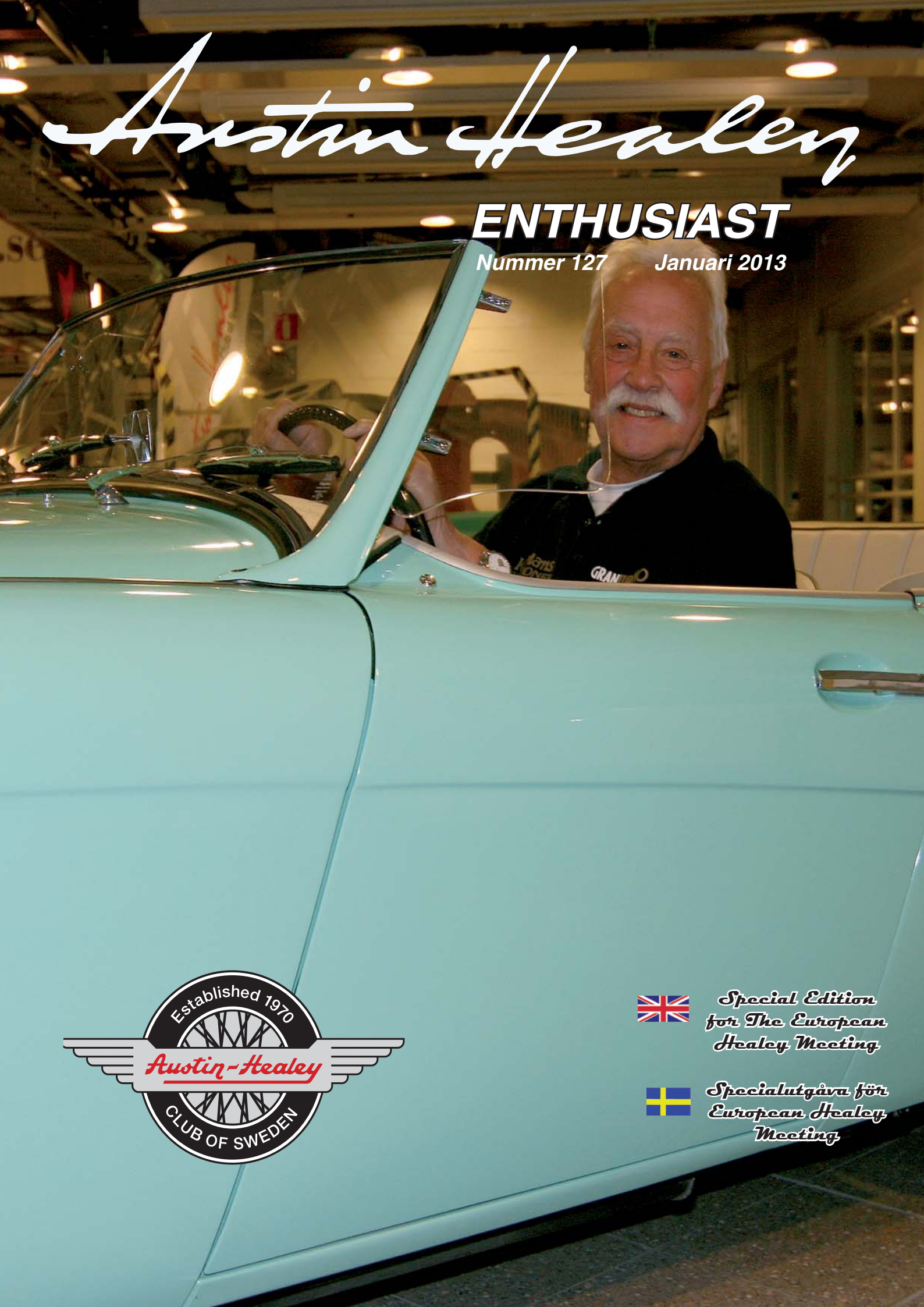
Austin Healey

ENTHUSIAST

Nummer 127 Januari 2013



Established 1970
Austin-Healey
CLUB OF SWEDEN

Special Edition for The European Healey Meeting

Specialutgåva för European Healey Meeting

PG har ordet

Detta nummer av Enthusiasten är som ni märker lite speciellt. Flera artiklar är på engelska, av en speciell orsak: vi kommer att dela ut ett exemplar till alla deltagare under vårens Europeiska Healeymöte i Skottland. Hoppas detta inte vållar er medlemmar oöverstigliga hinder.

Vi har ju fortfarande vårt eget TEHMIS i varm åtanke, och tycker gott vi kan återkoppla till den stora framgång det faktiskt var för hela vår klubb, även om det kanske är lite osvenskt … Resultatet har inte låtit vänta på sig; sammanhållningen och stabiliteten i klubben har stärkts, det internationella kontaktnätet har utvidgats och sist men inte minst utnämningen till Årets Sportvagnsklubb 2010.

Att Healey dessutom (snart?) är dominerande fabrikat i Historic GT i Sverige tycker vi också väl kan framhållas.

Förutom 4 EHM i Skottland, där AHCS kommer att ha flest antal internationella deltagare, finns ett antal evenemang som presenteras i tidningen och på webben. Glöm inte årsmötet som kommer att hållas i Ack Värmeland du sköna!

PG Johansson

Chairman PG comments

This 'Austin Healey Enthusiast' magazine is a special edition, it includes some articles translated to English for distribution to all International participants of the 4th European Healey Meeting in Scotland.

As Chairman I fondly remember all of the honoured guests, participants, Healey Clubs and sponsors at the last EHM in Tylösand back in 2008, it was a fabulous event helped in no small part by the efforts of our club members here in Sweden - we think it was a big success!

Here we would like to present our club for you all. The club has celebrated the 40th anniversary and we were awarded as the Swedish Sports Car Club of the year in 2010 by the Swedish Sports Cars Academy. Our participation in historic racing has flourished and Healey is one of the most prominent marques in Historic GT Racing in Sweden and our racing driver's have an international reputation too.

There are articles from Healeyfriends abroad that we hope you will find interesting.

As the largest foreign contingent of participants you will understand that we are really looking forward to 4EHM and returning to the land of the Austin Healey.

Per-Gunnar Johansson
Chairman Austin Healey Club of Sweden

Front page Picko Troberg *- one of Sweden´s most well known racing drivers. Nine times Swedish Champion in the 60th and 70th. Mostly in Minis, but also in McLaren, Formula Junior and F3.*
Recently celebrated his 75th birthday.
Photo: Tommy Lyngborn.

MHRF

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

TRYCK:
Åtta.45
SOLNA

Nästa nummer av Enthusiasten kommer i april 2013.
Manusstopp den 1mars

Austin Healey Enthusiast

är Austin Healey Club of Swedens medlemstidning.

Redaktionsgrupp: Anders Lotsengård, Anders Gustafson, Tommy Lyngborn och Robert Petersson
Grafisk produktion: Anders Lotsengård
Ansvarig utgivare: Per Gunnar Johansson

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

STYRELSE

Per Gunnar Johansson, ordförande	*chairman@healeysweden.com*	070-692 65 11
Marianne Waplan, kassör	*treasurer@healeysweden.com*	070-763 73 94
Anders Gustafson, sekreterare	*anders@myhealey.com*	0709-29 42 62
Lasse Johansson, sektionssamordnare	*eastsection@healeysweden.com*	0722-52 66 55
Tommy Lyngborn,	*tommy@lyngborn.se*	0708-70 04 54
Nils-Fredrik Nyblæus, marknadsansvarig	*n.nyblaeus@telia.com*	070-637 06 08
Per Schoerner, MHRF-försäkringen	*insurance@healeysweden.com*	073-560 51 54

WEBMASTER
Göran Larsson
070-575 82 47
mgbgt-larsson@telia.com

REVISORER
Kjell Eriksson och Göran Berger

SEKTIONER

Väst	Per-Olof Heiwall	*westsection@healeysweden.com*	070-511 98 86
Norr	Anders Lindman	*northsection@healeysweden.com*	070-6001681
Öst	Lasse Johansson	*eastsection@healeysweden.com*	0722-52 66 55
Syd	Peter Bäckström	*southsection@healeysweden.com*	0705-76 50 58
Mellan	Kjell Eriksson	*middlesection@healeysweden.com*	054-86 61 29

TEKNISKA KOMMITTÉN

AH 100	Lars Engwall	08-745 06 94
AH 100/6, 3000	Bengt Larsson	044-24 83 94
AH Sprite	Erik Sandgren	0176-193 51

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉN
Per Schoerner, 08-746 7169, *insurance@healeysweden.com*
Bengt Larsson, 044-24 83 94, *bengt_larsson@hem.utfors.se*
Magnus Karlsson, 033-13 79 06, *492karlsson@telia.com*

KLUBBENS ADRESS
Austin Healey Club of Sweden
c/o Gustafson
Bälingevägen 15
125 41 ÄLVSJÖ

HEMSIDA www.healeysweden.com
E-POSTADRESS *mgbgt-larsson@telia.com*

KLUBBREGALIA
Nina Nyblæus
0708-858214 eller 0155-52350
nina.nyblaeus@telia.com

MEDLEMSREGISTRET
Ditte Freudenthal
08-746 71 70
membership@healeysweden.com

PLUSGIRO
405161-1
BANKGIRO
125-4556

ORGANISATIONSNUMMER
802422-4415

Omslagsbilden: Tommy Lyngborn

The Editor

This edition is, as our chairman PG explains in his column, a special one off release with many of the articles in English for the participants in Scotland in May. However, the intention is not to make it totally international, as it also is one of our regular issues for the Swedish members.

Please enjoy some native written Swedish, we do believe you will still be able to grasp the essence of what you see in the pictures, and do not hesitate to ask the Swedes at the meeting if you want to know what it really says.

And to our Swedish members, this is a one off, have patience - next issue will as usually be with almost all of the articles in Swedish.

While I am writing this mid January and looking out of my window on the deep frozen Baltic Sea and a garden totally covered with one and a half feet of snow, I am really looking forward to the spring and the much longed for Healey journey to Scotland and The 4th European Healey Meeting in May.

Se you there!

Redaktören

Denna utgåva av vår klubbtidning är ett enstaka undantag med ovanligt mycket av materialet på engelska. Detta därför att klubben kommer att dela ut ett exemplar till varje deltagande fordon under Healeymötet i Skottland i maj. Vår ambition var inte att göra den helt engelskspråkig. De internationella läsarna får ju då en spännande övning i att tolka vårt vilda modersmål…

De av er medlemmar som önskar **en svensk version** av de engelska artiklarna så finns det en pdf att ladda ner på klubbens hemsida, alternativt meddela mig så mejlar eller postar jag över ett ex av översättningen direkt.

För er väl hemmastadda i det engelska språket: ha överseende med att vi kanske gjort visst våld på Drottningens engelska på sina ställen – skribenterna är ju mestadels våra egna medlemmar.

När jag skriver detta tittar jag ut över den isbelagda Östersjön och en trädgård täckt av nästan halvmetern snö. Då är det lätt att längta till våren och den efterlängtade Healeyresan till Skottland och det Fjärde Europeiska Healeymötet i maj. Ni som inte har möjlighet delta har ändå mycket att se fram emot under året, titta på evenemangskalendrarna för resp. sektion och förvarningen inför årets klubbårsmöte i augusti i slutet av tidningen.

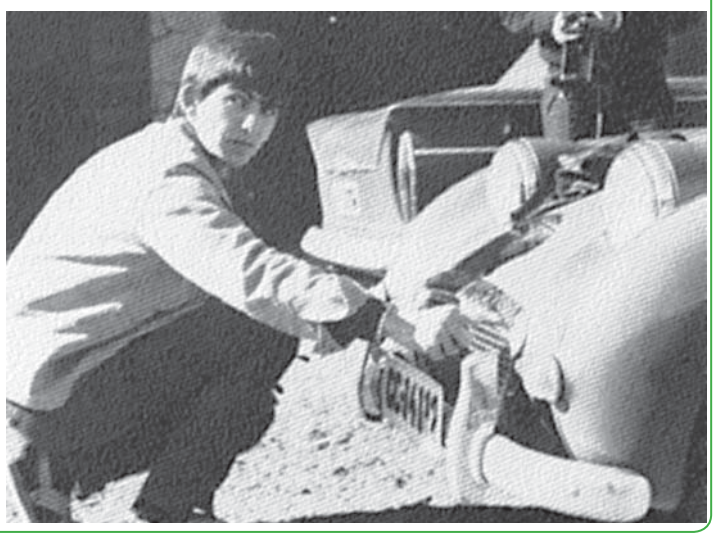
Syns vi inte i Skottland, så syns vi väl i Värmland, eller hur?

Dags för medlemsavgiften till klubben!

Med denna tidning får du inbetalningsanmodan och ett registerutdrag. Kassören vill gärna ha in din avgift senast 28 februari. Du hittar plusgiro och bankgironummer på föregående sida. Och glöm inte skriva ditt namn vid inbetalningen.

Matrikelansvarig vill också att du kollar de uppgifter som finns i registret och rättar/lägger till. E-postadresserna är i många fall inte aktuella. Kolla!

Great Britain has not only produced Great Cars ...
Two World Wide well known "Brands" in the same pictures.



Third European Healey Meeting in Sweden 2008

By Nils-Fredrik Nyblaeus

Photo: Various club members

Being selected to host the Third European Healey Meeting is not only a responsibility but even more so a great honor.

That is how we felt when at the end of the Second European Healey Meeting in St Moritz in Switzerland we decided to offer the rest of the Healey world to take on this project. Have we ever regretted we did? Absolutely not. Was it a lot of work? Yes. Did we have fun? Oh yes, very much so.

There has been numerous chronicles about TEHMIS so I thought I write this one with a different angle; the organizers.

A Swede is said to be a rather shy person and also a bit introvert. We don't talk so much – we just do it. Now, to immediately go against this saying, if you ask me, I think TEHMIS was a very successful meeting. I also think that we managed to explain the difference between Sweden and Switzerland, and I do not mean that our Meet was better, not at all but ever since I was a little kid while traveling to other continents people found it hard to make out the difference between the Sweden and Switzerland. They are both countries in Europe with very small populations, both neutral from a political and military point of view and both with names beginning with an S. But Switzerland has higher mountains, more international capital and more watchmakers while Sweden is far up north, larger and has both Volvo, SAAB (well, well ...) and Scania. Today they are number 3 and 4 on the list of the worlds most credit worthy countries. After Norway (they were lucky and struck oil but so did a few other countries if I am not misinformed …) and Singapore. Sorry, this article is supposed to cover TEHMIS and not the world's economic status. Let's get back to the subject.

The first thing we did, and I must admit it was primarily our Chaiman PG's doing, was praying to the weather gods. As I am writing this in January of 2013 it feels like we have had 18 consecutive months of autumn with continuous raining. And no summer weather at all! But we were lucky back in 2008. The TEHMIS week turned out to offer fabulous weather. Every day of the week it was between 25 and 30 degrees centigrade, at least, and not a drop of rain. You guys do not know how unusual this is. Perfect for topless, cars as well as sunbathing! But we were lucky in another sense as well. We had originally planned to have the meeting one week later but the hotel chosen, Hotel Tylösand, went back on our original agreement and we had to change the dates and move the meeting to an earlier week. Our luck because the weather was not so good at all the later week - in fact it was pouring already on Monday! The only drawback with the switch was that some rooms turned out to be quite warm in the evening. The probability of having this weather for an entire week must have been less than one promille so therefore there was no air condition. However most people managed this very well, sometimes with the help of a few extra beers or G/Ts. Conclusion; weather was a great success.

Tylösand Hotel Halmstad

Second, we needed an organization. If you do not have an appropriate organization you will end up doing everything yourself which is simply not possible with a project this size. We formed a steering committee already in 2004 and the total organization comprised of around 55 persons, all members of our club. That equals 20 % of our total members and we were very happy for this massive support. In addition we received valuable assistance from the British, Swiss, Norwegian and Dutch Healey Clubs. Conclusion; we had a very good organization.

Third, the Austin Healey Club of Sweden is small club, with 285 members at the time (now 350), and basically no capital. So we needed sponsors, lots of sponsors, in order to secure the financials of the meeting. This was not so easy. The Swiss watchmaker Frederique Constant, who was one of two main sponsors at the second Euro Meet, was of course a primary target.

I visited them twice in Geneva and the marketing manager was invited twice to Sweden until we finally were able to enter into an agreement with Frederique Constant as the sole main sponsor. We were, and still are today, extremely grateful for the generosity of Frederique Constant and the Director/Owner Peter Staas. Without their support the meeting would have been quite different. They even produced a special Frederique Constant Healey Watch for our meeting, with the Racing Circuit of Falkenberg engraved on the backside. We also thank our other large sponsors PriceWaterhouseCoopers, the insurance company Folksam, Accenture, OMX Stock exchange (now NasdaqOMX) and AH Spares

Plus all our other supporters. Your support was crucial. In fact, before we had the sponsor's on board PG and I personally had to take on the financial risks of the

Racing both on and besides the track

From overseas - with overload?

Healey Boats at the River Lagan

meeting on our own balance sheets. Conclusion; financially we were safe.

Fourth, we needed VIP guests. Healey VIP guests. Fortunately we were very lucky to be able to confirm Gerry and Marion Coker, John and Joy Healey, Roy and Denise Jackson-Moore, Rauno Aaltonen and John and Vicky Chatham. They participated the entire week and among other things gave a "Racing Chat Evening" which I will never forget. Gerry told us about how he and Donald Healey created the Healey 100, John told us the secret of how the Healey got the name Healey, Roy about the promotion drives with Donald across the United States including the Bonneville records, Rauno when he set the speed record in a Healey between Åbo and Helsinki and John C numerous Healey stories like he always does. And much, much more. This is all on record on the DVD we produced of TEHMIS as a Christmas gift to all participants. Conclusion; the Healey VIPs were a great success. Everybody was there except Margot, Brian and Peter Healey who unfortunately did not feel well enough to travel.

Fifth, we needed a venue. Being such a small country when it comes to population there were only three venues left to choose from after we had rejected quite a large number. One was to far north from a travel point of view. Out of the two in the south we selected the one with the best food although it was a bit of a party place for vacationers as those of you who were there may have noticed. However it was well run, had a number of bars and a couple of restaurants, it could seat 500 people in the same room (it actually had two options for this); it was right on the beach and THE SUNSETS WERE FANTASTIC. After the driving was finished for the day I do know that not so few of the Healey gentlemen sneaked in on The After Beach Party, which was given almost every afternoon at 4pm, to watch the younger generation drink and dance. Or whatever they were doing. One thing is for sure; these gentlemen looked very happy when they returned one hour and two beers later. Conclusion; the venue was a great success.

Cricket on The Beach

Sixth, we needed participants. Since we had to rent the entire hotel for a full week the financial commitment was substantial. With such a long travel distance from more central parts of Europe were everything is so close, not to speak about from other continents, we had to make sure the participants would come. Long before the formal registration process we therefore were asked to run a preliminary list of participants, a sort of waiting list in advance. As it turned out we were completely overwhelmed. The interest was huge and the meeting was fully booked almost before the marketing material had been distributed. We decided to offer an additional smaller hotel close by which immediately was booked as well. No matter how tough it may be, there is a limit to how many Healeys and guests you can handle without risking the success of the entire meeting. Finally we were hosting close to 500 participants with 246 Healeys from 16 countries. Europeans came with 206 Healeys (84 %) and 40 (16 %) were from other continents. I think this was a very good balance since it created a great Healey atmosphere for all the participants', with European focus and still an international touch. Conclusion; we got more participants than we could have wished for.

At the Glass Factory Kosta

Seventh; we needed a programme. Concourse d'elegance, rallies, auto test and Gala dinner are sort of compulsory. We added The Sprite Day to celebrate the birthday of this fantastic little bugger, a Healey Boat Day to bring something new to the Euro meets and finally a Race Day including not only track driving but real Big Healey Racing. Conclusion; the programme was very much appreciated.

Overall conclusion; a heavy workload but very, very rewarding for us who did it.

So, dear Healey friends around the globe, if you ever get the chance to organize a European or International Healey event, do not hesitate.

Just do it!

The best Austin Healey in Europe 2004.

Concour Winner in St Moritz, Schweiz

Austin-Healey BT7 AH1961

Best in Show at 2EHM in St Moritz 2004.

Austin-Healey is the most perfect combination ever of absolute beauty and a naked British sport car when at its best. Beauty and the Beast all in one.

My love for the Healey started when I visited London in 1964 as a thirteen year old. In the city I saw the most beautiful 3000 in ice blue metallic. Ever since that day I wanted one. 38 years later I bought my first Healey! Why so slow you may ask. The answer I believe is the usual. Family, career, funds, priority etc… Realizing my dream so late I had to overcompensate for my slow start. Now I have four Healeys. Another BT7 also 100% original but untouched and with 45000 original miles on the meter. Plus two race Healeys, one 100M and one 3000.

This particular example was imported to Sweden in the early nineties. When I bought it it was red, including the HT, but the Heritage Certificate showed that the original color was, you guessed it, ice blue with black HT. Needless to say I bought it and thought that maybe some day in the future I will convert it back to the original. As it happened, that day turned up already the following year.

With the expertise of Magnus Karlsson at Borås Motor Corporation in Sweden (BMC) a complete renovation project was started. As both Magnus and I have great attention to details the project gradually developed into "let's do a complete original". And so we did. Great fun. Magnus found NOS all over the world. The entire project took only 10 months and the car was ready the same morning the ferry departed from Gothenburg and we started our journey to St Moritz.

The moment in St Moritz was very emotional for me and quite unexpected. Since we have made 65 improvements on AH1961.

Nils-Fredrik & Nina Nyblaeus

The best Austin Healey in Europe 2008.

Concour Winner in Halmstad, Sweden.

Austin-Healey BN7 RE555

Concours d´ élégance winner 3EHM in Sweden 2008.

My admiration of the Austin Healey was first generated when I was quite young watching Austin Healeys race at Albert Park in Melbourne. These cars were mainly 100/4's or 100S'. At that time they were quite competitive and their sleek lines were very appealing. I guess from that time on I always aspired to owning a Healey.

In 1982 I purchased my first Healey, a 3000 MK2 Tri Carb which turned out to be a great hit with the family and the love and passion grew from there! In 1986 I purchased a very original Black BJ7 for my wife Joy's 40th Birthday which was wrapped in a red ribbon and put on the front lawn the night before. Joy was blown away.

About 1995 on one of my many visits to the Healey Factory I saw a BN7 chassis and after a long discussion with Rob Rowland purchased the chassis and the long journey of restoring and building "***RE 555***" began. The car was completed early 2004 in time to be run in and prepared for the journey to the European Healey Meeting 2004 at St. Moritz, Switzerland. This is the same car that made the trip to Sweden in 2008.

The car that was successful in Sweden was my third Healey and is the result of a 9 year restoration. The focus of the restoration was to build a very faithful car to the marque with a rally theme recognising that some modifications would be relatively modern, i.e. brake upgrades, suspension upgrades but at the same time retaining the traditional power plant and straight cut gear box.

Extensive work was done to fit the exhaust flush with the chassis rails to improve ground clearance. The result has been very satisfying as the intent of retaining the Healey DNA was important whilst improving the performance, handling and driveability of the car.

Robert Elliot

The John Gott and Dave Hardy Memorial Trophy Invitation Race for Big Healeys - Castle Combe - October 2012 and the Winner is...

Photo: Phil Broster
phil_scoop@hotmail.co.uk

Based on Phil Brosters article published at Austin Healey Club England homepage, rewritten by me, Anders Lotsengård. Thank´s Phil for your kindness to let me use your material!

The race season 2012 had both ups and downs for me. One of the ups was certainly the great adventure to join Castle Combe and the first and only race for purely Big Healeys in 2012 together with over twenty other Big Healeys. We were over thirty racers (ten cars had two drivers), and it was a great opportunity for me and the other Swedish drivers to race with our Healey international friends from UK, Switzerland and Holland. It made it a great weekend to us all.

But first a few words about my race summer besides Castle Combe. It started with a clear "up" at Anderstorp Raceway in May. Without reason (as least nothing I know about!) I decreased my lap times substantially, and a small incident with another car couldn´t spoil the weekend. Next race at Knutstorp in the south of Sweden worked well until the season´s first "down", a spin in the second race – a spin in with the Danish Healey driver Roar followed in my tracks. This resulted in a severely damaged back end on SID1, and the same (yes, back end on both cars!) on his Healey.

A new aluminium boot (smartly deliverd by Jeremy W to Nils-Fredrik at one of his many European races), some hours work from my friend, "the metal beating wizard" Mats S, some painting and the car was ready for the August race at Kinnekulle in the west part of Sweden.

But there came the big "down" of the season. It started already travelling there – my mobile home (old Ford Van) broke down, and me and my grandchild had to be towed and stay overnight with friends halfway to the track. After a first race in very wet and slippery (there was mud on the track!) conditions, I made my best to recover in the second race the next day. The only (?) thing I managed was to, with a little help from a Mini in the same race (no offence - a typical race incident!), put SID1 upside down over the right front of the car, travelling on the roof at the tarmac in race speed. A good thing was that it turned over to the wheels when stopping and that I was totally unhurt after the "incident". So was not the car!

First a Breakdown on the Road to the Track....

... then an upside down SID1 at the Track!

With only four weeks to the much longed for Spa race and with two of those weeks scheduled for a trip with wife and friends with the old GTB down to Toscana, Italy. And plans like that you can´t change (if you have the intention to stay married!). I was close to give up. But once again my friend Mats (who also was going to Italy) said: "we will fix it!".

A new hood, new windscreen, new front lights and right front wing together with some small parts were ordered before leaving for Italy. A new hard top (the old one exposed the roll over bar on both sides!) was ordered from Sideways Engineering (Anders Schildt) and to save time it was ordered "key ready" – painted, with roof vent and rear window assembled.

Back at home – one and a half week to go – it was late evenings in the workshop. Mats made some magic things with his hammers and welding and filling to the severely damaged right end of the front shroud,

while I was working with all the other bits and pieces (yes, it was a lot of pieces to put together!) and rebuilding the roll over cage. The weekend before leaving for Spa we were ready to paint the car. No concours winning finish, but it still looked OK if you stepped back a few yards!

After 1300 km driving in our mobile homes down to Spa together with Nils-Fredrik Nyblaeus who had his 100 deliverd there by Jeremy Welch, we opened the trailer and saw that the new 400£ plus electric windscreen was cracked just in front of the driver position (it was the second new screen this season - the one cracked at Kinnekulle was only three weeks old!). Then I took a doubbledoubble whiskey and cried for a while....

The scruteneering however went OK, and we had some nice testing session (but of course to slow...). Then it was time for Nils-Fredrik to take the doubledouble whiskey – the crank on his 100M broke 200 meter in on his first test session. The first race in SID together with my fellow driver Robert Petersson was OK. The second race we entered after lunch Sunday was also OK, until just a few laps after I handed over the car to Robert, when someone (it must have been a English car....), put a huge amount of oil on the track. Robert only saw a cloud of sand och stone when the cars in front of him went into the gravel trap one after each other. SID1 succeeded to find an empty place in the gravel. Robert left the car in perfect condition, just to a few seconds later watch another car coming straight into the rear right corner of SID! Bad work of the marshals, they was only waving yellow slowly just were the oil started on the track. Other cars were even more severe damaged when standing beside the track.

The result from Spa

That spoiled that day and the Spa-visit! The car was to demolished to get ready for the last 100 min race we had entered for. We put the car on the trailer and started the long way home, planning for the repair to get ready for Castle Combe.

One more week in the garage, and more panel beating by my, at this time rather disillusioned panel wizard friend Mats, some quick painting and then ready for the trip to Britain.

I drove the 650 km with the trailer after my Jeep (this time we have booked hotel accommodation) without any trouble (except a £200 speeding ticket on the motorway north of Malmö in Sweden!) and at noon next day the ferry arrived at Harwich. I then picked up Mats at Standsted Airport and Nils-Fredrik at Heathrow – they both had business to attend to in Sweden on my departure day. Together we then took the way by Steve Norton at Cape to get some parts from his new premises. This was a good choice – it had been raining all day down at Castle Combe, while we were driving in sunshine until the last couple of miles approaching the hotel, where we was greeted by a soaking wet Joe Cox.

The following race report is mainly "stolen" from Phil Broster:

The race was to be run over 45 minutes with qualifying taking place on a damp track early on Saturday morning. Most people had a trouble free session, only one demise reduced the field to 20 runners.

Lap times were down in the damp conditions with some cars sliding around, quite spectacularly. At the end of the session Eric Woolley was on top with Karsten le Blanc in DD300 just behind. Then came Jaap Sinke and Anders Schildt before Dave Smithies. Bruce Montgomery was the first 100 ahead of Peter Grant and Chris Clarkson, Jeremy Welch (in the 3000 bought by the Swedish driver Nils-Fredrik Nybleaus just some weeks before the race). Then myself and Tony Worthington.

Photo: Phil Broster
phil_scoop@hotmail.co.uk

Photo: Phil Broster
phil_scoop@hotmail.co.uk

"... if you do like this instead, you will be faster!". Jeremy to Nils-Fredrik
Photo: Kelvin Seaton

... and the Winner is Anders Schildt from Sweden!

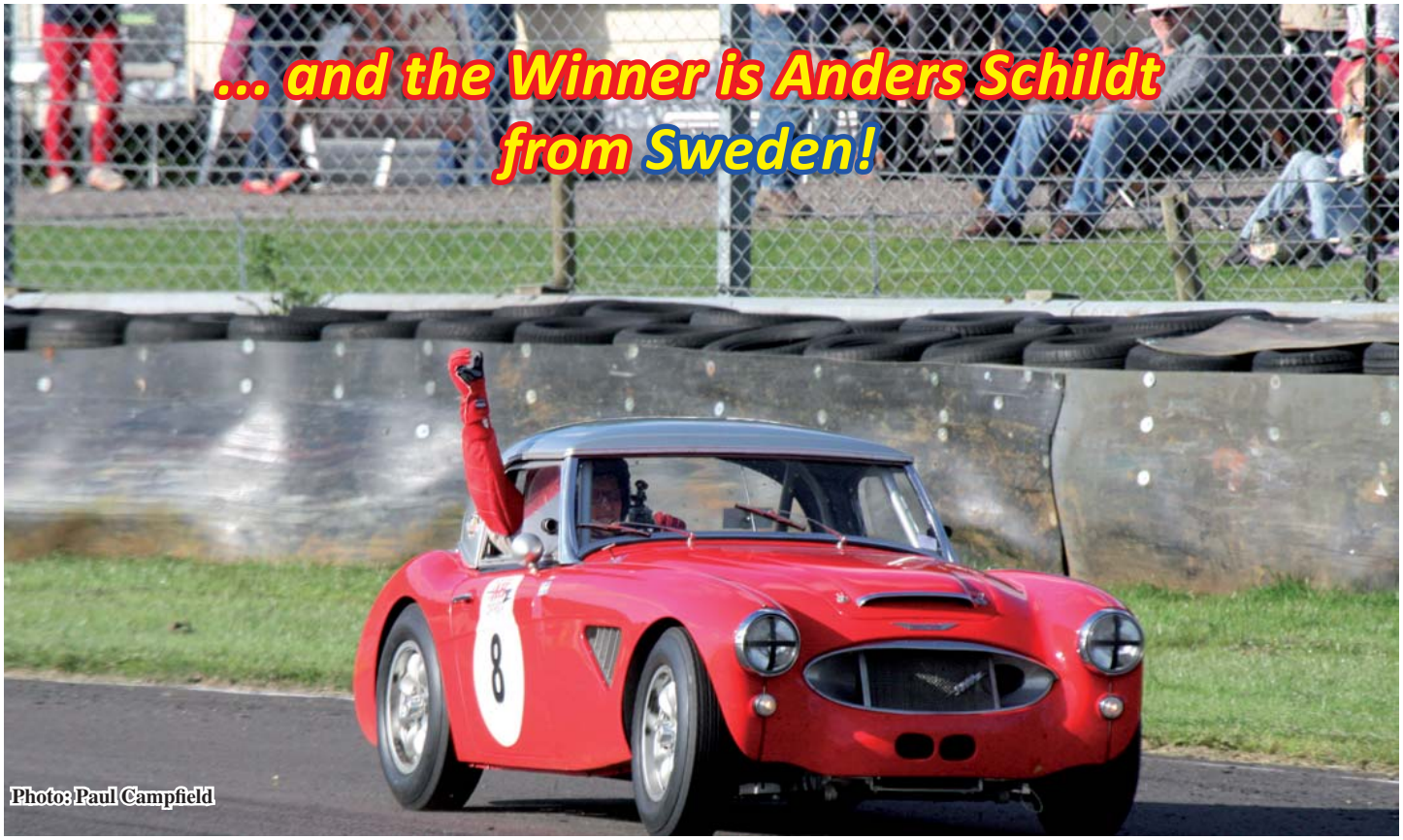


Photo: Paul Campfield

It is always a little special for me (and most of my Swedish drivers colleagues) to race in UK and down in Europe. In Sweden, we have tracks with straights and corners, but hardly any track with straight WITH corners! When it comes to high speed cornering, at least I will be a little nervous and have problem to keep my right foot down! And it shows when it comes to lap times...

Paddock activity after the qualifying session saw some action though, even if most of us were just fiddling and fettling and getting to meet old friends after a rather quiet season.

The start of the race saw the parade lap led by another famous Healey, TON 792 driven by Julian Bronson, the spectators had a bit of amusement in that the flashing light attached by an official stayed there until the first corner only to slip and be dragged around the rest of the lap. It seems magnets don't work too well on aluminium!!

Woolley enjoyed his spell on pole but it was my Swedish friend Anders Schildt who stormed through from row two to lead into Quarry, the first corner. Woolley was second from Le Blanc/Van Lanschot, Grace/Bianchi, Smithies/Knight, Grant, Clarkson/Williams, Sinke, Welch/Nyblaeus, Thorne in the first of the 100's, and then a whole gaggle of cars in a mix of sound and colour as they sorted out that first lap.

Schildt pulled a lead from the others in that lap, Clarkson/Williams went straight on at the chicane and when the field came through again the order was Schildt, Woolley, Le Blanc, Smithies, Grace, Sinke, Grant and Welch/Nyblaeus. The 100's battle was taking shape between Thorne and Montgomery, both taking Quarry as one with Rawles/Potter close behind. myself, Worthington, the Parry Williams car and Woods were next followed by Rawe, Abecassis, Walker then a gap to Large. We lost the Clarkson/Williams car that lap, and Le Blanc (DD300) got caught out in the confusion and Smithies nipped through into third place.

Jeremy trying out the grass with Nils-Fredriks newly acquried car...

Photo: Kelvin Seaton

... but it works well also on the tarmac

Photo: Kelvin Seaton

By the next lap he was into second leading a great fight involving Woolley, Le Blanc, Grace, Sinke, Welch and Grant. Le Blanc was through on Woolley, Welch got ahead of Sinke and followed Grace through to break that train.

The Smithies car was starting to pull in Schildt. Myself, Worthington and Woods were in close formation in mid field. By then the interest was whether Smithies could catch and pass the leader and the rate at which Montgomery was passing people. We lost the Grant/Yates car to a nasty head-on into the Armco, damaged car but no injury to Andrew Yates who was at the wheel.

This incident brought out the pace car around lap 18, and that's where the fight for first place stopped! Bunching up ready for a restart would add some interest you would think, except that the pace car picked up the wrong car, choosing to pick up the second placed man Sinke just lapping me and a third car, without giving us any sign to let us by, and in that way effectively giving Schildt a lap advantage.

Just before this incident we lost Le Blanc in DD300, the story was that braking hard

for the pit stop, the engine pushed forward, enough to send the fan into the radiator and that was that.

The race became a procession, everyone wondering why we weren't called past the pace car and so with that the thought of whether the Smithies car, or anyone else, would catch the leader became academic. There were some big time losers when all this happened, depending on whether you were in the pits, had just pitted or hadn't stopped yet. Woolley pitted having picked up a puncture.

When the race restarted the interest was in Woolley's co-driver, Dan Cox, who had taken over and proceeded to punch in some fast laps, would he get below 1min 20 sec? No, was the answer - but 1:20.5 was pretty close!

Sinke was a lot closer to the Smithies/Knight car now and coming into Quarry with just 3 minutes (2 laps) to go he had taken second place from the green car. I was allowing faster cars through, knowing that I was not in the fight for the podium!.

Guess who was the happiest guy? The winner Anders Schildt of course!

Photo: Phil Broster
phil_scoop@hotmail.co.uk

At the flag Schildt was in the lead from Sinke and Knight in the Smithies car. In fourth was Montgomery in the 100S, a class winner by far!, Grace/Bianchi next from Rawles/Potter, Thorne, Welch, Woolley/Cox, myself, Worthington/Woodgate, Guy and Simon Parry Williams, Woods with a broken gear lever, Walker, Abecassis and Large completing the order.

Nevertheless my humble position in the race, it was a nice experience and it was great to have the opportunity to race with all these Big Healeys - well done Joe Cox! Even if the fight for winning the race was affected by the pace car, I think the race was exiting both for the spectators and us on the track.

One memory has stayed in my mind – Anders Schildt lapping me in one of the final laps, just before a tight but fast corner, and in the middle of the struggle (at least it is that way for me!) to keep the car in the right (i.e. sideways!) position in the corner he was waving thanks to my with one of his arms. I think I have to take some lessons; I am not able to keep that speed even if using both hands!

The weekend wasn't over, we all met up at a local hotel to have supper, drinks and a lot of healey talks (and some boasting and fairy tales!). And of course the awards, presented by the evergreen Colin Stokes, were very special for us in the Swedish group with Anders Schildt as the winner! The morning light was start coming when some of us had the last beer in XXX:s fantastic mobile home in the parking lot. When we left next day we all agreed that this have to happen again (and again and again!). I will do whatever I can to get as many Swedish Big Healeys as possible to join the next "European Big Healey Race", that´s for sure!

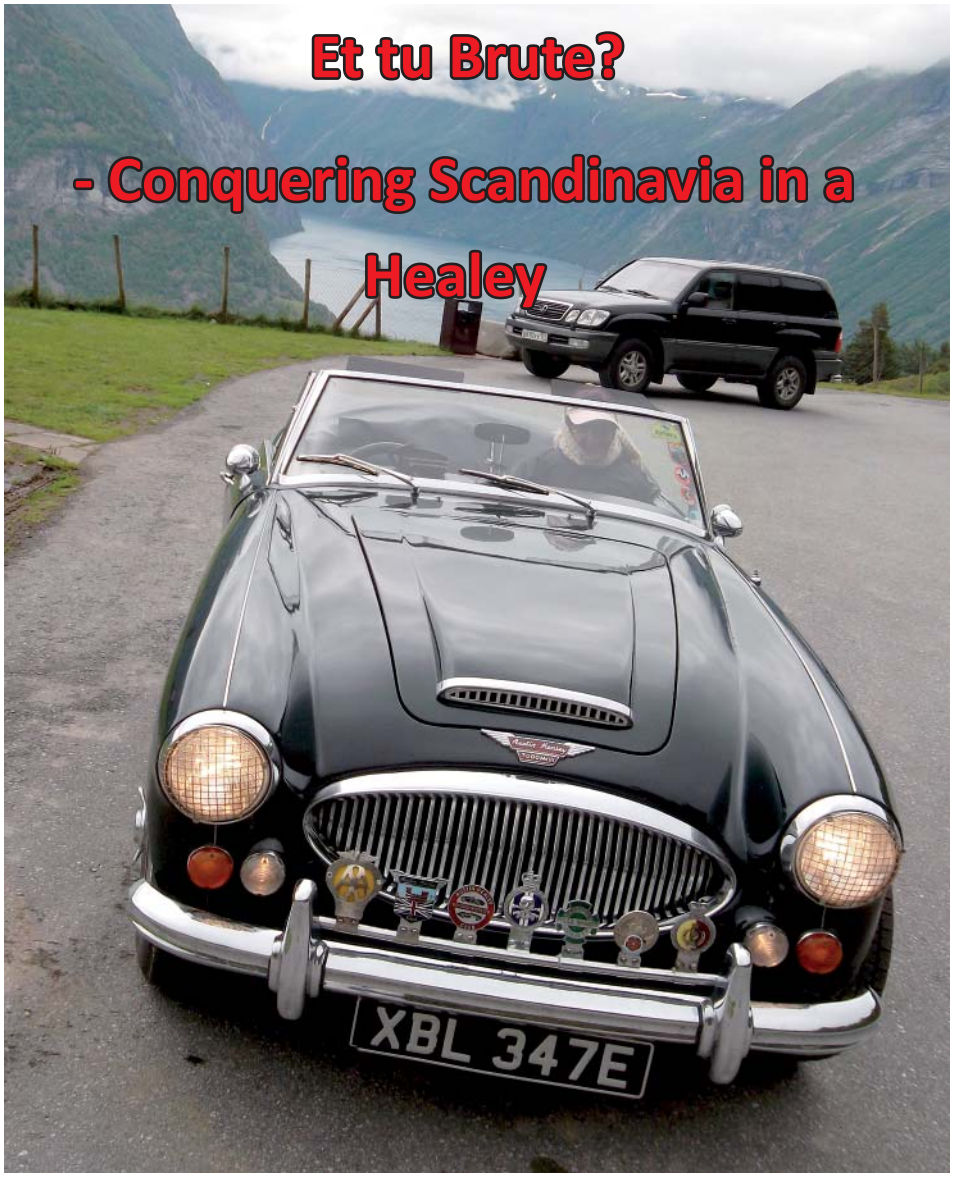
Many thanks to Joe Cox and the sponsors of the event - Julian Bronson (Bristol Forklifts) and to David Smithies – without you all this fantastic weekend never have had been possible!

Below is a group picture of all the drivers who took part (plus a few extras).

Photo: Phil Broster
phil_scoop@hotmail.co.uk

Et tu Brute?

- Conquering Scandinavia in a Healey



After two successful and superb European driving holidays in our Phase II BJ8 (affectionately known as 'Brutus') - one a rally over "The Stelvio" (and many other passes) and one on our own to Venice, Southern Germany and Croatia/ Slovenia - we decided to head North for 2011.

Prior to departure we made contact with some members of the AH Clubs in Norway and Sweden. We planned to get at least as far as 'The Atlantic Highway' close to Kristiansand in Norway. We were particularly looking forward to visiting Sweden where we had not been before.

One thing we had not bargained on was Norway's weather in the summer! However it did not spoil our holiday as we have learnt the best way to keep dry in a Healey is to have the roof down and to have an umbrella readily to hand, always to the amusement of passersby; but don't try using one on the move, even at only 5 mph! They break!

A leisurely drive down to Harwich and a calm overnight crossing to Esbjerg was the perfect way to leave behind the pressures of work and life generally. A Healey driving holiday is to me a perfect holiday because one can really only think about the matter in hand, ie getting safely from A to B, finding something new around every corner and wondering what one is going to have for dinner that night and how will the next hotel be?

Denmark did not disappoint. We took the west coast road round peninsula Jylland, and I am so glad we did. Beautiful traffic free, well surfaced roads, miles of sea and sand-dunes greeted us as we headed for our first overnight stop in Hirtshals.

Next morning we arrived at the ferry terminal in good time. My it was busy! Brutus quickly attracted the attention of fellow travellers and soon we were chatting at length with Hein & Gerd Floden, who quickly became friends and with whom we subsequently stayed for two nights in their hutte in Amot, on our return journey, more on that later….

A delightful seven hours crossing to Larvik in Norway and soon we were on the road to Stokke to stay the night with Linne and Arfinn Sorhaug who so kindly invited us in, as if old friends, and proudly showed us no less than 3 of their beautiful Healeys and so generously entertained us to a memorable meal of a mountain of shrimps and cool beer.

Next day we set off for Geilo via Gol and stayed at the extraordinary Dr Holms hotel and then visited our skiing hutte down the road, pics show it in the winter and during our visit. At Geilo we discussed our next route with a coach driver, and although longer, he advised us to go over the mountains via the suberb waterfalls at Fossli en route to Voss. It was good advice.

After a night in Voss we experienced the 25 km *Laerdalstunnelen* where we now understand we should have stopped at the strange blue illuminated half-way point and sung a song! We then headed for the *Brevasshytta* glacier museum. Being at a live glacier was a wonderful experience and the museum was outstanding, I am so glad we went there and our night at the slightly strange Hotel Mundal was most enjoyable, sleeping in coffin-like beds that were at least 150 years old. On we then went in a northerly direction, via Skei, Stryn and the beautiful *Langedalen-Strandadalen* road to Stranda.

A few more tunnels and a longer ferry from Vestnes and then we were in Molde. Quite different countryside up here, less mountainous and more fertile and soon we were approaching the famous Atlantic Highway. It did not disappoint and we drove it four times in an attempt to get some good photos which was surprisingly difficult. What a wonderful piece of engineering but one wonder whether it was really worth building, all it does is connect several almost empty little islands?

We then headed back to Molde to look for a hotel but to our horror we discovered there was a large music festival going on and every bed in town was booked. By now it was early evening and we were advised to head for Bjorli. We took our only wrong turn of the holiday - we were tired and beginning to think we were going to have a night in our small 2-man tent - and headed off down the 10 km tunnel SW of Åndalsnes, instead of heading south

At Hönefoss Falls

Geilo Hutte January 2011

Geilo Hutte July 2011

on the E136 to Bjorli. Of course once in a tunnel you stay in a tunnel – no turning round - which added an unwanted 20 kms to our by now long day. Suffice to say we were pleased to find the Bjorliheimen, which welcomed us with open arms at 11pm, gave us a lovely hot bowl of soup and homemade rolls, which we much appreciated.

Our next destination was to stay two nights with our "ferry friends" Hein and Gerd in Amot. The day was wet and I have to be honest and say we were so disappointed with Norway's roads, especially the E6 Dombas – Lillehammer – Hönefoss. Marked on our map as a dual carriageway we were frustrated to find it mostly one lane each way with a concrete centre reservation to prevent overtaking. No alternative routes were available, but we persevered and at Hönefoss we decided to cancel our plan to go and look around Oslo as we were running late. We looked around the rapids in Hönefoss and noticed much police activity, and were nearly run off the road by two speeding police cars as we left the town.

On arrival in Amot we were greeted by a stern faced Hein. He garbled something about a terrorist attack and beckoned us quickly inside. They were all glued to the TV as a bomb had exploded in Oslo and the murderous attack was on-going on Storöya Island. Hence the frantic police activity we had earlier witnessed. Then came a phone call from Hein's sister to say their eldest son was on the island playing in the band at the Labour Party concert. Of course this turned a bad situation into something terrible. Hours passed with hardly a word and then another phone call came to say he had escaped by swimming across to the mainland, God be praised for this mercy. Of course this whole tragedy blackened our memories of a happy time in Norway but soon we were off sightseeing with them and an enjoyable day was spent including visiting the national ski jumping centre at Vikersund.

Göta Kanal, Sweden

Soon we were on the road again heading for the Swedish border at Svinesund; over the superb bridge and on south to the absolutely delightful holiday and fishing village of Fiskebäckskil just west of Uddevalla to meet up with Jan Anders From and Gun Elise Ellingstad – also internet friends - who kindly showed us around with us following them in their lovely red BJ7.

Next day we went out for a boat trip with them before setting off for Mariestad.

In Sweden the weather changed as though a light switch had been thrown. Days of blue skies, empty roads, speed cameras that didn't seem to work and soon we were enjoying a delightful al fresco meal with PG and Rigmor in Mariestad, discussing the holiday and what we might do next – read all about it in next month's RevCounter, called 'Casablanca or Bust'. Next day we toured with PG up to the lock on the Gota Canal entry onto Lake Vanern. A thoroughly enjoyable visit and all too short.

Soon on the road again heading for home. A leisurely drive down to Göteborg and the ferry to Frederickshavn. Found a hotel right on the beach just North of Saeby and had our first swim of the holiday - it was so refreshing! Brutus was running like a noisy bird and loving his cool Scandinavian tour. Next day a swift run across Jylland via Viborg and back to Esbjerg went all too quickly and before we knew it we were waiting for our final ferry back to Harwich.

On arrival in UK we had one more day's holiday and checked into the immaculate Hintlesham Hall hotel, located 4 miles west of Ipswich. Next day a short drive back to Overstrand and another 2000 enjoyable miles had been notched up in Brutus who gave us no trouble at all apart from one electrical circuit needing attention and re-balancing the front wheels.

Euro Meeting No 4 in Scotland is our 2013 trip and for 2014 we are now planning '*Healey Tour de France 2014*' for 3 weeks, probably in June. Scandinavian Big Healey owners are very, very welcome to join in. The concept is simple: I plan the route and itinerary, you book the hotels we select and you make all personal arrangements. Max 175 miles per day, lots of breaks, drive in pairs or threes and plenty of two-night stop overs, and minimum use of motorways.

Text and photos:

Charles and Veronica Buxton,

Overstrand, North Norfolk

VERKTYGSBODEN

BUTIK I BORÅS Källbäcksrydsgatan 1, Tel. 033-15 72 75 BUTIK I VEDDIGE Västra Ringvägen 4, Tel. 0340-59 68 00
ÖPPETTIDER Måndag-fredag 8-18, Lördag 9-15, Söndag 11-15

Sodablästers
Art.nr 364102

Använd soda (bikarbonat) för att skonsamt avlägsna färg eller beläggningar på rostfritt, krom, gummi eller aluminium. Blästern är försedd med två 45-kilos-tankar. Med ett enkelt vridmoment på munstycket kan du byta från slitande blästring, lämpligt för svåra rostangrepp, till skonsam borttagning av färg med sodablästring. Eller en kombination av båda.

NYHET!

3 995:- exkl. moms 3 196:-

Armex soda XL, 25 kg
Art.nr 487481

Blästermedel till sodabläster art.nr 364102.

629:- exkl. moms 503:-

PELA

Bänkpress, 3 ton

PELA

Manuell bänkpress som kan förses med en mängd olika tillbehör. På bilden används den för att tillverka gälar i en aluminiumplåt. Levereras utan tillbehör och benstativ.

Art.nr		Inkl. moms	Exkl. moms
160128	Bänkpress	4 995:-	3 996:-
160129	Stativ	1 995:-	1 596:-
160130	Gälpunchset	15 450:-	12 360:-

Garageport med öppnare
Art.nr 51609

Garageport White panel med öppnare 240x195 cm. En välisolerad garageport med dubbelt skensystem för montage även vid låg takhöjd. Liggande panel av modernt snitt. Levereras komplett med tysk portmotor och två fjärrkontroller.

5 995:- exkl. moms 4 796:-

Saxlyft 2700 kg
Art.nr 76864

PELA

Billyft, saxlyft med hydraulaggregat två kraftiga hydraulcylindrar. Ger perfekt arbetshöjd vid reparationer, däckbyte, plåtjobb, tvätt m.m. Kräver ca 8 liter hydraulolja.
Storlek på plattform: 1000x1545 mm
Lyfthöjd: 1400 mm
Maximal bredd på fordon: 1467 mm
Spänning: 230 V

12 995:- exkl. moms 10 396:-

Polermaskin med polersvampar
Art.nr 486179

Dubbelt vridmoment. Ergonomisk design. Väger endast 2,2 kg. 4 polerdynor, 1 rondell. Variabel hastighet. 4,5 meter elkabel. Levereras med: 1 st. lamullshätta (125 mm), 5 st. polersvampar (150 mm) i olika hårdhet samt fäste till dessa.

NYHET!

995:- exkl. moms 796:-

PELA

Verktygslåda & verktygsvagn
Art.nr 360441

Verktygsvagn
Verktygslåda av röd pulverlackerad stabil stålplåt. Med två fasta hjul och två länkhjul med broms. Försedda med 11 st. utdragbara, kullagrade, låsbara lådor. Vikt 110 kg.

Verktygslåda
Mycket stabil verktygslåda av röd pulverlackerad stålplåt. Med 10 st. kullagrade utdragbara lådor. Vikt: 66 kg.

7 495:- ORD.PRIS 9 830:- PAKETPRIS!

PELA

Dieselvärmare REO
Art.nr 32489, 32490, 32491

PELA

Dieseldriven värmekanon utan skorsten med digital rumstermostat och tankmätare. Förbränningskammare i stål med automatisk kylning. Fotocensor för kontroll av lågan och automatisk brännarkontroll. Säkerhetstermostat och regleringsutrustning, levereras med hjul (ej 32489). Idealisk för torkning på byggplatser samt till uppvärmning av välventilerad utrymmen.

Värmekapacitet 32489: 15 kW
Värmekapacitet 32490: 30 kW
Värmekapacitet 32491: 50 kW

6 177:- exkl. moms 4 941-

4 995:- exkl. moms 3 996:-

3 895:- exkl. moms 3 116:-

Däckmaskin BL502
Art.nr 68266

En halvautomatisk däckmaskin för fälgar 10"-20". Försedd med verktygshållare vid pelaren. De horisontella armarna är låsbara med tryckluft. Lämplig för däck som inte har alltför låg profil.

Max. fälgdiameter utsida: 17"
Max. fälgdiameter insida: 20"
Min. däckdiameter: 11"
Motoreffekt: 750 W
Spänning: 230 V
Lufttryck: 8-10 bar

7 995:- ORD.PRIS 9 375:- PRISSÄNKT!

PELA

Däckmaskin U-203A med hjälparm
Art.nr 1544

Däckmonteringsmaskin som passar utmärkt till yrkesmässigt bruk och för fälgar med riktigt stor diameter. Kraftigt stativ och pelare i gjutet stål. Tank för chockluft är inbyggd i pelare. Maskinen levereras med hjälparm. Mc-tillsats finns som tillbehör.

VID KÖP AV DÄCKMASKIN SÅ BJUDER VI PÅ HJÄLPARM KAMPANJ!

PELA

Max. fälgdiameter utsida: 24"
Max. fälgdiameter insida: 26"
Max. däckdiameter: 45"
Motoreffekt: 750 W
Spänning: 230 V
Lufttryck: 8 bar

14 950:- exkl. moms 11 960:-

Verktygslåda & verktygsvagn
Art.nr 65768

3 495:- ORD.PRIS 4 663:- PAKETPRIS!

Verktygslåda TBT4006-X
Mycket stabil verktygslåda av pulverlackerad stålplåt med 6 st. kullagrade utdragbara lådor.

Verktygsvagn TBR4007-X
Mycket stabil verktygsvagn av pulverlackerad stålplåt. Med två fasta hjul och två länkhjul med broms. Försedda med 7 st. utdragbara, kullagrade, låsbara lådor.

PELA

Webbshop verktygsboden.se Ordertelefon 033-20 26 50 E-post info@verktygsboden.se

Med reservation för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Sideways
Austin-Healey
Racing Sweden
Engineering

”Make Your Dreams Come True”

Bjärred, Sweden www.healey.se info@healey.se +46 702-661001

Expansion and open for business!

Our success on the racetrack has increased the demand for our expertise and specially developed Healey parts.

Our newly extended workshop is completed and ready for your Healey – from a simple gasket change to servicing, performance upgrades or a full restoration … we have the skills and experience to tailor make your Healey to your requirements.

We have developed a range of the finest high quality parts, tested and proven on the racetracks throughout Europe … and they work!
Our aim is to supply the best parts at affordable prices.
.

Stop beating you loved one!
-buy a SpinnerSpanner!

www.spinnerspanner.se

Whatever you want to do with your Healey, we can turn your dreams into reality … contact us now, and make your dreams come true.

We also have complete restoration projects, so if you are dreaming of an original; fast road/rally or race Healey, then why not turn your dreams into reality – contact us for a quote.

From wreck to the best!
We don’t compromize..

www.healey.se

210
150

Galleri

Concours show in Halmstad during TEHMIS july 2008

Looking back gave us the drive to move forward

Decades of Austin Healey experience condensed into one whole new experience... all under one roof. Whether you're after a new car, a total rebuild or the smallest part – it just doesn't come any better.

1993 TWENTIETH ANNIVERSARY 2013

Cape INTERNATIONAL

NEW CENTRE OF EXCELLENCE 6,500 square feet, dedicated to housing our precision workshop and restoration facilities, an unparalleled parts department and our 'Restoration Concept Room' where you can select exactly what you want to make your Healey totally unique... we'll help you all the way.

CARS FOR SALE Looking for a new Healey or project? Browse our website for all the latest offerings. It is constantly changing and well worth a regular visit for those in search of a true legend.

ORDER YOUR PARTS ONLINE Our inventory of new, remanufactured and hard-to-find parts is massive. Whether you're in Timbuktu or Tewkesbury, we are used to shipping all over the world.

THE BEST ADVICE IS ABSOLUTELY FREE And we're no more than a phone call away. With over 20 years of hands-on experience behind us, we could save you time, money and trouble.

10% OFF WINTER SERVICING Now's the perfect time to get your Healey into top form for the new season. Call to book in now and benefit from 10% OFF all parts & labour through January, February & March.

CAPE INTERNATIONAL < NEW < NEW < NEW < NEW < NEW < NEW

The Old Chocolate Factory, 49H Pipers Road, Park Farm Industrial Estate, Redditch B98 0HU.

Tel: +44 (0) 1676 542292 **sales@cape-international.com** **www.cape-international.com**

We have moved... but our roots are stronger than ever!

At last – a modern Sprite!

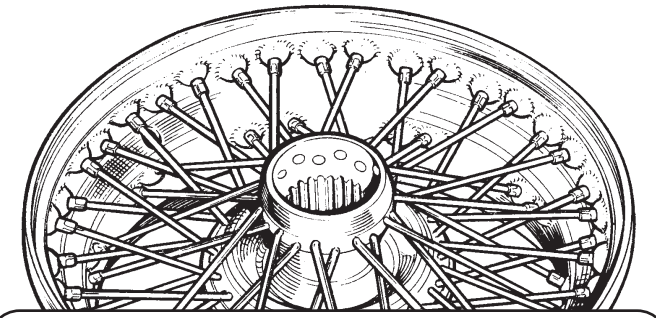
To own and use a Sprite has many advantages – everyone knows (except maybe some stubborn BIG Healey fanatic?). You may drive it all year around. You can use it how often you want without your wife feeling lonesome (she will encourage you using it!). Bad wheather doesn´t matter either.

It is easy to store, you only need a small corner in your garage. Parts are cheap and easy to get. Corrosion is seldom to se. It doesn´t need MOT, tax or insurance. The only thing you have to think of is to empty it regularly, and that is easy using a environmental friendly closed system. The price is reasonable and running costs is very low.

So why not – check the internet market and join the Sprite gang!

How does it look? **Check picture page No 31!**

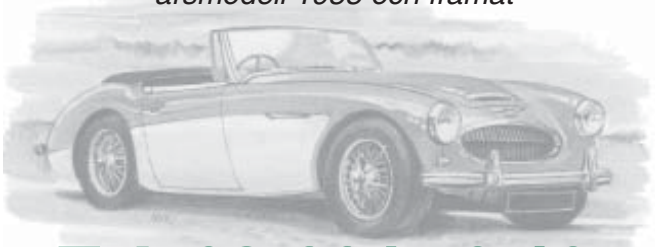
There are many different ways to use a Healey.....



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. 08-26 59 34, 070-422 23 44, www.ekerhjulservice.nu
e-postadress:lindgren_kurt@hotmail.com

BRITISH MOTOR AB
Lidingövägen 75, S-115 41 Stockholm. Tel. 08-664 53 10. Fax. 08-664 53 18
Reservdelar och Tillbehör till din M.G., Triumph, Austin Healey och BMC-Saloon car årsmodell 1955 och framåt



Tel. 08-664 53 10
www.britishmotor.se
Öppettider: må-fre 11.00-18.00 • lör i regel 11.00-14.00 (sommartid stängt)

Enthusiasten har nöjet att, med tillstånd från Classic Motor, presentera sista delen i serien om hur man renoverar en överväxel. Janne Andersson, medlem i Healeyklubben, har skrivit och fotograferat.

TIPS & trix DEL 4 AV 4

RENOVERA

Monteringen fortsätter och vi ser också till att testa oljetrycket i lådan innan vi är färdiga med renoveringen.

TEXT & FOTO: JANNE ANDERSSON

Pumpen behöver man normalt sett inte demontera men eftersom växellådan som overdriven kom ifrån hade havererat och det fanns ganska mycket metallspån i lådan var det säkrast att även demontera pumpen. När pumpen ska tillbaks i överväxelhuset behövs det några styrningar så att den hamnar rätt. Enklast fixar man dessa med två 3/16 UNF-bult som är ett par tum långa och som man kapar bort skallen på, men det funkar också bra att gänga om en bit M5-gängstång eftersom den har nästan samma stigning som UNF 3/16.

Sedan är det bara att skruva dit styrningarna i hydraulhuset, ha på några droppar olja och montera ihop pumpstången, returfjädern och huset, som vanligt är det bra att värma aluminiumhuset med en varmluftspistol och sedan knacka dit pumpen med ett mjukt dorn. Tänk på att pumpens kolv som det lilla hjulet är fäst vid kan monteras på två sätt, men att det bara är ett sätt som är rätt och det är med den fasade delen bakåt, mot överväxeln.

Skruva sedan bort styrningarna, montera pluggen i botten på pumpen och dra dit de två skruvar som håller pumpen på plats. Avsluta med att montera en rengjord sil och sedan bottenpluggen med en ny fiberpackning. Det går att köpa ett specialverktyg för ett montera bottenpluggen men det funkar lika bra med ett dorn och en liten hammare.

När pumpen är monterad kan man montera pumpens backventilen och överväxelns manöverventil. Backventilen sitter bredvid ackumulatorn och det är bara att droppa lite olja på delarna och sedan släppa ned kulan, sätet, fjädern och avsluta med att montera pluggen med sin kopparbricka. Manöverventilen innehåller samma uppsättning delar men också ett ihåligt ventilrör. Kontrollera noga att håligheten inte är igensatt eftersom det är den vägen oljan tar när överväxeln kopplas ifrån. Ser allt bra ut är det bara att olja in och montera.

Om det finns något som tyder på att kulan i reducerventilen inte har tätat mot sitt säte så kan man alltid släppa ned kulan så att den vilar mot sätet och använda ett mjukt dorn och ge kulan några lätta slag så att den tätar mot sätet.

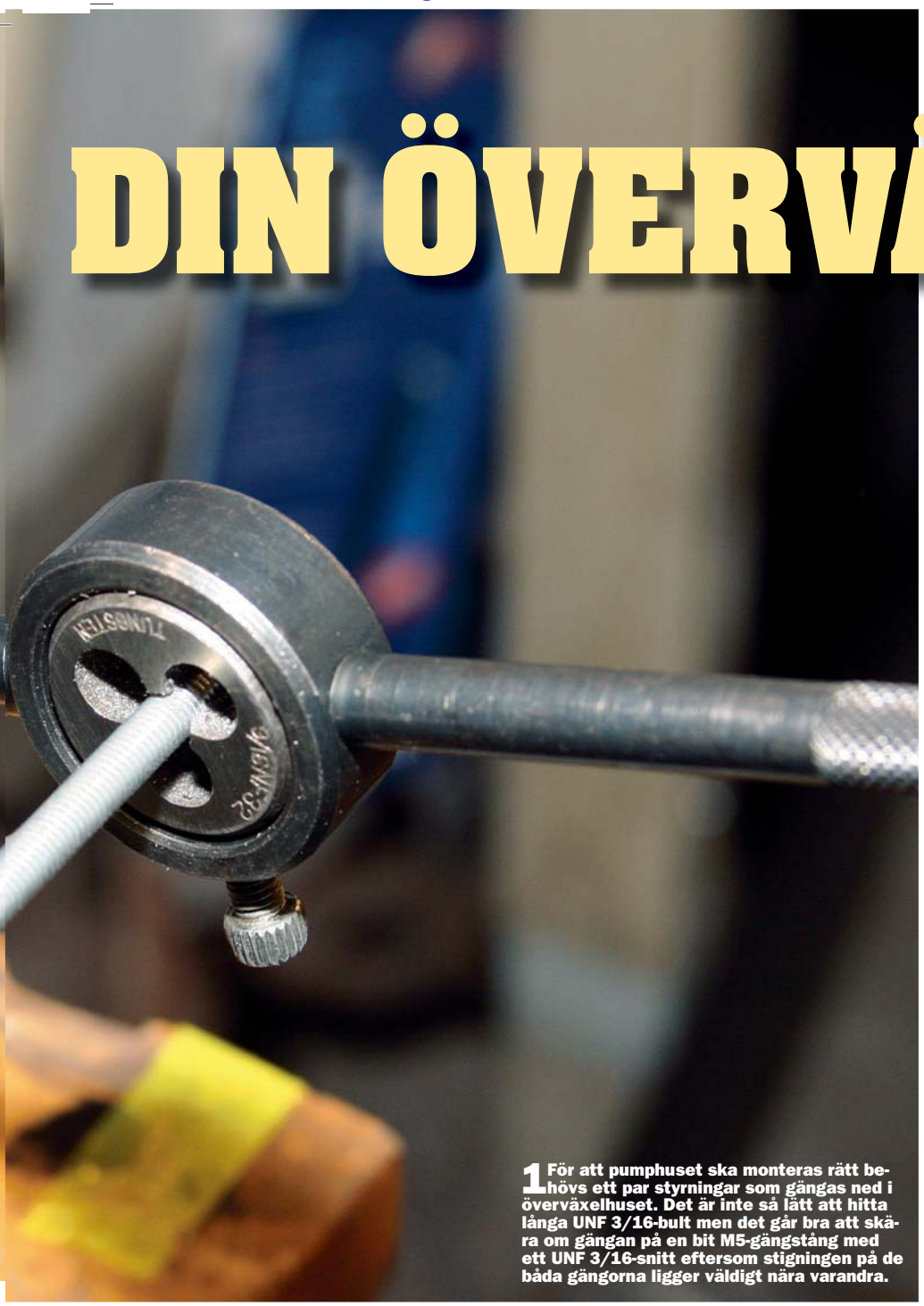
2 Pumpens delar. Pumphuset har ett urtag som ska vändas mot backventilen, kolven är assymetrisk och den avfasade delen ska vändas mot överväxelhuset.

3 Smörj kolven men också pumphusets utsida innan du pressar in det i överväxelhuset. Att värma överväxelhuset med en varmluftspistol gör också att det blir lättare att pressa dit pumphuset.

4 Montera pumphuset från överväxelns utsida och se till att det hamnar rätt i förhållande till styrningarna och backventilen. Montera sedan fjädern och kolven från överväxelns insida.

Vi tackar Classic Motor för generositeten och hoppas att artikelserien har varit till hjälp vid pågående eller kommande renoveringsarbeten.

DIN ÖVERVÄXEL



1 För att pumphuset ska monteras rätt behövs ett par styrningar som gängas ned i överväxelhuset. Det är inte så lätt att hitta långa UNF 3/16-bult men det går bra att skära om gängan på en bit M5-gängstång med ett UNF 3/16-snitt eftersom stigningen på de båda gängorna ligger väldigt nära varandra.

Sedan är det bara att montera nya O-ringar på manöverkolvarna, droppa på lite olja på kolvarna och montera dessa. Ska en helt ny ackumulator monteras, smörj in den med olja och tryck dit den.

Har man istället bytt kolvringar i den gamla ska kolven och cylindern först monteras ihop och eftersom cylindern är konisk så ska kolven monteras från den del av cylindern som pekar in mot växellådans centrum. Är man försiktig så behövs ingen kolvringskompressor utan det funkar bra att klämma ihop kolvringarna med fingrarna och försiktigt skjuta in kolven i cylindern. Med ackumulatorn på plats är det bara att följa efter med fjädern, röret och slutligen locket som håller allt på plats, se bilderna 14 till 16. Dra bultarna till locket stegvis så att fjädern komprimeras.

Nu är både växel- och hydraulhuset färdiga och det enda som återstår är att sätta tillbaka kopplingskonan och att skruva ihop överväxelns båda halvor. Sänk ned kopplingskonan till dess att den vilar mot bromsringen, vänd på hela paketet och montera dit de bommar som via överväxelns kolvar manövrerar överväxeln. Pensla sedan packningsklister på bromsringens andra sida och dra ihop överväxelns båda halvor. Har du inte monterat dit hastighetsmätardrivningen kan det vara dags att göra det nu. Byt både packboxen och O-ringen så har vi eliminerat en oljefläck under bilen.

Nu börjar det bli dags att montera ihop överväxeln och växellådan. Är det en A-typ som du arbetar med så monterar du nu de åtta fjädrar som pressar kopplingskonan mot ringhjulet. Gör du iordning en D- eller J-typ så har du redan monterat dessa i samband med kopplingskonan. De fyra långa, med gul färgmärkning ska monteras ytterst och de fyra kortare med röd färgmärkning närmast centrum. Glöm inte heller att trä på excentern som driver pumpen på överväxelns ingående axel.

Det kan vara lite knepigt att få ihop växellådan och överväxeln speciellt på A-typslådor eftersom man ska hålla ordning på åtta fjädrar samtidigt som de båda enheterna ska ihop. Se till att excentern som driver pumpen har sin smalaste del mot pumphjulet och ta det försiktigt. Krävs det våld är det något som inte sitter rätt och det

5 Är överväxelhuset bara lite varmt så går det lätt att knacka dit pumphuset med ett mjukt dorn och en hammare.

6 Efter att pumpen har skruvats fast med två spårskruv är det dags att montera en rengjord sil och sedan skruva dit bottenpluggen med en ny fiberbricka som tätning.

7 Överväxelns manöverventil till vänster och pumpens backventil till höger. Manöverventilens rör är ihåligt. Gör rent och kolla noga att det inte är igensatt.

Enthusiasten har nöjet att, med tillstånd från Classic Motor, presentera sista delen i serien om hur man renoverar en överväxel. Janne Andersson, medlem i Healeyklubben, har skrivit och fotograferat.

TIPS & trix DEL 4 AV 4

> 77 JAG SÄGER DET IGEN. INGET VÅLD! GÅR DET TUNGT ÄR DET FEL.

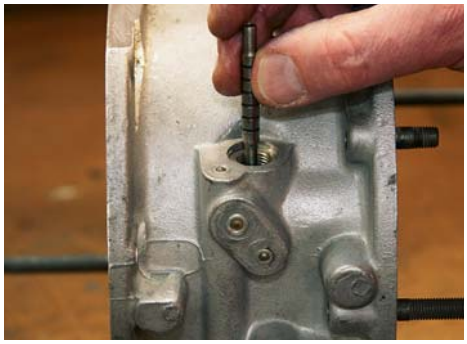
vanligaste är att det är bommarna i frihjulet och planethjulshållaren som inte är riktigt i linje. Lägg i en växel och rotera växellådans ingående axel lite försiktigt så brukar allt hoppa på plats.

Två av pinnbultarna som förbinder överväxeln med växellådan är längre än de övriga och kan användas för att dra ihop de båda enheterna. Jag säger det igen. Inget våld! Går det tungt är det något som är fel. Ta isär och kontrollera annars är det något som går sönder istället. När excentern och pumphjulet möts brukar det gå åt en lång skruvmejsel för att pressa ned hjulet på pumpens kolv en aning så att den kan passera excentern. Eller också kan man ta en bit ståltråd och spänna ned kolven en aning.

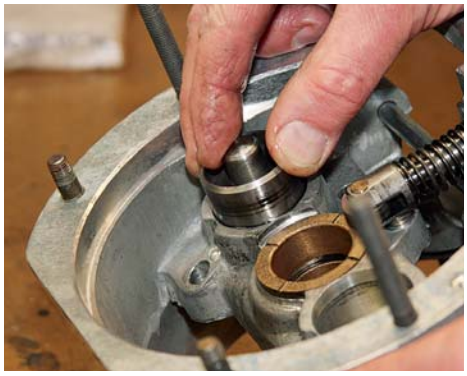
Snart är det dags för provkörning men först ska solenoiden monteras och hydraularmen justeras. I armen finns ett hål som är 3/16 tum och som motsvaras av samma hål i överväxelhuset. Armen är rätt inställd om en pinne med diametern 3/16 tum kan föras genom armen och in i motsvarande hål i huset när solenoiden är magnetiserad. Justeringen sker lite olika på olika överväxeltyper men på en A-typ justerar man armens läge genom att lossa den klämskruv som som förbinder solenoiden med den axel som manövrerar överväxeln. För in en pinne av rätt diameter genom hydraularmen och in i hålet i huset så att armen blir låst i rätt läge, aktivera solenoiden med ett 12-voltsbatteri, rikta in hävarmen vid solenoiden så att den vilar mot

8 Släpp ned kulan i hålet för backventilen, följ efter med sätet och fjädern och skruva dit pluggen som håller allt på plats. Glöm inte att smörja delarna innan montering.

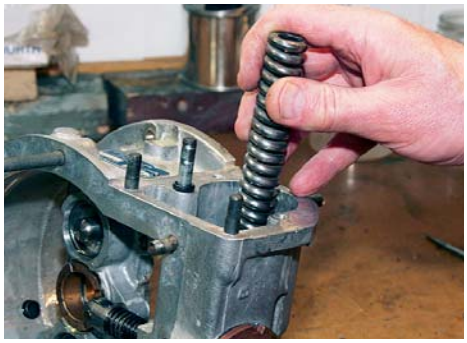
9 Blås rent manöverventilens ihåliga ventilrör och kontrollera noga att det inte är igensatt.



10 Sedan är det bara att ha på några droppar olja på delarna och släppa ned ventilröret följt av kulan, sätet och fjädern. Avsluta med att skruva dit pluggen.



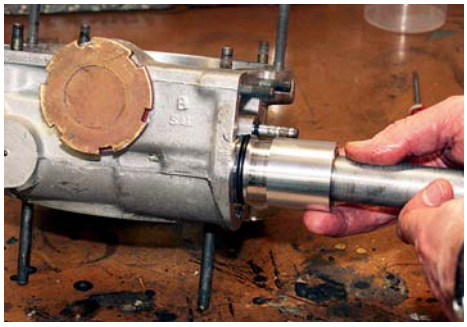
12 Smörj kolvarna och cylindrarna och montera kolvarna på sin plats.



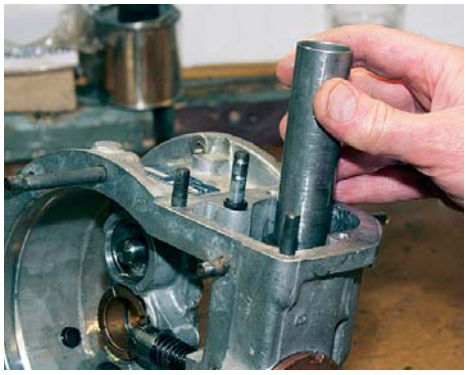
14 ... följ efter med fjädern och ...

16 Använd en ny packning och montera locket över ackumulatorn. Dra skruvarna korsvis så att fjädern komprimeras.

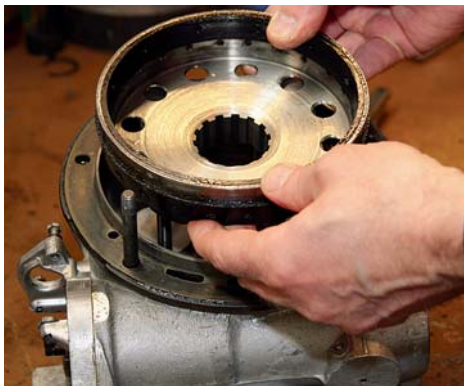
11 Ha på några droppar olja på O-ringarna innan du kränger dit dem på kolvarna så går det lite lättare.



13 Tryck dit ackumulatorn och ...

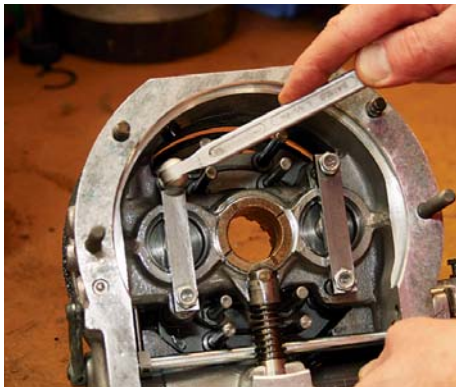


15 ... distanshylsan.

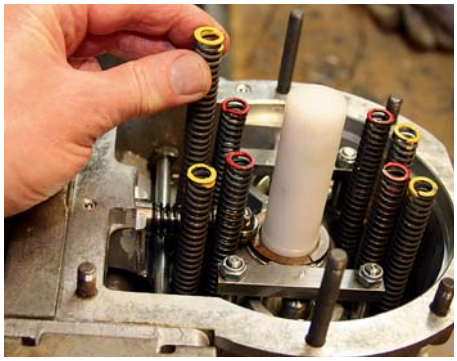


17 Sätt tillbaka kopplingskonan och ...

Vi tackar Classic Motor för generositeten och hoppas att artikelserien har varit till hjälp vid pågående eller kommande renoveringsarbeten.



18 ... skruva dit bommarna som manövrerar kopplingskonan via kolvarna.



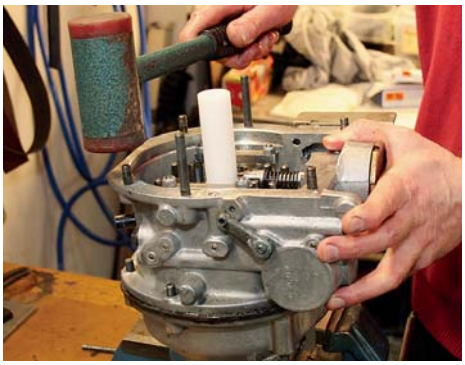
21 På en A-typ sitter fjädrarna som pressar kopplingskonan mot utgående axeln vid lirektdrift monterade mellan överväxeln och växellådan. Fjädrarna är olika långa och de ånga ska sitta ytterst och de korta innerst.

huvudet på solenoidens dragstång och drag åt klämbulten. För säkerhets skull kan man också kolla hur mycket ström solenoiden förbrukar. I illslagsläget rör det sig om ungefär 17 ampere och i hålläget om någon eller några ampere.

Det är inte så märkvärdigt att bygga en testrigg så att man kan testa överväxeln innan den monteras i bilen men på den Triumph den här lådan ska sitta i är det nästan lika enkelt att montera åter lådan i bilen och testa den på plats eftersom bilen har lös kardantunnel.

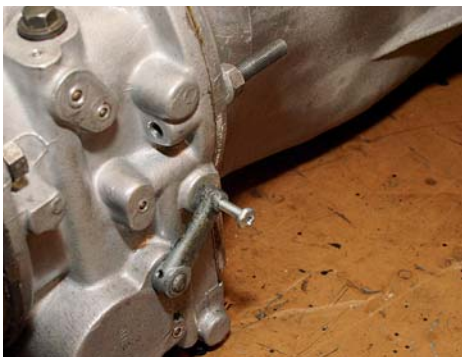
Alltså monterade vi lådan, fyllde den med olja och monterade en manometer via en slang och en nippel i manöverventilens tätningsplugg. Sen är det bara ut och åka och kolla manometern med inkopplad överväxel. Vilket tryck det ska vara beror på överväxelmodell. I en tidig D-typ en Volvo ska trycket vara mellan 33 och 38 kilo per kvadratcentimeter och i senare D-typer mellan 35 och 40. I J-typöverväxlar i Volvo allt från 27 till 40 kilo per kvadratcentimeter beroende på vilken modell överväxeln sitter i och i Triumphlådan ska det vara mellan 27 och 28 kilo per kvadratcentimeter. Kolla alltså noga verkstadshandboken innan du ger dig ut och provkör.

Det är varken särskilt dyrt eller svårt att göra iordning en överväxellåda. Det största jobbet är att få ur lådan ur bilen och att göra rent den. Flera leverantörer säljer färdiga renoveringssatser som till en A-typ innehåller alla packningar, O-ringar och packbox, de båda lagren på utgående axeln, axialbrickan som ligger under frihjulet i utgående axeln, samtliga fjädrar och låsringar och en tub packningsklister. Hos British Motor i Stockholm kostar en sådan sats ungefär 2 000 kronor. Behöver man inte byta kopplingskonan så är det i stort sett hela kostnaden för att få en överväxel som kommer att fungera perfekt i många år framöver.



19 Stryk ut ett lager packningsklister på bromsringen och montera ihop överväxelns båda halvor. Några lätta slag med en mjuk klubba sätter halvorna på plats innan man skruvar ihop de båda halvorna.

22 Glöm inte excentern som driver överväxelns pump innan du monterar ihop överväxel och växellåda.

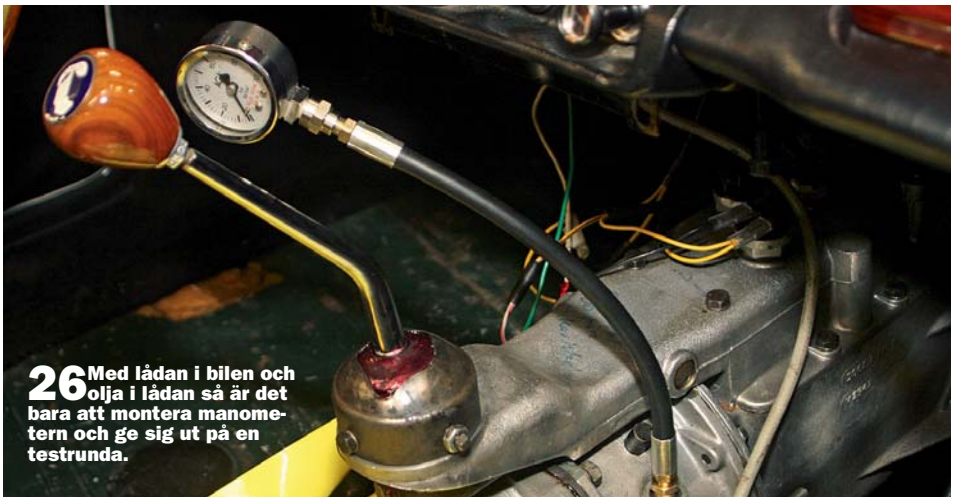


24 När solenoiden är monterad ska hydraullarmen som manövrerar överväxeln justeras. För in en borr eller en skruv som är 3/16 tum genom hålet i armen och in i motsvarande hål i huset och ...

20 Byt packbox och O-ring i hastighetsmätardrivningen så blir det ett ställe mindre som det kan läcka olja från.

23 På en A-typ med lösa fjädrar är det enklast att montera överväxeln i ett skruvstycke och sedan ställa växellådan ovanpå överväxeln. Dels behöver man inte hålla ordning på fjädrarna, dels hjälper växellådans tyngd till vid monteringen.

25 ... anslut solenoiden till ett batteri. När solenoiden står i hålläget justerar man hävarmen så att den vilar mot huvudet på solenoidens dragstång och drar fast klämskruven.



26 Med lådan i bilen och olja i lådan så är det bara att montera manometern och ge sig ut på en testrunda.

Nypremiär med mersmak – Kinnekulle augusti 2012.

En racerapport från Joakim Glaes i Healey #57

Foto: PG Johansson

Först en kortfattad återblick av mitt Healey-tävlande innan 2012. Jag tävlade första gången med denna bil 2007 och efter det följde några år i RHK-cupen i klassen för period E, alltså upp till 1961 där jag hade gott sällskap av Nils-Fredrik i sin AH100M.

Efter att ha blivit övertygad (eller om det var övertalad...) av Anders Schildt efter finalen på Falkenberg 2010, så tog jag beslutet att bygga om bilen till en period F, upp till 1965. Då skulle jag hamna i samma heat som Schildt, Lotsengård och Jaguar-piloten Johan Solman, samt en massa andra snabba herrar. Snabbare bilar och större konkurrens, det lät trevligt.

Inför och under ombyggnaden av bilen hade jag stor hjälp av ett antal klubbmedlemmar - Göran Nilsson hjälpte mig att få ihop och ställa in den nya motorn, Anders Schildt skaffade delar och bearbetade topplocket och han bistod med massor av goda råd och support, Magnus Karlsson har byggt en ny centrechangelåda och race-preppat OD:en. Och inte att förglömma - min käre garagegranne Mats som lagt ner otaliga timmar på att hjälpa mig.

Efter att inte lyckats få ihop bilen till de första tävlingarna på året så frågade Mats om jag skulle åka på Kinnekulle i augusti. Vi (läs: han) kom fram till att om vi låg i utav bara f-n så skulle det gå att få ihop bilen. Efter att jag gjort att-göra-listan satte jag, Mats och motorentusiasten Göran Andersson igång med att beta av punkterna. Goran N anslöt när det började närma sig start av motorn. Att döma av gången och ljudet i nya motorn så fanns det potential i den. Goran såg nöjd ut...

Foto: Anders Claesson

Jag hann med en testdag på Kullen innan det var dags att lasta inför tävlingshelgen. Mats och jag hängde på kärran efter hans husbil och styrde mot Kinnekulle på torsdagskvällen. Först på plats på Kullen, eftersom Lotsengård råkade köra av generatorremmen på husbilen, tog vi till rejält med plats för Healey Racing Team i depån. Efterhand anslöt Anders L, Nisse, PG, Anders S och Elmon. En rätt imponerande Healeydepå som framgick av mittenbilden i förra numret av Enthusiasten!

Fredagen var det fri träning och besiktning av bilarna. Med fjärilar i magen styrde jag ut på Kinnekulle Ring. Med tanke på hur snabbt det går i GT/GTS period F, viket jag noterat under mina tidigare år i RHK-cupen, så fruktade jag att jag skulle ha problem med att matcha de andra. Jag konstaterade att bilen var helt annorlunda att köra - inte så konstigt med tanke på hur mycket det är som skiljer mellan E och F. Några saker som gör störst skillnad är 6 tums Minilite-fälgar och bredare Dunlop Racing, diffbroms och framförallt betydligt mer kräm i motorn. Jag har inte hunnit att bromsa den än men i stort är den uppbyggd av lika delar som sitter i Anders Schildts spis och det har väl knappast undgått någon att den går riktigt bra.

I vilket fall, efter ett antal träningspass i mer eller mindre racetempo så kändes det rätt bra inför kvalet på lördagen. Det verkade som

om man hängde skapligt med de andra GT-åkarna och självförtroendet bättrades på en del. Jag kvalade in som 5:e GT-bil efter i tur och ordning Johan Solman i Jaguar E-type, Anders S, Thomas Thelin i Alfa GTA och Nisse med sin 100M. Helt okej för att vara första kvalet.

Lördag eftermiddag och race 1. Förhållandena var hemska, det duggregnade och det hade inträffat ett flertal motorras i de tidigare heaten vilket medförde en sörja över hel banan bestående av vatten, olja och saneringsmedel. Det största misstaget jag gjorde var att sätta på vindrutetorkaren - sikten blev näst intill obefintlig.

Efterhand kunde jag i alla fall ta mig lite uppåt i fältet mellan safety-car turerna. GTA:n passerades och i slutet på loppet låg jag trea efter Anders S som ledde och Solman i E-typen. När safety-bilen gick in i depån för sista gången drog Anders iväg nerför start-och-mål-rakan och strax efter bron släppte bakvagnen för honom vilket resulterade i en piruett in på innerplan i Kvarnkurvan. Solman och jag passerade honom innan han kom upp på asfalten igen.

På sista varvet så fick Solman problem att hålla ordning på sin 360 hästars Jagga i leroljesörjan och jag kunde passera honom i Kvarnkurva. Helt plötsligt ledde jag GT-65 klassen! Målgång och klasseger. Inte vad man hade förväntat sig av sitt första race i stora GT-klassen!

Dock så hade jag Nisse framför mig heatet igenom som med sin vana och sin 100M tycktes trivas fint i det hala föret. Det var en fantastisk känsla att kliva upp överst på prispallen och den satt i bra länge efteråt dessutom. Men vet i tusan om inte Göran var minst lika glad som jag och till och med Mats verkade rätt nöjd.

Söndag och race 2. Vädret var riktigt hyggligt och det mesta av saneringsmedel var bortsopat från banan. Startordningen i race 2 är efter varvtiderna från race 1 och jag startade som tredje GT-bil efter Anders S och Solman. Starten funkade bra och jag lyckades hänga på de två snabba herrarna i täten. Jag höll mig kvar där under resten av loppet och kände att jag hade hyggligt häng på dem, viket jag var mycket nöjd med. Att i torrt före kunna hålla näst intill samma tempo som två av de allra snabbaste i klassen bekräftar att bilen fungerar och att jag inte är helt borttappad bakom ratten. Så egentligen var tredjeplatsen mer värd för mig än vad segern från race 1 var.

Det ledsammaste med helgen var när vi i safety-car-sessionen under gulflagg kom upp efter Molinknäppan och jag fick se SID1 stå ute bland grönsakerna. Man blir alltid påverkad när det händer incidenter när någon man känner är inblandad. Som tur var så gick allt bra med Anders L och SID1s skador bestod av skrynklad plåt och en havererad hardtop och vindruta. Den nyinköpta och nylackade bagageluckan hade på något sätt klarat sig helt oskadd från rullningen!

Summeringen av racehelgen på Kinnekulle Ring är att allt gick långt bättre än vad jag vågat hoppas på. En rejäl shakedown inför 2013 var genomförd och jag har hunnit lära känna den ”nya” bilen rätt bra. Självförtroendet har också ökat en hel del och vi kunde nöjda packa ihop tält och grejor för att bege oss hemåt mot Eksjö igen.

Men som de flesta som håller på med racing vet så går det inte att leva på gamla segrar. Jag skulle inte tro att konkurrenter och teamkompisar sitter och rullar tummar över vintern utan det är bara att ta tag i planen för vad som skall göras och förbättras inför nästa år. Förhoppningsvis ska det gå att hitta någon sekund till med lite justeringar och förändringar.

Ett mycket stort tack till Göran Nilsson, Mats Svanberg, Göran Andersson, Anders Schildt (Sideways Engineering), Magnus Karlsson (Borås Motor Corporation), Kjell Johansson (Anglo Cars) och alla i Healey Racing Team som gör att detta är så förbaskat roligt! Jag längtar redan till att få krypa ner i Recarosätet igen och spänna fast mig med 4-punktsbältet.

Kom gärna och hälsa på oss i Healey Racing Team om ni är ute och besöker tävlingarna. Alltid lika kul att träffa folk och prata bilar och racing. Kalendern för nästa år kommer ut under vintern/våren på Racing Historiska Klubbens hemsida: www.rhkswe.org

Vi ses på banorna 2013!

/Joakim Glaés, #57

AH SPARES LIMITED

The Original Austin Healey Parts Specialists

40th Anniversary!

Westfield Road
Kineton Road Industrial Estate
Southam, Warwickshire
CV47 0JH
England

Tel: 0044 (0)1926 817181
Fax: 0044 (0)1926 817868
Email: sales@ahspares.co.uk

A.H. Spares Ltd

40 Years of Austin-Healey Excellence!

A.H. Spares Ltd is **the** original and largest supplier & manufacturer of Austin-Healey parts in the world.

The company was established in 1972 by our founder Fred Draper; who had been the Parts Manager with the Donald Healey Motor Company.

We take great pride in our business and the Austin-Healey marque and our aim is to keep these magnificent cars running for generations.

WWW.AHSPARES.CO.UK

Inbjudan: Bankörning vid Björkvikring söndagen den 26 maj 2013

Att få känna sin sportbils egenskaper och begränsningar på en motorbana gör att man blir en bättre och säkrare förare.

Förarna delas upp i tre grupper, för att varje förare ska kunna köra i sin egen takt och känna sig säker på banan.
Grupp A: debutanter Grupp B: tidigare erfarenhet. Grupp C: vana förare.
Vi kör under ledning av Svenska Bilsportförbundet, SBF:s instruktör Kenneth ”Kåge” Gustafsson.
Hjälm krävs, tunna greppvänliga handskar, lämpliga skor och täckt klädsel. Tag med lämplig förtäring för dagen.

Mellan kl 09.00 - 10.00 startar vi med deltagaravgifter och besiktning samt information om hur bankörningen kommer att genomföras under dagen. Bankörning mellan 10.00- 17.00.

Kostnad per bil blir max 600 kr för förare som har SBF:s banlicens, för förare som inte har banlicens tillkommer SBF-licens ”Enkel” som kostar 150 kr. Deltagarkostnaden är beroende på antalet deltagare. Anmäl dig nu, dock senast den 14 maj.
Du som inte har anmält dig till bankörningen, kom och besök oss och kör några varv på banan.

Vägbeskrivning: Kör E 4:an mellan Nyköping och Norrköping. Tag av vid avfarten från E4:an till väg 216 och kör mot Björkvik ca 5 km. Sväng sedan höger, vid skylten Björkvikring.

För mer information och anmälan: Gert Assermark 0151 10114 eller mg-med-fart@mgcc.se

SBF:s instruktör Kenneth ”Kåge” Gustafsson.

Renoveringar och reparationer *Vi utför kvalitetsarbeten på engelska sportagnar. Allt från oljebyte till helrenovering. Renoverar du själv? Tag vår hjälp med speciellt komplicerade delar. Vi bygger standard och raceöverväxlar som provkörs i provbänk, utför professionella förgasarrenoveringar, byter och brotschar kingpinbussningar, monterar inredningar och suffletter, renoverar och balanserar motorer, balanserar ekerhjul korrekt m.m. m.m. Välkommen med alla förfrågningar.*

BORAS MOTOR CORPORATION AB

magnuskarlsson@bornet.net
0703-933349

Husbondegatan 36B
507 60 BORÅS

www.concourshealeys.com

Gran Turismo Expo Stockholm 2012

Helgen 16-18 november gick årets Gran Turismo Expo i Nacka av stapeln.

Man får väl säga succé´ igen! 9470 besökare (8500 förra året) Tydligen har de lite tuffare tiderna ingen inverkan på detta Mecca för bilentusiaster.

Mässlokalerna i den gamla bilfabriken i Nacka Strand ger en fantastisk inramning till en bilsalong. Healeyklubben var naturligtvis på plats i klubb- och racinghallen hallen med den största montern även i år. Här fanns förutom vi bland annat MG-klubben, STCC med Johan Kristoffersson samt en stor mängd helt fantastiska race- och gatbilar.

I år hade vi ett lite pedagogiskt tema hur en renovering kan se ut i olika stadier samt naturligtvis färdiga bilar.

Foto: Tommy Lyngborn

Vi ställde ut ett chassi från Anders Gustafsons pågående renovering av sin BJ7 (BLY), Lasse Engwalls helt renoverade Floridagröna BN2 chassi, Imants Fonzovs lika underbart Floridagröna 3000 Mk1, Helen Elmgrens BN1 samt Kjell Åmans MK 1 Sprite.

Dessutom hade vi visning av diverse Healeyrelaterade filmer, bardisk, soffgrupp för besökares trötta ben, infomaterial för blivande medlemmar mm.

I den andra hallen för nya sportvagnar i det övre prissegmentet sågs inte mindre än tio Sverigepremiärer. Aston Martin, BMW, Jaguar, Lotus, Maserati, McLaren, Mini och Porsche. Porsche hade Sverigelanseringar av sina modeller samt visning av sina 80- och 90-talsmodeller.

” Att drömma är ju gratis, och faktum är att tillverkarna som säljer bilar i branschens övre segment klarar sig fantastiskt bra just nu”, säger Gunnar Dackevall, motorjournalist och en av initiativtagarna till Gran Turismo Expo.

Mercedes gjorde ett stort nummer av firandet av sin rallydrottning Ewy Rosqvist, som för 50 år sedan vann Argentinas Gran Premio i sin stora 220 SE. Både hon och hennes bil fanns på plats i Mercedes klassikerhall.

Picko Troberg som tillsammans med Gran Turismo är arrangör av denna mässa uttryckte sin belåtenhet över Healeyklubben, vilket han för övrigt gjort även vid andra tillfällen.

En härlig helg, och för er som inte hade tillfälle - kom igen nästa år! Man får helt enkelt inte missa detta.

Lasse Johansson

Brand New...
Steering boxes

All new Steering Boxes for Austin Healeys, made from new drawings to an exacting standard.

Over many years we have rebuilt literally hundreds of Healey Steering Boxes and the root of most problems originates with the casing, which is often a less than perfect piece of engineering.

We have produced new CAD drawings and brand new casings based on a blueprinted original specification and works drawings. Ours is a wholly superior product that outperforms all others on the market.

It is as close to the feel and response of a modern steering rack as this peg and worm design can be.

ALL VARIANTS CATERED FOR

The new columns are available as:

- left or right hand drive
- adjustable or non-adjustable steering wheel
- high or standard ratio
- safety column or standard column

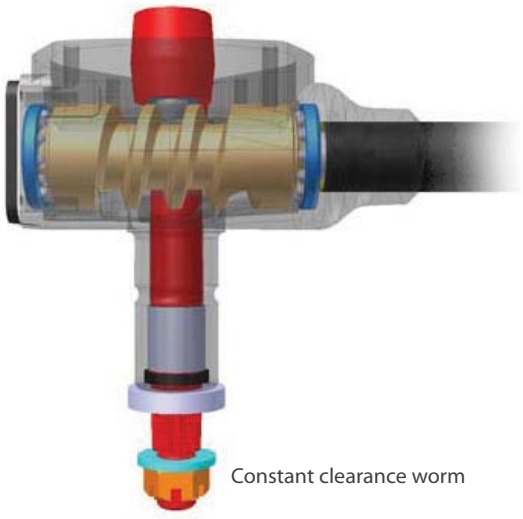
Please note if you require the safety column conversion the horn and indicators must be relocated to the dashboard.

Standard Column **£1295.00 + VAT**
Safety Column **£1495.00 + VAT**

Safety column type

Non-adjustable steering wheel type

Adjustable steering wheel type


Constant clearance worm

DENIS WELCH MOTORSPORT • YOXALL • BURTON ON TRENT • STAFFS • DE13 8NA • ENGLAND
Tel: +44(0)1543 472214 • E-mail: sales@bighealey.co.uk • www.bighealey.co.uk

Healeyklubbens årsmöte 2013.

Boka in helgen fredag 30 aug till söndag 1 sep för AHCS årsmöte!

Vi kommer att hålla till på Quality Hotel Selma Lagerlöf i Sunne, *www.selmahotel.se*.

Vi har fått bra priser på på logi inkl middagar etc, och tillgång till relaxavdelning med inomhuspool, dam- och herrbastu och t o m en liten träningsavdelning!

Programmet ungefär som vanligt, d v s utöver årsmötesförhandlingar; äta, snacka, titta på bilar och en rundtur i det vackra Värmland.

Mer information, priser etc kommer senare. Håll ögonen på klubbens hemsida!

Hjärtligt välkomna till Värmland

Mona och Kjell Eriksson

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -NORTH SECTION-

Närmare information: Anders Lindman 070-600 16 81
northsection@healeysweden.com

9/3 Alterundan den 9 mars för veteranbilar. Arrangör NMH. Mer information senare.
11/5 Sportbilsträffen den 11 maj för sportbilar. Start Biltema Luleå kl. 10.00. Anders Granström 070-2064185
8/6 Engelsk sportbilsträff i Umeå den 8 juni. Kontaktpersoner Ronny Friberg 070-6418084 och Anders Gohtefors 070-3351919.
20-21/7 Malmsvängen. Start och mål Tärendö den 20-21 juli. Kontaktperson Jonny Häll 070-3120931
2/8 Retrorallyt i Boden den 2 augusti. Arrangör NMH. Kontaktperson Torgny Larsson 070-5734215.
17/8 Guldrundan 17 Aug. i Skellefteå. Arrangör NMH Skellefteå.

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -SOUTH SECTION-

Närmare information: Peter Bäckström 0705-76 50 58
southsection@healeysweden.com

15/2 Garageträff British Sports Car Centre, Billeberga
25/2 UBCC Filmkväll
14/3 GaragetträffHOS RHK, Lund
25/3 UBCC Filmkväll
21/4 BSCC Vårträff 10-13 www.bscc.se
28/4 UBCC Vårrally Kyrkheddinge
9/5 Gröna Träffen, Kyrkheddinge www.mhkskane.nu
18/5 Öppet Hus English Car Care www.englishcarcare.com
19/5 Tjolöholm Classic Motor www.tjoholmclassicmotor.se
4/6 UBCC Britisk Kraftsamling Vikingatider
16/6 Ljuva 50-tal Brösarp www.mhkskane.nu
29/6 Nostalgia Festival Ronneby www.nostalgiafestival.se
27/7 Thulinträffen, Landskrona

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -EAST SECTION-

Närmare information: Lasse Johansson 0722-526655
eastsection@healeysweden.com

PUBKVÄLLAR KL 18.00 - Black&Brown
21 februari torsdag
21 mars torsdag
25 april torsdag

4/5 BritMeet Taxinge Slott, utanför Nykvarn. Alla engelska bilklubbar är välkomna. Mer info om detta senare.

11/5 Vårmönstring med kojaklubben

26/5 Björkvikring – bankörning (mer info på annan plats!)

7/9 Treklubbsträffen 7 september (info kommer senare).

KALENDARIUM FÖR AUSTIN HEALEY CLUB OF SWEDEN -MIDDLE SECTION

Närmare information: Kjell Eriksson 070-334 53 50
middlesection@healeysweden.com

29/1 Besök hos Tommy Kristoffersson i Arvika (STCC)
26/2 Garageträff hos Jerrys bil och Motor i Skoghall (självservice av bilen)
26/3 Rekondingtips till våren hos G-Partners i Karlstad
30/4 Vi besöker Bo Rohdén på Värmlandsnäs, Säffle (många udda bilar)
21/ 5 Travkväll på Färjestad travbana med bilarna (Bo Nilsen)

Under sommaren kommer vi att träffas på Slussvaktarkaféet från maj till september, varje tisdag mellan klockan 18.00-20.00 . Vi kallar det **European Classic Motor.**

Regaliashopen

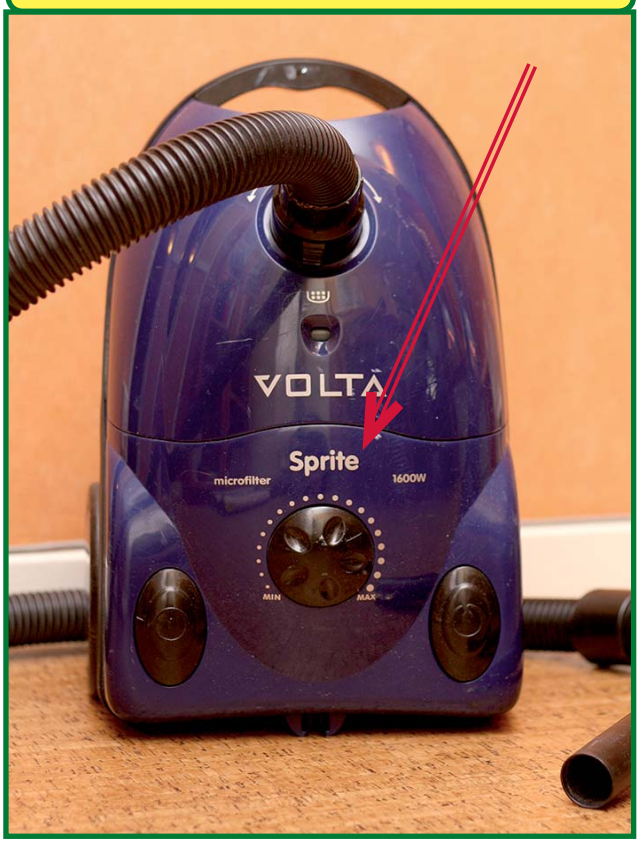
Det finns fortfarande möjlighet att köpa den mycket populära klubbjackan. Nu provkörd och konstaterad mycket bekväm och praktisk. Pris 1.500 kr. Kontakta shoppen för storlekar.

T-shirt i 100% bomull med en mindre klubblogga. Pris 100:-
Finns i färgerna svart, vit, ljusblå och marinblå
Storlekar: XS S M L XL XXL

Ovanstående är ett urval av vad som finns i klubbshopen. Passa på att förse dig med "nödvändiga" artiklar inför sommarens Healeyåkande! Titta in på hemsidan och välj! Beställer gör du av Nina Nyblæus på 0708-858214.

At last – a modern Sprite!

From page No 19.



... and the real thing!

Dialog med er läsare!

Jag saknar fortfarande en aktiv dialog med er läsare. Tar gärna emot både buu och bää, både för min och tidningens utveckling, men också för att i tidningen kunna ha ett fungerande meningsutbyte om klubben och tidningen. Gör vi vad vi ska, gör vi det du vill, innehåller tidningen ungefär det du väntar dig? Vad saknar du, vad har vi för mycket av?

Alla typer av inspel mottages med tacksamhet (nåja, en del kanske med mindre än andra.....?!).

Hur du får kontakt ser du på sid 2.

Anders Lotsengård, redaktör

KAS

Kilmartin Automotive Sheetmetal

Made in Australia

Kilmartin has been the premium brand for Austin Healey chassis and (sheet)metal replacement parts for over 25 years and is now available throughout Europe.
The Kilmartin Chassis and sheetmetal parts are widely known for their superior quality and fit.

We produce chassis for the full range of Austin Healeys and stock 600+ different (sheet)metal parts. Call or email for info and prices. We can also assist in putting your car on a new chassis.

Need a new chassis?

Our new Austin Healey 100S chassis and aluminium inner body panels made to exact specs.

KAS europe

www.kilmartin.eu

Email: info@kilmartin.eu

Tel. : ++31 653 555388