



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. miljökäl. 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 utligger 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 säga 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 utliggeren 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!

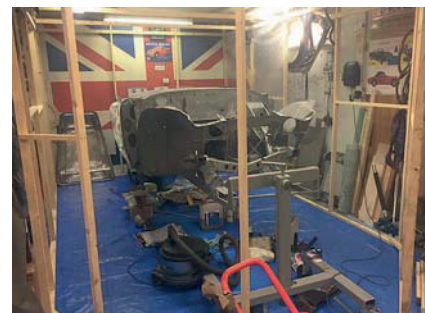
Sedan fanns tätlisterna och gummigenomföringarna (för skruvarna) till glasfiberkåpan som BJ modellerna har över växellådan. Något ingen annan har av rätt modell! Och att han även hade rätt modell av tätningslist till bakluckan, så den slipper ligga för högt, gjorde ju en beställning lätt att motivera. 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. Grejerna 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 bormaskin, lite lätt på övriga ytor. Tvättade så hela chassit med T-röd först, och sedan Aceton. (Jag börjar låta som en sniffare..!) Tvåkomponent 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 suter-ränghus, med endast tvättstugan som avskiljare mellan resten av huset ...

Lite funderande resulterade i inköp av tegelister 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 Alcross yrkesbutiker, och var på två meters bredd. Helt genomsiktig, alltså inte blå som fuktspärrplasten är. Till detta inhandlades två blytläsdörrar (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 presentning 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 blåstrade 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. Huvor, 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 gil-

lar 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 vägnarna!