



Sesam öppna dig...

Kära TR-förare,

Med detta bidrag når jag säkert bara TR2- och TR3-förare, för den som har en TR4 eller senare modell känner inte till detta problem, vilket han/hon inte behöver vara ledsen över. De flesta (om inte alla) har väl någon gång oväntat blivit stående vid vägkanten med sin 2:a eller 3:a. Om inte, så kommer det säkert att hända förr eller senare – allt enligt sannolikhetsteorin.

Vem känner inte till det? En härlig tur med bilen, kanske till och med på väg till en träff (vilket förhoppningsvis snart blir möjligt igen), och plötsligt så börjar den gamla engelska kärran att skaka. Motorn hostar, hoppar och misständer... Dags att hitta en lämplig plats där man kan stanna och leta efter vad problemet kan tänkas vara. En första titt under huven kanske inte direkt avslöjar vad felet beror på. Saken är klar, utan verktyg kommer man inte längre. Att kolla tändstift, för-

gasare, tändning mm kan man inte göra med bara fingrarna. Om inte förr, så nu, har man kommit till en punkt där inte bara motorn utan också ett och annat ben i det egna "chassit" orsakar problem. För som bekant, verktygen i vår 2:a eller 3:a ligger innanför luckan till reservhjulet. Och denna sitter lågt, och verktygen innanför ligger djupt in. Att öppna luckan kan man göra sittandes på huk. Men, för att få tag i (rätt) verktyg i reservhjulslådan – kanske måste också reservhjulet tas ut – måste de något äldre herrarna bland oss ner på knä.

På grund av detta hade jag redan underlättat för mig genom att förpassa reservhjulet till hyllan och utrusta hållrummet med en tvådelad låda där reservdelar, verktyg och annan utrustning kunde lagras. Men, att lyfta ner dessa tunga lådhälvor på den smutsiga vägen eller i det blöta gräset gjorde mig inte alltid så glad. Några av er har säkert löst problemet genom att sätta en lämplig verktygslåda i passagerarsidans djupa fotbrunn. Inte illa det heller. Men jag kan föreställa

mig passagerarens entusiasm när hon får stå ute i regnet medan rattens chef dyker ner i hennes fotbrunn.

Byrålåda

Så föddes idén om en ”byrålåda”. Och om en låda, så ska den naturligtvis sitta på teleskopskenor för att mjukt kunna dras ut och skjutas in. Snabbt tänkt, men mindre snabbt gjort. Det första problemet var att hitta lämpliga skenor för ändamålet. Först och främst skulle skenor inte bygga för högt för att inte inkräkta på det begränsade utrymmet. För det andra skulle de inte vara för långa, som vanligtvis skenor för kökslådor brukar vara, samtidigt som de måste klara upp till fyrtio (!) kilos vikt fullt utdragna. Efter mycket letande hittade jag till slut lämpliga skenor hos firman Hettich, en specialist för olika beslag. Dock hittade jag inga som kunde fästas i reservhjulbaljans golv direkt utan viss modifiering. Det var absolut nödvändigt eftersom sidostyckena bara är raka en kort bit och övergår sedan i en böj. Denna raka sträcka är dock för kort för att kunna dra ut skenan helt, stoppfästet för att låsa luckan är i vägen. Dessutom blev bredden mellan skenor för stor så att lådans aluminiumbotten skulle bågna vid belastning. Jag hittade alltså skenor som hade högre lodräta sidostycken för fastsättning och vars vågräta underdel var tillräckligt breda för att kunna borra hål för att skruva fast den i bilens bottenplåt.



Skenorna i originalutförande

De vågräta sidostyckena kapade jag sedan av med vinkelslipen för att få passande skenor. När man kapar flyger metallspån åt alla tänkbara håll och har en märkbar förmåga att hitta kullagren och därmed skapa irritation och ointetgöra skenans mjuka gång. Detta kan förhindras genom att skydda kullagren med tejp ner till kapstället. Därefter borrades fyra hål per skena för infästning med M6-skrivar.

Den exakta placeringen av skenor görs först efter att lådans bottenplatta är färdig. Det är lättare att få skenor parallella (till varandra och även till bilens längdaxel) och man tillfälligt monterar ihop skenor med lådbotten och placerar den rätt på bottenplåten.



Grov placering av skenor på bottenplåten

För att utnyttja utrymmet optimalt, både höjd- och breddmässigt, gjorde jag en kartongmall. På undersidan markerades var skenor skulle gå för att kunna bestämma var bottenplattan kunde vikas ner mellan skenor. Vikningen i sig ger större stabilitet och samtidigt även mer lagringsutrymme. Och två centimeter kan ibland göra stor skillnad. Jag lät en mekanisk verkstad vika och falska, för förstävningens skull, den två millimeter tjocka aluminiumplåten.

Skenorna fästes försiktigt med dubbelhäftande tejp på reservhjulbaljans golv. Den färdiga lådbotten fästs provisoriskt på skenor och dras försiktigt i dess fulla längd för att kontrollera att allt löper parallellt.



Första testet – skenor provisoriskt festsatta

När den rätta positionen har hittats, ta försiktigt bort lådbotten utan att rubba skenor, och markera var hålen i golvet ska vara. Borra därefter hålen i golvet och skruva fast skenor. Fäst sedan lådbotten på skenor. Och om du har gjort allt rätt, och drar ut lådan för första gången på riktigt, kommer nu en enorm känsla av glädje. Och du kan unna dig en god cigarr, ett gott glas vin (eller bägge delar) eller någon annan njutbar bekvämlighet, beroende vad som för tillfället finns tillgängligt, och fira framgången. Hur bottenens infästning på skenor är gjord beror på vilken typ av skena ni har valt. Därför kan jag inte ge några exakta råd just för detta. På mina skenor gängade jag 4 mm:s hål i den bakre delen och fäste botten med försänkta skruvar. Allt annat regleras av lastvikten i sig....

Nästa steg är att krypa in i reservhjulbaljan (tillsammans med lådbotten!) och mäta hur höga kanterna på lådan skall vara. För att kunna utnyttja hela utrymmets bredd har jag ka- ▶

Teknik

pat bort plåt så att inte lådan skall inkräkta på luckans upphängning och låsning. Och för att inte kanterna ska förlora i stabilitet har jag täckt den bortkapade plåten med en 1,5 mm vikt "hattprofil" av aluminium som popnitats fast.



Kanter klädda med hattprofil

Egentligen var allt klart nu och lådan kunde fyllas med pryglar. Men golvet lutning gjorde att stoltheten försvann in i reservhjulbaljans djup tillsammans med lådan när den var fullt utdragen. Alltså måste det till någon form av låsning för att hålla den ute. Efter att ha övervägt olika alternativ beslutade jag mig för att bygga ett slags gångjärn där den ena halvan dras tillbaka till utgångsläget med hjälp av fjäderspänning. "Gångjärnet" fästs i lådans högra framkant och fälls utåt och säkras mot luckans infästning när lådan är fullt utdragen.



Utdragen låda i SÄKRAT läge

För att lossa, dras lådan ut någon millimeter varvid gångjärnet fälls tillbaka av fjädern och underverket far spöklikt tillbaka in.

Helt i slutet fick jag idén att sätta fast reservhjulsluckan och nummerskylten på den utdragbara lådans bakvägg



SESAM ÖPPNA DIG – KLAR

För detta behövde jag passande silentblock att kompensera för avståndet mellan luckan och lådan. 6 mm:s varianten passade exakt min konstruktion. Vid behov får man komplettera med brickor. Nu behöver man bara låsa upp luckan och sedan dra ut lådan i nummerskylten och säkra – perfekt.

Idén att installera en elektrisk mekanism var nästan lite för dekadent för mig. Så jag avstod från den, även om konstruktionen redan var uttänkt och klar i mitt huvud. Men oavsett det skulle jag tappat värdefullt lagringsutrymme igen.

Däremot så finns det inte plats för något reservhjul längre. Och eftersom jag tyvärr inte kör slanglöst, så för nödfall har jag en liten kompressor, reservslang och däckjárn med ombord. Om jag nu lyckas att sära däckets från fälgen.

Ingenjörerna bland er får ha överseende med min amatörmässiga beskrivning. Jag har bara en handlexamen och är självlärd mekaniker. Jag önskar er alla, som tycker detta är kul, lycka till och ha roligt. ■

**Här finns en video
på hur det fungerar:**

<https://my.hidrive.com/lnk/vjAqnSY8>

