



HELAD HEALEY

Helreoverad eller fabriksny? Odd Spandows Austin-Healey 3000 balanserar på gränsen. Den blev exakt som Odd ville ha den – eller till och med bättre. [➔](#)

TEXT CARL LEGELIUS FOTO PER HAMMARSJÖ OCH MAGNUS KARLSSON



Kanske är det så att ju längre en dröm får gro, desto starkare blir den. För Odd Spandow tog det mer än 40 år innan förhoppningarna om att en gång äga en Austin-Healey slog in – men då gjorde det det med besked.

I slutet av 1950-talet var Odd i tjugooårsåldern och studerade till läkare. Född och uppvuxen i Norge hade han just börjat plugga i Schweiz och det var där han såg modellen för första gången: Austin-Healey 3000. Den var ljusblå metall med vita fält längs sidorna. Stora ekerhjul fyllde ut de perfekt formade hjulhusen – det var den snyggaste bil Odd någonsin sett.

Sagan om Austin-Healey kan inledas på bilsalongen i London 1952. Dit kom tävlingsföraren och bilbyggaren Donald Healey för att visa sitt lilla företags sportvagnsprototyp Healey Hundred. Efter att ha studerat den amerikanska marknaden på plats hade han kommit fram till att det fanns ett tydligt glapp mellan dyra Jaguar XK120 och billiga folksportbilar som MG TD. Med ett egetkonstruerat chassi och en modern kaross i kombination med en trimmad standardbilmotor borde han kunna skapa en sportbil som slog.

Grundidén till den låga, långa och smäckra karossen hade skissats fram av Donald själv men

det slutliga utförandet ritades av en ung Gerry Cooker som vid den här tiden fortfarande utbildade sig till ingenjör.

Donald Healey hade hållit projektet hemligt för de allra flesta men Austinchefen Leonard Lord kände till åtminstone en del av planerna eftersom han försett Healey med motorer och växellådor från Austin A90.

Legenden säger att det var när Leonard Lord dagen före bilsalongens publika öppnande fick se Healey Hundred i färdigt skick som han och Donald Healey kom överens om att Austin skulle bygga bilen och att Healey skulle få royaltys för varje sålt exemplar. Dagen efter presenterades den nya bilen som Austin-Healey 100 och tillverkningen kom i gång under 1953. Beteckningen 100 signalerade att bilen klarade de magiska 100 miles per timme i toppfart – 160 km/h.

Austinfyrans på hela 2,7 liter gav 90 hästkrafter och var så lågvarvsstark att man kunde spärra lådan och skippa ettan, således var Austin-Healey 100 den första tiden bara treväxlad – med overdrive. Senare blev det fyrväxlat. Hösten 1956 kom 100 Six med en rak sexcylindrig motor utvecklade av Morris som numera tillhörde samma företag som Austin. En ny grill markerade förändringen liksom en bula på huven för att ge plats åt den större motorn. Samtidigt förlängdes



Healeyn hade levt ett hårt liv visade det sig. Spår av krockskador och gamla rostlagningar hittades och störbågen antyder bankörningsbakgrund. Motorn ska vara mattgrön – rätt nyans bröts fram av Magnus Karlsson. "Den så kallade originalfärg de säljer på burk är för gul".

axelavståndet med två tum för att ge plats åt ett litet, litet baksäte. Effekten ökade till 102 hk men det räckte inte för att kompensera för den ökade vikt som sexan medförde. Dessutom saknade motorn fyrans bett, konstruerad för lyxösa personbilar som den var. Lite bättre blev det till 1958 med nytt topplock, större förgasare och annorlunda grenrör som gav ytterligare 15 välbehörliga hästkrafter.

Under modellens sjunde säsong – 1959 – introducerades Austin-Healey 3000. Det yttre var bekant men sexan hade vuxit från 2,6 till 2,9 liter och effekten ökat till 124 hk. Skivbromsar fram blev standard och det gick att välja mellan två- eller fyrsitsig (näja) kaross. I denna form skulle the Big Healey leva vidare – med smärre uppgraderingar – fram till 1968.

Efter en lång karriär som läkare och sedermera professor slog sig Odd Spandow tillsammans med sin familj i början av 2000-talet ned på 1700-talsäteriet Marieberg söder om Stockholm.

Tankarna på en Austin-Healey 3000 hade alltid funnits med honom och nu kände han att det var dags. Han fick tips om en -59:a i stockholms-trakten som han åkte och tittade på.

Runt 90 procent av de omkring 43 000 Austin-Healey 3000 som tillverkades exporterades till USA men det här exemplaret kom direkt till Sverige i oktober 1959 och för att säljas till en kund i Karlstad.

– Den tillverkades i september 1959 och var från början Colorado Red med röd klädsel och svart sufflett, säger Odd.



Så gick det till



1. September 2007. Odd Spandow kommer med sin Healey till Magnus Karlsson på Borås Motor Corporation för att overdrive och förgasare måste bytas. Åtgärds paketet blir lite mer omfattande: Totalrenovering. Den ärrade Healeyn plockas isär.



2. Juli 2008. Ramen har varit i England på riktning och lagning och nu kan karossen med nya paneler i aluminium istället för plåt som på originalet passas in. De ny tillverkade karosdelarna är att se som halvfabrikat – även om de inte säljs som det – och kräver många timmars anpassning för att det ska bli rätt.



3. September 2008. Den raka sexan på 2,9 liter helrenoveras och får samtidigt lite mer kraft. Här pågår gradering av trimkamaxeln. Drevet är justerbart för att kunna ställa kammerna perfekt. Originaleffekten uppgavs till 124 hk, när motorn är färdig kommer den att ge omkring 170 årliga hästkrafter.



4. November 2008. Den skicklige plåtslagaren Hasse Syrén gör en av tusentals justeringar på karossen, denna gången är det B-stolpen som behöver anpassas.





90 PROCENT AV ALLA AUSTIN-HEALEY 3000 EXPORTERADES TILL USA MEN DEN HÄR KOM DIREKT TILL SVERIGE I OKTOBER 1959.

Bilen Odd hade hittat var numera lackerad i blå metallic, hade aluminiumfälgar och skärmbreddare och uppvisade många spår av tiden som gått och de 5-6 ägare som kört och fixat med den genom åren. Men den var körklar och Odd slog till.

Efter att ha kört lite med sitt nyinköp insåg Odd att bilen behövde en del jobb för att bli riktigt bra. Bland annat fungerade inte överdriven och någon hade ersatt SU-förgasarna med ett par från Stromberg.

Det var nu som Magnus Karlsson, Healey-expert i Borås, fick ett samtal från Odd.

– Det var sommaren 2007, berättar Magnus. Odd ringde och undrade om jag kunde fixa överdriven och förgasarna och samtidigt kolla igenom bilen för att se om något mer behövde göras. Visst sa jag, det borde jag hinna med i sommar.

När Healeyn kom ner till Borås skrevs både åtgärds- och tidsplan om radikalt. Det var uppenbart att bilen behövde en helrenovering för att bli i det skick som Odd önskade. Minst 1500 timmar under tre års tid, förutspådde Magnus.

– Okej, sa Odd Spandow efter några sekunders betänketid. Vi gör det! Han hade fått förtroende för Magnus och dessutom sett en Healey som han renoverat tidigare, en internationell prisvinnare.

Man drog tillsammans upp riktlinjerna för renoveringen. Odd ville ha en bil som såg ut precis som den första Healey 3000 han sett nästan 50 år

tidigare. Helt original och lackerad i Ice Blue metallic med sidofälten i Old English White. Men den fick gärna vara lite snabbare

På en Healey 3000 är delar av karossen redan från början i aluminium, Magnus föreslog att även huv, skärmar, dörrar och baklucka skulle bytas till nytillverkade i aluminium – dels för att materialet är lättare att arbeta med, dels för att spara vikt. Dessutom är prisskillnaden i princip obefintlig. Vidare föreslog Magnus 72-ekers fälgar med Michelin XAS radialdäck och en mild trimning av treliterssexan med bland annat portat topplöck, lättat svänghjul och en vassare kamaxel.

– Men tre år? Tar det verkligen så lång tid, undrade Odd.

Ja det skulle det göra, menade Magnus. Han hade visserligen några år tidigare helrenoverat en bil på tio månader men det var ett äventyr som nästan på att knäckt honom, det ville han inte göra om. Och nu fanns ytterligare en helrenovering inbokad under hösten. Dessutom är det en fördel att kunna planera in renoveringens olika stadier under en längre tidsperiod – det sparar arbetstimmar och i slutändan pengar för kunden.

Magnus Karlsson och hans företag Borås Motor Corporation har du kunnat läsa om i Klassiker tidigare, i nr 4/2011 var vi på hembesök i hans verkstad. Magnus renoverar med amerikanska Healey-klubbens riktlinjer för concours-bedöm-



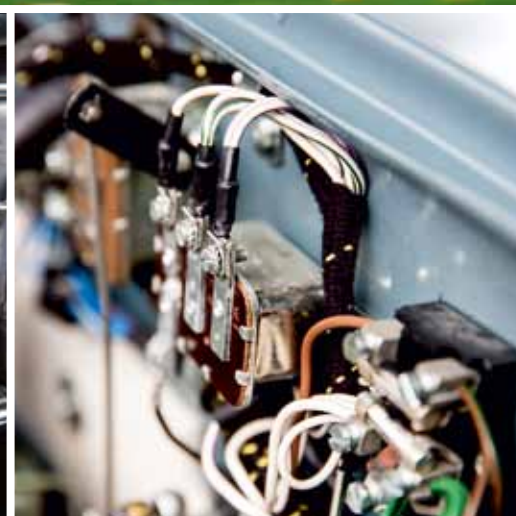
Magnus Karlsson har byggt en speciell provbänk för överväxeln – mycket praktiskt att kunna provköra lådan utan att montera den.

ningar som utgångspunkt, det säger något om nivån.

I september 2007 började Magnus plocka isär bilen – och fann att den var precis så dålig som han hade trott. Han hittade rost, spår av misslyckade rostlagningar och krocksador – och ännu mer rost. Men egentligen inga överraskningar.

Emellanåt ringde han Odd och stämde av men i stort sett arbetade Magnus självständigt och efter eget huvud. Att han höll på med ytterligare en Healey-renovering parallellt underlätade i vissa lägen och när en tredje bil halvfärdig dök upp gick Magnus med på att ta in även den. Så kom det sig att tre Healeys växte fram samtidigt i den lilla verkstaden i Borås.

Magnus Karlsson omger sig av ett nätverk med skickliga hantverkare som hjälper till med olika moment. Plåtslagaren Hasse Syrén är kanske den viktigaste kuggen i urverket men att som Magnus ha hittat en bra lackerare och en duktig maskinbearbetningsfirma för motorjobben är mycket värt. Magnus har Healey-kontakter över hela världen – bra när man letar delar och stöter på oväntade problem. Ramen skickades för renovering till en specialist i England som har



Innerbackspegeln är en av de "omöjliga" delar som renoveraren Magnus Karlsson genom sitt kontaktnät lyckats hitta ny i kartong. Av den ursprungliga inredningen återstår bara ryggstödens ramar – resten är nytt.



Så gick det till



5. Juni 2009. Karosstommen är grundmålad och alla skarvar kittade. Klart för lackering tillsammans med de lösa karosdelarna.



6. September 2009. Tillbaka från lackeringen! Nu återstår bara... ett år av renoveringen.



7. Oktober 2009. Det är ett nöje att montera nyrenoverade delar i ett nyrenoverat chassi. Här har bakaxeln med bladjädrar kommit på plats.



8. Januari 2010. Nu har även skärmarna och framvagnen kommit på plats. Dags för det stora lyftet. Motor och växellåda ska i samtidigt. Här gäller det att hålla tungan rätt i mun och inte skrapa i någontans.



Ur detta perspektiv blir det tydligt hur långt bak motorn sitter monterad.

DET RASPAR TILL I HÖSTIDYLLEN OCH STORA GULA LÖNNLÖV VIRVLAR UPP FRAMFÖR DUBBELRÖRET.

Odd Spandow hämtade i praktiken ut en ny Austin-Healey.

– Det var bra att det tog tre år, säger Odd. Eftersom Magnus fakturerat löpande under hela renoveringen kändes kostnaderna hanterbara. Men jag tänker inte gå tillbaka och börja summera, skrattar han.

Nu har det gått två år. Vi går runt bilen – den är verkligen perfekt i varje detalj. Det är omöjligt att få hjärnan att koppla ihop synen med bilderna på det totalt isärplockade objektet och detta... konstverk som står framför oss.

– Min bror Thor samlar på tavlor, säger Odd Spandow. Det kan man säga att jag gör också men min konst är körbar!

Precis. Och nu är det min tur att få känna på en fabriksny Austin-Healey 3000. Bensinpumpen får ticka lite innan jag vrider om nyckeln. Det raspar till i höstidyllen och stora gula lönnlöv virvlar upp när bränsle omvandlat till avgaser skjuter ut genom det svarta dubbelröret framför vänster bakhjul.

Fötterna hittar rätt bland pedalerna och även om jag är ever so gentle med gas- och koppling blir en krattning av grusplanen direkt nödvändig när jag drar iväg.

På rull är motorn hur snäll som helst med massor av kraft på låga varv och en pockande ton som inbjuder till hårdare tag. Kilometerräknaren visar 1 143, bilen har alltså gått 114 mil sedan renoveringen blev klar, och känslan är faktiskt exakt



samma sak att köra en bil som precis hämtats ut från bilhandlaren. Den är fortfarande lite rå men fullständigt förtroendeingivande. I takt med att milen passerar kommer de enskilda komponenterna att slitas in och finna harmoni i gemensam funktion. Det kallas inkörning.

Kurvorna avlöser varandra i en aldrig sinande serie och för varje acceleration, inbromsning, nedväxling och rattvridning växer jag mer och mer samman med bilen. Healeyn är en uppvisning i hantverksskicklighet och yrkesstolthet som verkligen bekräftas av den helgjutna körupplevelsen. Precis som det ska vara. ➔

Så gick det till



9. Mars 2010. På egna hjul igen! Magnus Karlsson tar ut bilen och rullar den en bestämd sträcka. Han räknar antalet varv som hastighetsmätarwren snurrar under denna sträcka. På det viset kan han kalibrera hastighetsmätaren, som renoveras i Schweiz.



10. Maj 2010. Inredning under monterning – ett mycket mer tidsödande arbete än vad man kan tro. Alla paneler är specialbyggda för att passa just denna bil. Färdiga finns visserligen att köpa, men passar inte och har fel klädsel. Det blir läder på sätena, "leathercloth" på paneler och den bästa tillgängliga kopian av originalmattorna från Karvel.



11. Maj 2010. Sufflettställningen är fortfarande på 3000 Mk I en ganska enkel sak – och tidsödande att hantera. Ändå beslutade man sig för att inte uppgradera till den senare mer användarvänliga modellen. Här provas den nya suffletten ut på originalställningen som renoverats.



12. September 2010. Odd Spandow (till höger) och Egon Ragnarsson kommer till Borås för att hämta den färdiga bilen. De sista månaderna har gått åt till utprovning, justeringar och åter justeringar för att Healeyn verkligen ska kännas så bra som den ser ut.