

Ni kanske kommer i håg "den Blå Valen" i nr 137, Juni 2015?

Nu har Peter återkommit med dels en rapport om vad som har hänt, dels även en koll om någon är intresserad att överta den numera tämligen iordninggjorda "valen" – som numera är grön!

Fast Peter verkar inte helt övertygad om att han vill sälja den – se hans "säljannons" på sidan 29.

Hur den Blå Valen blev grön och omdöpt till Lizzie!

2014 slutade jag äntligen mitt "72 timmar-i-veckan-jobb" som utbildningschef och belönades med en liten påse med pengar. Tja inte riktigt en påse, utan mer i form av en banköverföring som var tänkt att få mig att hålla tyst om företagets hemligheter och må lite bättre på min resa ut i den okända nya jobbvärlden.

Jag har också alltid varit en "British Car buff". Jaguarer var min "cup of tea", och under en period av några decennier och flera nära skilsmässor (med en och samma kvinna) hade jag lyckats köpa, sälja och köpa igen: en Jaguar XJ6 1972 med rak sexa, British Racing Green (BRG) – kodnamn Albert. En E-Typ 4,2, 1971 mörkblå – kodnamn Jimmy, och en Jaguar XKR Supercharged 4,2 svart – kodnamn The Black Pearl.

Näväl, nu började den vanliga jakten på nästa skönhet att placera i mitt öppna (ingen ytterdörr) 5x6 meter stora hemgjorda garage. (Jag drömmer fortfarande att en hemsk, kall blåsig natt kommer det att blåsa bort och förstöra min omhuldade brittiska sportbil).

Jag hade sökt i flera dagar, i första hand efter en BRG Jaguar Cab när min blick fångades av en ganska sorgligt tilltufsad ljusblå Austin-Healey med en tämligen risig svart vinylcab.

Peter John Fyles, 51 år, Åkersberga. AH 3000 BJ7 1963, ej regnr ännu. Blue. Medl nr 697.



Det strulade lite med fotograferingen, kommer rätt bild i nästa nummer!

The "Blue Whale", as we have already named her, story began in my search for a Jaguar. (I have had three Jags in the past XJ6, E-Type and XKR). I spent months looking for THE one but nothing came up that was just right.

Then I decided to change tact and gave myself a new set of search criteria: She had to be built the year I was born, 1963, she had to be British (naturally), she had to be a softtop and she had to have wire wheels. "Blue Whale" (3000 BJ7) was located via the net at Berkshire Classic Cars and it was love at first sight, and I bought her on trust and without even seeing her live.

I have no idea what I have done but I am most excited to begin my Healey adventure! I will not be able to attend your meeting on the West Coast as I will be on my honeymoon in the garage going over the whale with a fine tooth comb ...

Bilen fanns i England och jag gick igenom den vanliga proceduren med ett otal förfrågningar. Slutligen, efter flera dagars funderande och samtidigt övertygande min hustru att detta skulle bli den sista (hon visste att det skulle det inte bli!). Jag skickade £ 30,000 till England och köpte bilen utan att ha sett den i verkligheten. Det kan man kalla att hoppa fallskärm utan fallskärm Växelkursen var dessutom så dålig då att den kostade mig 420 000 kronor.

När Healeyn kom till Sverige åkte jag för att hämta henne, men hon vägrade att starta. Otroligt frustrerande var det då att ingen hade berättat för mig att genierna hos Austin hade beslutat att dölja motorhuvens öppningshandtag djupt inne i handskfacket. Självklar plats eller vad!?

Det är något med bilar och deras kön som nästan är lika urskiljbart som hos djur. De ser likadana ut (testiklar undantaget), men nio gånger av tio bara vet man. Jag visste omedelbart att Healeyn var en flicka.

Hennes rostiga strålkastare, slitna sittplatser och det oljetäckta golvet sa i Mary Poppinsstil "hjälp mig mister jag har tre hungriga barn hemma". Dessutom hade de snåla typerna som sålt Healeyn till mig inte lämnat ens en liter bensin i henne. I ren desperation, och fortfarande utan att ha lokaliserat motorhuvshandtaget, förspillede jag ytterligare ett antal kronor för att få henne transporterad från Stockholm upp till Norrtälje.

Sedan följde veckor av sparsamhet och "mixtrande". Det är väl känt i min familj att "pappa har tummen mitt i handen". Ändå har jag helt oförskräckt aldrig slutat låtsas att jag är mekaniker i Lotusteamet på Silverstone. Naturligtvis har jag haft vissa framgångar genom åren.

Jag är känd för att framgångsrikt ha bytt bromsbelägg, ett rostigt avgassystem och att återställa tändningen till nolläge – men jag måste dessvärre erkänna att de flesta av dessa framgångar tog veckor snarare än dagar, och med envist blödande fingrar, svordomar av beslutsamhet – och litervis av te.

Och äntligen, nu när våren närmar sig, är Lizzie – min numera BRG-gröna Healey – nästan redo för sin jungfrufärd. Med bromsarna nyligen fixade av min lokala verkstad (tack Gud för Stefan och Magnus!) tog jag henne på en tur runt kvarteret. Cabben blåste av innan jag växlat till trean!

Försökte igen några veckor senare och nu gick det bra, men istället hade hastighetsmätaren slutat fungera. Brittiska bilar kan ibland vara så grymma!

Men jag tror att vi alla vet, att när de väl tas om hand och är iordninggjorda, så drar de till sig blickarna och påminner oss om svunna tider som aldrig kommer tillbaka, men i våra bilar kan vi drömma och behålla dem i våra hjärtan.

#697 Peter John Fyles



Some facts about Lizzie:

Healey BJ7 3000 -67. Chassis number H-BJ7-L/23411. engine number 29F-RU-H/4251. I have the British Motor Industry Heritage of authentication and the chassis and engine are the originals. She was made for export for the USA with Left-hand drive and presumably spent many years over there away from the wet and smog of GB. I have not got a picture of her underneath but she is very fine with no damage. **Se mer på sid 29!**