Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 149 Juni 2018

Uffe har ordet

Ett stort tack till South Section med Torsten, Johan och Marcus i spetsen för ett mycket lyckat årsmöte 2018! Skåne bjöd på otroligt vackra vägar och ett strålande väder – jag kan bara konstatera att ni som inte deltog missade en mycket trevlig helg.

Vill gärna ta tillfället i akt och pusha för att ni kommer på våra årsmöten. Två viktiga anledningar är att ni kan göra er stämma hörd och vara med och påverka vår klubbs framtid och inriktning. Sedan har vi den sociala biten som är nog så viktig! Att träffa likasinnade över en god öl eller ett glas vin och få prata om sitt gemensamma intresse är berikande och ger många bra tips om hur man får ut det bästa utav sitt Healey ägande.

Att man sedan får en massa nya vänner som en bonus är också en sak att beakta, för vänner berikar livet! Vi har ofta fått höra att vår klubb har en speciell gemenskap där vi alla är lika och umgås utan att bry sig om titlar eller vem som har den finaste bilen. Så kom på vårt nästa möte och upplev allt detta själv!

Som ni förmodligen såg i det förra numret av Enthusiasten så lever min kära 3000 ett nytt liv i Holland men tack vare en generös Mikael Frieberg så kunde vi resa till Skåne i en fin nyrenoverad Austin-Healey 3000. Stort tack Micke och återigen ett bevis på hur alla i klubben ställer upp för varandra!

Hoppas att ni alla får en bra och skön sommar. Vädret har ju börjat bra och det är bara att hoppas på att det håller i sig så ni alla kan njuta maximalt av era bilar under den korta säsong som vi kallar för Svensk sommar.

Styrelsen arbetar vidare på att bibehålla allt som våra företrädare har skapat och föra klubben vidare mot nya höjder!

Uffe

Två pärlor på en bild – hustru Lena och Friebergs fina AH3000!

Omslagsbilden: Rallystart vid årsmötet 2018. Foto: Torsten Jönsson

MHRF
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

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

TRYCK:
Åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten kommer september 2018
Manusstopp den 10 augusti.

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård, Robert Petersson, Ulf Ölén och Cecilia "Cilla" Andesson

Grafisk produktion: Anders Lotsengård
Ansvarig utgivare: Ulf Aggeryd
ISSN 2001-7650

Redaktionens adress:
Anders Lotsengård
Ljustervägen 5
572 40 Oskarshamn
e-post: *magazine@healeysweden.com*

STYRELSE

Ulf Aggeryd, ordförande *chairman@healeysweden.com*	070-990 59 00
Kjell Åman, kassör *treasurer@healeysweden.com*	072-251 51 33
Helen Elmgren, sekreterare *helen.elmgren@telia.com*	070-774 81 25
Fredrik Spong, marknadsansvarig *fredrik@spong.se*	070-697 87 26
Per Schoerner, MHRF-försäkringen *per@schoerner.se*	073-560 51 54
Mikael Frieberg, regaliaansvarig *mfrieberg1@gmail.com*	076-282 80 99
Andreas Stenberg, ledamot *a.stenberg@me.com*	072-204 08 51

WEBMASTER
Andreas Stenberg
072-204 08 51
a.stenberg@me.com

REVISORER
Daniel Svanström och Göte Hellström

SEKTIONER

Väst	Vakant *westsection@healeysweden.com*	
Norr	Leif Sundqvist *northsection@healeysweden.com*	070-337 25 24
Öst	Vakant *eastsection@healeysweden.com*	
Syd	Johan Ekman *southsection@healeysweden.com*	070-980 75 34
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	070 888 25 29
AH Sprite	Erik Sandgren	0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN
Per Schoerner, 073-560 51 54, *insurance@healeysweden.com*
Bengt Larsson, 070-888 25 29, *storhealey@hotmail.com*
Magnus Karlsson, 070-3933349, *magnus@healeyspecialists.com*

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

HEMSIDA www.healeysweden.com
E-POSTADRESS *a.stenberg@me.com*

KLUBBREGALIA
Mikael Frieberg
076-282 80 99
mfrieberg1@gmail.com

MEDLEMSREGISTRET
Per Schoerner
073-560 51 54
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO
405161-1
BANKGIRO
125-4556

ORGANISATIONSNUMMER
802422-4415

Medlemsavgift 350 kr. Familjemedlem 50 kr.

Innehåll nr 149

Sid 2	Ordförande Ulf har ordet.
Sid 3	Redaktören
Sid 4–6	Internationell Healeyracing. *- Nils-Fredrik Nyblaeus*
Sid 8–9	Rétromobile Paris *- Robert Petersson*
Sid 10	CZP 016 berättar. *- Sven Ordell*
Sid 12–13	Årsmötet på Bäckaskog. *- Anders Lotsengård*
Sid 14	Nya dataskyddsförordningen och AHCS
Sid 14	Lasse Johansson racing igen!
Sid 16–17	Mittbild – Healeys på kyrkobesök. *- Lars Carlsson*
Sid 18–19	Cilla möter Lindmans – intervju *- Cilla Andersson*
Sid 20–21	Aggeryds Healeyhörna
Sid 22–23	Nya medlemmar presenerar sig,
Sid 25–26	Pojkdrömmen som blev sann, del 14 *- Börje Engwall*
Sid 26	Vårmönstringen 2018 *- Lennart Nystedt*
Sid 27	Healey Market
Sid 30–31	Regaliashopen

Redaktionsbilen med hustru Maria som passagerare tar en liten rast på väg mot Skåne.

Redaktören

Vill börja med en ursäkt – ni får ju inte juninumret förrän i juli! Var lite mycket under maj månad med bilar och framförallt en trilskandes dieselmotor i vår snipa.

Fy tusan för dieselmotorer, inte bara att vrida på en fördelare för att hitta rätt tändläge – halva motorn måste plockas ner, ett kugghjul ut och så ändra en kugg. Och ingen tändsignal att enkelt kolla med en lampa, utan bort med en spridare och kolla en liten (mycket liten!) dieseldusch. Och allt detta ett otal gånger innan man hamnar rätt! Det var på håret att motorn åkte ur och blev bojsänke istället …

Nä, tacka vet jag en gammal hederlig Healeysexa som bara tuffar och går (ta i trä!). Fast njutfaktorn i en snipatur i kvällssolen är fullt jämförbar med en dito i Healeyn, så det var nog mödan och blodiga knogar värt att få ordning på skrället.

När jag sent omsider skriver detta, en av de sista dagarna i juni, har den fina sommarvärmen vi fick redan i maj återkommit efter några veckor med lite mer tveksamt väder. Njutbart!

Tveksamt väder förresten – under det mycket välbesökta Velodromloppet för ett par veckor sedan körde vi två race, varav ett 40-minuters, i rena skyfall. Spännande är bara förnamnet, men tacksamt nog fungerar våra Healeys bra i regn så några pokaler blev det till Healey Racing Team!

Nu till något helt annat. Jag vet att jag är lite tjatig, men det är en skriande brist på reaktioner, små inlägg, tekniska tips med mera från er läsare!

Mitt arbete med tidningen och läsvärdet för er läsare skulle underlättas respektive ökas med mer av dialog och inspel från er medlemmar. Skriv hur ni vill, jag ansvarar om det behövs för att ”tvätta” så det blir tidningsmaterial av det! Skärpning alltså!

Avslutar nedan med ett litet tips från MHRF för de som vill ”släktforska” om sin bil.

Anders Lotsengård

Ännu ett arkiv med fordonsuppgifter är nu sökbart digitalt, det betyder att även fordonsuppgifter från Stockholm är tillgängliga utan kostnad.

Nu kan man även söka fordonsuppgifter digitalt på Stockholms stadsarkiv, närmare bestämt fordon från Stockholms stad och län för åren 1942 till och med 1972. Aktuella länsbokstäver på dåtida registreringsnummer lyder A, AA, AB, B, BA och BB.

Om du inte har vägarna förbi Stockholms stadsarkivs läsesal, där man kan slå på uppgifterna via deras datorer, kan du fortsatt beställa uppgifter ur fordonsregistret 1907–1972. ***Stadsarkivet.stockholm.se/alla-bestallningar/fordonsregister-1907-1972***.

Landsarkivet i Härnösand har sedan länge digitaliserat länen Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten det vill säga länsbokstäverna X, Y, AC och BD. **Landsarkivet i Östersund** är också digital och där finns Jämtlands, det vill säga Z-län.

Dessa fem län är sökbara i landsarkivets forskarsal i Härnösand.

Från nämnda register, liksom övriga i landet, går det med hjälp av äldre regitreringsnummer (1906–1971) att beställa uppgifter via Riksarkivets formulär ***riksarkivet.se/fordonsregister.***

Du kan läsa mer på *mhrf.se/fordonsuppgifter.*

EFTERLYSNING – Klubbmästare för AHCS!

På vårt årsmöte 2018 fick styrelsen i uppdrag att söka efter en person som kan tänka sig rollen som Klubbmästare för AHCS.

Uppdraget innebär att stötta våra lokala representanter med förslag på aktiviteter, sporra distrikten till att bättre synliggöra vår klubb, vara delaktig i den årliga planeringen av årsmötet mm.

Hen ska gilla att ha många bollar i luften och tycka att sociala kontakter är kul och givande samt vara kreativ!

Hoppas att just DU känner dig manad att hjälpa vår fina klubb framåt och bli en del i vår styrelse.

Kontakta mig gärna på telefon 070-990 59 00
eller via e-post ulf.aggeryd@crestwood.se
Hälsningar ordförande Uffe.

Internationell Austin-Healeyracing

Kan 2018 bli bättre än 2017?

Svaret är självklart, allting kan alltid bli bättre! Och minst lika roligt. Men, handen på hjärtat, är det verkligen möjligt att toppa 2017? Svårt ja, men inte omöjligt.

Första kurvan efter starten på Donington. Bara en väg ur detta getingbo - och det är framåt!

Text Nils-Fredrik Nyblaeus
Foton: Mark Gibson, Linzi Smart, Masters, Promopub och John Retter

2017 började på absolut bästa sätt. Historic Festival i början av maj på **Donington** i England för sjunde året i rad. Banan är 3 200 meter och man börjar ju lära sig sträckningen nu samt att simulatorträningen gör också sitt till.

I år med nyrenoverad motor eftersom den gick åt pipsvängen i slutet av förra året. Det gick kanon och **vi vann klassen i GTSCC** (GT & Sports Car Cup) före bland andra David Smithies, Mark Pangborn och Jack Chatham. Och det var inte bara Jeremy Welch, min co-drivers, förtjänst. Racet var två timmar långt och jag körde hälften av tiden! Jag lyckades sänka min bästa varvtid med 1,4 sek och var bara 0,6 sek långsammare än min co-driver. Första klassvinsten utomlands var ett faktum. WOW!

Tre veckor senare var det dags för det första av årets två race på **Silverstones Grand Prix bana,** GTSCC igen. Nu blommade det i asfalten och vi vann klassen igen! Inte nog med det, Jeremy satte nytt banrekord för en Austin-Healey 3000 på Silverstone med tiden 2,31.0. Det tidigare rekordet innehades om jag är rätt informerad av Rob Huff, WTCC Champion 2012.

Nu började bekymren, dock positiva sådana. Skulle jag lägga om hela planeringen av 2017 och försöka vinna hela GTSCC? Serien består av fyra deltävlingar och vi hade vunnit de första två. Den tredje var på Castle Combe (UK) i början av oktober och den fjärde på Portimao i Portugal ännu senare. Problemet var bara att jag inte gillar Castle Combe.

Förvisso en rätt så rolig bana, som en stor Falkenberg, men jag har dåliga erfarenheter därifrån. Jag har varit med i krascher där två gånger med YOP, sett en 3000 gå rakt in i muren framför mig och varit med när Jeremy totalkvaddade sin 3000 där på träning. Portimao har jag kört en gång tidigare. Det är en fantastisk bana men en ventilfjäder gick då och så var det racet förstört.

Slutsatsen blev att jag höll kvar vid min ursprungliga plan. Oktoberhelgerna ägnades istället åt jakt, och en mycket framgångsrik sådan. De dagar jag skulle varit i England och Portugal blev istället riktiga turdagar i den sörmländska skogen. Det var rätt beslut uppenbarligen. Eftersom redaktörn bett mig att skriva om annat än bara racing som kommer två bevisbilder från skogen. Låt mig bara säga att det är få förunnat att ha sådan tur under hela sitt jaktliv som jag hade dessa två helger.

Jag brukar faktiskt jämföra att köra race med att jaga ibland när folk frågar.

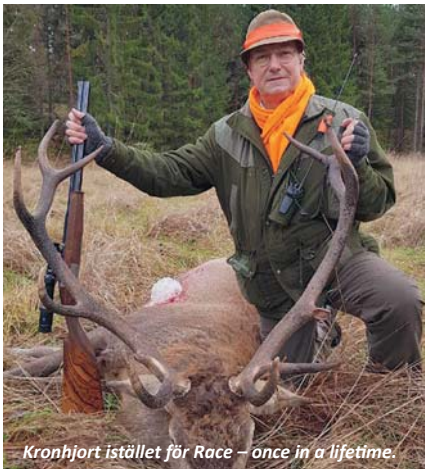
Och dovhjort istället för Race – fick Jägarförbundets Hornmedalj i brons.

I racingen kommer de spännande ”nära döden upplevelserna” oftare bara. Att köra till exempel på Spa är som att möte en stor dovhjortsskovel, som på bilden, i nästan varje kurva. Jag menar att hjärtfrekvensen och adrenalinhalten stiger till lika höga nivåer.

Min gode vän och tillika racerförare Julian Thomas, som kör E-type och Ford Falcon och äger företaget RacelogicVideobox, körde förra året med en hjärtfrekvensmätare under några race. I slutet av Hangar Straight, som är den långa rakan på Silverstone, går E-typen en bra bit över 200 km/tim. Strax innan inbromsningen, som ju ska göras så sent som möjligt men ändå inte för sent, var hans puls uppe i 170 slag/min. På varje varv. Och han är ändå vältränad vill jag lova.

Nästa race för säsongen var Healey Championship på **Zandvoort i Nederländerna.** Den tävlingen har skrivits så mycket om i tidigare nummer så den hoppar jag över. Jag nöjer mig med att konstatera att jag var nöjd med insatsen bortsett från att jag inte orkade hålla David Grace bakom mig hela första racet.

Som jag skrivit om tidigare har jag haft som mål att köra på en ny bana varje säsong. 2017 var det Magny Cours, en av Frankrikes två Formel 1 banor. Den andra är Paul Ricard där det kommer att köras F1 igen from 2018. På Magny



Kronhjort istället för Race – once in a lifetime.

Cours kördes det F1 ändå till 2008.

Vi var anmälda till ett tre timmars race med Masters på **Magny Cours.** Träningen gick sådär. Jag snurrade av två gånger på exakt samma ställe till Mark Pangborns stora glädje. Det var ett riktigt sk-tväder. Det regnade hela natten innan racedagen men det upphörde vid tolvtiden. Himlen var kolsvart åt ena hållet och vädersajterna visade olika prognoser.

Vi hade breda däck på magnesiumfälgar bak och smala däck på ekerfälgar fram, ända tills det var femton minuter kvar till start. Då bestämde vi att det skulle börja regna igen och satte smala däck även bak.

Jag skulle börja köra och vi hade gjort upp förarbytesstrategin med olika scenarier kvällen innan. Det var ett obligatoriskt förarbyte och vi var tvungna att tanka en gång. Det var mitt första race med tankstopp i depån och vi hade tre tjugofemlitersdunkar med snabbtankningsventil förberedda.

180 min race innebär minst 180 liter bensin, om det inte är säkerhetsbil. Tanken rymmer 120 liter.

Det började urkasst. I uppställningen, innan jag skulle köra ut till starten, bad jag Jeremy att för säkerhets skull kontrollera att regnlampan bak fungerade. En så kallad sista sekunden tanke som jag bara fick. Vi räknade ju med att det skulle börja regna.

Den fungerade INTE. Och vi som tyckte att vi kontrollerat allt. Vi hade till och med testat och timat tankningen. Det var för övrigt bara jag, Jeremy och hans fru Melanie. Han konstaterade efter någon minut att det var en säkring som gått, en av Healeyns två.

Tyvärr hade han ingen i fickan, det var en minut kvar till utkörningen och för långt att springa och hämta. *”Kör ut långsamt så springer jag och hämtar en och vinkar till dig att stanna i bandepån när ni åker förbi ut för att ställa upp för start”.*

Sagt och gjort, jag sölade och han stod där när jag kom till bandepån men han vinkade frenetiskt till mig att köra förbi och ut på banan. Jag hatade det men jag lydde. Om vi inte hade regnljus och det började regna skulle vi bli inkallade till depån och diskade. Efter hela denna resa.

Jag körde runt banan ett helt varv och sedan var det uppställning för start. Då stod han där. På banan. Med säkringen i handen.

Innan någon funktionär hann reagera var motorhuven uppe, säkringen bytt och motorhuven stängd samtidigt som de röda lamporna började tändas en efter en. Vi hade sjätte startposition bakom bland andra en Ford GT40 och två Cobror.

Efter cirka 40 minuter kom regnet. En Lotus Elan satt i räcket, GT40orna fick problem med sina breda däck och säkerhetsbilen kom ut. Vi hade en särskild strategi för en eventuell säkerhetsbil.

Vi hade räknat ut att om varvtiderna gick från ca tre minuter till ca 4,5–5 minuter med säkerhetsbil så lönade det sig att gå in och byta samt tanka tidigt även om det skulle innebära ett extra stopp senare som i sig kostade tid. Det extra stoppet krävdes för att vi inte skulle överskrida maximitiden per förare och stint. Men vi kunde heller inte tanka innan 60 minuter för då skulle inte bensinen räcka till mål utan det skulle krävas ett extra tankstopp.

Tankstoppen var tidsminimerade till två min. Vid 56 min fick jag ”IN” på boarden. Då låg vi fortfarande sjua. Vi tankade och bytte förare. Alltihop tog ca fyra minuter vilket innebar att när Jeremy åkte ut låg han sist men PÅ SAMMA VARV som resten av fältet. Det var nyckeln. Eftersom det fortfarande var säkerhetsbil kom han redan efter två varv ifatt resten av fältet.

När säkerhetsbilen strax därefter åkte in kunde han börja att plocka bil efter bil. Efter ett femtontal omkörningar var han snart uppe på sjätte plats. Det var bara det att ingen annan hade tankat. En efter en åkte de sedan in i depån för ett tankstopp, minimum 2 min plus tiden det tog att köra genom depån.

När alla tankat låg Jeremy så först OCH ETT HELT VARV FÖRE TVÅAN. Efter två timmar drygt var vi dock tvungna att byta förare igen men det tog bara 1,25 minuter. Jag körde ut och det regnade fortfarande massor. Jag körde snabbt ifatt hela ormen men efter bara ett par varv så rödflaggades hela racet på grund av farligt väder. Det skedde enligt samma regler som F1 det vill säga placeringen som man hade efter 75 % av maxtiden, 135 minuter gällde.

När jag så körde in i depån efter racet så blev jag inpekad av en funktionär att stanna direkt vid raceoffice. Min första tanke var *”vad har jag nu gjort för fel”*. Men så öppnades en dörr under en skylt som det stod podium på och en funktionär kom ut och vinkade på mig.

”Where is your co driver? You must go to the pricegiving. You won the entire race by a full lap. The second car was a full lap behind you. Absolutely fantastic”. Jag ringde Jeremy som kom springande. Funktionärerna frågade *“vilken nationalsång ska vi spela, engelsk eller svensk?”* Svensk förstås svarade jag.

Seger på Magny Cours!

Regnigt så det förslår på Magny Cours

Upp på podiet som kändes högt upp i luften. Svenska flaggan, Du gamla du fria, champagne, pokal, kristall och stort jubel nedanför. Då var det svårt att hålla tårarna tillbaka. Det var bara engelsmän i övrigt på podiet.

Funktionärerna sa att förra gången den svenska flaggan användes på Magny Cours var när Ronnie Petersson vann i en Lola 1969. Fast Kenny Bräck vann F3000 där också 1995. Vilket sällskap!!

Racet var inte slut förrän klockan 19 och på kvällen i restauranten fick jag reda på att det var Jeremys och Melanies bröllopsdag. Tala om att kunden alltid går före. Det blev champagne igen. Jag skämdes litet över att ha inkräktat så på deras stora dag.

Silverstone Classic och Zandvoort Historic GP kommer jag mest ihåg som två andraplatser. Givetvis också att Jeremy satte nytt banrekord för en Austin-Healey 3000 på Zandvoort med 2,04.5 sek.

Oldtimer Grand Prix på Nurburgring var ett race något i hästväg. Det gick kanon och vi ledde klassen med över 30 sekunder. Jag körde andra stinten och efter tio varv fick jag plötsligt IN board med meddelandet TOWER av Jeremy. Det betyder normalt att jag har gjort något fel och måste åka in i depån och ta mitt straff. Men jag hade inte gjort något fel, det tyckte jag i alla fall själv. Och jag hade heller inte fått någon svartvit varningsflagg eller annan flagg från banfunktionärerna.

Så jag åkte inte in.

Nästa varv fick jag IN TOWER igen men åkte inte in då heller. Jag hade ju inte gjort något fel och jag ledde klassen. Tredje gången jag passerade hängde Jeremy med halva kroppen ut genom hålet i pitwallen och gestikulerade uppgivet med bägge armarna. Det gjorde mig så frustrerad så att jag missade inbromsningen i slutet av rakan och snurrade 360 för att sedan ändå snabbt köra vidare. Rätt snyggt om jag får säga det själv.

Körde dock in i bandepån på nästa varv. Där fick jag en drive through och när jag kom ut igen hade jag tappat två placeringar och låg nu trea.

Efter målgång blev jag omedelbart uppkallad till tävlingsledningen som bestod av ett dussintal vithåriga tyska herrar. Chefen där förklarade att jag hade kört över den heldragna vita linjen när jag kört ut efter förarbytet, att det var förbjudet och att de hade det på film. Jag vet att jag tänkte specifikt på att inte köra över linjen och att jag höll ordentligt åt sidan när jag körde ut men sa dom att det fanns på film så. Vi fortsatte snabbt till prisutdelningen för att ta emot tredjepriset.

Lite senare studerade vi min egen film från bilen och kunde konstatera att jag absolut inte hade kört över någon linje vid utfarten. Tillbaka till tävlingsledningen med min film för att visa att de hade fel och med begäran att få se deras film. Efter många om och men fick vi se deras film och kunde konstatera att den sekvensen de tittat på inte var från utvarvet utan mycket senare på ett vanligt varv då det är helt tillåtet att passera linjen. Dessutom var den passerad ”utifrån och in” och alltså tvärtom som om man skulle passerat linjen vid utfart från depån. *”Sorry men det är försent att ändra nu. Vi har redan fastställt resultatet”.*

Fjädringen i botten uppför Eau Rouge på Spa i 175 km/t – lutningen är 18 procent!

Tala om motsatsen till tysk precision. Det var riktigt dåligt och jag var snuvad på segern och skitförbannad på ren svenska.

Kvar på säsongen var nu **SPA Sextimmars** som var årets riktiga höjdare. Jag skulle köra med Jaap Sinke från NL och Neil Hardy från UK. Av olika skäl blev vi bara två förare; Jaap och jag själv. Det gjorde att istället för att köra tre tvåtimmars pass fick vi dela upp det på fyra 1,5 timmars pass.

Det gjorde att det blev ett extra depåstopp och en extra tankning men gick väldigt bra ändå. Vi slutade på 22 plats totalt av 110 startande. De bilar vi hade framför oss var ett tiotal Ford GT 40, fem Cobror, och några TVR Griffith, samtliga med V8:or samt en Jaguar E-type och en Lotus Elan 26 R-prototyp. Vi var snabbaste AH 3000 och jag sänkte min bästa varvtid med två sekunder.

Då tillbaka till min fråga om detta går att toppa. Det började faktiskt bra. 2018 är det Le Mans Classic igen och jag skickade in mina ansökningar redan tre timmar efter att de öppnat i september. Döm om min förvåning när jag blev antagen med min 100M redan i Selection Committees första möte i början på januari. De har ett urvalsmöte i månaden till och med maj och jag har tidigare år bara antagits som reserv. Den här gången tänker jag nog köra själv det vill säga utan co-driver.

Med YOP blir första racet redan i april på Imola i Italien. Det ska bli häftigt! På midsommarhelgen bär det av till Tjeckiens F1-bana som heter Most. Så enligt planen blir det två nya skalper, det vill säga banor i år. Plus Le Mans, Brands Hatch, Silverstone, Zandvoort, Spa och kanske tom Dijon som är Frankrikes vackraste bana.

Jag lurar litet på att köra 100:an i Woodcote Trophy på Thruxton, UK. Det är ju en bana som alla älskar i England och som vi hade förmånen att besöka i samband med Healey mötet i England 2002.

Den som lever får se!

Nils-Fredrik Nyblaeus

PS. Vi vann klassen på Imola i april!

Butik och snabb postorderservice

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

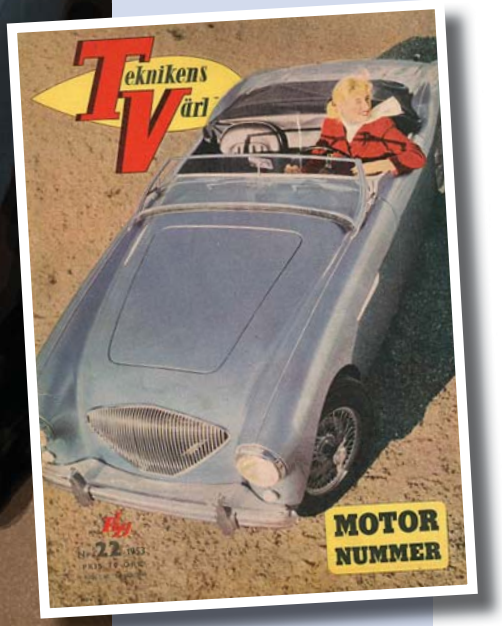
BRITISH MOTOR AB

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 t o m torsdag 11.00-17.00 • Övriga tider via e-post

1953 och 2017

Sveriges första Healey på Teknikens Världs omslag 1953. Samma bil 64 år senare efter en renovering av yppersta världklass. Arbetet är utfört av oss, som inte bara gör Concours-renoveringar utan alla förekommande arbeten på dessa bilar. Vänd er till oss, Europas mest välmeriterade och kunniga renoverare av Big Healeys!



Best in Show, St Moritz 2004. Best in Class, Halmstad 2008. Best and Second in Class, Cruiff 2013. Second in Class, Alsager 1991.

Kontakta oss och få experthjälp till din bil för **600 kr/tim plus moms.**

BORAS MOTOR CORPORATION AB

Söderkullagatan 27 B, 50763 Borås, Sweden, phone 0703-933349,
e-mail magnus@healeyspecialists.com

www.healeyspecialists.com

Rétromobile Paris

En av årets mest glamorösa klassikershower är Rétromobile som slår upp portarna i Paris i början av februari varje år. Här samsas utställare av alla slag, från de som har roliga småprylar till de allra främsta prestigehandlarna.

Dessutom har man marknad för privatpersoner som vill sälja sina klassiker, men just på det området ligger man efter tyska mässor som exempelvis Techno Classica. I gengäld får man se mycket kul som annars aldrig verkar lämna Frankrike.

Årets upplaga kännetecknades lustig nog av ett sällsynt stort utbud av Austin-Healeybilar.

Robert Petersson, text och foto, berättar om några.

Det är sällan man ser en äkta 100S till salu hos prestigehandlarna, men under Rétromobile i Paris i februari var det dags. Och inte nog med det, chassinummer AHS 3708 som visades av den tyska handlaren Movendi har dessutom en svensk anknytning.

De såldes ny till Kalifornien och tävlade sporadiskt några år innan den 1976 ställdes undan. Drygt 20 år senare köptes den av vår medlem Jonas Lidén, som nu äger Sveriges första Austin-Healey, den 100 som Raymond Sjöqvist tog in 1953.

Jonas skickade den till Peter Jaye, en av Englands skickligaste renoverare som såg till att den blev i nyskick igen. Jonas hade den dock bara i två år innan den såldes till England där den vann många priser.

Historien förtäljer också att den, trots att den är relativt orörd, restaurerades ännu en gång och nu av Bart van Tiggelen och hans ”100 Healeys”. Kanske handlade det mer om en lätt uppfräschning inför försäljningen. Begärt pris var 1 miljon euro, och vem vet, den kanske finns kvar hos www.mo-vendi.se om någon skulle råka ha för mycket pengar …

1955 Austin Healey 100 S „Sebring"

Chassis AHS 3708

- 1 of only 50 original 100 'S' competition cars
- Restored to factory fresh condition
- Period race history with good results
- Eligible for the world's greatest historic events
- Probably one of the most original and correct 100 'S' in the world

The fabled 100 'S' is a genuine factory sports-racing car and one of the rarest and most highly sought after of all Austin Healey models.
AHS3708 was shipped to Gough Industries (California) on the 21st. of April 1955 and the car was purchased by Jim Parkinson of Burbank Sports Cars. Jim was a very competent racing driver and raced the car on several occasions in 1955 and early 1956.

In early 1956 Jim Parkinson sold AHS3708 to Richard (Dick) Shipman for $5,000 with less then 1,000 recorded miles in "almost new" condition. Dick recalled in the year 2000 during an interview: Dick was a member of the Sports Car Club in California and he raced the car during 1956, 1957 and 1958. He always raced the car under #331.
In 1966 Sherman Boring bought AHS 3708 from Joe Ohmstead but only drove it occasionally. In 1976 a well-known car collector Paul Haas bought AHS 3708 but he never used the car, and stored it under a cover. In 1997 Jonas Lidén from Sweden bought AHS 3708 and sent it to Jaye Engineering (Peter Jaye) in England for restoration. In July 1999 Colin Beasley from England purchased AHS 3708 attending many Austin Healey shows and historic racing events. In March 2005 Charles Matthews from England bought AHS 3708 using it on many European Austin Healey events.
In May 2006 Mr. Matthews won the Healey Drivers Club Donald Healey Memorial and Geoff Price Memorial Trophies, and in September competed at Prescott Speed Hill Climb.
This Austin Healey 100S has been meticulously restored by world renowned Healey Hundred specialist Bart van Tiggelen and his team at '100 Healeys'.
The quality of the restoration is second to none.
This Healey 100S, according to a variety of specialists, is known as 1 of the 2 most original 100S cars in the world. A really unique example!

Classic Cars Friesland från Holland hade en rad Healeys till försäljning.

Två mycket fina 100/4 som bägge påstods vara 100M. Begärda priser 135 000 respektive 145 000 euro. BJ8:an på bilderna såg också fin ut och begärt pris var 92 500 euro.

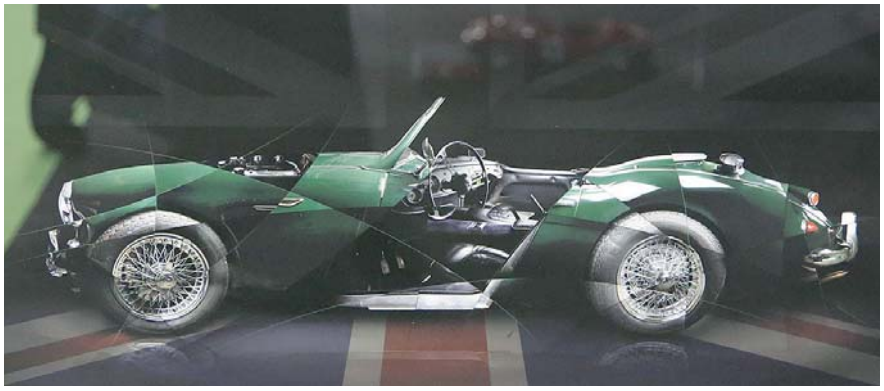
Det verkar alltså som om trenden att tidiga bilar blir allt mer värda på nyares bekostnad.

När man kollar hemsidan efter mässan var också de två 100:orna sålda, men inte BJ8:an.

www.classiccarsfriesland.com

En fransk konstnär hade roat sig med att göra fotomontage av ett antal bilder på samma bil i olika vinklar.

Om man inte blev yr i huvudet av att titta på bilderna så var de faktiskt riktigt effektfulla.



En prydlig BN2 som man begärde 95 000 euro för. Kanske inte helt perfekt även om den påstods vara nyrestaurerad.

Den var snarare i fint bruksskick, framförallt skvallrade vissa delar av inredningen om att den inte renoverats av en Healey-specialist.

Fortfarande till salu, nu begär man 89 900 euro.

www.collection-privee-automobile.co

I brittiska William I'Ansons monter hittade vi en gammal fabriks-Healey , TON792 som har en imponerade historia.

Det är en tidig 100/6 som 1956 började sitt liv som demobil innan den blev Sir George Harrimans tjänstebil. Harriman var då ordförande i BMC och sedan dess har bilen kallats "The Chairmans car".

Kort därefter gick den till tävlingsavdelningen och hade en framgångsrik rallykarriär innan den såldes och bland annat var reserv till Le Mans 24-timmars 1959.

I modern tid har den varit en vinnare i historisk racing med bland andra Dave Smithies bakom ratten. På mässan vågade man inte prata pris, men såld blev den.

www.williamianson.com

Franska Automobiles Z et P har specialiserat sig på att renovera brissiska sportbilar och då i synnerhet Austin-Healey.

Adrian Prajescu som driver firman gillar speciellt att modifiera bilarna mer eller mindre smakfullt.

Vad man tycker om denna franskt blå skapelse med alla normalt blanka delar mattsvarta är en smaksak.

Men bredvid stod en mycket elegant skapelse som inte såldes på mässan, Det gjorde däremot den blå …

www.auto-zp.com

Det damp ner en trevlig tidning i husses brevlåda ...

Text : CZP016
Bild: Sven Ordell

Det är jag som är CZP016. Jag är en svensksåld Healey 3000 som lämnade fabriken den 21 april 1964.

Husse räddade mig från skroten 1970 när någon hade missat högerregeln och kört in i min vänstra framvagn. Försäkringsbolaget tyckte visst att jag var för gammal för att reparera. De skulle bara veta. På skroten blev jag av med lite lösare delar som stolar, några instrument och liknande.

Efter tre år hade jag fått en ny framvagnsupphängning och en ny framskärm. På den tiden fanns de bara i tjock glasfiber men den har sett bra ut i alla år. Jag ser i stort sett ut som när jag lämnade Abingdon men med några tidstypiska förändringar, de måste väl vara det, de gjordes ju i början av 1970 talet.

Husse är egentligen en MG-man och jag är näst yngst i bilfamiljen. Jag har fyra äldre kusiner och en yngre, en MGC GT. Husse har en engelsk kompis som säger att man måste ha en täckt bil ifall det regnar hemskt mycket när man skall till puben så det är nog därför det är en GT.

Första långresan ut i Europa gick till Italien och hem via bland annat Passo Di Stelvio. Det var riktigt kul och skönt att få sträcka ut på rakorna mellan de branta serpentinböjarna. Nedåt på norra sidan fick bromsarna en rejäl genomgång. Husse och matte tältade men campingplatserna var främst avsedda för husvagnar. Det var svårt att få ner tältpinnarna i asfalten, men där visade sig nyttan av ekerhjul. De går att binda i och ha reservhjulet utlagt som drivankare i lovart. Vattenpumpen blev inkontinent på hemvägen till glädje för alla i autobahnköerna. Husse sa att vatten var billigt. Det har blivit fler utlandsresor därefter också, mest till Danmark och till Storbritannien.

Matte och husses första barn transporterades i en insats på hyllan under sittbrunnskapellet – inget tjafs om bälten och barnstolar på 70-talet. Barnet och hans bror har blivit bilentusiaster de med. Nu är det barnbarnens tur och nu finns det säkerhetsbälten. De tycker att åkandet är spännande.

Mekaniska sammanbrott har varit mycket ovanliga kan jag stolt säga. Husse säger att snälla bilar går sönder på bra ställen och elaka går sönder på olämpliga ställen - som i vänsterfilen på motorväg i regnig rusningstrafik. En glappande bränslepumpförbindelse gjorde att pumpen blev strömlös i regn och mörker men vi rullade snällt in under tak med belysning på en lokal mack.

Husse har lånat ut mig till sin kompis Peter någon sommarvecka då och då. Vid ett tillfälle gick höger bakre stötdämparfäste av.

Jag har lovat Peter att inte berätta vad vi gjorde vid det tillfället. Men kul var det. Och några mycket yngre vagnar blev mycket förvånade. Jag avslöjar inget.

Under alla åren har underhåll och utbyte av delar skötts av husse själv. Mest spännande var byte av ramlager med motorn på plats i bilen.

Husse och matte börjar klaga på att det är svårt att komma i och ur bilen så vi får väl se om det hjälper med att gå till gymmet då och då. För dem alltså, själv är jag fortfarande i utmärkt form.

Husse tackar för tidningen men tycker att han är med i alldeles för många bilklubbar redan.

Hälsningar till er alla Austin-Healeys där ute, kanske ses vi på vägen i sommar!

VERKTYGSBODEN

Alla priser är inkl moms!

Verktygsvagn och låda, 10+6 lådor

Populär verktygsvagn och topplåda med klassiskt rundade hörn i modernt stuk. Topplådan har 6 st lådor och ett lock som är försett med gasfjädrar som – håller det öppet för att enkelt kunna komma åt verktygen. Vagnen har 10 st lådor i 6 st olika storlekar. Samtliga lådor är kullagrade och stabila samt enkla att öppna

KAMPANJ
7.995 kr
ord.pris ~~11.010 kr~~
artnr 505445
KAMPANJ

9.995 kr
artnr 89293

Tiginverter 200 AC/DC

En mycket kraftfull professionellt uppbyggd tig-svets, AC/DC med elektrodsvetsfunktion. Högfrekvensstart, Slope Down, Arc Force, pulsning, fyrkantsvåg AC tig och gaseftersträmning.

1.895 kr
artnr 88942

Avgasmätare

Nu kan du justera in din bils CO-halt och se resultatet direkt. Fungerar till bensinmotorer med förgasare eller insprutningssystem. Drivs med hjälp av bilens batteri och kalibreras enkelt i luften utan att några delar behöver bytas ut. Noggrannhet 0,5 % CO som visas i en tydlig display. Levereras med 3 st flexibla slangar, metallrör med fjädrar för att fixera i bilens avgasrör och kabel för att ansluta till bilens batteri.

Garageinredning silver/svart

Komplett garageinredning, set i stilrent silver-svartlackat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop.!

13.500 kr
artnr 496769

KAMPANJ
6.990 kr
ord.pris ~~7.990 kr~~
artnr 70246
KAMPANJ

Engelskt hjul

Tillverkad i kraftigt stål, 8 mm tjockt. Sviktar inte då du jobbar med hjulen. Stabilt benstativ gör arbetet lättare. Hål för fastsättning i golvet.

Katalysator klassisk bil, 83x230 mm

Äntligen en katalysator som fungerar till förgasarmotorer! Speciellt utvecklad för klassiska bilar utan krav på insprutning eller lambdasond. Svetsas på befintligt avgasrör så nära motorn som möjligt och ger dig fördelar som både lägre utsläpp och mindre avgasdofter. Avnjut din väg mot en renare miljö.

1.890 kr
artnr 506108

2.995 kr
artnr 32785

Motorlyft lågprofil

Smidig verkstadskran/motorlyft med tysta PU-hjul. Extra lågprofil (85 mm) för att lätt komma under moderna bilar. Hopfällbar för enkel förvaring.

KAMPANJ
4.999 kr
ord.pris ~~7.450 kr~~
artnr 497975
KAMPANJ

Verktygsvagn med verktyg, 277 delar

Verktygsvagn med totalt sju lådor, sex av dessa är fyllda med verktyg som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgummiinlägg med bestämd plats och uppmärkning för varje verktyg.

1.995 kr
artnr 497788

Polerkit i väska

Komplett polerkit som innehåller vår prisbelönta polermaskin inklusive polersvampar, Pratts polermedel och lackförsegling som ger ett mycket fint resultat och 6st microfiberdukar för avtorkning av polerad yta, glasrutor och speglar. Allt detta levereras i en praktisk verktygsväska

26.900 kr
artnr 498004

Enpelarlyft, flyttbar manuella spärrar

Flyttbar hydraulisk enpelarlyft som tar mindre plats än en tvåpelarlyft. Inga installationsbekymmer med för klen betongplatta eller värmeslingor som ligger i vägen vid fastsättning. Åtkomsten till sidan av fordonet är bättre då det inte finns en stolpe som blockerar. Runda lyftkuddar som höjs eller sänks med trapetsskruvar. Justerbar balk som gör att man kan justera bredden så lyften fungerar till de flesta bilar. Armarna närmast pelaren är vinklingsbara och går att skjuta ut i tre steg. De andra två armarna är också vinklingsbara och kan skjutas ut i två steg.

Webshop verktygsboden.se **Ordertelefon 033-20 26 50** **E-post order@verktygsboden.se**

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

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Årsmöte på Bäckaskogs Slott.

Årsmötet 2018 var förlagt till Sveriges södra utkanter. Arrangörerna med Torsten Jönsson i spetsen, hade hittat det fantastiskt fina och vackert belägna Bäckaskogs Slott, några mil utanför Kristianstad.

Ett sjuttiotal medlemmar fördelade på 36 bilar hade i det vackra majvädret njutit av Healeyåkning varierande länge – även om några av olika skäl tagit mer vardaglig transport, det viktigaste är ju att komma dit, oavsett tillgång på en fungerande Healey!

Bra boende, vackra omgivningar, vällagad mat (vad annat att vänta i Skåne?) och en perfekt plan i mittpunkten för parkering av våra likaledes vackra bilar. Vad mer kan man begära?

Jo, naturligtvis det sedvanliga rallyt! Och det gick inte av för hackor. Skåne måste vara en av de bästa landsdelarna att genomföra ett njutbart rally. Gott om småvägar som dessutom alltid (?) är belagda (är det till Skåne all asfalt försvinner så vi får trassla oss fram på grusvägar eller dåligt underhållna asfaltdito?).

På första platsen i resultatlistan placerade sig Börje och Eva Engwall och fick välförtjänt pris och applåd. Det digra prisbordet som arrangörerna tiggt ihop (tack till Sideways Enginering/Anders Schildt, Kristianstad Motorslip, AD Center Kristianstad och Mekonomen Kristianstad) räckte så långt ner i resultatlistan att även redaktörens ekipage lyckades knipa några kaffemuggar.

Kanske som plåster på såren – vi hade fått spökrummet där en tidigare ägare sades gå igen under nätterna.

Fast antingen sov vi hårt, eller sov spöket – för vi märkte inget besök!

Helt enligt AHCS-standard var samvaron kring måltider, i trädgården, baren etc. intensiv och kamratlig. Lite tråkningar med glimten i ögat här och där är också standard, liksom ganska omfattande resonemang om våra bilar och tips och trix för att få ut det bästa ur dem.

Det formella årsmötet innebar inga överraskningar utan raskades även det av på sedvanligt smidigt sätt med omval av samtliga styrelseledamöter. Årsmötet 2019 planeras i trakten norr om Mälaren – styrelsen fick i uppdrag att välja plats och arrangörer.

Vårt stora femtioårsjubileum 2020 planeras till Öland eller närliggande kuststräcka. En smålänning som har svårt att hålla näbben när han borde, utlovade i fast förvissning om att 20 år är jättelänge, redan under trettioårsjubileet 2000 på Öland att även fixa femtioårsdito på Öland. Huvaligen, det är ju snart!

Någon ansökan om renoveringsstipendiet hade inte inkommit, men naturligtvis vandrade trådhealeyn till Årets Enthusiast vidare. Mycket välförtjänt utsågs det strävsamma paret Gunilla och Anders Lindman att vårda priset under kommande år. De har säkerligen AHCS-rekord i antalet mil de åkt i sin Healey från långt upp i Norrland till våra möten, inte bara flitiga årsmötesbesökare, utan dessutom deltagare i de flesta internationella träffar AHCS varit representerade i. När de kommer till Sveriges gräns har de oftast åkt lika långt som de flesta andra får ihop på hela resan. Imponerande!

Anders Lotsengård

Lennart Persson fångade några fundersamma deltgare under rallyinstruktionen.

Gunilla och Anders Lindman

Karin Karlsson med sin Bosse Johansson

Kjell och Mona E samt vår kassör Kjell Åman

Börje E tar i och Mats S gör som Ferdinand – njuter av blommorna!

Rallykolonnen var som vanligt imponerande, och till höger njuter några välkända Stockhomare (Bosse och Karin samt Börje och Eva) skånsk lunch i Wanås Slotts trädgård.

Johan Ekman har koll på trycket. Lite sämre med det hos vissa deltagare. Männen pumpade, damerna pratade och njöt av solen ...

Naturligtvis bjöds även lite slottskunskap, här under lördagens guidade visning av Bäckaskogs Slott.

Pumppausen ovan var förlagd till det i motorkretsar kända Råbelöv Gods. Naturligtvis fanns där ett museum med informativ verkmästare.

Nedan ett av konstverken i Wanås Slottspark välkända utställning. Kanske en illustration till en healeyåkares uppgivenhet när bilen för tredje gången vägrar att starta?

Gunilla och Anders Lindman – välförtjänta mottagare av utmärkelsen Årets Enthusiast – tycks begrunda det allvarliga i att vårda trådhelaeyn under ett år. Allt under överinseende av ordförande Ulf.

Bilder i detta reportage: Raoul Kennedy, Monica Åman, Lennart Persson, Torsten Jönsson samt skribenten själv.

Ny dataskyddsförordning påverkar även AHCS!

Med anledning av den nya dataskyddsförordningen (GDPR) som börjar gälla inom hela EU 2018-05-25 vill AHCS informera dig om vilka uppgifter klubben registrerar om dig som medlem.

Vi värnar om våra medlemmars integritet och det är därför viktigt att du känner till detta.

AHCS har information om sina medlemmar samt deras fordon i ett dataregister. Uppgifterna används endast till ordinarie klubbverksamhet och registret förs av klubbens registeransvarige.

I och med att man inträder som medlem i klubben blir man registrerad i klubbens dataregister.

Registeruppgifterna delas med Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) och publiceras även i klubbens medlemsmatrikel.

Klubben registrerar även namn och e-postadresser på medlemmarna för att kunna skicka ut meddelanden via e-post.

Medlemsregistret innehåller följande uppgifter:

- Medlemsnummer
- För- och efternamn på medlem resp. familjemedlem
- Hemtelefonnummer (i förekommande fall)
- Arbetstelefonnummer (i förekommande fall)
- Mobiltelefonnummer
- E-postadress (i förekommande fall)
- Gatuadress, Ev. c/o adress, Postnummer, Postadress
- Inträdesdatum och Betalstatus
- Bilmodell och Chassinummer
- Årsmodell och Registreringsnummer
- Gammalt registreringsnummer (i förekommande fall)
- Färg på bil
- Eventuella ägarkommentarer
- Senaste uppdateringsdatum

Observera att vissa uppgifter saknas för vissa medlemmar då registret bygger på den information man som medlem själv uppgivit för klubben.

Om du inte har något att invända mot att klubben registrerar dessa uppgifter behöver du inte göra någonting.

Om du har någon invändning ber vi dig vänligen att meddela klubben detta på mejladressen

membership@healeysweden.com

eller på adressen: **AHCS, c/o Schoerner, Brinkvägen 2B, 141 33 Huddinge.**

Lasse Johansson racing igen!

Vår medlem Lasse Johansson har tagit upp racingkarriären efter ett kort uppehåll på sådär 30 år ...

Det blev inte Healey denna gång utan en trygg svensk bil som fick förtroendet. En PV köptes från Skåne i vintras.

Här ses han smygträna på Gelleråsen den 30 maj inför race-comebacken på Kanonloppet två veckor senare, som genomfördes utan problem.

(Men Lasse, vi rejsade ju tillsammans på 80-talet – varför inte en Healey denna gång, så kunde vi tampas igen! /Anders L).

Välkommen till British Sports Car Meeting 2018

lördagen den 18:e augusti

Bålsta är utgångdpunkten för årets upplaga av BSCM. Starten sker vid Åbergs Muséum mellan kl 09.30 och 10.30.

Vägbeskrivning: Följ skyltar från E 18 eller ”gamla Stockholmsvägen”.

Kostnad:150 kr/sportbil

Mål i Enköping

Frågor besvaras av Bengt Arvidsson på telefon: 072-731 87 37

VÄLKOMNA!

Sideways Engineering

Sideways "high-torque" startmotor

Snurrar betydligt snabbare och starkare än originalet. 2 875:-

Sideways SU gaslänkage

Förbättrar känslan och eliminerar glapp avsevärt. 2 938:-

Sideways ventilkåpa

Vår egen lättvikts ventilkåpa som håller absolut tätt. 2 500:-

Sideways lyftarlock-sats

Tro det eller ej men detta är vår mest populära produkt. Stoppar effektivt oljeläckorna på motorns högra sida. 1 423:-

Sideways spin-on oiljefilterkonvertering

Förenkla filterbytet med vårt kit som dessutom använder ett modernt filter för bättre filtrering/rening av oljan. 513:-

Sideways 3.5:1 utväxling

Vår populära utväxling sänker varvtalet med 12% , sänker bränsleförbrukningen och gör all körning behagligare. 6 000:-

Helt ny unik ***Sideways***kolvserie.

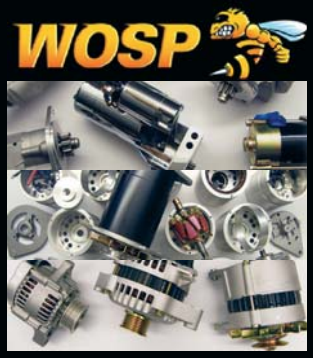
Smidda kolvar av högsta kvalité— 84.47 resp 84.60mm. **11 250:-**

Sideways krängningshämmare

Missa inte vår populära uppgradering för framvagnen. 22 mm / 25mm **6 219:-/ 6 500:-**

www.healey.se - info@healey.se 0702-66 10 01

CHECKERED FLAG



www.checkeredflag.se - info@checkeredflag.se 0731-55 10 01

14

Galleri

Kyrkobesök under årsmötesrallyt 2018
Foto: Lars Carlsson

Cilla möter ...
Anders och Gunilla Lindman

I min nya roll som biträdande redaktör har jag fått lov att publicera en artikelserie med start i detta sommarnummer av Healeytidningen.

En av anledningarna är förstås att lära känna så många Healeyvänner som möjligt och berätta delar av deras historia.

Text och bild: Cilla Andersson

Eftersom jag själv bara har en koppling till denna vackra bil genom racingen och är ivrig att lära mig mer fick min idé godkänt av den ansvariga redaktören.

Racingen är som bekant bara en liten del av föreningen och tidningen, så jag ser fram emot att lära känna den riktiga delen också. Om någon sitter på tips kring vilka Healeyägare jag borde träffa så maila mig gärna på cecilia.andersson@sandebo.se. Alla ideér är välkomna!

Självklart var även vi inbjudna till AHCS årsmöte i Bäckaskog men schemat ställde till det med mässor och annat så vi kunde tyvärr inte närvara.

På vägen till mötet lyckades jag dock fånga upp Anders och Gunilla Lindman från Umeå på deras väg till Skåne. På sin rutt hade de lagt in några dagar hos Mats och Kerstin Svanberg och jag fick komma och äta god frukost tillsammans med dem bara ett par timmar innan avfärd.

På uppfarten till Svanbergs mansion stod bara en Healey nyputsad och klar att ge sig iväg.

Gunilla och Anders Lindman under årsmötesmiddagen på Bäckaskog.

Umeå-resenärerna hade helt förståeligt valt ett bekvämare färdsätt de närmare 100 milen till Eksjö. Jag fick dock snabbt redan på att en BMW Z4 var stand in för dagen så samtliga i sällskapet skulle ändå anlända på exklusiva hjul.

Redan 1970 hittade Anders Lindman sin Austin Healey i Härnösand och den var nästan ny då. Uttagen 1966 med bara en ägare och om jag hängde med rätt i svängarna så var det inte självklart att Anders fick köpa den trots att de åkt långt. Affär blev det i alla fall och Anders och Gunilla har vårdat den ömt sedan dess. För vad annars kan sägas när man ägt en bil i 48 år och den fortfarande används.

Att det blev just en Healey var inte självklart men en av kriterierna var att det skulle vara en engelsk bil. Ett annat var en motor som kändes riktigt gott och det fick de verkligen i sin 3000.

Det kan vara min okunskap men jag gissar att det är inte många som använt sin Healey lika mycket såsom Lindmans berättar för mig under tiden vi njuter av frukosten. Det är allt från skidsemestrar med skidor, väskor och allt vad som än behövs till en tur. Blöta regniga turer på otaliga platser.

Vilka äventyr detta par gjort i sin bil! Inget verkar omöjligt och det är nog inget som har stoppat deras resplaner. Förutom barnen förstås.

Mats och Anders resklara – men först en sista finputsning av Svanbergs Healey!

Värdparet Mats och Kerstin med sina gäster Gunilla och Anders Lindman njuter i solen på Eksjöholm.

Anders Lindman i deras trotjänare. Visst ska Healeyn användas oavsett Bodens karga vinterklimat! Med dubbdäck och toppluva har 30 minusgrader ingen betydelse för en riktig entusiast!

Det var svårt att få in familjen i bilen så under småbarnsåren användes bilen inte lika flitigt. Även om den fick tjäna som underhållning när barnens kompisar skjutsades i kvarteret.

I sitt yrke som läkare åkte Anders till Afrika 1972 och hade då bilen inkvarterad i Stockholm. Då kom han också i kontakt med AHCS och blev medlemmar, de har medlemsnummer 80 så det var tidigt i föreningens historia. När vi resonerar om föreningen blir även jag uppsjungen på hur den startade och att Svanbergs var ännu tidigare i sitt medlemskap. Nummer 40 och då var det Kerstin som stod på medlemskortet.

Trots att avstånden begränsar en del för det härliga paret från Umeå så har de varit flitiga besökare i resten av Sverige. Särskilt nämner de mötet, och 30-årsjubileet, på Öland 2000 då de lärde känna fler Healeyentusiaster som sedan utvecklats till vänskap och regelbundna träffar. Bland annat berättas om när de letade upp ett telefonnummer ur medlemsmatrikeln till en medlem i Mariestad som även de blev riktigt bekanta.

Eftersom även jag har viss erfarenhet av att en Austin Healey kan i princip stå och gå sönder av sig självt på någon timme eller två, frågar jag hur det fungerar att åka på alla dessa resor som de gjort.

20 000 mil och orter som Pisa, Rom, England, Frankrike och Skottland utöver Sverige och Norge är mycket även för en Healey.

”Det är mer grejer än kläder” berättar Gunilla. Anders radar upp allt de brukar ha med sig och Mats fyller på: verktyg, tändspole, olja, slangar och till och med drivaxlar. Är det flera bilar som åker exempelvis utomlands har alla med sig något för att kunna hjälpa varandra. I Sverige är det lättare att hitta delar och hjälp. Även här kan nog medlemsmatrikeln komma till användning tänker jag.

Det är en intressant timme som jag får med dessa medlemmar och de utstrålar verkligen respekt och närmast kärlek till sina bilar. Jag frågar lite kring återväxten i föreningen och om det är någon skillnad på de som köper Healey idag gentemot när de köpte sina.

För Lindmans del så är ena sonen intresserad så känslan är att den kan hänga med en generation till. Intresset för det mekaniska finns med även den. Dock resonerar både Anders och Mats kring att de som köper Healey nu är inte lika fascinerade av att skruva som de var på sin tid. Och är fortfarande.

Här verkar AHCS fylla en viktig funktion i att lära ut och fånga upp intressen från blivande engagerade Healey-ägare.

Innan jag åker hem från Eksjöholm får jag lov att ta några bilder och på vägen därifrån blir jag alldeles varm av tanken hur roligt dessa personer haft med sina bilar. Vilken gemenskap de hittat i AHCS och hur himla kul de kommer ha i Bäckaskog!

Cilla

Aggeryds Healey-hörna

I skrivandes stund har sommaren slagit till med full kraft. Våren liksom bara försvann och istället blev det sommar på en gång.

Detta gör ju att man ligger lite efter när det gäller underhållet av bilarna men med en mindre i garaget att bry sig om så ska det säkert lösa sig, och alla tre bilarna färdiga för en förhoppningsvis bra sommar.

Jag har genom åren fått en del samtal och mail ifrån Healeyägare med frågan; vad tycker du att min bil kan vara värd? Det är väl fler än ”Lotsen” som har anammat begreppet ”döstäda” och vill börja rensa bland stora och små saker. Ofta har den diskussionen utmynnat i ett lite besviket, oj inte mer än så! Därefter med ett påpekande att du skriver ju själv att bilen XXX såldes för betydligt mer!

För att bringa lite klarhet i de priser som jag redovisar, alla kommer ju ifrån olika auktioner, så ska vi titta på hur det hela går till. Alla auktioner har en avgift som vi lite förenklat kan kalla för slagavgift. Denna avgift tas ut av både köparen och säljaren och ligger i normalfallet på ca 15 % åt båda håll.

Kommer man med ett riktigt dyrt och exklusivt objekt som värderas till åtskilliga miljoner dollar så är det läge för att förhandla om avgiften men vi som har mer normala bilar har inte så mycket att förhandla om, utan det är bara att gilla läget och glatt betala avgiften. Samtliga priser som ni ser i vår hörna är inklusive alla avgifter!

Om vi som exempel tittar på den 1962 AH 3000 Mk2 som rapporterades i vår förra hörna (se resultatet ifrån Silverstone Auctions England) så redovisas ett försäljningspris på USD 79 294. Den nya lyckliga ägaren har då betalt en avgift på 15 % på sitt slutbud som låg på runt
USD 68 500, för det tillkommer också lite andra avgifter för registrering mm.

Ägaren till bilen får sedan i sin tur ut netto runt USD 58 300 eller ca 475 000 – 500 000 SEK beroende på vilken växelkurs vi väljer att använda. Helt klart är ju att auktionsfirmorna tjänar bra och stora pengar men till deras försvar ska vi väl även säga att det läggs ner stora pengar på annonsering och hyra av fina lokaler och icke att förglömma: rikligt med drinkar & tilltugg under auktionen. Man vet hur man ska smörja presumtiva köpare och få dem att lätta på plånboken!

Så tillbaka till frågan; vad är min Healey värd?

Jo, den är värd så mycket som någon är villig att betala för den just idag. Gäller oavsett om man säljer privat eller via en auktion. Vi som bor här uppe i norr måste sedan även titta på vad det kostar att få sin ögonsten transporterad till någon av de större auktionerna i Europa på ett bra och säkert sätt.

I många fall kan en bra genomförd auktion ge ett högre försäljningspris än via en annons på Blocket, Mobile.de eller liknande sajter då marknadsföringen är bättre och en viss hysteri infinner sig när två budgivare slåss om samma objekt. Men som ni ser av redovisningen ovan så kostar det också en bra slant! Hoppas att detta kan ge lite mer klarhet i varför min värdering ofta ligger så mycket lägre än de priser som ni ser redovisade i vår hörna!

De stora auktionerna i Scottsdale Arizona är nu över och resultatet blev totalt 252, 4 millioner dollar och det såldes totalt 2 600 bilar. Resultatet låg i linje med förväntningarna och är ett litet dropp mot tidigare år. Imponerande är också deltagarantalet vilket i år var ca 340 000 personer!

Eftersom det är roligare för tidningen att rapportera om de riktigt dyra bilarna så har vi inte allt för många Healey bilar att rapportera om men nedan kommer det som vi har rapporter ifrån. Kursen är som tidigare omräknad med en kurs på 8:1.

Bonhams Scottsdale Arizona, USA

1952 Nash-Healey, #2217. 28 665 miles. Röd med svart inredning. Lackeringen med en del större brister och kromet repigt. Undersidan ser ut att ha genomgått en ”penselrenovering”. Bilen behöver en ordentlig genomgång och renovering.

Faktaruta.

Vad betyder ”konditionssiffrorna” i auktionsvärderingarna?

Kondition #1-bilar är i världsklass. Den frammanar bilden av den bästa bilen, i rätt färger, på gräsmattan vid de finaste concours eventen. Perfekt ren – har rengjorts ända ner till däckens slitbanor. Lackering och krom spegelblankt. Damm och smuts är förbjudet, och alla delar, inklusive alla originaldekaler, är korrekta och perfekt monterade. Beskrivningen i ett ord av #1 bilar är **”concours”**. För att ge ett bra exempel från vår egen klubb så är Nils-Fredrik Nyblaeus blå 3000 (se bild nedan) en kondition 1 bil som kan ställas ut vart som helst i världen, och vinna priser, och inbringa de stora pengarna!

#2-bilar skulle mycket lätt kunna vinna en lokal show. De kan vara tidigare #1-bilar som har körts och åldrats. Även rutinerade domare måste leta noga för att finna brister, men de kommer förmodligen att hitta några, osynliga för den vanlige åskådaren. Färg, krom, glas och interiör är av högsta standard. Ingen synlig avgasrök vid start, inga ovanliga ljud från motorrummet. Bilen upplevs som om den kommit direkt från tillverkningen. Beskrivningen i ett ord för #2-bilar är ”**utmärkt**”. Det är många i klubben som har kondition 2- bilar, ingen nämnd och ingen glömd!

#3-bilar har några, men inte alla felen i en #4-bil, vilket kan balanseras av kanske en fräsch lackering eller en ny, rätt inredning. #3-bilar fungerar bra, men kan ha vissa felaktiga delar. Dessa bilar används inte för dagligt bruk men klarar en långresa utan problem. Den vanlige åskådaren hittar inte några synliga fel, utan tycker att du har en väldigt snygg bil! ”**Bra**” är ett ord som beskriver en #3-bil. I denna kategori faller nog majoriteten av våra bilar i klubben. Många gånger så kan även en mängd modifieringar leda till att en annars #2-bil kommer att klassas som en #3. Jag tar min egen 3000 som ett bra (?) exempel!

#4-bilar är bruksbilar med brister synliga med blotta ögat. Kromet kanske skrovligt eller repigt, vindruta med stenskott. Lacken är tveksam, och kanske har stötfångaren eller en skärm en liten buckla. Interiören kan ha spruckna sömmar eller en krackelerad instrumentbräda. Inga viktiga delar saknas, men fälgar eller inredningen etc. kan skilja sig från original. #4-bilar kan också vara en tämligen sliten äldre renovering. ”**OK**” är ett ord som beskriver en #4-bil.

#5-bilar är renoveringsobjekt med exempelvis svåra rostskador, matt och flagnande lack, felaktig/trasig motor och mekanik, sliten och trasig inredning, rostprickigt och skadat krom. Bilar i denna kategori är vanligtvis ”barn finds” eller bilar med långvarig lagring och försummelse och kräver stora ansträngningar, och en tjock plånbok, för att bli trafiksäkra. **”Rå/risig, eller ett vrak”** kan bäst beskriva en #5-bil.

För att öka spännvidden så kan bedömningen även ha en plus eller minussiffra för respektive kategori. Med andra ord så är en nummer 2+bil mycket nära en concours-bil.

Kondition - 3

Såld för 74 250 USD eller ca SEK: 594 000

Kommentar: Såldes för estimerat pris och får betraktas som ett bra köp med tanke på skicket. Finns utrymme kvar för att rätta till de större felen. Får betraktas som en bra affär för både köpare och säljare.

Russo and Steele, Scottsdale Arizona, USA

1961 Austin Healey 3000 BT7. HBT7L6751. Blå/vit med blå inredning. Äldre renovering med en hel del stenskott och repor i lack och krom. Inredning i liknande skick. Lite synlig rost på bakskärmarna. Motor och bagageutrymme i rent

och bra skick.

Kondition + 3.

Såld för 44 000 USD eller ca Sek: 352 000

Kommentar: En Healey i typiskt bruksskick och kom med fullständig dokumentation och service bok. Har haft en ägare under en längre tid som vårdat bilen efter bästa förmåga. Den nya ägaren kan säkert njuta av bilen under många år utan några större utgifter.

McCormics, Palm Springs, USA

1967 Austin Healey 3000 Mk3. HBJ8L 35602. 58 624 miles. Silver med svart inredning. Mycket bra lack och passform. Kromade ekerfälgar och övrigt krom i bra skick. Genomgående i bra skick men ingen

show vinnare.

Kondition 2.

Såld för 39 375 USD eller ca Sek: 315 000.

Kommentar: Mycket bra köp för en bra Healey 3000. Finns en uppsida på 15-20% för den nya ägaren.

Leake Auctions, Oklahoma City, USA

1960 Austin Healey Sprite. #24459, 10 111 miles. Röd med svart inredning. Bra genomförd renovering med en lack av högsta klass. Inredning och allt krom i gott skick men en hel del missar när det gäller slutmontering med bristande passform och

en hel del smådetaljer som är fel.

Kondition - 2.

Ej såld, högsta bud blev 18 750 USD eller ca Sek: 150 000

Kommentar: Har varit ned på ett antal auktioner tidigare och innan detta bud kom den till 16 000 USD. Bilen ser bra ut och borde ge ett lite högre bud men som alltid så är det marknaden som har rätt.

Vi önskar er alla en bra sommar med många fina utflykter. Vi ser fram emot att få se er alla på vägarna och på olika träffar under sommaren.

Ha det bra önskar Ulf & Johan

Dags igen för Treklubbsräff

Lördagen den 1:a september 2018

Den nionde Treklubbsträffen blir en repris av den första då vi åkte till Strängnäs.
Målet är liksom då på Stora Torget framför Hotell Rogge.
De som bor norr om Stockholm åker från OK/Q8 i Kungsängen kl 10.00, de som bor på södra sidan lämnar Scandic Hotell vid E4 i Södertälje vid samma tid. Givetvis startar man från valfri plats. Det blir en lugn färd till Strängnäs, vi räknar med att vara där klockan 12.00. Vi går en guidad stadsvandring och därefter blir det lunch på hotellet.
Se till att ha bilen välputsad för invånarna i Strängnäs erbjuds möjligheten att utse sin favoritbil på torget. Pris till segraren och till en som röstat på segraren.
För att kocken skall kunna beräkna hur mycket mat han skall laga till oss vill vi ha din föranmälan via e-post till: *treklubbstraffen@lyngborn.se* senast den 30:e augusti.
Avgiften för träffen inklusive lunch, 150 kr/person, betalas kontant vid starten.

Välkomna önskar Bengt Sedell, Tommy Lyngborn & Johan Larsson

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN · Established 1970 Austin-Healey CLUB OF SWEDEN · CAR CLUB MG SWEDEN · HOTEL ROGGE Strengnäs Stadshotell sedan 1921.

Nya klubbmedlemmar presenterar sig

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

En mycket framgångsrik satsning med medlemsvärvningskampanjen! ***Femton nya medlemmar i år****, två fulla sidor nedan. Och det även om fyra nya medlemmar av olika skäl inte har kunnat eller velat ha med sin presentation. Nu hoppas vi att vi kan ta hand om alla dessa, och få med dem till våra årsmöten kommande år!*

Lars-Göran Persson, 68 år, Laholm. För tillfället ingen Healey, men senare ... Medl nr 742

Bild saknas dessvärre.

Nyligen renoverat min MGB GT, men siktar på en Healey så småningom!

Mikael Hougaard, 62 år, Hilleröd, Danmark. AH 3000 Mk2 1962. ZJ 28800. BRG over OEW medl nr 746.

Jag letade efter en TR2 eftersom jag haft en i min ungdom som jag ångrade att jag sålde. Sedan läste jag om den otäcka olyckan på Le Mans 1955 och såg den inblandade Healeyn. Kollade då marknaden om det fanns någon Healey som inte var för dyr för min plånbok och hittade en jag hade råd med. Köpte den 2011 – mitt bästa beslut någonsin!

Föredrar de tidiga och BT7 Mk2 är den snyggaste sexcylindershealeyn. Och min hund kan sitta där bak! Bilen är en ”scruffy driver”, så hunden kan dregla på bakskärmen utan att jag får hjärtinfarkt ... Gör just nu en stor ”fast road” renovering av motorn och återställer till tricarb. Hoppas vara tillbaka på vägarna sent i år.

Jag gick med i AHCS för jag har hört så så mycket gott om klubben från andra medlemamr i Austin Healey Club Denmark, där jag för tillfälelt är ordförande. Vore kul om de två klubbarna kunde arbeta tillsammans i fortsättningen ...

Lars Palm, Tävelsås, Växjö. AH 3000 1959. DTD182. Colorado Red. Medl nr 748.

Bild saknas dessvärre.

Köpte denne Healey av min ädre bror redan 1976. Tyckte, och tycker, att den är både snygg och snabb!

Den är tillverkad sommaren 1959, levererades via Oatermans i Malmö och gick först till Lerum, sedan till Växjö där min bror, som körde med den året runt, köpte den 1966.

Jag har renoverat den i omgångar. Karossen 1980 – som då bytte färg från originalet Ivory White, drivlinan 1999.

Bilen har använts för många semesterresor inom Sverige, men även på långfärder till bland annat England och Irland.

Bilen står nu mest i garaget eftersom jag för tillfället är konvalecent efter en stroke och min hustru Kerstin har svårt att växla med vänster hand (jo, den är högerstyrd trots att den är svensksåld!).

Har dessvärre inget foto som är publicerbart.

Mårten Blomroos, Stockholm. AH Sprite 1958 BAE 772. Medl nr 749

Jag köpte bilen 1987 nedplockad i lådor och sedan renoverade jag den under ett par år. Tyvärr så blev den inte helt klar innan jag flyttade från Göteborg till Stockholm 1989 och på den vägen är det. Bilen är rostlagad och motorn helrenoverad och det mesta är bytt.

Sedan kom familj och hus emellan och bilen har stått still sedan dess.

Förra sommaren fick jag dock ett ryck och startade upp bilen och körde en sväng så vi får väl se om jag kan besiktiga i år.

Jag vet inte så mycket om bakgrunden, men bilen verkar ha funnits på västkusten och någon från Göteborgs Sportvagnsklubb nämnde att bilen har tävlats med tidigare.

Vilket kanske stämmer då det sitter skivbromsar fram samt bak.

Skickar också med en bild på några annorlunda (?) Minilite fälgar som någon kanske vet mera om samt om kanske någon också vet något om aluminiumbromstrummor?

(Någon som vill informera Mårten kan få kontakt genom mig. /Red.)

Niklas Ståhl Nygaard, 53 år, Ljungby. AH 100, 1954. FYF395. Rostbrun nu men från början Healey Blå. Medl nr 751.

Köpte denna 1995 – AH100 är en av de vackraste engelska bilarna från femtiotalet!

Att det blev denna var en tillfällighet. Tidigare ägare dog och bilen hamnade i onåd hos släktingar, den ställdes ut under en presenning och rostade upp. Delar var bortplockade och mycket saknades när jag fann den. Jag eftersökte släktingar men det blev inga positiva fynd, ingen ville kännas vid bilen eller dess historia tyvärr!

Den har stått i lång väntan på renovering, kanske är det dags nu? Den är lite lagad innan jag fick den och lite ”ytrost” döljer nästan att den varit Healey Blå en gång! Den verkar vara eftermonterad med vissa ”M” attribut som ex 1”3/4 förgasare.

Söker kontakter i klubben, kansek få titta på andras bilar och hitta lösningar på problem. Många delar saknas eller är för dåliga att laga. **Delar, någon?**

Ingvar Lundkvist, 88 år, Nybrostrand, Österlen. AH Sprite 1959. GCA 222. Brittish Racing Green. Medl nr 752.

Köpte denna ”Groda” 1995. Den är högerstyrd och har en Speedwell huv.
Den är nästan klar för besiktning.
Jag skulle vilja ha kontakt med någon som kan hjälpa mig att synkronisera förgasarna så att bilen klarar besiktningen.

Clas Nyberg, 59 år, Långedrag, Göteborg. AH 3000 Mk2 BT7, 1962. P63583 (personligt regnr). Californa Red. Medl nr 754.

Sålde en Mercedes 250 SE Cabriolet -66 häromåret och funderade sedan på ersättning.
Fastnade till slut för Healey på grund av de vackra, klassiska linjerna och för att den inte var lika klent bestyckad under huven som många samtida brittiska bilar.
Jag ville ha en roadster hellre än en senare cabriolet. Egentligen ville jag ha en bil där det fanns lite att göra (jag tycker det är minst lika kul att skruva som att köra), men när jag hittade denna fint renoverade bil till ett pris som motsvarade vad jag räknat med för en bil som skulle kräva en hel del jobb, var det svårt att inte nappa. Köpte den nu i mars 2018.
Bilen såldes ny i Kalifornien och var ursprungligen vit. Importerades till Danmark tidigt 00-tal, i väldigt dåligt skick men i princip rostfri. Där genomgick bilen en fullständig renovering. Växellåda och O/D renoverades dock först nyligen.
Den är väldigt mycket original och har t ex positiv jord och ursprunglig oljefiltermontering. Jag tänker i allt väsentligt behålla den så, men till vintern blir det nog spin-off-filter, bälten och kanske sidepipes.
Uppskattar att ha tillgång till all den kunskap och det kontaktnät som en klubb erbjuder när man ska hålla igång en gammal bil. Det är också kul att ha kontakt med likasinnade.

Anders Arildsson, 53 år, Malmö. AH Sprite Mk2, 1962. ABC958. Highway Yellow. Medl nr 755.

Kunde ha blivit en Midget, (har en MGB också). Fascinerande historia och så är dom ju riktiga brittiska sportvagnar.
Köpte 2004 denna tävlingsbil av Clas Ottoson som byggt den och tävlat i Norrköpings Grand Prix, sägs det …? Den hade stått still sedan ca -86. Ville ha ett intressant renoveringsobjekt..
Den var röd från början, min dotter fick välja färg när hon var 4 år och då blev det gul. Jag gillar färgen mer idag än hon, nu när hon är 15 år ...
Gått med i AHCS därför att klubben har en mycket bra tidning (det visste jag sen tidigare) samt för tekniskt och socialt utbyte med trevliga medlemmar.
Håller nu som bäst på att sätta ihop min motor och hoppas komma till start på Knutstorp. En vevstake ville inte vara med längre, så det blev lite mer jobb än förväntat.

Ulf Qwarfordt, 69 år, Linköping. AH 3000 Mk3 BJ8, 1967. ATN562. Racing Green. Medl nr 756.

Att jag köpte en Healey var faktiskt en ren tillfällighet. Jag behövde en bil när jag bodde i Afrika och tidigare ägaren skulle flytta tillbaka till Sverige
Jag är den tredje ägaren. Första ägaren skall ha varit en för mig okänd ”filmstjärna” vid namn Jamie Singer som var den som tog bilen till Afrika.
Det var inte kärlek vid första ögonkastet (mellan bilen och mig) om man så säger …
Gick med i AHCS när jag fick ett gratisexemplar av klubbtidningen Austin Healey Enthusiast och ser fram mot fler nummer!

Göran Tordne, 68 år, Korpikylä, Haparanda. Familjemedl Krister. 3 st AH Sprite, 1959. KNJ420. Röd. Medl nr 758.

Spritefäblessen uppstod redan 1961 då jag såg en Sprite på en kombinerad cykel- och ”motorverkstad” i Kramfors, och blev helt uppslukad av formen/designen. Hade sedan en 100/6 på nittiotalet.
Fick tipset om denna bil av sonen för sex år sedan, och tyckte att flipfronten var läcker, även om jag samtidigt saknade grodögonen. Vet inte så mycket om bilen, fast jag fick med en bra pärm från ägaren, med massor av uppgifter. Men vid flytten till Korpikylä (fr. Härnösand) blev den nerpackad och ...
Sonen lånar den ofta och tycks uppskatta den till fullo. Det är överraskande när vi är på bilträffar att den ofta väcker mer nyfikenhet än bilar som är 5–10ggr så värdefulla.
För ett par år sedan köpte jag två grodor till som reservdelsbilar/objekt, registreringsnummer CJZ 228 resp. CPZ 311.
Att få koll på andra bilgalningar, gärna i norra delen av landet, och tips och råd för förbättringar och reparationer är goda skäl att bli medlem!
Jag är framförallt anglofil när det gäller bilar. Jag har två MGB roadster, en MGB GT och en Midget och slutligen en TR4.

Heikki Takanen, 65 år, Bromma. Familjemedl Åsa. AH 3000 Mk3 BJ8, 1964. ESC440. Racing Green. Medl nr 759.

Bild saknas dessvärre.

Detta är min tredje Healey, och att jag 1971 köpte just denna var nog främst därför att det var den bästa i den prisklass jag kunde klara vid tillfället. Och det var en ”Big Brute” jag ville ha!
Kunskap och socialt umgänge främsta skälet till varför jag återinträtt i klubben efter många års frånvaro!

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

Delar som tagits bort och skrotats

Text och foto: Börje Engwall

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 14

Nu är jag tillbaka i garaget efter lite fixande i huset. Hoppas ni gillade min berättelse om min vinterbil. Det var så roligt att få skriva av sig alla minnen. De bara poppade upp, ett efter ett.

Undrar hur man kommer att bli på hemmet? Kommer man att sitta i ett hörn och flina över allt roligt som bilhobbyn fört med sig. Arma människor utan några fritidsintressen.

Nåväl – som jag nämnde sist jag rotade med bilen, så blev det en ny beställning av klädsel till framstolarna. Dessa är nu gjorda av John Skinner i England. Ser mkt bra ut.

Vid bra väder i sommar, ska jag ställa mig och sniffa kontaktlim utomhus. En lukt jag som golvläggare gillar, men inte får använda så ofta numera, p.g.a. miljöskäl. Tänk även vad gott bensin luktade en gång i tiden, när den var röd och innehöll bly …

Våra barnbarn kommer bara få erinra sig lukten av brända elmotorer om utvecklingen håller i sig. Lite som ett jättestort Scalextric. Hua!

Även den tidigare nämnda Furflexlisten till nederkanten av instrumentbrädan dök upp från BAS i England.

Efter en kommentar av Mats Svanberg när han besökte oss för leverans av ett avgassystem för BJ8 modellen, gjordes även en extra fästpunkt för den numera kollapsbara rattstången.

Anders och Mats hade vid ett tillfälle gjort en

liknande stång, men när Anders körde ned i en grop på banan, vred sig hela styrsnäckan så pass mycket att själva rattstången kom i kläm i ytterröret, vilket gjorde att det inte gick att styra alls. Ingen bra lösning m.a.o. Nu sitter styrsnäckan uppfäst i ett extra fäste, vilket innebär totalt fyra fästpunkter, två ovan och två nedan själva ”kollapsdelen”. Hoppas detta även ska fungera rätt i praktiken.

På tal om avgassystemet. Jag hade vid bytet av utliggare från ramen till innertröskeln, passat på att svetsa dit en vänster främre balk från en BJ8:a. När jag nu började laborera med det av Mats inhandlade systemet, visade sig uttaget för litet. Fick såga ur mer efter lite kollande i diverse böcker och på Facebookgrupper. Bl.a. ”Austin Healey 3000 Restorers Group” vilken är en sluten grupp för seriösa renoveringstips mellan medlemmarna. (Ni som är lite ”anti” mot Facebook missar en hel del bra sidor om Healey.) Mycket kunskap finns det runt om i världen. Även den bakre utliggaren vid främre bladfjäderfästet, fick jackas ur lite mer för att röret ska kunna röra sig lite i sidled.

Det var bl.a. efter en kommentar på Facebook, av David Nock, som jag kom i kontakt med hans firma i Kalifornien – British Car Specialist. Det visade sig att han renoverar Healeys i andra generationen efter sin pappa. Efter lite koll på deras hemsida, visade det sig att han bl.a. hade de gångjärn till baksätet, som jag stått och filat på själv. Ingen annan har gångjärn till BJ7:ans ryggstöd!

Sedan fanns tätlisterna och gummigenomföringarna (för skruvarna) till glasfiberkåpan som BJ modellerna har över växellådan. Något ingen annan har av rätt modell! Och att han även hade rätt modell av tätningslist till bakluckan, så den slipper ligga för högt, gjorde ju en beställning lätt att motivera. Se där, nyttan av de grupper som finns om Healey på nätet. Att sedan deras betalvariant var daterad, var ju en annan femma. Det blev ett trevligt samtal till Kalifornien, och lite bilsnack om Healeys för att lösa det. Grejorna finns nu hemma.

Sedan tipsade Anders ”BLY” Gustafsson om att man kanske skulle svetsa dit mutterstycken istället för att använda plåtskruv till nämnda glasfiberkåpa. Känns ju lite mer solitt att kunna dra ihop den lite hårdare mot golvet. Nu började jag snurra runt chassit och granska alla svetsar, eventuellt missade slipningar mm. Konstaterade snart att det inte fanns mer ursäkter än att börja förbereda chassit för lack.

Dinitrols Annitrol (rostomvandlare) hade suttit på under minst ett år, och fått verka i spalter mm. Nu ”gnussade” jag bort den oxid som bildats efter att den frätt bort rost mm, och slipade med en nylonborste på borrmaskin, lite lätt på övriga ytor. Tvättade så hela chassit med T-röd först, och sedan Aceton. (Jag börjar låta som en sniffare..!) Tvåkomponents Epoxigrund hade köpts in sedan tidigare i en vit nyans. Men hur lackar man ett chassi i ett ordinärt villagarage? Till råga på allt i bottenvåningen av ett suterränghus, med endast tvättstugan som avskiljare mellan resten av huset …

Lite funderande resulterade i inköp av tegellister för takpannor 28x45. Problemet var att sedan plasta in det hela med tillräckligt stark plastfolie, som inte var blå. I den vevan stötte jag på en målare som använde en typ av folie jag suktat efter. Visade sig att den fanns i Alcros yrkesbutiker, och var på två meters bredd. Helt genomsiktlig, alltså inte blå som fuktspärrsplasten är. Till detta inhandlades två blixtlåsdörrar (som man använder vid rumsrenoveringar) för att komma in i tältet, och ut i min vinkel på garaget.

Nu började jag snickra ihop ett ”skelett” av ribbor inuti garaget. Lämnade lite plats runt väggarna för förvaring. Gjorde en trumma ut mot väggfläkten, och förlängde vredet till timern. En billig presenning på golvet fick bli basen, sedan lades formen ut på golvet, och ribbor spändes mot taket När alla ribbor satt på plats, häftades plasten dit, och tejpades i skarvarna för extra säkerhet. Nu låstes tvättstugedörren, och tejpades igen med silvertejp. Passage får numera ske genom porten.

Epoxin hade jag köpt genom en grossist i bildelsbranschen. Vill minnas att den hette DeBeer, och kom från Australien. Suverän att jobba med. Körde tre gånger med någon dags mellanrum. Först med stor spruta, sedan en mindre in i alla skrymslen, för att sedan runda av med den stora igen. Bl.a. är utrymmet för pedalboxen knepig med för stor spruta. Vid inköpet valde jag vit nyans av epoxin, med tanken att om jag skulle missa med den vita täckfärgen, skulle det inte lysa ljusgrått på de missade partierna. Men istället blev bonusen att jag såg precis var det blivit för tunt med epoxin, då chassits blästrade yta var ljusgrå, som lyste igenom där det blivit för tunt med färg. Lite tur med tänkandet är aldrig fel.

Efter lite putsande på grundepoxin, var det så småningom dags för topplack. Jag hade pratat med bror Lasse, som lackat 100/6 chassit några månader innan mig. Hans lackerare hade rekommenderat vattenbaserad lack, med klarlack ovanpå. Lasse tyckte den var suveränt enkel att jobba med, vilket var det jag trodde skulle bli mitt val också. Men icke!

Mina lackerare tyckte jag skulle köra med Standox syntetisk tvåkomponent lastbilslack (Standofleet). Den är mer motståndskraftig på ett chassi för stenskott och rost, enligt dem. Dessutom fanns den att få färdigblandad från Standox. Dessa lackerare har lackat Froggen sedan tidigare och ”alla” vanliga skador på privatbilar och firmabilar genom åren, med bra resultat. Så det var bara att lyda order.

Första sprutdraget över den vita epoxin fick nästan hjärtat att stanna. Om epoxin var ”Bengt Grive ljusvit”, var OEW (Old English White) färgen närmast Postgul. Shit! Jag har fått fel färg blandad, var första tanken. Ja, ja, jag får väl köra på ett lager, och göra om senare. Måndag efter jobbet öppnades garageporten sakta, sakta. Hmmm, den ser ju rätt okey ut. Efter ett dygns torkning hade den ljusnat. Puh! Tisdag kväll lade jag ett sista finishlager. Så står den i skrivande stund.

Nu ska lacktältet krympas ned i storlek. Huvar, skärmar och dörrar ska lackas på insidan, och förhoppningsvis ska min bror Lasse lära

mig att svetsa aluminium under sommaren, så att shroudarna också är lackade på insidan när hösten sätter in. Då börjar den roliga monteringen av nya och restaurerade delar.

Jag kom precis hem från säsongens första träff på Årstavikens Segelsällskaps parkering. Den anordnas varje måndag av Automobil Historiska Klubben. Jag tycker det är rätt skoj när man träffar alla olika inriktningar av hobbyn. Är ju lite ”blandmissbrukare” själv, då jag gillar både nytt och gammalt av olika fabrikat och ursprungsland. Man lär sig alltid något nytt. Ikväll t.ex. att Jaguar XK 100 hade en 4-cylindrig motor, som var en med två cylindrar kortat 6-cylindrig XK 120 motor. Hade jag aldrig hört förut. Kul!

Åk och njut i sommar. Hoppas vi ses på vägarna!

Vårmönstringen 2018

Text och bild: Lennart Nystedt

Ovan: Snygga fordon i vacker miljö.
Nedan prisvinnarna. Fr v: andrapristagarna Anders Fredén och Andreas Stenberg, sedan segrarna Patrik och Morgan Ekerman och slutkligen trean Daniel Svanström – alla från Healeyklubben!

Anders, har du redan slarvat bort andrapriset ...

Lika säkert som att jultomten kommer till de som är snälla på julafton hålls Vårmönstringen i Stockholmsområdet tillsammans med Mini Seven Club Sweden. I år var det dags 5 maj, tomten kom dock inte till start.

I år var det vår tur att arrangera. Starten gick från Sköndal i södra Stockholm. Totalt kördes en slinga på cirka 6 mil runt och förbi Gustavsberg, ut på Värmdö. Under turen skulle ett antal frågor besvaras. Här visade det sig att deltagarnas kunskap om insekter var lite skral. Spriteägare om några borde bara bra på detta, de kör ju ändå en ”Bugeye” …

Vädret var förstås med oss och trevliga vägar nära kusten är aldrig fel. Runt tjugo bilar kom till start med en ganska jämn fördelning mellan Healeys och hundkojor. Målgång skedde vid Café Sjöstugan vid Lillsved på Värmdö med fina möjligheter till pick-nick.

Efter en spännande utslagsfråga visade det sig att Healeyklubben åter tog hem vandringspriset. Första plats togs av teamet Patrik och Morgan Ekermann, andra plats av Anders Fredén och Andreas Stenberg och på tredje plats, Daniel Svanström. Full pott för Healeyklubben!

Nu är det bara att se fram emot nästa års Vårmönstring.

AH SPARES™ LIMITED

The Original Austin-Healey Sprite Parts Specialist

Celebrating

AUSTIN HEALEY SPRITE 60 Years

www.ahspares.co.uk

Healey Market

Ni som annonserar: glöm inte att meddela redaktionen när ni köpt eller sålt delar och annonserna ska tas bort!

SÄLJES:

Luftfilter original Sprite 948cc
(1" förgasare). Mycket bra skick.
Nypris ca 650 SEK.
Nu 300 SEK + ev porto/frakt.

Innertrösklar AH3000 nya:
Nypris ca 900 SEK + frakt. **Nu 500 SEK**

Yttertrösklar AH3000 nya (med lite ytlig "lagringsrost").
Nypris ca 700 SEK + frakt. **Nu 350 SEK**

Rostfritt avgassystem, begagnat men felfritt.
Små bucklor undersidan främre dämparna.
Nypris drygt 7000 SEK + frakt. **Nu 2500 SEK.**

Hämtas eller levereras vid något av RHK-racen!
Fel priser? Men ge ett förslag då!

Anders Lotsengård. Tel: 070-580 13 83.
anders@anlon.se

SÄLJES:
Tonneau Cover för BN4 & BT7, RHD Black Everflex.
AH Spares nr. "HOD135"
Felfri men inte ny!
Pris 900: –

PG Johansson.
Tel: 070 692 65 11, mail
pg.bighealey@telia.com

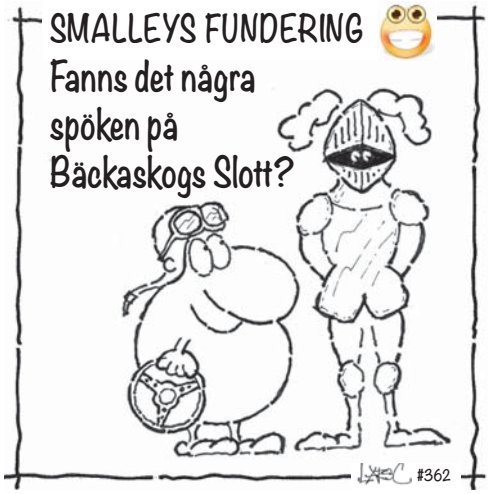
SÄLJES:
Dörr 100/4 RH
Höger sida - felköp på e-bay.
Senare varianter för gångjärnen
Proffslagad i nederkant.
Pris 2.500:-
Mats Franzon, 0730-96 24 14

Dialog med läsare. Mer av sådant, vi har utrymme nog att vädra lite tankar, synpunkter och åsikter. Både bildligt och bokstavligt utrymme alltså!
Som ni ser skulle det finnas plats för mer inspel/frågor/synpunkter/tips!
Signatur är OK, men redaktionen måste ha ert namn och kontaktuppgifter.

Red.

Varför göra allting själv?
Så här lätt monterade "jag" en ny tonneau!
Nyköpings Bilsadelmakeri kan varmt rekommenderas.

Micke F



KÖPES:
Fyra hjulmuttrar ekerhjul
utan vingar, s.k. "continental spinners", oavsett skick.
Claes Stenestad #267.
070-750 27 04
kaptenclaes@gmail.com

Our Latest Big Healey
Performance Catalogue
Is Now Available

Our latest Austin Healey Performance catalogue features 200 new products, 12 extra pages, updated specifications and technical information that our customers have been asking for.

Continued investment in the latest design and production technology has enabled Denis Welch Motorsport to add some innovative new high-performance products to the range.

To order your copy please call us
or visit our website www.bighealey.co.uk

New Products Include:

Braking

Suspension

Electrical

100S Parts

Gearbox

Steering

Denis Welch MOTORSPORT

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

Nytt i Regaliashopen!

AHCS sommarjacka i unisexmodell.

Klassisk jacka i ”lumbermodell” som just nu är högsta mode!

Vit, svart, marinblå och röd. 4 snygga färger!
Dubbla dragkedjor för bekvämlighet i bilen
Två framfickor med dragkedja
Innerficka med kardborrelås
Telefonficka med dragkedja
Tunt innerfoder i Micro fleece
Avtagbar och invikbar **huva**
Stickade **muddar**
Vind- och vattentät
Storlek S, M, L, XL, XXL (normala storlekar).
Leverans ca 14 dagar efter beställning.

Pris endast 845:-

KALENDARIUM
FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN

På medlemmarnas önskan återinför vi vårt kalendarium här i tidningen.

Men tänk på att informationen på hemsidan oftast är mest aktuell och mer innehållsrik.

Alla Sectioner.

Inte mycket inrapporterat, men håll utkik på **hemsidan**, där kan det dyka upp arrangemang.

RHK-serien 2018

Knutstorp 6–8 juli
Mantorp 24–26 aug
Falkenberg 14-16 sept

Mer info om de olika tävlignarna på ***www.rhkswe.org***

Boka in och besök Healey-depån!

Efter vissa påtryckningar kan vi nu erbjuda er att Trycka på!!

Piffa upp din egen overall, jacka, tröja, skjorta eller annat plagg genom att få vår klubblogo tryckt enligt exemplen på bilden.
Trycket ska tåla många tvättar och hårt slitage och måste därför appliceras hos vår leverantör.
Röd text, storlek ca 30 x 7 cm. Pris 105.-per tryck.
Lämna/skicka ditt utvalda plagg till mig, Micke, eller skicka direkt till:
Påhlsons Daylight AB, Gamla Oxelösundsvägen 1, 611 38 Nyköping.

PS! Glöm inte bort att du dessutom själv kan värma på några av våra fina tygmärken som beställs på vanligt sätt. DS.

REA - Utförsäljning!!

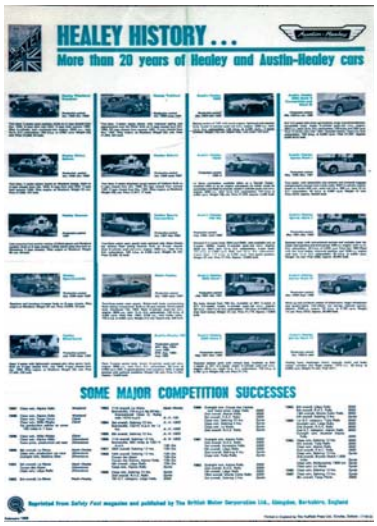
Utförsäljning!!
Restlager Piké ”Slazenger” (bra kvalité!). Färger: Grå/Kornblå/Beige.
Endast stora: XXL & XXXL.

OBS endast 50:-

Regaliashopen

Broderade tygmärken.
Snygga färger och tydliga detaljer.
Monteras enkelt med strykjärn.
Anvisning medföljer
Pris endast 25:-
Piffa upp jackan, tröjan, skjortan, blusen, blazern, kepsen, overallen!
Runda 67 mm
Wings 150 x 120 mm

Perfekt för kvällscrusing!
Klassisk marinnblå eller ljusgrå sweatshirt
i unisexmodell med snygg AHCS brodyr. Mycket hög kvalité med "stretchribb" i muddar och avslut. Dold ficka med dragkedja. S till XXL. **Pris 380:-**



"Lennarts Healey Poster"
Inplastad, storlek 40 x 57 cm, **pris 125:- inkl. porto**
(och kommer ni till Stjärnhov, – trevligt med besök här ute på landet – och hämtar den eller köper på Årsmötet kostar den bara 100:-!)

AHCS Ryggsäck.
Snygg och bekväm ryggsäck lämplig för den korta promenaden under bilturen.
Stor ficka på framsidan och flera fack på insidan. Separat mobilficka med uttag för hörlurar. Bärhandtag, vadderade axelremmar, baksida och botten samt reglerbara remmar på sidorna.
Pris 375:-

AHCS Buff.
En halsduk, en mössa, en bandana, ett hårband!
Välj hur du använder den. Skyddar dig mot vind, kyla, sol, snö och piffar upp din outfit.
Pris 130:-

Nyckelring DHMC 100:-

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

Registreringskylthållare 50:-

Klubbmärke tyg **Nedsatt pris 25:-**

Klubbdekal Metallfolie 20:

Vagnmärke 280 kr

Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr

Vagnmärke TEHMIS 300 kr

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

Vadå vindrufs?
Modern SACO-mössa
i svart bomull (95 %) med snygg broderad AHCS-logga i rött och vitt.
Passar till alla i alla åldrar!
Pris 135:-

Vi hjälper till att minska miljöbelastningen!!
Beställ vår nya miljökasse av tyg så minskar du användningen av engångskassar.
Kassen är utformad som en rejäl bag med bälg både i sidan och i botten. Snyggt designad i ett grovt svart bomullstyg av hög kvalité med klubbloggan tryckt i rött.
Storlek 38x41x12 cm. Använd den vid dina dagliga inköp, eller till att lägga vinflaskan och dansskorna i då du går på fest!
Varje bil i familjen behöver minst en kasse! **Pris 145:-**

Piké "Lacoste", svart, röd 210:-
Kvarvarande stl: S, M.

Klubbkeps: svart, blå, 120:-

Fleecejacka MAC 1, med AHCS logga broderad. Två fickor med dragkedja. Dragsko i nederkanten. XL XXL. **240:-**

Beställ regalia **NU** (annars glömmer du det!) genom att gå in på: **www.healeysweden.com/regalia** eller maila:
mfrieberg1@gmail.com
Du kan även ringa Micke på 076-282 80 99.

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.

100 Healeys

Investment Grade Restorations

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