.

Efter pensioneringen har jag tillsammans med min gode vän Åke Andersson ägnat mig åt att rädda många veteranbilar. Många MG, men även bl. a Austin Seven, AC Aceca, Sunbeam 14/40 (från 1926) etc. Tyvärr har vi aldrig satt tänderna i någon Austin Healey (fast det var nära!).

När jag kom till Södertälje som praktikant hade jag en timlön på 2 kronor. Jag hade en f.d. skolkamrat här som jobbade hos Ostermans som då var importör av många engelska bilar, bl. a MG och Healey.

Jag bättrade min ekonomi genom att hjälpa till att lossa dessa bilar och bogsera dem till Ostermans stora parkering vid hamnen. Det var dock inte utan flera mer eller mindre dråpliga äventyr, men inga riktiga olyckor.

Bogserbilen var en Austin Gypsy och vi hängde en krok på den bogserade bilen, en krok som lossnade när bogserbilen bromsade – detta för att ”frirullande” kunna styra in den bogserade bilen i den långa rad som byggdes upp på parkeringsplatsen. Vid ett tillfälle när jag skulle styra in i raden gick bromspedalen i botten utan bromsverkan. Med en undanmanöver i sista stund klarade jag en seriekrock. Man hade helt enkelt glömt att fylla på bromsvätska – nåja, importören skulle ju också ha någonting att göra vid leveransservicen …

På en MG sakandes all färg på undersidan av dörrarna – målaren hade antagligen ryggskott och inspektören var på Tea-break eller så.

När vi hade fikapaus drog vi gärna igång en Healey och körde till Södertälje Havsbad där de fanns ett konditori. Den fyrcylindriga Healeyn var en riktig best med treväxlad låda, som i o f s var fyrväxlad men eftersom ettan inte höll plockades den bort i enlighet med typisk Engelsk problemlösning, varför bilen ofta stack iväg som en känguru!

Man fick också akta sig för att inte tappa det på tok för lågt placerade avgasröret. Men bilen hade bra fartresurser och en fin körställning, mycket bättre än samtida Jaguar XK 120.

Ja, det fanns då på den tiden många mer eller mindre fina äkta Engelska sportbilar: Triumph, MG, Jaguar, Daimler (nåja!), Austin Healey, Aston Martin. Men endast Morgan tycks ha överlevt i någorlunda oförstört skick.

Dom kan jag dock inte köra, p.g.a. den märkliga, nästan obefintliga framfjädringen, tappar jag min lösständer i den!

Sportbilstiden är dock inte över; tänk på Japaner med Mazda Miata – den bästa MGBn som byggts!

AH SPARES™
LIMITED

The Original Austin Healey Parts Specialists

www.ahspares.co.uk

We will be at
The Classic Motor Show
on the 14th, 15th and 16th
November 2014.

Hall 9 | Stand 116

Dialog med läsare. Mer av sådant, vi har utrymme nog att vädra lite tankar, synpunkter och åsikter. Både bildligt och bokstavligt utrymme alltså!
Denna gång en katastrof som dock fick ett lyckligt slut.
Som ni ser skulle det finnas plats för mer inspel/frågor/synpunkter. Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter. Red.

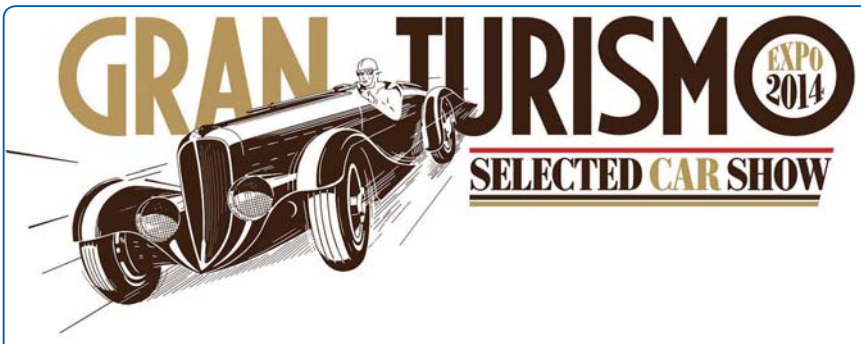
EFTERLYSNINGAR.

Den här Grodan rullade i Stockholmstrakten på sextiotalet. hade då regnummer AA77659

Någon som vet vart dent tagit vägen – finns den fortfarande kvar och då i vilket skick??
Tommy Lyngborn, +46 708 700 454, tommy@lyngborn.se

Åren 69-71, ägde jag denna Austin Healey 3000 MkIII 1964. Hade då regnummer B72087. Någon som vet vart den tagit vägen?

Jag är född på Åland, men studerade i 25-årsåldern i Stockholm till ingenjör.
Hösten 1970 flyttade jag tillbaka till Åland och kunde tyvärr inte importera bilen till Åland p g a då gällande tull/skatteregler.
Bilen köptes i Stockholm (någonstans i norra staden nära Roslagstull) hösten 1968.
Bilen var racing green, men tyvärr målade jag den gul ca 1969.
Bilen torde varit en högerstyrd Austin Healey 3000 Mk III från 1964.
Karl-Erik Williams, Mariehamn.
+358 45 75267316, karl-erik@aland.net



Även i år kommer Healey-klubben att vara en av de representerade klubbarna på årets största sportbilsmässa, Gran Turismo Expo, 8-9/11 i Stockholm. Dessutom visas de dyraste, snabbaste och mest åtråvärda av dagens drömbilar.

Årets bilmässa Gran Turismo Expo lovar att följa upp fjolårets succé med en ännu större, mer färgsprakande och premiärfylld tillställning än tidigare år, med ännu fler supersportbilar, biljubiléer, nostalgia, motorsport och spännande Sverigepremiärer.
– Det här är årets högtidsstund för alla bilälskare, och vi märker ett ökande intresse för dyra och fina sportbilar, säger Gunnar Dackevall, mässgeneral för Gran Turismo Expo.
Gran Turismo Expo firar det legendariska sportvagnsmärket Maseratis första 100 år med en kavalkad av läckerheter från alla tider, och så förstås det allra senaste från den hårdsatsande tillverkaren.
I år kommer inte bara Koenigsegg att hålla den svenska sportvagnsfanan högt, utan även en helt ny svensk tillverkare som besökarna får se en första glimt av på Gran Turismo Expo. En världspremiär med en rejäl överraskning i bagaget!
En rad utställare har flaggat för nyheter från höstens Parissalong, där bilarna för första gången finns att se på svensk mark på Gran Turismo Expo
I Stockholm kommer ett myller av bilklubbar att bjuda på sina allra finaste klassiker, en fantastisk samling av nya och gamla racerbilar visas.och som extra krydda kommer vi att få se de senaste lyxklockorna och en hel del annat som bilälskarna gillar.
Mer info på: www.granturismoexpo.se

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.

ANLON
RESURS & KOMPETENS
Kvalificerade administrativa tjänster
Anlon Resurs & Kompetens AB Ljustervägen 5
SE-572 40 Oskarshamn www.anlon.se

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

Knapphålspin 20kr. Slipsnål 20kr. Slipsklämma 30kr. Klubbmärke 20 kr

Registreringsskylthållare 50:-

Nyckelring DHMC 100:-

Klubbjacka 1500:-

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

Vykort nr 1 21x15 cm 10:-

Vykort nr 2 21x15 cm 10:-

Vykort nr 3 21x15 cm 10:-

Beställ regalia **NU** (annars glömmer du det!) genom att gå in på: **www.healeysweden.com/regalia** eller maila: **nina.nyblaeus@telia.com** Du kan även ringa Nina på 0708-858214.

För tröjor/skjortor etc **ange färg och storlek**. Frakt/porto tillkommer

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

100 HEALEYS is dedicated to the preservation, restoration and recreation of one of Britain's greatest sports cars: the Austin Healey 100, 100M and 100S. We believe restorations should be done one way... the perfect way! Our team of craftsmen and skilled technicians can perform any task required, from complete frame-off restorations to repairs. We have an internationally acknowledged reputation for investment grade restorations and the production of a continuation series of the iconic 100S. We are based in the Netherlands and have a worldwide client base.

Investment Grade Restorations

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