# Austin Healey

## ENTHUSIAST

Nummer 154 September 2019

Established 1970
Austin-Healey
CLUB OF SWEDEN

Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 1 2019-08-26 13:59:46

# Uffe har ordet

**Entusiast**, tittar man i ett synonym lexikon så kommer det bland annat upp följande: eldsjäl – fantast – älskare – nörd och dåre. Om vi glömmer de två sista synonymerna så kan vi konstatera att vår klubb består av en stor mängd ENTUSIASTER!

Det är de som sköter om websidan, de som jobbar hårt för att vi ska få fyra nummer per år av en tidning som slår de flesta klubbars. Det är de som idogt jobbar med att rädda evenemang typ British Sports Cars Meeting, BSCM. Denna träff har vart dödsdömd flera gånger, men då kommer det in en ENTUSIAST och räddar det hela. I år av flera av våra egna medlemmar som värnar om traditionen att alla bilälskare ska kunna komma samman och ses under trevliga former.

Det jag vill säga med detta är att det finns plats för många fler entusiaster i vårt dagliga jobb med vår klubb. Det behöver inte vara speciellt betungande, men givetvis oavlönat! Men tillfredsställelsen över att göra något gott för vår klubb torde räcka som ersättning. Alla ni som sitter och känner att ni har för lite att göra – slå en signal eller skicka ett mail till mig. Det finns plats för så många fler i vår verksamhet.

Som en sorglig avslutning på min spalt får jag konstatera att en riktigt sann och trogen entusiast har lämnat vår klubb! Claes ”Clacke” Aggestig gick bort efter en tuff och ganska lång match emot en elak cancer. Han tappade aldrig modet och var med till slutet på våra träffar.

På årsmötet 2019 i Norrtälje visade han upp sin fantastiskt fina TVR som han jobbat med under många år. Annars var Clacke den som alltid kom på våra möten i sin lite ärrade gröna Groda , men som gick bättre än många andra bilar. Vi kommer att sakna en god vän och en sann entusiast!

**Hoppas att ni alla får en bra höst med fler bra Healeyturer och när den långa tråkiga vintern kommer, ta en funderare på om inte ni också känner för att bli en sann entusiast och hjälpa till med klubbens verksamhet!**

**Hälsningar** Uffe

***Omslagsbilden:***
***Healey Silverstone i väntan***
***på start 2019 Mille Miglia.***
***Inte ens fotografen ve vad alla tittar på.***
***Kan det var påven ...***
***Foto: Clas Arleskär***

MHRF
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET
Austin Healey Club of Sweden är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet
*www.mhrf.se*

ÅTTA.45 TRYCKERI
TÄNK TRYCKEKONOMISKT

Nästa nummer av Enthusiasten kommer December 2019
**Manusstopp den 20 oktober.**


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<br>*chairman@healeysweden.com* | 070-990 59 00 |
| **Kjell Åman**, kassör<br>*treasurer@healeysweden.com* | 070-251 51 33 |
| **Helen Elmgren,** sekreterare<br>*helen.elmgren@telia.com* | 070-774 81 25 |
| **Fredrik Spong,** marknadsansvarig<br>*fredrik@spong.se* | 070-697 87 26 |
| **Per Schoerner**, MHRF-försäkringen<br>*per@schoerner.se* | 073-560 51 54 |
| **Mikael Frieberg**, regaliaansvarig<br>*mfrieberg1@gmail.com* | 076-282 80 99 |
| **Andreas Stenberg,** ledamot<br>*a.stenberg@me.com* | 072-204 08 51 |
| **Anders Gustafson,** klubbmästare<br>*anders@myhealey.com* | 076-115 02 42 |

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

**REVISORER**
Daniel Svanström och Ulf Ölén

**SEKTIONER**

| | | |
|---|---|---|
| Väst | Göran Utter<br>*westsection@healeysweden.com* | 072-207 63 08 |
| Norr | Leif Sundqvist<br>*northsection@healeysweden.com* | 070-337 25 24 |
| Öst | Vakant<br>*eastsection@healeysweden.com* | |
| Syd | Johan Ekman<br>*southsection@healeysweden.com* | 070-980 75 34 |
| Mellan | Kjell Eriksson<br>*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.**




Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 2 2019-08-26 13:59:47

# Innehåll nr 154


| | |
|---|---|
| Sid 2 | Ordförande Ulf har ordet. |
| Sid 3 | Redaktören |
| Sid 4–6 | Mille Miglia 2019<br>*– Clas Arleskär* |
| Sid 7 | Claes Aggestig 1956–2019 In Memoriam<br>*– Robert Petersson* |
| Sid 8–12 | Sebring Sprite<br>*– Rory Jurnecka bearb av Robert P.* |
| Sid 14–15 | I Roslagens famn<br>*– Ulf Aggeryd* |
| Sid 16–17 | Mittbild – Healey i snö på Goodwood<br>*– Britta Rossander* |
| Sid 18 | Nya medlemmar presenterar sig, |
| Sid 20–21 | Pojkdrömmen som ska förverkligas del 18<br>*– Börje Engwall* |
| Sid 24–25 | Aggeryds Healeyhörna |
| Sid 26 | AHCS 50 år – förvarning! |
| Sid 28 | Dialog med läsare. |
| Sid 29 | Tekniktips – Bränslestrul<br>*– Ulf Ölén* |
| Sid 30 | Healey Market |
| Sid 31 | Regaliashopen. |

# Redaktören

När höstmörkret börjar sänka sig kommer den sedvanliga ångesten som på beställning: varför i tusan har vi inte åkt mer i Healeyn? Varje tur är ju en lisa för både kropp (nåja …) och själ. Men nästa sommar då …!

Med tilltagande ålder och därmed ofta tilltagande innehav av olika fordon, såväl med hjul som med propeller är det bara att konstatera att på grund av samma tilltagande ålder avtar kraften att fullt ut nyttja alla nöjesmaskiner på ett sätt som gör dem rättvisa!

Enda fordonet i parken som får den uppmärksamhet som den förtjänar är dock min racebil SID1 som får slita på samtliga RHK-tävlingar (under förutsättning att bilen och gubben håller, peppar, peppar ta i trä!).

Fast vår fina ”myssnipa” får nog också berättigad uppmärksamhet – otaliga är de kvällar då den fört oss ut till kvällssolen i ”vår” vik på Tillingefjärden för en kvällsmåltid ombord. En och annan tur in till någon krog inne i Oskarshamns hamn har det också blivit. Förstår inte varför många kallar den en promillesnipa …

Just i skrivande stund pågår uppladdning och förberedelser för årets näst sista tävling, den på Mantorp som nog blir något extra. Mantorp firar ju 50-årsjubileum i år, och detta uppmärksammas på många sätt. Hoppas många av er tog chansen att besöka inte bara banan utan även Healeydepån!

Som redaktör vill jag återupprepa en efterlysning jag tror jag gjort tidigare: saknar medlemmar som skriver lite berättelser om sin/sina Healeys! Om du haft bilen länge, berätta om ert liv tillsammans och gärna med lite fakta om bilens historia även före din ägartid.

Har du nyligen skaffat en Healey, ta tillfället i akt att ta reda på bilens tidigare öde. Jaga tidigare ägare, deras bilder och historier. Ta reda på så mycket som möjligt utan dröjsmål – tidigare ägare är ofta i den ålder då de riskerar att tappa minnet och kanske än värre livet. Så vänta inte. Hör av dig om du inte vet hur du kan spåra bilens ägarhistoria – jag har en del tips!

Skicka sedan historien tillsammans med de bilder du hittar till mig så gör jag en artikel av det.

**Avslutningsvis: ni har väl inte glömt boka in vårt 50-årsjubileum i era kalendrar för nästa år? Anmälningsblankett kommer i samband med Enthusiastens decembernummer – då tror jag det är klokt att hänga på låset!**

**Anders Lotsengård**

# Viktig påminnelse!

*Ni alla som har MHRF-försäkring på era Healeys (eller kanske även andra avvikande fordon [?]).*

*Tänk på att ni efter tio år måste förnya den. Nytt protokoll, nya bilder etc.*

*Det händer ju mycket på tio år, och vad gäller våra bilar brukar det som händer vara bra, det vill säga de blir bara bättre och mer ompysslade/utvecklade/utrustade.*

*Det som då inte finns med på bilder eller i protokollet ”finns inte” om det händer en skada, och ersättningen kan bli för låg!*

*Passa samtidigt på att kolla så det försäkringsvärde ni har och betalar för är OK. Även värdet förändras ju ofta på tio år!*

MHRF
MHRF-FÖRSÄKRINGEN
I SAMARBETE MED FOLKSAM

**Läs mer på *www.mhrf.se***
**eller ring 08-32 03 54**



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 3 2019-08-26 13:59:48

# Healeys och Mille Miglia
## eller
## Så många Mil så Många år

Nash Healey välsignas innan start

Text och foto: Clas Arleskär

**Jag och Bernt Rentell träffades redan i början av 70-talet. Jag och Lena hade just köpt vår Healey 3000. Det fanns inte så många Healeys i våra trakter på den tiden men en dag dök Bernt upp i sin gula Healey 3000. Bernts Healey var även den nyinköpt**.

Healeynoviser som vi båda var så bestämde vi oss för att ge oss ut på vår första Healey Road Trip. Turen gick till Skåne och vackra Österlen. Vi bodde bland annat på Bäckaskogs Slott. Ett känt ställe för oss Healeyklubbare. Bromsarna på Bernts Healey var inte i bästa skick och han var ytterst nära att i hög fart köra in i vår Healey i en Skånekorsning. Vår Healey Road Trip var nära att få ett snabbt slut där och då …

Åren går och mycket händer med jobb och familj … Men förra året stötte jag på Bernt igen.

Bernt hade för många år sedan sålt sin Gula Healey. ECC 887 finns numera hos klubbmedlemmen Clas Ottosson i Vaxholm. Men nu 45 år senare bestämde vi att det var dags för nästa Healey Trip.

Denna gång till Italien för att uppleva Mille Miglia på plats.

Under min tid i Textilbranschen hade jag sett Mille Migliabilarna storma fram längs Florens gator flera gånger. Jag passade alltid på att lägga in ett antal leverantörsbesök runt de datum som loppet passerade Florens.

Men nu bestämde vi oss för att för första gången se starten av Mille Miglia i Brescia i norra Italien. Vi landade kraftigt försenade på Milano Malpensa.

Roadtrip på 1970-talet. Bernt Rentell med Clas och Lena Arleskär.



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 4 2019-08-26 13:59:49

Bäckaskog på 1970-talet och nu juli 2019.

Sjön och torget i Iseo. Trevligt ställe med trevliga restauranger.

Efter mycket krångel satt vi äntligen i vår hyrda VW Golf på väg till Hotell Arianna i Iseo, en timmas körning västerut från Milano.

Arianna är ett mycket trevligt familjeägt hotell som ligger i vid Iseosjön. En vacker plats med fina restauranger. Inte olikt Gardasjön men mycket lugnare och inte så mycket turister. Detta skulle bli vår bas under de kommande dagarna. Vi hade endast 30 minuter in till Brescia så vi kunde vara på plats tidigt på startdagen.

Mille Migla är ju ett landsvägslopp som kördes första gången 1927. Sträckan på 1000 engelska miles, 1600 km, gick på vägarna mellan Brescia-Rom-Brescia genom städer och små byar i allt högre hastigheter.

Säkerheten för åskådare och deltagare blev med tiden ett stort problem med allt högre farter och till slut alldeles för farligt och riskfyllt. 1957 var sagan all för Mille Miglia i sin ursprungliga form. Stirling Moss och Denis Jenkinson legendariska race i Mercedes SLR står sig fortfarande som det snabbaste MM-rekordet, 1600 km på 10 timmar – 160 Km/H i snittfart, och detta 1955!

Från 1982 så körs Mille Miglia som ett Retro Race. Samma sträcka på 1000 engelska miles Brescia-Rom-Brescia. Numera i betydligt lugnare tempo, som ett Regularitylopp. Att mot en idealtid avverka sträckorna under de tre dagarna som loppet pågår. Det var detta loppet som jag och Bernt skulle uppleva på plats i Brescia.

Brescia är en mycket vacker liten stad i norra Italien med vackra torg och trånga gränder. Perfekt skådeplats för ett klassiskt race som MM. Mille Miglia är ett mycket exklusivt race och att bli antagen att få starta med sin bil är inte enkelt eller inte heller billigt för den delen. Du måste ha en FIA-godkänd bil som tillverkats mellan 1927 och 1957. Har du dessutom en klassiker som deltagit i något av originalloppen så har du en gräddfil in i startlistan.

Av alla ansökningar detta år blev 500 bilar efter en noggrann besiktning godkända att starta från startrampen på Viale Venezia i centrala Brescia. Starten av Mille Miglia är en riktig folkfest med tusentals människor ute som minglar på gator och torg i perfekt väder. Man kommer väldigt nära bilarna och dess besättningar när de paraderar genom centrala Brescia timmarna innan start.

”Min” gamla 100S. Kul att se den användas på bra sätt!

Många av bilarna är mycket exklusiva som sällan ses ”IRL” och i prisklasser man bara kan drömma om.

Efter att jag sålt min svarta Healey 100S så deltog den nye ägaren Derek Mayor med min gamla bil i Mille Miglia 2013.

I år hittar vi nitton Healeys i startlistan. Tre Healey Silverstone, två Healey Duncan Drone, en Healey Elliott, en Healey Westland, två Nash Healey, två Austin-Healey 100M, fyra Austin-Healey 100, tre Austin-Healey 100/6 och en Austin-Healey 100S.

Warren Kennedy deltog med flera av sina Healeys i årets MM. Warren är en mycket kompetent renoverare och har samlat på sig ett antal unika exemplar av de tidiga Healeymodellerna. Warren körde en av sina tidiga Healey Elliott, JGO 892, i loppet. Bilen är mycket tidig Healey från 1947 och bland annat gått på Le Mans 1950.

Den enda 100S Healeyn i år var den mycket kända NOJ 393 (SPL226B) ägd och körd av Daniel Schlatter.

NOJ 393 är från början en av tre Special Test Cars från 1953 och blev senare en av två 100S prototyper.

NOJ 393 i depån före start och med Daniel och Liza Schlatter i bilen.



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 5 2019-08-26 13:59:51

*Två av de tre deltagande Healey Silverstone.*

*En svart Austin Healey 100M och en vit "vanlig" 100 får representera de sex deltagande Austin Healey 100.*

*En öppen Healey Westland och t h Warren Kennedy som blir välsignad innan start i sin Healey Elliott.*

Tävlingshistoria från Sebring, Nassau Speed Week och Le Mans 1953 och 1955. På Le Mans 1955 gick det mindre bra för Healeyn då den var inblandad i den värsta olyckan i motorsportens historia. Efter Le Mans så reparerade Donald och grabbarna i Warwick Healeyn så den fick ett nytt liv på banorna i England de kommande åren.

Den blev med tiden tämligen sliten och 1969 köpte den unge Jack Scott NOJ 393 för det facila priset av £ 150. Något dyrare blev Healeyn när Jack sålde den på Bonhams hösten 2011. Det blev då den dittills dyraste Healeyn som sålts på auktion.

Köparen sände bilen till Steve Pike i Melbourne som på kort tid gjorde en perfekt renovering av NOJ 393. Bilen renoverades till det utförande som den hade på Le Mans 1955.

Ägaren Daniel Schlatter är en stor Healeyentusiast och äger även 100S AHS 3604.

En mycket fin originalbil som Daniel fann i Schweiz 2001 och även där gjorde Steve Pike en rekordsnabb renovering på sex veckor inför Austin Healey 50th Anniversary i England 2002.

Efter starten av Mille Miglia den 15 maj hade vi en dag extra i Brescia då vi passade på att besöka Museo Mille Miglia. Ett mycket fint museum som ligger i utkanten av Brescia i mycket vackra historiska lokaler.

**Mille Miglia är ett Rullande Museum med unika bilar i sitt rätta element. En fantastisk upplevelse som starkt kan rekommenderas.**

***Clas Arleskär***

*70-talsbilderna är tagna av Bernt Rentell.*

***Följ gärna Clas exempel – ta med kameran och anteckningsblocket och skriv några rader när ni är på Healeyanknutna utflykter eller träffar! Inte nödvändigt att det är "far away" – svenska utflykter är också trevliga att ta del av. /Red***



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 6 2019-08-26 13:59:52

# Claes ”Clacke” Aggestig 1956–2019

**Austin-Healeyklubben, och många med oss, har sorg. Den 5 augusti förlorade Clacke sin fleråriga kamp mot cancern och världen miste sin snällaste medborgare. En till synes oändlig optimism präglade allt han gjorde. En inställning som hjälpte honom att förverkliga en rad projekt, som renoveringen av sin TVR och återkomsten till gokartbanorna, mot alla odds.**

*Den som känt Clacke allra längst är Börje Engvall och deras vänskap började redan tidigt 60-tal när familjen Aggestig flyttade till Sköndal.*

– Jag var sju och Clacke åtta år och sedan dess har vi varit kompisar och faktiskt aldrig osams någon gång, berättar Börje och fortsätter: Dessutom har Clackes pappa Sven betytt oerhört mycket för mig, han var finsnickare och lärde mig att använda verktyg. Och det var givetvis också bakgrunden till att Clacke var en av de händigaste människor man kan tänka sig. Han har hjälpt de flesta med det mesta.

*Det här med bilar då, hur startade hans intresse?*

– Starten var när han började köra gokart som tolvåring. Han hade en Tecno och senare en Robardie och var riktigt framgångsrik.

*Men så närmade sig 18-årsdagen och ”riktiga” bilar hägrade. Hur kom det här med Austin-Healey in i hans liv?*

– Det var när min brorsa Lasse köpte sin Healey 100. Året var 1969 och både Clacke och jag blev sålda på sportbilar i allmänhet och Austin-Healey i synnerhet. När jag tre år senare, som 15-åring, fick tips om en Sprite köpte Lasse den å mina vägnar och fixade till den lagom till jag fick körkort. Premiärturen gick till klubbens femårsjubileum på Svartå Herrgård och min allra första passagerare var Clacke!

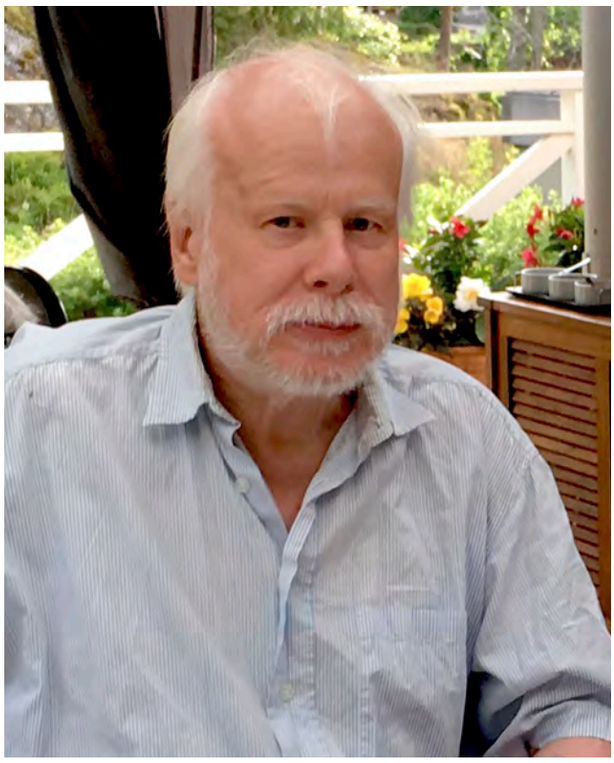
*Inte undra på att han blev Healeyfreak, men hur fick han tag i sin egen Sprite?*

– Han började kolla annonser och hittade sin bil i Södertälje, den var Speedwell Blue och ganska rostig. Lasse hjälpte till att svetsa ihop den och så småningom, jag tror det var sommaren 1976, blev den klar. Det roliga är att den gröna lack som den då fick fortfarande sitter kvar.

*Jag vet att Clacke också hade ett sug efter en Healey 100, bland annat så var han på mig om min första 100, men när jag bytte bort den mot Anders Wickells racing-Frogeye blev Clacke istället min racemekaniker. Vet du om han aktivt letade efter en 100?*

– Jo, men han blev blåst på en och istället blev det en TVR i början av 80-talet och den fick han klar förra året. Han kände förmodligen på sig att tiden var knapp och tempot ökade efter hand. Samtidigt hade han nya projekt på gång, bland annat en Mini Cooper S som han tyvärr inte hann få klar.

*Men han släppte aldrig Spriten, den går väl som en röd tråd genom större delen av hans liv. Den lackades för över 40 år sedan säger du, men han måste väl ha uppdaterat den tekniskt sedan dess?*



***Clacke under somamrens årsmöte på Marholmen och nedan i sin älskade Sprite.***

***Foto: Tommy Lyngborn***

– Visst, den hade en 1098-motor som rasade. Strax innan dess hade han hittat en 1275 från en kvaddad MG Midget men den köpte jag innan han hann få i den, istället monterade Clacke en Morris Marina A+-motor som han borrade till 1380 kubik och med den går Spriten som en dröm. Än idag har jag 1275:an från MG:n i min Sprite …

*Om man ska sammanfatta alla minnen av, och relationer till Clacke, hur skulle du beskriva honom?*

– Med sin ständiga entusiasm och sin oerhörda hjälpsamhet personifierade Clacke Healeyklubbens anda.
Saknaden är enorm …

***Robert Petersson***

*Jordfästning i Stora Sköndals kyrka den 6 september. Medlemmar och styrelse tar ett sista farväl.*

***Från Engwalls familjealbum***

***Clacke och Börje i Lasses AH100 år 1969. Det var så det började ...***

***Foto: Ditte Freudenthal***

***Clacke manar ”framåt!” under klubbens Englandsresa 1998***

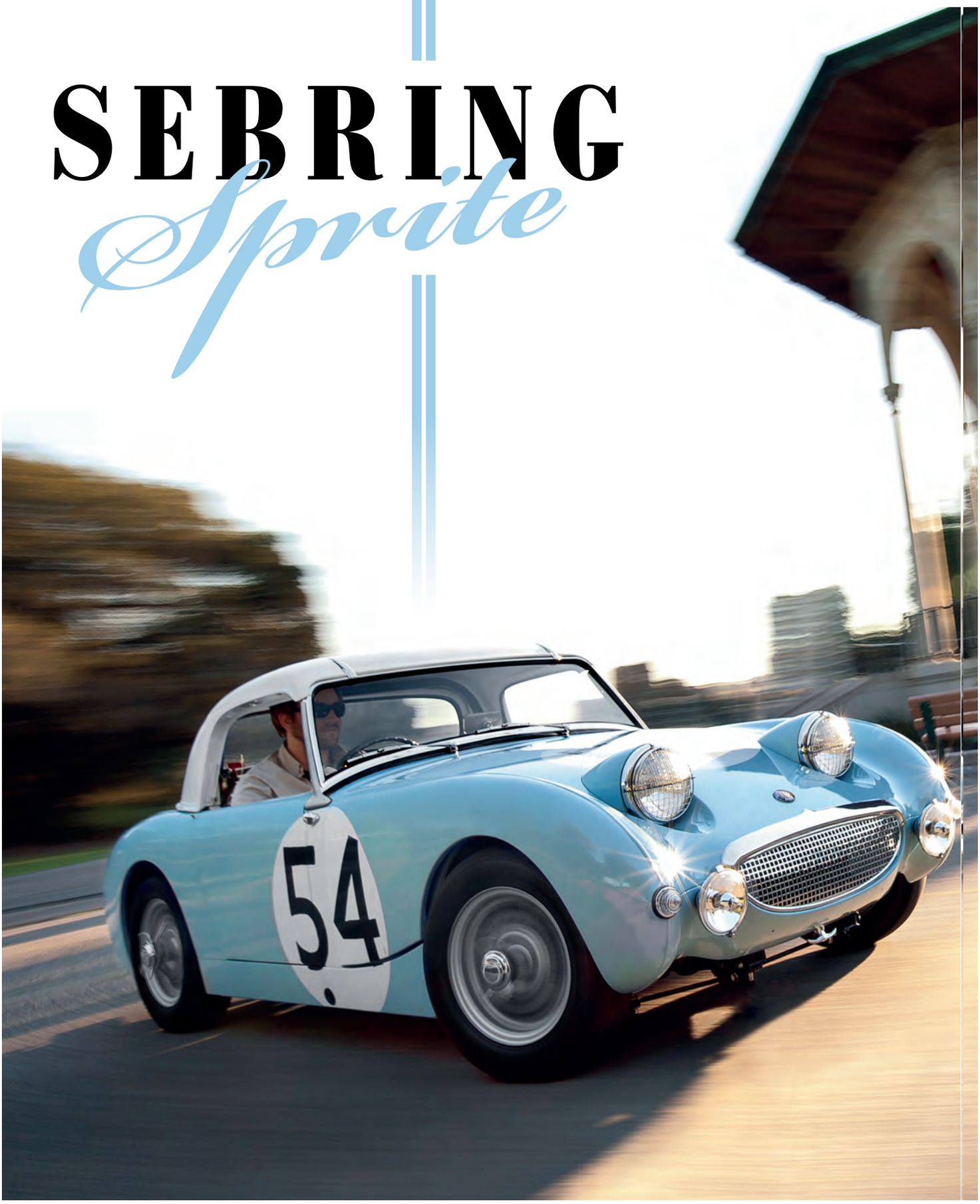


Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 7 2019-08-26 13:59:53

*Artikeln tidigare publicerad i GranTurismo och återges med tacksamt och vederbörligt ti*



# SEBRING *Sprite*






Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 8 2019-08-26 13:59:54

*ıgt tillstånd från översättaren Robert Petersson och GranTurismo.*

**Året var 1958, USA skickade upp sin första framgångsrika satellit Explorer 1 i omloppsbana, F-104 Starfighter satte ett nytt hastighetsrekord på Mach 1,4 – och i England lanserades den lilla Austin-Healey Sprite.**

TEXT: RORY JURNECKA.
FOTO: JULIA LAPALME.



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 9 2019-08-26 13:59:54

Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 10 2019-08-26 13:59:55

**Austin-Healey** var redan kända för sina större bilar, "Big Healeys", som de kom att kallas efter presentationen av lilla Sprite. Sedan Austin-Healeys första produktionsmodell 100 började rulla av produktionslinan hade företaget varit synonymt med prestanda. Healeys bilar var kända vid sådana prestigefyllda evenemang som Le Mans och Mille Miglia, och för att ersätta den fyrcylindriga Healey 100 kom nya 100/6 1956.

Med sin längre hjulbas och sexcylindriga motor var 100/6 en naturlig utveckling. Ändå hade den förlorat en del av den ursprungliga bilens magi. Formen var mindre sportig och mer elegant. 100/6 var tyngre än föregångaren, och med endast en marginell ökning av effekten förbättrades inte prestandan.

Det fick Donald Healey och BMC att tänka på alla de potentiella köpare som saknade en billigare och enklare sportbil och Austin-Healey Sprite var båda dessa saker. Prisvärd och förenklad, Sprite var ett steg mellan den minimala 750-kubiks Berkeley och en 1,5-liters MGA. Med en 948-kubiksmaskin på 48 hästkrafter var Sprite tillräckligt snabb för en bil i sin klass.

Men det handlade inte bara om hastighet. Det handlade om att bygga en sportig bil som alla med ett anständigt jobb kunde ha råd att köpa, köra till jobbet på vardagar och sedan tävla med på helgerna.

Den var billig och enkel att meka med tack vare den stora huven som när den var öppen inte bara gjorde motorn, utan även framvagnen lätt åtkomlig.

BMC och Healey visste att bilens största marknad var USA där sportbilsintresset frodades. Med en prestigefyllt namn och ett överkomligt pris skulle bilen vara en säker träff. Men BMC ville även marknadsföra sin nya lilla sportbil som en racer.

Sebring tolvtimmars i Florida var USA:s första deltävling i Sportvagns-VM. Det var redan 1950 som man körde den första tävlingen på Sebrings militära flygplats och från 1953 var man med i VM-cirkusen. Nästan alla stora fabriksteam, inklusive Ferrari och Jaguar, såg tävlingen som ett måste för att sälja i USA.

Austin-Healey som nått stora framgångar där med 100-modellen, och även döpt racingversionen av den till 100S för Sebring, var inte sena att hänga på. Men 1959 beslutade man att lämna de stora 100/6-bilarna hemma och visa Amerika vad den lilla Spriten gick för.

Fyra nya Sprite plockades från linan, och med en tidsram på fyra månader skickades bilarna till Donald Healey och hans son Geoff med uppdraget att förbereda dem för racing. Några delar kom direkt från BMC:s tävlingsavdelning, inklusive en raceversion av 948-kubiksmotorn kallad XSP. Specialmotorn var balanserad och optimerad för tillförlitlighet. Den hade en modifierad topp, högkompkolvar, en speciell kamaxel, två större 1,25-tums SU-förgasare och ett extraktorgrenrör.

Dessutom fick bilen en tvåskivig koppling, tätstegad växellåda, kraftigare generator och en större bränsletank. Vidare var fjädrarna hårdare, framvagnen fick en kränghämmare, trumbromsarna ersattes med skivor från Dunlop och 13-tums ekerhjul installerades. En Jensentillverkad hardtop i glasfiber monterades och instrumentbrädan fick en stor, kronometrisk, varvräknare.

Tolvtimmarstävlingen blev tyvärr en fuktig affär med kraftigt regn under större delen av helgen, inklusive den sista halvan av loppet. De tre fabriksbilarna, den fjärde sparades som reserv, var numrerade 53, 54 och 55, och kördes av ett gäng professionella förare och en journalist vid namn John Christy som skrev om erfarenheten i SportsCar Illustrated

Till sist kom alla tre bilarna, trots en trasig gasvajer och ett spräckt grenrör, inte bara i mål utan de tog dessutom en 1-2-3-seger i klassen för GT-bilar mellan 750 och 1 000 kubik. Man kanske inte hade så tuff konkurrens, men ändå …

Vi snabbspolar till nutid och jag befinner mig bakom ratten i bil nummer 54, just den Sprite som Hugh Sutherland och Phil Stiles vann med före sina stallkamrater på Sebring. Jag är på väg till Lake Merritt, följer en minivan genom rusningstrafiken i Oakland, Kalifornien och inser snabbt att denna lilla Austin-Healey Sprite må se söt och charmig ut – men den är fortfarande en racerbil.

Bara att starta den är ett äventyr. Först ska man se till att den röda huvudbrytaren monterad på störtbågen är i läge ”på”. Därefter drar man ut den svarta knappen markerad C för choke, sedan sätter man i nyckeln i tändningslåset och vrider den, slår på den omarkerade svarta vippan för att starta bränslepumpen och slutligen drar man i den svarta knoppen bredvid markeringen S för att koppla in startmotorn.

– Bang, maskinen går igång med vad som bäst kan beskrivas som en explosion

Men inte kan väl en liten 948-kubikare låta så här mycket?!

Det var Geoff Healey som var den huvudsakliga upphovsmannen till Sprite. På många sätt var det kanske en större bedrift än när han tillsammans med pappa Donald konstruerade den stora Healeyn. Aldrig hade väl något så litet och billigt varit så roligt!

"KILLING WITH CUTENESS." SÅ HETTE DEN HÄR ARTIKELN PÅ URSPRUNGSSPRÅKET OCH VISST LIGGER DET NÅGOT I DET. DEN MÅ UPPFATTAS SOM SÖT, MEN ÄR BYGGD FÖR ATT TÄVLA.



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 11 2019-08-26 13:59:55

Svaret är att det kan den. Jag är rädd för att bli att arresterad, för att inte tala om att bli helt döv. Under 3 000 varv är dånet från den lilla fyran nästan outhärdligt utan öronproppar, som jag förstås inte tog med. Över 3 000 varv brakar helvetet löst när det lite klumpiga dånandet ersätts med ett ännu mer skrämmande ljud.

Det låter något i stil med en cirkelsåg som tuggar sig genom en burk fylld av stenkulor. Det är vrålet från något väldigt litet som försöker vara väldigt stort. Mer intensivt än snyggt.

Trots det är Grodögat ganska lätt att hålla igång i trafiken. Kopplingspedalen är bara aningen trögare än i normala bilar och medan bromsarna kräver ett rejält tryck innan de verkar ta något alls gör de i slutändan ett bra jobb.

Styrningen som är tung vid parkeringsmanövrar blir lätt och precis så fort man får rull på ekipaget och sikten är bra genom den fjäderlätta hardtopens plexibakruta.

Ändå är Sebring-Spriten knappast en bil du låter din mormor åka och shoppa i. Förutom bullret är växellådan med sina extremt täta lägen knepig innan man blir van och trots att lådan är synkad verkar den trivas bäst om man dubbeltrampar.

Fjädringen är stenhård, och Spriten hoppar och studsar över ojämnheterna i vägen medan hardtopen knarrar i takt.

Det är bara att erkänna att den här racerbilen är helt fel på en vanlig landsväg. Den skulle trivas mycket bättre på Sebring där den kan vråla längs flygstrippen och leda sina stallkompisar till seger i ösregnet. ■

## FRAMGÅNGEN GAV MERSMAK OCH STJÄRNOR SOM STIRLING MOSS OCH BRUCE McLAREN KÖRDE SPRITE PÅ SEBRING.

### FAKTA / AUSTIN-HEALEY SEBRING SPRITE 1959

**Motor:** Rak 4-cyl, 948 cm³, två SU H24-förgasare, max effekt 55 hk vid 5 800 r/min, max vrid 80 Nm vid 3 000 r/min.

**Transmission:** 4-växlad, tätstegad, manuell låda.

**Chassi och bromsar:** Undre triangellänkar, övre stötdämparlänkar och skruvfjädrar fram, stel axel, längslänkar, kvartselliptiska bladfjädrar bak. Skivbromsar runtom.

**Mått och vikt:** Längd/bredd/höjd 348/137/121 cm, hjulbas 203 cm, tomvikt cirka 700 kilo.

**Prestanda:** Just detta exemplar testat i Road & Track 1960. 0–100 km/h 14,5 sekunder, stående kvartsmilen 20,0 sek.



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 12 2019-08-26 13:59:55

# Come Rain Or Shine!

AHZ SPARES LIMITED

PILKINGTON Classics

## Triplex Door Glass | BJ7 & BJ8

## WSN200P - R/H | WSN201P - L/H

www.ahspares.co.uk

£99.95 ex VAT
£119.94 inc. VAT

# I Roslagens famn

Två vackra 100:or redo för avfärd

Text och foto: Ulf Aggeryd

Som bekant gick ju vårt årsmöte 2019 av stapeln i det vackra Roslagen. Som nämnts i tidigare reportage hade arrangörskommittén lyckats hitta mycket fina vägar som var perfekta för en Healeytur. Mötet var lyckat och att köra i Roslagen gav mersmak.

Två veckor senare kom en inbjudan från goda vänner som har en sommarstuga cirka två mil från Norrtälje och vi var snabba med att svara JA. Eftersom väderprognosen var fin var det ju läge att rasta 100:an på de fina vägarna – vi fuskade ju och körde P1800 till årsmötet.

Från Strängnäs avgick då två stycken 100:a och förutom kära hustru Lena så kom även Johan ”Jocke” Larsson och Cattis med på turen.

Vi var väl förberedda i form av en gedigen lunchkorg med goda sillmackor, gubbröra mm. Dock fick snapsen vänta till senare! Resan gick från Strängnäs via Enköping och sedan in på småvägar norrut. När solen skiner och den långslagiga fyran i en 100:a mullrar så fint är det ett sant nöje att ratta sin bil och båda två gick klockrent. Dock tog det inte mer än drygt två timmar innan magarna började knorra och då var det dags att hitta den lilla skogsgläntan och lätta på innehållet i lunchkorgarna.

Tänk vad det smakar gott när man sitter bland myrorna och äter en god sillmacka!

Efter att ha kurerat en liten ”paltkoma” med en snabb tupplur var vi redo att dra vidare igen.

Roslagen har både otroligt fina vägar och en underbar natur. Väl värt att fundera på om ni som kommer från andra delar av landet vill köra runt på lite nya vägar i vårt vackra Sverige.

Vid ankomsten till våra vänner Pam och Johan möttes vi av en kall öl och många komplimanger över hur snygga, läckra, tuffa våra bilar var! Kan bara hålla med, för personligen tycker jag att en Healey 100 definierar när England stod på topp när det gäller bildesign.

Det är ju i samma era som Jaguar XK120 och många andra vackra skapelser som kom ut under tidigt 1950-tal.

Hemfärden fick starta lite senare eftersom vi alla var lite sega efter en lång och trevlig kväll. Tyvärr gick hemfärden via Stockholm då Jocke skulle besöka en Lotusmekaniker som jobbade på sonens Christians bil och tanken var att den också skulle hem till Strängnäs.

Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 14 2019-08-26 13:59:57

Men när vi kom fram till garaget och såg bilen på pallbockar så insåg vi snabbt att om vi inte skulle sova över där i en dag eller två, så var det inte läge att få med en Lotus hem.

Av någon anledning så började alla magar knorra igen så det blev ett ”pitstop” i Nykvarn för en lunch och då kom regnet! Inte med på prognosen, eller i vår planering. Vi saknar ju fortfarande sufflett till vår bil. Men det var bara att täcka den så bra det gick och när lunchen var över så skvätte det endast lite och då är det bara att köra på.

Vid lunchen konstaterade både Jocke och jag att det var ett helt otroligt fin helg och vi var lyckliga över att båda bilarna gick som klockor. Vidare mot Strängnäs och med en mil kvar ser jag att Jocke stannar vid vägkanten – soppatorsk! Han hade kollat innan avfärd från Roslagen hur mycket jag hade kvar på mätaren och då ansåg han att vi båda skulle klara oss hem. Det jag då missade att tala om är att vi har en större aluminiumtank i vår bil som rymmer cirka femton liter mer. Så resultatet blev:

Räddaren i nöden blev en kompis som levererade en dunk med soppa.

**Men slutet gott, allting gott och vi fick en väldigt fin tur med våra bilar i Roslagens famn!**

***Hälsningar,***
***Uffe och Lena, Jocke och Cattis***

*Räddaren i nöden – en kompis som levererar en dunk med soppa*

*Det var kanske det här ni inte hade koll på, Uffe?*


We have signed a *new* UPS Tariff Structure meaning up to a **whopping 65% cost saving** to our customers and ***faster delivery*** on air services.

For our customers in **Sweden**

We now offer...

a **2 to 3 day road service** with **fixed prices** for **3 weight categories** at unbelievable prices!

*Example:*

A customer from **Rydeback** purchased parts costing £2950 and weighing 19 Kg

| | |
|---|---|
| Up to **10 Kg** | **£24.50** |
| Up to **30 Kg** | **£29.50** |
| Up to **70 Kg** | **£39.50** |

**OLD** Shipping Rate via UPS Standard

**£104.02**
*Euro Value* €112.16

**NEW** Shipping Rate via Our Fixed Tariff

**£29.50**
*Euro Value* €31.81

**Making it a Whopping!!!**

**72%**

**Cheaper than before!**

Just the ticket...

Checkout our massive savings on the ***Next Day* Express Air Service** of typically 60% over our old prices.

*Example:*

A customer from **Lindingo** purchased parts costing £38.95 and weighing 0.5 Kg

**OLD** Shipping Rate via UPS Standard

**£82.26**
*Euro Value* €88.70

**UPS *SAVER***
*(By End of Next Day)*

**£31.73**
*Euro Value* €34.21

**61%**
Saving over our Old Shipping Rates!

**NOTE:** Weight is the greater of Physical or Volumetric.

DenisWelch MOTORSPORT

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

019 AOV

# Galleri

*En liten förvarning om det som kanske snart komma skall? Healey i snö på Goodwood mars 2018. Foto: Britta Rossander*

# Nya klubbmedlemmar presenterar sig

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

*Det fortsätter att komma in nya medlemmar, men dessvärre är det fortfarande ett antal nya medlemmar som är lite svårflörtade vad gäller att komma med uppgifter. Men jag ger inte upp! Den mörka hösten kanske får flera att ta en stund vid datorn.*

**Jimmy Edvardsson, 58 år, familjemedl Judith, Hajom. AH 100-6 1957. XHK857. Healey Blue/OE white. Medl nr 775.**

Det var en ren tillfällighet att vi köpte en Healey! Har aldrig riktigt intresserat mig tidigare då Jaguar och MGB har varit ”mina” märken. En ren slump att det blev just denna bil. Jag tittade på bilen som stod i Ängelholm åt en kille från Stockholm av vilken jag köpt den MGB som numera är min racebil.

Efter att han prutat ner bilen och affären blev klar hade han inte de ekonomiska möjligheterna att köpa den (undrar varför man överhuvudtaget då påbörjar en affär) så han tyckte att jag kunde köpa den. Och så blev det. Så nu stod jag där med en bil för mycket!

Bilen importerades från New York någon gång i mitten av 2000. Det sista US regbeviset är utfärdat juni 2004 och den var i trafik första gången i Sverige 2010-05-12.

Mannen som importerade kommer från Stockholmstrakten och har skrivit en flera sidor lång beskrivning av den omfattande renoveringen. Bilen gjordes helt plåtren och rostlagades, fick ny lack och delvis ny inredning. Det finns en bilddokumentation av renoveringen.

Motorn är bytt under tiden i USA och är nu en 3000 motor med tre förgasare samt tillhörande växellåda med centrerad växelspak. Den har också framvagn från 3000-modellen.

Under Ängelholmägarens tid gjorde den ett besök hos en viss Anders Schildt efter en mindre motorbrand. Jag är tredje ägaren i Sverige.

Healeyn är nästan lika snygg som en FHC Jaguar E-type Serie 1 – nästan ...

Klubben verkar vara ett härligt gäng – träffar flera under mitt RHK-rejsande.

Vågar man säga att den är till salu till förmån för andra projekt?

**Jesper Carlzon, 52 år, Stocksund. AH 100/4 BN2 1956. CTP 195. Healey Blue. Medl nr 778.**

Detta är min första Healey, men min pappa har en BJ8 sedan 25 år. Tycker Healey har ett emotionellt vackert och klassiskt utseende.

Att det blev just denna Healey beror på att jag har starka emotionella band till just denna bil och blev förälskad i den igen när jag blev ombedd att hjälpa till med en försäljning. Jag har vuxit upp med min bästa kompis och detta är hans pappas bil som vi har haft gemensam glädje av tidigare. Min vän gick tyvärr bort i våras efter en längre tids sjukdom och denna bil hjälper mig att minnas alla goda stunder tillsammans.

Bilen har varit i England hos Denis Welch flera gånger och bland annat fått en ny 100M-motor samt renoverad växellåda mm. Den har också varit plåtren och karossrenoverad i Sverige för cirka tolv år sedan, med allt vad det innebär inklusive ny lack.

Nu väntar en uppfräschning av bilen, då den stått stilla i ett och ett halvt år. Vill återfå ”show condition” på den.

Klubben är ett fantastiskt sätt att få kontakter och byta erfarenheter – jag är glad att vara medlem och hoppas vi ses på något möte framöver inom klubben.

Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 18 2019-08-26 14:00:03

#489528
## LAMELLSLIPSKIVA ZIRKON, 125X22,2 MM
Lamellslipskiva Zirkon. Koniska. Diameter och centrumhål 125x22,2 mm. Säljs i styck.

**20 KR**
~~29 KR~~

KAMPANJ

**4.999 KR**
~~7.450 KR~~

#497975
### 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.

KAMPANJ
NYHET

**13.832 KR**
~~14.827 KR~~

#510225
### READY TO WELD MIG 250
Allt du behöver för att komma igång med svetsning av vanligt och rostfritt stål! Migsvets 250 Evo med SB250 slangpaket Artnr: 504528 Driftsäker

KAMPANJ

**3.195 KR**
~~3.898 KR~~

#502976
### ARBETSBÄNK MED LÅDSATS & HYLLA
Robust arbetsbänk med lådsats och avlastningshylla. Arbetsbänk Profi, 650 x 2000 mm Art.nr 502978 Arbetsbänk i stabil stålkonstruktion med plåtbeklädd plyfaskiva. Justerbara ben för arbetshöjd mellan 900 - 1155 mm.

**2.999 KR**

#497023
### MOTORCYKELLYFT, 200 KG
Hydraulisk motorcykellyft med kapacitet på 200 kg, lämpar sig utmärkt till mopeder eller vespor. Höj och sänkning sker med hjälp av två fotpedaler.

KAMPANJ

**999 KR**
~~1.333 KR~~

#502990
### GARAGEDOMKRAFT, 3000 KG
Verkstadsdomkraft med låg lägsta höjd på endast 120 mm, vilket gör den perfekt till sportbilar. Tillverkad i en stabil konstruktion av stål med dubbla

**19.900 KR**

#506475
### TVÅPELARLYFT MED FRITT GOLV, 4-TON
Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar och fritt golv som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för verkstaden, de smidiga armarna gör att den även passar till låga bilar. Lyften har manuell frigöring av båda låsspärrar via spak på en pelarsida.

**9.995 KR**

#63045
### BLÄSTERSKÅP MED UTSUG
Professionell blästerkabin försedd med 1 st blästerpistol med fotpedalsstyrning. Försedd med två st sidodörrar och öppningsbar lucka 20W lysrör, reduceringsventil med inbyggd.

**505 KR**

#81868
### PUNKTBLÄSTER MED TANK
Punktbläster för snabba småjobb när den rostiga delen är för stor för att få plats i ett blästerskåp. Levereras med olika munstycken för att minimera spridningen av blästermedel. Blästermedel ingår ej.

NYHET

**1.566 KR**

#509678
### PALLBOCK, 12000 KG
Pallbockar med snabbinställning av höjden i 13 st olika fasta lägen mellan 460-715 mm. Levereras parvis.

NYHET

**995 KR**

#509656
### OZONGENERATOR FH-3,5G
En ozongenerator är en doftsanerare som effektivt minskar oönskade odörer i bilar, fritidsbåtar, husbilar, husvagnar, hotellrum med mera. Generatorn drivs med el 230V. Inga kemikalier eller andra tillsatser

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och felt ryck.

**www.verktygsboden.se**
Verktygsboden

**KUNDTJÄNST**
info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

**BUTIKEN I BORÅS**
Källbäcksrydsgatan 1
Mån-Fre **07-18**, Lör **09-15**

**VERKTYGSBODEN**

# Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 18

Text och foto: Börje Engwall

**När detta skrivs har det nästan gått en vecka sedan barndomskamraten och Spriteägaren Claes ”Clacke” Aggestig så tragiskt avled i sviterna av sin cancer.**

Så mycket jag lärt mig av Clacke och hans pappa! Duktiga hantverkare båda två, med ett oändligt tålamod. Personer som jag alltid sett upp till. Personer som har präglat mitt eget intresse för att jobba med händerna, i klokt samarbete med huvudet. Förhoppningsvis …

Denna gång tänkte jag berätta om de främre bromsoken. Bilen hade ju stått avställd sedan 1982 i Oregon, när jag köpte den.

Bromsvätska kvar i bromsok och cylindrar. Alla vet ju att bromsvätska drar åt sig fukt. Inget undantag här. Kolvarna i de främre oken satt fast ordentligt p.g.a. den rost som bildats. Likaså satt luftnipplarna fast rejält. Med hjälp av värme från en gasolbrännare, mängder med WD40, släppte den ena så fint. Lätt övermodig angrep jag den andra. Pang, så gick den av. ”Vis” av dålig erfarenhet med s.k. gris pic--ar (skruvutdragare) brukar jag numera använda Torx bits. Borrar ett hål, och slår ned passande storlek på Torx. Givetvis valde mitt bits att gå av i hålet – ridå!

In träder min granne Kent. ”Vad gör duuu då?” Mutter, harkel, hum, får jag ur mig. ”Sket just i det blå skåpet” svarade jag. Den där tar jag med mig till min kontakt, så gnistrar vi ur den, säger han. Gnistrar? Svarar jag. Vad är det? Efter lite förklarande blev jag något klokare. Tre dagar senare kommer oket tillbaka i perfekt skick. Tack Kent! Vad gjorde man utan vänner?

Efter att oken delats och dammskydden avlägsnats, dränktes allt i WD40 under några dagar. Med hjälp av hydraulpressen trycktes kolvarna in några mm, för att sedan bändas ut motsvarande. Två mm in, två mm ut. Tre mm in, tre mm ut osv. Till sist gick det att bända loss dem.

Kolvarna var bara skräp, däremot hade själva oken klarat sig bra.

Så kan det se ut efter nästan 40-årig ”vila”!



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 20 2019-08-26 14:00:05

*Honing med anpassad stålborste gör susen!*

*Visst är det skillnad på ny och gammal kolv?*

*Färdiga – bättre än nyskick, eller hur?*

Måttade upp diametern i loppen, och gav mig ut på jakt efter en bra stålborste till borrmaskin. Hittade exakt vad jag sökte på Flinks Järn i Stockholm.

Med T-sprit i ”blomsprutan” och lite upp och ned i loppen/cylindrarna med stålborsten, blev oken fina igen. Nya kolvar i rostfritt stål inhandlades från A-H Spares, tillsammans med nya packningar.

Dock missade jag att den lilla packningen som ska ligga mellan okhalvorna inte ingick i packningssatsen. Den tog jag ifrån David Nock (British Car Specialist, Stockton, CA.) ihop med lite annat specifikt för BJ7.

David har bl.a. de gångjärn till BJ7 baksätets ryggstöd, som jag stått och filat på själv, då jag inte hittat någon leverantör tidigare. Man lär sig …

Oken hade jag blästrat sedan tidigare, så nu drogs de ihop rejält enl. moment, och lackades med en värmebeständig pannfärg som jag köpt 1976 om jag inte minns fel. Allt handlar om att öppna och stänga burkar på rätt sätt. Något jag fick lära mig som dekoratör tidigare i livet.

De är nu i en silvernyans som mattas något vid brukning av bromsarna. Kommer se original ut. Med nya monteringssprintar, luftnipplar och belägg, slogs de rutinmässigt in i bubbelplast för senare montering.

De bakre trummorna fick sig också en målning med samma färg – de var redan i fint skick invändigt. Troligen omsvarvade innan avställning 1982.

Däremot blev det helt nya bromscylindrar bak, då de gamla var bortom räddning. Bromssköldarna ligger nymålade efter blästring och grundmålning.

Ytterligare en liten ”kulle” som bockats av. Epoxigrundandet av karosspaneler fortsätter i långsam takt, då spackla och slipa inte är min absoluta favoritsysselsättning. Lacka är roligt!

Det går snabbt, och blir ofta bra med rätt utrustning. Men slipa … bläää! Man får peppa sig med att det kostar skjortan att låta någon annan stå och nöta. Hoppas dock att jag rott den delen i hamn till nästa gång.

Vågar vi hoppas på en ”Indiansommar” med en kanonvarm september? Ut och åk i så fall, snart kommer höstblasket!



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 21 2019-08-26 14:00:07

**That's not a distributor!**
This is a complete ignition-system!
- Formular 1 spark balancing
- Less emissions
- Maintenance-free
- Simple installation
- Lower fuel consumption
- Attractive "original" look
- Stronger spark at all speeds
- Easy timing: with built-in LED
- less noise & more power

**Available for 4 and 6 cylinder**
**BN1, BN2, BN4 up to BJ8**
**Sprite 948 up to 1275**

**Ask for a free information leaflet!**
**or call +44 (0) 12 93 84 72 03**

**Wire wheels and wheel packages**
4,5J x 15", 60 spokes
1595 **£240**

4.0J x 15", 48 spokes
215191 **£234**

5,5J x 15", 72 spokes
201870 **£276**

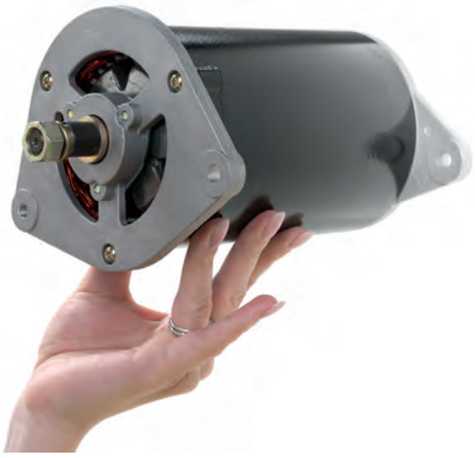
Many more wire wheels and wheel packages see SCParts.co.uk/wire-wheels

**Aluminium radiator**
Just like the original
Perfect finishing with high performance mesh, BN1, BN2
326845 **£598**
with high-performance network.
True-to-original reproductions, fantastically processed, BN4 to BJ8
205366 **£630**

**Aluminium rocker cover for 4 and 6 cylinder**

| | | |
|---|---|---|
| BN1, BN2, with lettering | 326093 | **£177** |
| BN4 - BJ8 without lettering | 206278 | **£128** |
| BN4 - BJ8 with lettering | 4152 | **£217** |
| BN4 - BJ8 black, with lettering | 488674 | **£178** |

**Half the weight, twice the power!**
With our Superlight AC Alternator conversion kit all Lucas dynamos can be replaced. You can benefit from the following improvements: Since the Superlight Alternator is lighter it uses less motor energy and provides you with more power for the road. The Original Look of your classic car is untouched All versions: C40, C42 or C45, positve earth or negative earth.
**call +44 (0) 12 93 84 72 03**
**scparts.co.uk/wolf-in-sheeps-clothing**



**Steering box - all parts are new**
adjustable and non adjustable, standard ratio and high ratio.
Built by old school engineer for the last 20 years

**Leaf springs**
traditionlly made

| | | |
|---|---|---|
| BN1, BN2 | 205258 | **£74** |
| BN4 to BJ7, BJ8 early | 17000 | **£74** |
| BJ8 late | 20719 | **£74** |

**Oil seal conversion kit without crankshaft extension**
BN4 to BJ8, high-precision CNC-manufactured mount, divisible special oil seal
206471 **£97**

**Almost a power steering**
Needle bearing top trunnion - replaces thrust washer. Complete car set
BN1 to BJ8
479916 **£70**

**Overrider conversion**
Works-Rallye-Car type, replaces the rear bumper, fitting kit included, 206428 **£168**

**Minator alloy wheel**
5.5J x 15", centre lock type
16384 **£252**

**Alloy oil sump**
BN1, BN2 15275 **£300** BN4 up to BJ8 215131 **£210**



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 22 2019-08-26 14:00:08

**30 kg less weight on the front axle!**
England's leading Formula 1 foundry (G&W) casts these high-performance cylinder heads for us from the special alloy LM25, hardened, perfectly CNC-machined, ready for assembly. Also available with lead-free valve seats and silicon bronze guides, Valve seats pre-finished for EV=44.5 mm, AV=39.7 mm.

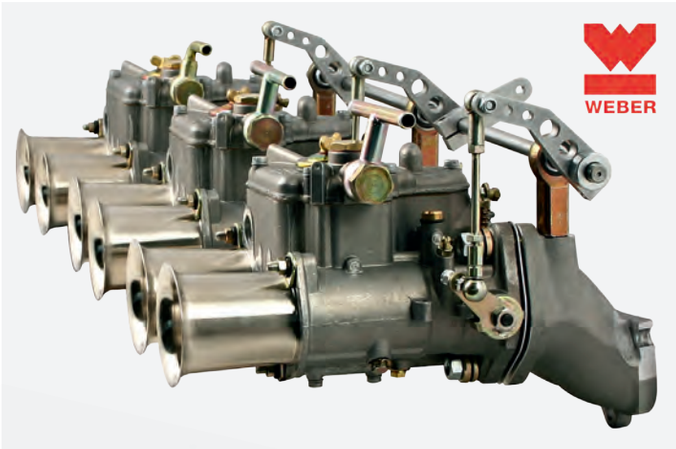
| | | | |
|---|---|---|---|
| **BN1, BN2** | 70cc Combustion chamber | 328138 | **£2,773** |
| **BN1, BN2** | Pre-finished „Fast road" | 328139 | **£3,193** |
| **BN4 to BJ8** | Standard specification | 206462 | **£2,924** |
| **BN4 to BJ8** | Pre-finished „Fast road" | 206460 | **£2,924** |

**SC PARTS GROUP LTD**
**WWW.SCPARTS.CO.UK**
**+44 (0)12 93 84 72 00**

**Webshop:** www.scparts.co.uk
**Phone:** +44(0) 12 93 84 72 00
**Fax:** +44(0) 12 93 84 72 01
**Email:** enquiries@scparts.co.uk
14 Cobham Way • Gatwick Road
Crawley West Sussex • R H10 9RX
(Near Gatwick Airport) England

**All prices include VAT at 20 %**

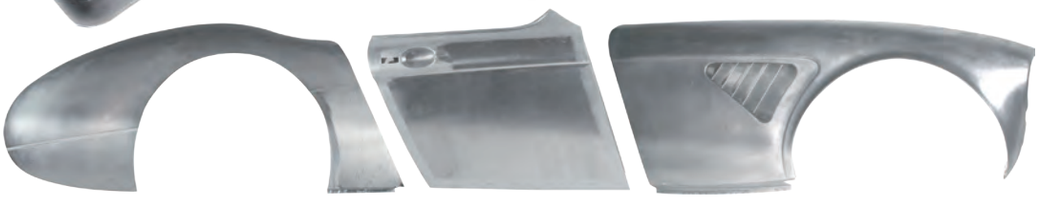
**Power by an other name:**
**Weber Carburettors**
for BN4 from 68960, BN6 to BJ8
45 DCOE type. Complete kit comprising three carburettors, inlet manifold and linkages
252661 **£2340**




...We strongly recommend using our Composite cylinder head gasket of a German engine original equipment manufacturer. Silicone water bars, latest state of the art of sealing technology.

| | | |
|---|---|---|
| 100/4 | 321686 | **£159** |
| BN4 to BJ8 | 317999 | **£159** |

**The leading parts catalogues**
**Free of charge**
Austin Healey, 600 Pages
Sprite/Midget, 324 Pages
**scparts.co.uk/Austin-Healey**



**From our re-manufacturing program**
doors, front wing, rear wing, boot lid, front shroud, rear shroud, bonnet.

**Spot lamps and fog lamps**
Chrome-plated, mounting at the back or below (original style), with diffuser as fog lamp or with clear glass lens as additional headlamp

**5.3/4" £82 each**

| | |
|---|---|
| Spot lamp, attached below | 214046 |
| Spot lamp, rear mounted | 22842 |
| Fog lamp, attached below | 214047 |
| Fog lamp, rear mounted | 22841 |

**7" £125 each**

| | |
|---|---|
| Spot lamp, attached below | 328090 |
| Fog lamp, attached below | 206270 |

**Frame for Big Healey**
Carefully welded box sections with vertical fin for maximum stability, selected steel for a chassis. As new, but better processed.

| | | |
|---|---|---|
| BN1,BN2 | 206117 | **£3,764** |
| BN4,BN6,BN7,BT7 | 206096 | **£3,764** |
| BJ8 to 26704 | 206097 | **£3,764** |
| BJ8 as of 26705 | 206098 | **£3,764** |

**Pair of Brackets or BN1 up to BJ8**
for fog- and addition headlamps including fitting kit
321103 **£183**

# Aggeryds Healey-hörna

**Hello Healey Lovers!**

Det har blivit ett uppehåll med marknadsrapporteringen. Inte på grund av slöhet utan det faktum att vi inte har haft några Austin-Healeybilar att rapportera om. Vår husorgan, Sports Car Market, har ändrat inriktning på vad som tas med i rapporterna ifrån världens alla auktioner. Man satsar fortfarande på de riktigt exklusiva (svindyra) bilarna och sedan har man numera ett större fokus på vad man kallar för ”nextgen collectors”. Det uttrycket avser nästa generations bilsamlare där intresset ligger mer på Porsche, BMW, Jaguar, och även en del Japanska bilar – alla från sent 70- till mitten 90-tal.

Det är en köpstark grupp som numera driver upp priserna ordentligt på bilar som man för 15-20 år sedan betraktade som skrot efter det att de blivit hårt körda av gasglada förare. Det sattes ett nytt rekord i juni då en 1994 Toyota Supra Turbo såldes för 174 000 USD, 1 560 000 SEK. Bara för några år sedan var detta ett helt otänkbart pris för en Japansk bil som trots allt är masstillverkad.

När det gäller vår privata lilla samling har det vart en odramatisk vår och sommar. Efter lite service och reparation av overdriven och drivningen av hastighetsmätaren på 100:an har allt funkat som det ska. Dock ska vi väl lite skamset erkänna att det inte blivit allt för många mil på någon av bilarna. Alfa Spidern är färdig för lack men lackeraren lever inte med samma tidsuppfattning som vi har och den utlovade hämtningen som skulle ske i maj månad lyser fortfarande med sin frånvaro!

Nu har vi i alla fall ett preliminärt löfte om hämtning i slutet av augusti månad. Han som alla andra hantverkare har svårt med planering och tidsuppfattning. Målet var ju att få börja det roliga jobbet med att plocka ihop bilen till vintern men den som lever får se om det kommer på en ny lack så fort att planen håller. Annars får det väl bli lite terapiarbete med en Volvo Amazon som Jocke Larsson har köpt med ambitionen att två äldre entusiaster ska ta ut den på några klassiska rallyvägar innan vi lägger näsan i vädret.

Det har sålts några Healey bilar också och resultatet ser ni nedan. Kursen är numera omräknad med en kurs på 9:1. Ruggigt vad svag vår svenska krona är! Ni som har säljplaner för er kära Healey måste nog gå utanför våra gränser för att komma i närheten av de priser som ni ser nedan. De är ju kraftigt påverkade av vår svaga valuta. **På hemmamarknaden kan ni inte räkna med att få ut dessa priser!**

**RM Auctions Auburn, USA**

**1964 Austin-Healey 3000. HBJL25663. 67 072 miles.** Grön med beige inredning. Nyligen renoverad till en bra standard. Mycket bra kvalitet på passform och lackering och all inredning är ny. Har overdrive men saknar ekerfälgar.

Kondition -1.

Ej såld, högsta bud 61 000 USD

eller SEK 550 000

Kommentar: Lite lågt bud för en Big Healey i ett mycket bra skick. Jämfört med den andra 3000 som såldes på samma auktion var budet snålt. Men marknaden värderar ”bling-bling” i form av kromade ekerfälgar och det kan nog vara värt till nästa auktion att spendera lite mer och konvertera bilen till ekerfälgar.

**1967 Austin-Healey 3000. HBJL35548. 71 149 miles.** Golden beige metallic med röd inredning. Även denna bil helt renoverad och av samma företag som gjort den gröna bilen. Även här en renovering av högsta klass och bilen kommer med full dokumentation.

Kondition -1.

Såld för 81 400 USD eller SEK 733 000.

## 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.



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 24 2019-08-26 14:00:11

Kommentar: En av de sista tillverkade bilarna och det upphör aldrig att förvåna sig över att marknaden värderar färgen Golden Beige så högt. I vårt tycke inte en speciellt snygg färg på en sportbil från den här eran. Det fanns inte mycket att anmärka på när det gäller kvalitén på bilen och renoveringen. Dock anser vi att priset som betalades ligger i överkant och svårt att få igen med lite mil efter renoveringen. Fallhöjden är nog runt 10–15%

**The Branson Auction, Branson USA.**

**1959 Austin-Healey 100-6. BN6L3380.** Ingen uppgift om mätarställningen. Grön/vit med svart inredning. Kaross och lack i allmänt bra kondition. Inte helt perfekt passform på förardörren. Inredningen i bra bruksskick. Kofångare fram och bak demonterade och ingen uppgift om de följer med.

Kondition +3.
Inte såld, högsta budet 27 500 USD eller SEK 248 000.

Kommentar: En äldre Healey i bra bruksskick där vårt prisspann ligger på ca 40 000 USD (Sek: 360 000). Säljaren gjorde rätt i att inte låta bilen gå för det som bjöds här och har nog bättre tur framöver på en auktion där fokus inte ligger på Amerikanska bilar som var fallet här.

**Barret-Jackson West Palm Beach, USA.**
**1965 Austin-Healey 3000. HBJL30430.** 1 400 miles sedan renovering. Irish Mist grön med grön inredning. Renoverades under 2014 och enligt uppgift då för ca

82 000 USD! Bra utförd renovering men inte med originalitet i fokus. Bland annat är växellådan utbytt mot en Toyota femväxlad sådan. Inredning i nyskick.

Kondition +2.

Såld för 110 000 USD eller SEK 990 000.

Kommentar: Mycket bra sålt och lite förvånande med de modifieringar som var gjorda. Ett sådan högt pris brukar annars vara reserverat för en bil i topp & originalskick.

Men det var tydligen mer än en budgivare som ville ha bilen och då springer priserna iväg. Har svårt att se någon som helst uppsida utan den nya ägaren får njuta av bilen och inse att värdet kommer att minska.

**RM Auctions Fort Lauderdale, USA**

**1956 Austin-Healey 100. BN2L231273.** 8 280 miles. Gunmetal grey/röda sidor med vinröd inredning. Motor uppgraderad till 100M-specifikation. Äldre renovering som fortfarande ser bra ut. Lite repor och märken på både krom och lack. Inredningen i mycket bra skick. Motorutrymmet i utställningsskick och med alla rätta tillbehör. Färgen är inte en originalfärg, kommer från Jaguar, men passar mycket bra på bilen och kombinationen med röd inredning ger ett attraktivt intryck.

Kondition 2.

Såld för 104 500 USD eller SEK 941 000.

Kommentar: Denna bil såldes 2010 av Barret-Jackson och då för 77 000 USD. Har bara gått ca 73 miles sedan 2010. Okej förräntning på nio års innehav men knappas mycket nöje bakom ratten. Fair pris för både köpare och säljare.

**Bonhams Scottsdale Arizona, USA.**

**1956 Austin-Healey 100M. BN2L232949.** 75 269 miles. Vit/svart med blå inredning. Fullt dokumenterad fabriksbygd 100M. Bra bruksskick och inga uppgifter om tidigare renovering. Kromet börjar visa sin ålder och flagnar på vissa ställen. Inredningen i gott skick.

Kondition 2.

Inte såld, högsta bud 160 000 USD eller SEK 1 450 000.

Kommentar: Högsta budet låg nog runt 20 000 för lågt för att säljaren skulle släppa bilen. En fabriksbygd och fullt dokumenterad 100M har legat strax under 200 000 de senaste åren och säljaren gjorde nog rätt att vänta ut marknaden.

**Worldwide Auctions Scottsdale, USA.**

**1965 Austin- Healey 3000.** 65 856 miles. Colorado röd med svart inredning. Renoverad under 2007 som håller upp bra. Inredning, lack och krom i bra skick. Detaljerat och polerat motorutrymme höjer bilen lite från mängden.

Kondition 2.

Såld för 77 000 USD eller SEK 693 000.

Kommentar: En Big Healey i den rätta färgkombinationen. Såldes 2012 på RM Auctions för 66 000 USD. Healeymarknaden är lite svår att värdera just nu då priserna pendlar väldigt mycket och vi ser både förvånansvärt låga och höga priser. Allt verkar bero på hur många motiverade budgivare som vill ha just den här bilen. Priset betalt får betraktas som Okey för båda parter.

Det var allt för denna gång ifrån oss. Vi får se om vi dyker upp i nästa nummer igen, osvuret är bäst, eller om det framöver blir varannan utgåva där vi rapporterar ifrån marknaden. I skrivandes stund gör vi oss redo för BSCM som går av stapeln nära Strängnäs och vi hoppas kunna samla ihop en bra grupp, dock tänker jag fuska och köra Alfa då sonen Johan vill rasta sin kära 100. Det är beundransvärt att det finns folk som vill lägga så mycket tid på att ordna dessa träffar men det har jag ju redan påpekat i min ordförandespalt på sidan två i denna förnämliga tidning.

**Vi önskar er alla en bra och skön höst med många mil i era bilar. Passar ju bra att ta med svampkorgen i en Healey och leta upp lite fina skogsvägar där man både kan få njuta av bilen och vår fina svenska natur!**

**Ha det bra önskar Ulf & Johan**



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 25 2019-08-26 14:00:14

# AHCS fyller 50 år 2020!

## Och det ska vi fira rejält på Strand Hotell i Borgholm på det fagra Öland 29–31 maj! Förberedelserna är redan i full gång.

**Planerna är ungefär så här:**

**Inte bara våra egna medlemmar, utan även Healeyägare från åtminstone våra nordiska grannländer kommer att inbjudas.**

Jubileet kommer att gå av stapeln på Öland helgen 29–31 maj. (Efter ett förfluget löfte från mig under avslutningen av 30-årsfirandet på Öland år 2000. Att man aldrig kan lära sig hålla näbben!).

Boka in i era kalendrar redan nu!

Nu kör vi igång med en pristävling där alla medlemmar inbjuds vara med – vi ska skapa en logo för mötet och designa en jubileumströja. Mer om det nedan.

***Vi börjar med en liten rapsodi över de gångna årens jubileumsfirande, märken och tröjor.***

Med undantag av tröjan som eventuellt fanns för 20-årsjubileet i Askersund tror jag samlingen är tämligen komplett.

Någon som har en tröja eller en bild? Kontakta mig i så fall!

***Anders Lotsengård***

**I Hindås, Västergötland, firade vi vårt 40-årsjubileum 2010.**

Nu med ett fint vagnsmärke till alla deltagarna (och likadant, men naturligtvis med lite annan text!) planeras till 50-årsjubileet.

Detta års tröja tror jag är en av de som blivit mest populär, passar fint även utanför AHCS-världen, eftersom de flesta av oss tycker att budskapet är perfekt!

**Långt ut i Bohuslänska skärgården, på Tjörn, firade vi så vårt 45-årsjubileum 2015.**

Nu med en proffsdesignad loga och en vagnsskylt för alla bilar.

Hur logan användes mer än på vagnsskylten vet jag inte riktigt, men någon tröja blev det inte detta år!

## Nu till pristävlingen.

Med mig och styrelsen som enväldig jury kommer de som gör bästa förslaget på jubileumsloga respektive jubileumströja (kan mycket väl sammanfalla, men inte självklart) samt vagnsskylt belönas med två fria anmälningsavgifter (inte boendet) till mötet 2020.

Vagnsmärket kommer att vara en utveckling av det för 40-årsjubiléet, och ingår därför inte i pristävlingen.

**Senast 15 september vill vi ha in era designförslag till redaktionen**, för att sedan presentera de lyckliga vinnarna i Enthusiastens decembernummer.

Fram med kreativiteten och ritstiften på direkten. Äran att vinna är kanske större än själva priset – att för all framtid bli inskriven i AHCS-historien är inte illa!

***PS. Hade en tanke om ytterligare en tävling: den som kunde ta med sig flest av jubileumströjorna och fortfarande ta på sig dem under middagen skulle få ett hederspris. Men ångrade mig efter att själv testat några – kunde helt klart riskera att tangera lyteskomik ... DS***



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 26 2019-08-26 14:00:15

# Sideways Engineering

## ”Vi är länken mellan dröm och verklighet”

*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. 2 625:-

*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 oljefilter konvertering

Förenkla filterbytet med vårt kit som dessutom använder ett modernt filter för bättre filtrering/rening av oljan. 625:-

*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:-**

*Lucas Sports coil*

Den klassiska tändspolen från 60-talet. 338:-

*Revival Lubricants - V67S 20w/50*

Klassisk motorolja med 220 ppm ZDDP 5 liter 633:-

*Revival Lubricants - Manual 30*

Klassisk tranmissionsolja speciellt för overdrive (SAE 30-40) 1 liter 179:-

*Razers - TR 140 LS*

Bästa oljan för din differential både med och utan diffbroms. 1 liter 349:-

## ***Behöver du hjälp i renoveringen?***

Kontakta oss för att få hjälp i din renovering. Vi har lång erfarenhet och hjälper regelbundet entusiaster att komma vidare när tiden, orken eller motivationen börjat ta slut men drömmen ändå finns kvar.

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

**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.**

## *En liten men obehaglig händelse på vår hemväg från årsmötet.*

**Kjell och jag var strax utanför Skattkärr, 1,5 mil hemifrån, då hände det!**

Bilen hade gått skakigt under hela helgen vid 90 km var det extra skakigt, Kjell kunde inte lokalisera vad det berodde på. Men vi fick till slut svar på det – på ett ganska otäckt sätt!

Vänstra bakhjulet exploderade, det skrek till och en smäll hördes. Då befann vi oss på E18, enfilig vägsträcka med 100 km hastighet. Det var inte så lämpligt. Vi var ju tvungna att tvärstanna, Kjell var snabb och drog fram reservhjulet men innan dess fick vi fram varningstriangeln och den gula västen fick Kjell sätta på sig.

Jag markerade med handen att bilarna måste bromsa in. Det var trångt vid passeringen och en levande Kjell på vägen. USCH!

Det kom långtradare, husbilar och snabba bilar. Men trafikanterna skötte sig bra, de drog ner på hastigheten. Det var till och med en dam som stannade och undrade om vi behövde hjälp – då tutade den bakomvarande långtradaren. Ingen hänsyn där inte.

**Efter femton minuter var faran över och vi kunde fortsätta hem.**

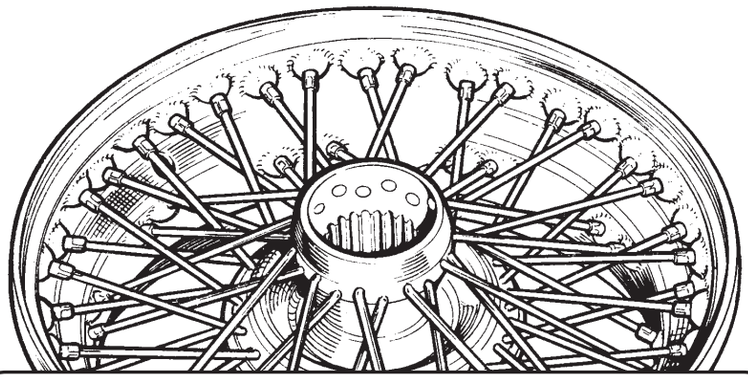
***Text och bild: Mona Eriksson***

*Som den observante läsaren noterar är bilderna tagna i en något lugnare miljö än vid skadetillfället. Klokt av Mona! /Red.*

## *RHK-serien 2019*

**Nu återstår endast finalen på vår raceserie!**

Falkenberg 20-22 sept
Mer info på ***www.rhkswe.org***
**Boka in och besök Healey-depån!**

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. 070-422 23 44, www.ekerhjulservice.nu
e-postadress:lindgren_kurt@hotmail.com

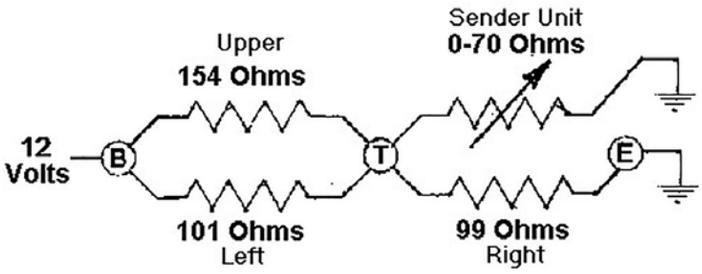




Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 28 2019-08-26 14:00:17

# Tekniktips

*Tar tacksamt emot både större och mindre tips eller atiklar för att hålla denna spalt levande i varje nummer!*




**Fuel Gauge Circuit Schematic**

Så var det äntligen dags för de första provrundorna. Man är väl präglad sedan barnsben för det är mycket känsla av Bambi på hal is, vad kommer att hända??

Efter att väckt motorn till liv i januari efter säkert mer än tio års slummer och dryga två års renovering från grunden var det dags att i början av maj registreringsbesiktiga BN:4an. Allt gick väl och den fick ett passande namn ”Tiger 37 000” eller som det står på skylten TGR37K.

Så nu var det äntligen dags att justera in allt och hitta alla kvarvarande jobb på den. Den i USA eftermonterade bränslepumpen från Stewart Warner 240 byttes ut mot en ny Facet Silver Top pump.

Bränslemätaren verkade lite skum så efter att öppnat upp Sender Unit stod det klart att avtagaren mot resistanstråden i givaren inte gick att få till, dålig anliggning utefter kontaktbanan. Så det var bara att köpa och plocka in en ny tankenhet, sender unit, för jag vill ju inte få soppatorsk ... I med lite mer bensin från dunken och mätaren visade så fint knappt halv tank.

Öron, ögon och luktsinne på helspänn. Batteriet välladdat, oljenivå OK, kylarvatten OK och givetvis en bensinskvätt i tanken.

Så bar det iväg på min lilla testslinga genom skogarna strax sydväst om Jönköping. Allt väl och nästan hemma igen så tänkte jag tanken att allt verkar hänga ihop väl. Inga dunkande eller gnissel i kurvor och gupp.

Då hörde jag ett illavarslande ljud bakom ryggen, det tickade ljudligt från den nya bränslepumpen och bilen tvärdog. Rullade tills jag kunde komma undan från vägen.

Jaha, så gick det med det. Men inget läckage ut på vägen så slangarna var nog på plats och efter som den tickade så fick den ju spänning. I stridens hetta tänkte jag inte på det mest uppenbara – soppatorsk – för mätaren visade ju att det inte var tomt och tankenheten var ju ny.

Ringde efter sonen som var hemma på besök och så bogserade vi hem bilen. Under tiden jag väntade på assistansen och under den korta resan hem kom jag fram till att det logiska är nog ändå soppatorsk men ingen av oss hade någon reservdunk med oss!

Väl hemma igen hämtade jag dunken och tankade upp en fem-sex liter. Den gick igång som en klocka, typiskt. Alltså instrumentet är galet. Det hade ju hoppat runt tidigare men det trodde jag var tankenheten som spökade men tydligt var det båda som var kass.

Som gammal MGA-ägare går jag ofta till en helt fantastisk hemsida med tusentals tekniska artiklar, MGA-Guru, av Barney Gaylord.

Inte nog med att min MGA och min BN4 är samma årsmodell, 1959, de är dessutom byggda i samma fabrik och har ganska mycket gemensamt. Så efter lite efterforskningar så visade det sig att de två har samma system från Smiths. Nedan följer ett utdrag från FUEL GAUGE FUNCTION -- FG-101e på ***mgaguru.com*** i kondenserad översättning.

*”Man kan göra en helt OK mätning av de tre spolarna inne i instrumentet utan att plocka isär det för det kan vara lite pilligt. Systemet har totalt fyra resistanser av vilket den ena är variabel och sitter i tanken under locket på Sender Unit.*

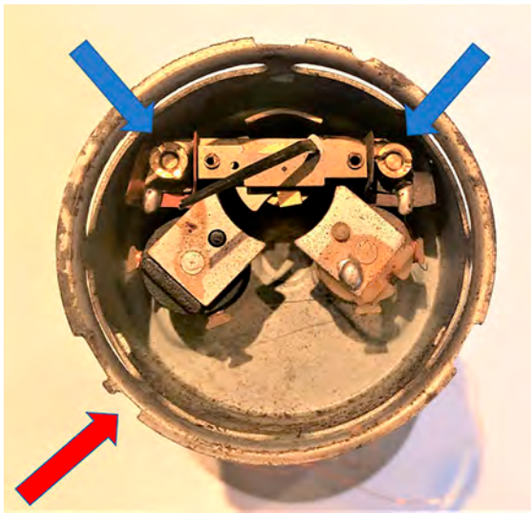
*Inne i instrumentet finns tre spolar, resistanser. Den till höger är kopplade mellan anslutningen ”T” som i tank och chassi. Denna ska mäta 99 Ω. Både den övre och den vänstra spolen, resistansen, är kopplade mellan anslutningen ”B” som i batteri och ”T”.*

*Utan att plocka isär något kan man mäta dessa båda parallellt och till 61Ω. Om värdet ligger i närheten av 61 kan man anta att båda är OK. Om det är avbrott i någon av dem ska det då mäta 154 eller 101 Ω beroende på vilken som är OK. Alla mätningarna bör göras med instrumentet urplockat för att inte annat som är inkopplat ska kunna störa mätningen.”*

Så fram med multimetern och börja mäta. Resistansen över Sender Unit var 77 Ω. Jag hade ju tankat fullt och lite resistans i kablaget fram till instrumentet är ju OK.

De andra värdena var helt galna. De hoppade omkring som jag vet inte vad.

Bort med tavlan för att tita in i skapelsen. De båda mässingsmuttrarna vid de blå pilarna är anslutningarna ”B” och ”T” inifrån som kopplar spolarna till anslutningsskruvarna.



Båda var helt lösa efter 60 års skakande, vilket gav ett superglapp. Fram med en spårmejsel och dra åt rejält och sedan väldigt försiktigt trä tillbaka tavlan. Visaren är supertunn men går ganska bra att rikta upp efter det att tavlan är på plats igen. Observera att fliken på tavlan ska sitta i uttaget som har den röda pilen. Det breda är uttaget som låser krom ringen och glaset.

Nu var det perfekt funktion igen.

Sedan kan man roa sig med att kalibrera instrumentet genom att justera spolarnas läge men det är en annan historia. Detaljerad beskrivning finns på MGAguru FG-101.

Skönt, ännu en originalpryl som gick att rädda!

**Kör så det ryker!**

***#732 Ulf Ölén***



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 29 2019-08-26 14:00:18

# Healey Market

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

**Ett blänkande tips!**
**”Krom av absolut högsta kvalitet”**
Inte helt okände Magnus Karlsson har kommit i kontakt med en kromfirma från Polen. Deras arbeten håller en kvalitet som han aldrig tidigare sett maken till.

Prisbilden är dessutom mycket fördelaktig. Han har använt dem till flera av sina senaste ”pedantrenoveringar”!

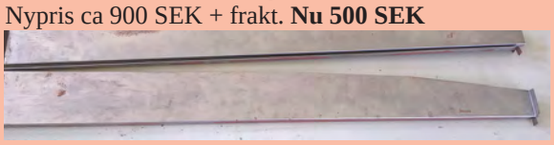
De hämtar och levererar delarna med egen bil till hans BMC-verkstad i Borås.

Har du delar som behöver kromas om, skicka dem till honom så vidarebefordrar han dem till den polska firman. Normalt sett behöver de tre månader på sig från det att de hämtar delen till leverans av den färdiga produkten.

BORAS MOTOR CORPORATION AB
Söderkullagatan 27 B, 50763 Borås. Sweden, phone 0703-933349,
e-mail magnus@healeyspecialists.com
www.healeyspecialists.com

**SÄLJES:**

**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**

**Hämtas eller levereras vid något av RHK-racen!**

**För dyrt? Men kom med ett bud då!**

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

**SÄLJES:**

**Frontshroud i aluminium till Healey 3000 Mk2.**
Har suttit på min Austin Healey BT7 3000 Mk2 1962. En 5 cm spricka och några små bucklor (kan skicka fler bilder vid intresse). I övrigt OK skick. Finns i Umeå.
**Pris 23 000: –**

**Ulf Egervall**.
Tel: 070-372 11 01 eller mail
***ulf.egervall@umea.se***
SMS eller mail att föredra, svårt att svara i mobil p g a arbete!

**KÖPES:**

**Hastighetsmätare BT7-BJ7 med km/h,**
eller bara mätartavlan.

**Börje Engwall.**
**070-410 09 54**
***frogeye@telia.com***

**SÄLJES:**
**Slutrör BJ8, har gått 400 mil.**
**Pris 400:-**
**Lasse Johansson (Sthlm).**
**Tel: 0722-526655** ***ljovette@hotmail.com***

**SÄLJES:**
**Två st Weber 45 DCOE.**
Italientillverkade, aldrig monterade.
**#338 Bengt Landblom.**
**070 954 34 92**
***bengt.landblom@gmail.com***
**Pris: 7 000:-- för båda.**

**SÄLJES:**

**Hult Healey.**
**Bra bruksskick.** Regbesiktad 2003. Nybesiktigad u.a. Lite använd och fungerar väl.
Framvagn och styrning Volvo 140. Bakvagn Volvo 240.
Motor Volvo B200F
Dubbla Weber 45-or och extraktorrör. Dispens avgasrening (4,5 co)
Lite omvårdnad av karossen lyfter utseendet!
Bilen finns i Sandviken
Halvfärdig hardtop medföljer
**Pris 110.000 sek**
**#338 Bengt Landblom.**
**070-954 34 92** ***bengt.landblom@gmail.com***

**SÄLJES:**
**STOR AHCS-dekal!**
Stripade om mitt släp, tryckte upp några extra extra stora dekaler.
**550x300 mm.**
Pynta ditt släp, garage, garagdörr eller varför inte kylskåpet (?)!
Bilden ljuger, dekalen är frilagd. **Pris 500:- inkl porto**
**Anders Lotsengård.** Tel: 070-580 13 83. ***anders@anlon.se***



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 30 2019-08-26 14:00:19

**Nytt utförande klubbmärke och klubbdekal!**
Nu med rätt klubbmärke och nya storlekar.
Fräscha upp din jacka etc. och din bil med rätt klubbmärke.

**Priset? Endast 25:- per styck!**

Klubbmärke broderat tyg NYTT!
Storlek 9 x 5 cm.

Klubbmärke dekal NYTT!
Storlek 13 x 7 cm.

**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**

***"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:-!)

**Mjuk och skön sweatshirt!**

**Klassisk marinblå 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:-**

**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.

***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:-

Vagnmärke 280 kr

Vagnmärke 40-årsjub. 200 kr

Vagnmärke TEHMIS 300 kr

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

***En smart Bag!***

**Ge bort eller ge dig själv AHCS:s nya weekendbag!**
Exklusivt designad i blågrå stentvättad canvas med detaljer i nästan äkta läder och med välsytt snyggt blå/vit randigt foder.
- Både bärhandtag och bred axelrem gör den bekväm att bära med sig.
- Rymligt skofack på sidan för att skydda smokingskjortan och balklänningen.
- Fickor med dragkedja på ut- och insidan hjälper till att hålla ordning under resan.
- Storlek 54x30x21. Bra storlek som passar fint in i våra rymliga bilar!
**Pris 645:-**

**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



Enthusiasten 154 September 2019 arbex.indd 31 2019-08-26 14:00:25

*Annons*

## 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*

THE BORAS MOTOR CORPORATION LTD BMC