

LÄR DIG AV PROFFSET!

Att renovera bilar på heltid innebär helt andra utmaningar än att pula hemma på fritiden. För Magnus Karlsson som gjort Austin-Healey till sitt yrke handlar det minst lika mycket om logistik och bra kontakter som hantverksskicklighet.

TEXT CARL LEGELIUS FOTO CLAES JOHANSSON OCH MAGNUS KARLSSON

Att hålla på med gamla bilar har en starkt folklig förankring i Sverige. "Kan själv!" är mottot och kunskapen ute i garagen är ofta enorm. Mycket tack vare att så många kan så mycket har åtskilliga bilar och motorcyklar fått nytt liv till rimliga kostnader.

Men om man inte kan eller vill meka själv då? Om man inte har garage, verktyg eller tid men ändå vill njuta av att åka klassiskt?

Då kan man vända sig till renoveringsproffset. I länder som Tyskland, England och USA är bilrenovering en stor bransch men i Sverige har fenomenet ännu inte riktigt tagit sig.

Magnus Karlsson i Borås driver en av landets förhållandevis få renoveringsfirmor och specialitén är Austin-Healey.

The Big Healey har varit entusiastvagn så länge någon kan minnas och nytillverkningen av vissa delar började redan på 1970-talet. Det finns gott om reservdelsspecialister världen runt vilket sörjer för skaplig konkurrens samt vettiga priser. Den samlade kunskapen kring modellen är stor.

Trots detta är inte Austin-Healey någon picknick att renovera enligt Magnus Karlsson. Och han borde veta, han har inte gjort något annat de senaste tio åren.

– Det började som en hobby, berättar Magnus. 1985 köpte jag en egen Healey och då kunde jag egentligen ingenting. Men genom att reparera och renovera den och kompisars bilar lärde jag mig väldigt mycket. Min egen bil har jag haft isär helt och hållet säkert tre-fyra gånger! För tio år sedan kunde jag så mycket att jag bestämde för att arbeta med gamla bilar på heltid.

Sedan dess har det alltid funnits minst en Austin-Healey i den lilla verkstaden, ibland både två och tre stycken samtidigt.

– Jag ätar mig allt från mindre servicejobb till totalrenoveringar, säger Magnus. Kunder kommer från hela Sverige och även andra länder som Norge.

– En renovering tar normalt ungefär två år, säger Magnus. Jag gjorde en på tio månader men då höll jag på att gå in i väggen helt. Detta trots



"En renovering handlar mycket om logistik" säger Magnus Karlsson som driver Borås Motor Corporation.



En Austin-Healey 100 får ny inredning.

EN HELRENOVERING TAR NORMALT UNGEFÄR TVÅ ÅR. MAN KAN INTE GÖRA ALLT SJÄLV. DET GÄLLER ATT HA ETT BRA NÄTVERK RUNT SIG.

att jag hade mer hjälp än vanligt, bland annat av ägaren.

Belöningen fick Magnus när den "snabbrenoverade" bilen direkt vann första pris vid en internationell Healey-concours-tävling i Schweiz.

En helrenovering inleder Magnus helst med



Drivlina, chassi och kaross provmonteras före lackering för att kunna passas ihop ordentligt.

en ordentlig provkörning så att han får en uppfattning om skicket på mekaniken, hjulupphängningarna och bilen i övrigt.

– Det är förstås inte alltid det går, säger Magnus. Men det ger en väldigt bra känsla för bilen.

Nästa steg är att ta ur drivlinan som ska renoveras parallellt med karossen. Bearbetning av motordelarna lämnar Magnus bort men sköter demontering och återmontering själv.

– Logistik och planering är extremt viktigt när man gör det här professionellt, säger Magnus. Jag har ett nätverk av duktiga hantverkare som hjälper mig, skulle jag göra allt själv skulle nog en renovering kunna ta upp till fem år.

När motor och växellåda är ute är det dags att slipa ned hela karossen. Ofta handlar det om bilar som varit reparerade och renoverade många gånger tidigare. Magnus har varit med om att slipa ned 18 lager färg på en bil. Han använder en ombyggd polermaskin när han slipar.

– Den går lagom långsamt, säger Magnus. Har man till exempel en vinkelslip kan karos-

sen bli för varm och då slår den sig. Av samma skäl låter jag aldrig blåstra en kaross.

Med en plåtren kaross ser man tydligt vad som behöver göras, nu är det dags att lyfta av den från fackverksramen. Den blåstras och avslöjas i all sin skröplighet. Först nu är omfattningen av projektet helt klar och Magnus kan börja beställa hem delar till kaross och inredning.

De stora plåtjobben lämnar Magnus till plåtslagaren Hasse Syrén i Borås, mindre arbeten klarar han själv.

– Fackverksram och kaross måste göras samtidigt, säger Magnus. Delarna måste hela tiden kontrolleras mot varandra för att passformen ska bli tillräckligt bra.

Efter plåtarbetet separeras kaross och chassi igen och lackeras separat. När bilen återvänder till verkstaden börjar monteringsarbetet.

– Det är en härlig känsla, säger Magnus. Då kan man arbeta i vanliga kläder och det känns som om man kommit väldigt långt. Men egentligen är man bara halvvägs, att få till alla detaljer rätt är ett mycket tidsödande arbete.



En aluminiumkaross växer fram hos samarbetspartnern Hasse Syrén.



En 3000 inlämnad för fintrimning inför sommaren.



Att få nytillverkade delar att passa ihop är ett tålmodskrävande arbete.



Alla lösa karosdelar lackeras separat. Nu är det dags för återmontering och arbetet är ungefär halvvägs.

I renoveringsarbetet har Magnus stor hjälp av de concours-riktlinjer som den amerikanska Healey-klubben arbetat fram under många år. Han tar fram en tjock pärm där varje detalj beskrivs ingående, allt från korrekt karosspassning till hur dekalen på spolarburken ska sitta.

Det kan ibland vara lite svårt att få kunden att inse hur mycket arbete slutmonteringen innebär, för att åskådliggöra detta tar Magnus massor med bilder för att dokumentera varje moment.

Idagståren grön Austin-Healey 100 i verkstaden. Den karossrenoverades i Sverige för tio år sedan, nu är det dags för ny inredning. Nya mattor, ny sufflett, nya dörr-, panel- och sidoklädselar – allt går i grönt.

– Grejerna finns att köpa från England, säger Magnus. Men passformen är oftast bedrövlig. Jag beställde mattorna utan kantsömmar för jag vet att de syr dem på fel sätt. Då är det bättre att vi ordnar det själva.

Till sin hjälp har han biltapetseraren Jan Holmqvist på Borås Allreparationer.

– Överhuvudtaget är kvaliteten på nytill-

verkade delar till Healey mycket ojämn, säger Magnus. På en front och en skärm från samma tillverkare skiljer det uppåt en och en halv centimeter i längd! Det är rena halvfabrikaten!

De två senaste helrenoveringarna utförde Magnus parallellt. På de två bilarna byggdes karosserna till största del i aluminium, precis som på de tävlingsbilar som Healey byggde när det begav sig.

– Det är klart roligare att arbeta med aluminium, säger Magnus. Och den färdiga bilen blir så mycket roligare att köra!

Ofta vill ägarna ha bilar som ser helt original ut men som har mer pulver och bättre väghållning. Med moderna stötdämpare och däck på kraftigare ekerhjul kommer man långt.

– Originalbilarna hade fälgar med 48 ekrar, säger Magnus. Med uppemot 200 hk håller de inte. Med nya 72-ekershjul, kvalitetsdäck och nya hubbar förbättras väghållningen med 100 procent, lätt!

Slutet på renoveringen är jobbigast. Nästan alltid arbetar Magnus då mot en deadline och det

är mycket som ska justeras för att lira ihop. Provkörning, justeringar, provkörning, justeringar om och om igen.

– När sommaren närmar sig blir man gärna sju år gammal igen, säger Magnus. Man vill ha sin bil NU! Och det är ju fullt begripligt.

När väl en bil är klar och återlämnad till sin ägare skulle man kunna tro att en viss tomhet infinner sig men så är inte fallet enligt Magnus, han känner bara glädje och viss lättnad.

Den gamla verkstaden på Trandared är mysig men börjar kännas liten, Magnus skulle gärna utöka verksamheten i större lokaler. Men eftersom det hela tiden har varit så mycket att göra har han inte riktigt haft tid att tänka på en flytt.

– Men just nu har jag inga riktigt stora jobb inplanerade så nu kanske jag får tid, säger Magnus. Fast så brukar det ju vara så här års, precis innan säsongen kommer igång ...