

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 2.



Provkörning med bensin från mopedtank upphängd i taket!

Förra avsnittet slutade med att vi knuffade in bilen i sitt nya "hem". Veckan som följde var som i trans. Hade jag äntligen gjort slag i saken? Stod den verkligen i mitt garage? Varje dag efter jobbet låstes porten upp, bara för att lyckligt flinande konstatera att så var fallet.

Dealerna med min tålmodiga hustru Eva, var att när bilen provstartats, och befunnits behäftad med fungerande motor och instrument, skulle ett nytt arbetsrum byggas. Hon har under flertalet år varit förvisad till köksbordet med sin laptop, då jag brett ut mig över de ytor som fanns i det gamla ... Varierande högar med jobbrelaterat, privat och klubbrelaterat (Healey och Miata klubbarna) hade vuxit sig stora, till hustruns missnöje.

Sagt och gjort. Nu gällde det att komma igång med BJ7:an. Motortvätt – medelst spackelspade, avfettning och gammal diskborste – avslöjade så småningom att motorn nog aldrig varit ur bilen. Det var tjocka lager med oljeblandad gegga över det hela. När jag ändå höll på, åkte bilen upp på pallbockar, hjulen togs av, och hela chassit fick en rejäl tvätt med samma metod som motorn. Tyvärr lyckades jag även få avfettning i ena ögat, vilket inte rekommenderas! Att sedan spola av det

hela med varmvatten gjorde susen (bilen alltså, inte ögat!). Nu kunde det kollas på noggrant, både chassi och mekanik.

Under tiden malde pappersexercisen på. Ursprungskontrollen godkändes och ett diarienummer tilldelades bilen. P.g.a. vissa personers utnyttjande av de tidigare snabbt utskickade reg-skyltarna, får man numera dessa först efter godkänd registreringsbesiktning. Man får alltså köra till första besiktningen "oskyltad". (Min ena granne fick en dag besök av två st. Hot Rods, båda med samma reg. nummer ...)

Även Heritage intyget från arkiven i England dök upp. Där bekräftades att motor-låda-bakaxel var s.k. "matching number" d.v.s. att originalgrejorna från fabriken satt kvar. Även att bilen levererats ny i Old English White med svart inredning, den färg bilen ska få tillbaka under renoveringen. Dock med röd inredning – jag är så trött på svart.

Näväl, vad hände då i garaget? Jo, kylaren plockades ur under julleddigheten tillsammans med den solidrostade vattenspumpen och alla gamla torra gummislangar. De skars sonika av eller bröts av (snus-torra). Jag hade sällskap i garaget av min ena svärson, som ju måste inskolas i den Anglofila världen. Han är mycket händig, så vi hade en toppendag med mekandet.

En ny NOS (New Old Stock) vattenspump hade införskaffats redan tidigare hos British Motor. Dock med fel remskiva, vilken Per Shoerner smidigt hjälpte mig byta med sin snillrika avdragare. Tack Per!

En underlig anordning, påminnande om en termos, satt på vänstersidan av motorn. Längre fram i tid, skulle den få sin troliga förklaring... Nu togs den bort, och den originalkranen i mässing som skulle sitta på dess plats beställdes av A-H Spares, tillsammans med lite nya kylarslangar, avgasrörshållare, förgasarrepsats mm. Förgasarna var fulla med gegga efter gammal bensin, liknande kåda. Jag lyckades med hjälp av thinner, en gammal tandborste, (inte hustruns!) och en smal skruvmejsel pilla loss allt. Ett par nya nålventiler, och förgasarna höll tätt. En ny huvudströmbrytare till bagageutrymmet hade också beställts från A-H Spares. Den fick i vanlig ordning modifieras för att passa. I minnet hade jag något om att även tändspolen bröts av huvudbrytaren. Hittade en svart/vit kabel vid spolen, och en likadan i boten av "skuffen" Det måste ju vara samma kabel!? Ett batteri och en testlampa senare visade det sig stämma. All gammal olja tömdes ur, och efter två vändor till Biltema efter ny billig olja (den rymmer ju 7 liter!) syntes nivån på stickan. →

Med kylaren på plats med nya slangar och kran, nämnda huvudbrytare inkopplad, och ett lånat batteri från Miatan, trycktes det på startknappen. Wow, motorn går runt! Min bror Lasse, som ville vara med på uppstart, ringdes upp. Dagen efter köptes frisk bensin, en mopedtank hängdes upp i najstråd i garagetaket (självttryck) och vi började köra upp oljetryck. Bilen hade ju stått i 30 år, så förutom den minut bilen hostade till i Holland, låg väl mesta oljan i tråget. Efter lite fiddlande med tändkablarna som satt fel från Hollandsuppstarten, small motorn igång. Lycka!

Lasses spontana kommentar var: "Så här bra låter inte ens vissa bilar i klubben!" Efter ca 15 min varmkörning gick det alldeles utmärkt att varva upp maskin lite. Gamla termostaten öppnade, och temperaturen la sig på godkänd nivå. Oljetrycket helt perfekt likaså. Varvräknaren fungerade som den skulle. Dock ingen laddning, vad man kunde se.

Detta var kl. 12.30 fredagen den 3 januari 2014. Noggrant inskrivet i dagboken! En milstolpe, tillika det sista jag fick meka på ett tag med bilen.

Renoveringen av arbetsrummet tog nu vid. Motivationen var på topp. Ni förstår säkert varför! Som varande hantverkare till yrket, innebär renovering inte nya tapeter. Nej, här åkte all gammal gips ned, ur med en del av isoleringen. Nya elrör drogs kors och tvärs, in med isoleringen igen, ny plastfolie, väggarna plyfades, gipsades, och grovpacklades. Gamla mattorna skrapades väck, golvskrubarna slipades fram och drogs ur, ny isolering i mellanbjälklaget lades dit, eftersom garaget ligger i våningen under (kallas för framförhållning ...) nytt spångolv, och till sist ny parkett. När väl färgen på väggarna torkat, kom nya bord och stolar in, bilder på Healeys, reservdelskataloger mm ställdes in, förutom den sedvanliga högen med pärmar. Här skall åtskilliga timmar tillbringas med beställning av delar, sökande efter information mm till BJ7:an. Vad enkelt det är att motivera sig då, trots att man står i byggbråte hela dagarna för sin försörjning. Min kära hustru var nu mer än nöjd. Vi har nu en sida var av det stora bordet. Gissa vems som är mest välstädad, hrmmm.

Våren och värmen kom till slut även 2014. Snön låg ju kvar till mitten av april här i Stockholm. Brrrr! BJ7:an, som stått närmast garageporten, rullades nu ut i solen för att byta plats med Frogeyen, som skulle få sin motor och vxl-låda tillbaka efter den ansträngande Skottlandsresan sommaren 2013. Nyrenoverad låda, och nyhonade cylinderlopp med tillhörande nya kolvringar. Likaså en ny startmotor (Lucas, made in India). Delarna hade i



nämnd ordning blivit krassliga. Växellådans fjärde växel hoppade ur hela tiden när vi närmade oss Edinburgh. Motorn drog onaturligt mycket olja, trots nyborrade cylindrar, och startmotorn pajade i

Danmark på hemvägen. Efter samtal med Jana Motors, förstod jag att en trimmad BMC A-motor, i det här fallet en 1275:a borrarad till 1293cc, behövde mycket mer ventilation ur blocket.



Jag borrade helt sonika hål i sidan på motorn, byggde en röradapter, vidgade främre ventilatorn, och drog dessa båda rör tillsammans med ventilkåpens rör till en catchtank med undertryck från luftfiltret. Sedan honade jag om cylindrarna till fint kryssmönster, istället för de grova vågräta som motorfirman levererat blocket med. Omegas kolvar har väldigt tunna kompressionsringar, som bör slitas in försiktigt. Mina "gamla" (knappa 800 mil) hade tappat spänsten, troligen p.g.a. den grova honingen, vilket släppte förbi kompression ned i vevhuset med extrem oljekonsumtion som följd. Efter många roliga mil, sommaren 2014, utan att behöva fylla på olja, verkar det fungera som tänkt. Nu var alltså Frogeyen klar, och fokus kunde åter läggas på BJ7:an.



Det första som åkte bort var den snett monterade nummerskylten framtill, resten av stötfångare, horn och bärjärn därtill. Samma procedur baktill, och snart var alla skärmarna av också. Shroudarna var i bättre skick än jag hade hoppats på. Det mesta av kanten mot skärmarna var intakt, tack och lov. Alla fyra skärmarna + bakluckan åkte iväg på blåstring av ytterkanterna. Väl hemkomna, såg de ut som "spetsgardiner" på flera ställen. Suck! Jänkarna kan det där med Plastic Padding... Bakskärmarna hade vid flera tillfällen bucklats till, och riktats med glidhammare från utsidan. Ena skärmen hade 18 hål efter dragskruvarna från glidhammaren, men var fortfarande bucklig under dryga centimetern av spackel. Nu slipades de helt plåtrena på de plana ytorna, både på in och utsidan. Grovriktades, och fick alla skruvhål igensvetsade. Efter slipning och finriktning såg de riktigt presentabla ut, förutom rost i nederkanterna. Men som Bengt Larsson sa till mig på förra årets Årsmöte: "Laga och använd originalskärmarna om du kan. De passar bäst!" Nu är rep.plåtar från Kilmartin hemköpta, och en skärm påbörjad.



Bakluckan visade sig sämre än jag trott. Den hade vid köpet ett kromat bagageräcke

monterat rakt igenom luckans ytterplåt och inre förstärkningar. Jag som älskar Healeys snyggt avrundade akter, är ingen vän av bagageräcken som förstör den rena designen. För att kunna rikta de sönderklämda inre förstärkningarna måste de borrar loss d.v.s. alla punktsvetsar måste borraras ur. Väl isärtagen, visade sig den övre, vid gångjärnen monterade förstärkningen bortom räddning. Återigen insats av klubbkompis. Denna gång kom Robert Eriksson till hjälp med en gammal bucklig lucka, där övre förstärkningen var fel-

fri. Efter lagandet av rost på två ställen av ytterskinnet, kunde allt riktats och svetsas samman igen med hjälp av en plywoodjig. Detta för att inte twista luckan när delarna skulle fogas ihop.

I nästa avsnitt klär vi av resten, och hittar mer att åtgärda.

**Börje Engwall
Text och foto**