



Tekniktips

Tar tacksamt emot både större och mindre tips eller atiklar för att hålla denna spalt levande i varje nummer!

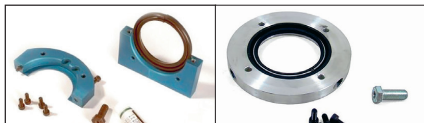
Visitkort eller inte – det är frågan.

Man lär sig mycket när man gör nya bekantskaper. Under min korta tid i den fantastiskt trevliga Healeyklubben har jag fått lära mig att en Healey läcker inte olja utan den lämnar sitt visitkort på backen varhelst den stått.

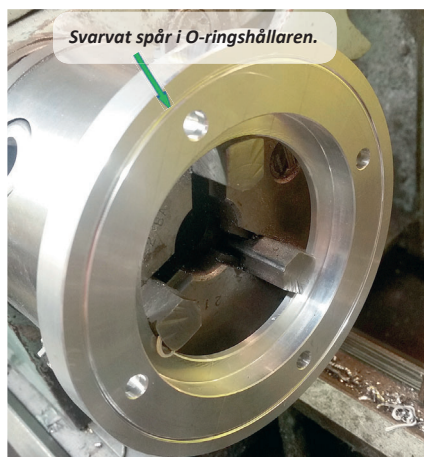
Det värsta exemplet fick jag höra av Sigge här i stan som rest med en Healey vän som inte riktigt fått stopp på läckaget vid vevaxelutgången emot kopplingshuset. De skulle åka på långresa till en ö västerut så goda råd var dyra. Den rådde herren gjorde sig ett tråg som han hängde upp under kopplingshuset så att den läckande oljan fångades upp. Det fungerade men han fick stanna och hålla tillbaka oljan i motorn med allt tätare intervaller. Låter lite bökit ...

Jag är nu där i min renovering av min BN4:a att jag börjat med drivpaketet. Det var inte speciellt oljigt från vevaxeltätningen när jag delade på motor och kopplingshus men på inrådan av många – bland annat Mats i Eksjö – så köpte jag en konverteringssats med en modern tätning mot vevaxeln.

Vad jag har sett så finns det en variant med kvadratisk ytterkant och en helt cirkulär. Jag valde den runda varianten.



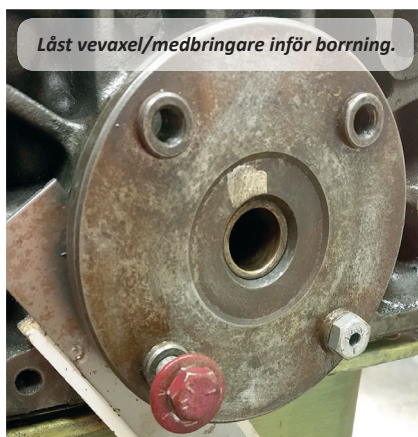
På inrådan från Mats så svarade jag sedan upp ett litet spår på ytan mot motorblocket så att den flytande silikontätningen, Loctite SI 5980, skulle forma en O-ring när allt var på plats.



Svarvat spår i O-ringshållaren.

Sen var det bara att börja borra i motorblocket. Jag låste vevaxeln i vågrätt läge med en lång skruv, en plåtbit och en trälist. Det är ju viktigt att vevaxeln inte rör på sig när man håller på att borra. Glöm inte att räta upp hela blocket vågrätt först.

Var noga med att inte borra för djupt. I instruktionen som följde med mitt kit stod det 10 till 12 mm så jag höll mig till 10. Borrade upp de tre första innan jag började gänga.



Låst vevaxel/medbringare inför borrning.

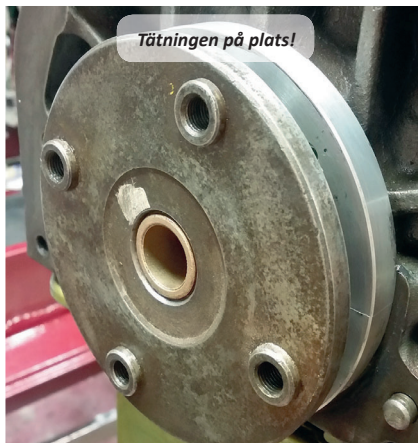
Mina M5-tappar var lite korta så jag gjorde mig ett litet mothåll av en skruv, modell större, som jag borrade ett centrumhål i för att verkligen få tryck på gängtappen. Den kändes lite lurt att gänga i gjutgodset men det funkade.



Gängning med hemgjort hjälpmedel.

Sen torrmonterade jag de båda halvorna. Det var tur det för jag hade varit lite för försiktig med borrhjulet så jag fick korta ner skruvarna en millimeter ungefär. Sen var det dags för packningen.

Först på med gummipackningen och sedan fjädern utan att sära på den. Den gick att kränga över vevaxelflansen.



Tätningen på plats!

Sedan det stora pillet att få in fjädern i gummeringen. Det gick efter ett par långa minuter och många försök.

På med silikonet på ena halvan och skruva i den lite löst sedan den andra halvan. Tänk på att ha lite silikon på de ytor på halvorna som möts. Sedan de två långa skruvarna som håller ihop ringen och sist dra de fyra slutgiltigt.

Det var gott att se hur bra det passade och silikonet som trängde fram.

Sista delen var att öppna upp centrumet i den tjocka mellanplåten ("back plate") för den nya packningen. Gott att ha en rejäl fräs men det går nog att göra på andra sätt också.



Uppfräsning av centrumhålet i "back plate".



Monterat och klart!

Prydligt blev det, så nu får tiden utvisa om min Healey kommer att lämna några visitkort. Förhoppningsvis blir det bara jag som lämnar dem – i pappersform.

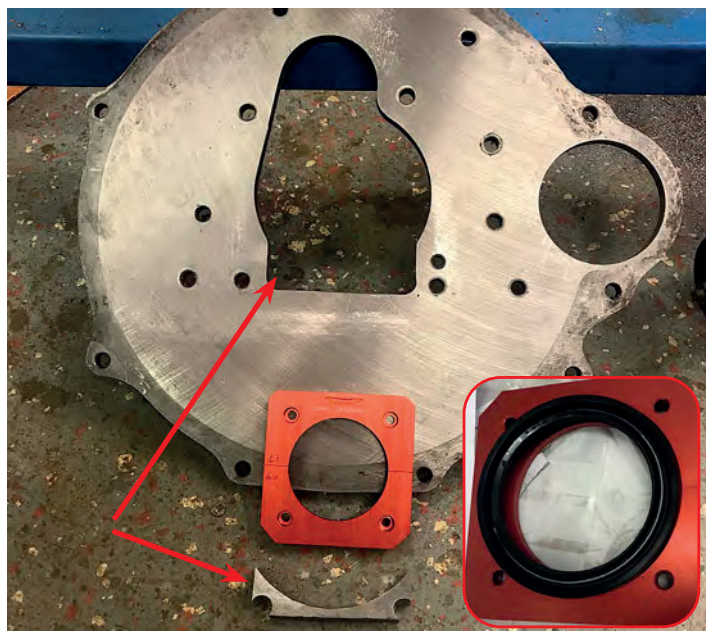
Kör så det ryker!

#732 Ulf Ölen, Jönköping

Bakre vevaxeltätning Healeymotor.

Hittade några bilder från allas vår Börje E som inte hade passat till texten i något av hans Pojkdrömmaravsnitt. Då jag vet att det dels är en näst intill nödvändig modifiering, dels inte är helt självklart hur den görs, så bad jag Börje skriva några rader som förklarar processen och bilderna. Finns också en längre artikel under "Tekniska Tips" på hemsidan!

/Red



Aluminiumramen är tvådelad, medan packboxen är delad på ett ställe, och får "fläkas" isär över vevaxeln. Den lilla fjädderingen på baksidan av packboxen träs av/tas isär innan detta görs. Den ska sedan krokas i varandras ändar bakom vevaxelns fläns. Alla som hjälpt sin hustru med att knäppa ett halsband, förstår vad jag menar. Har man sedan prinskorvar till fingrar, får man ett mindre psyk-bryt efter 15:e försöket ...

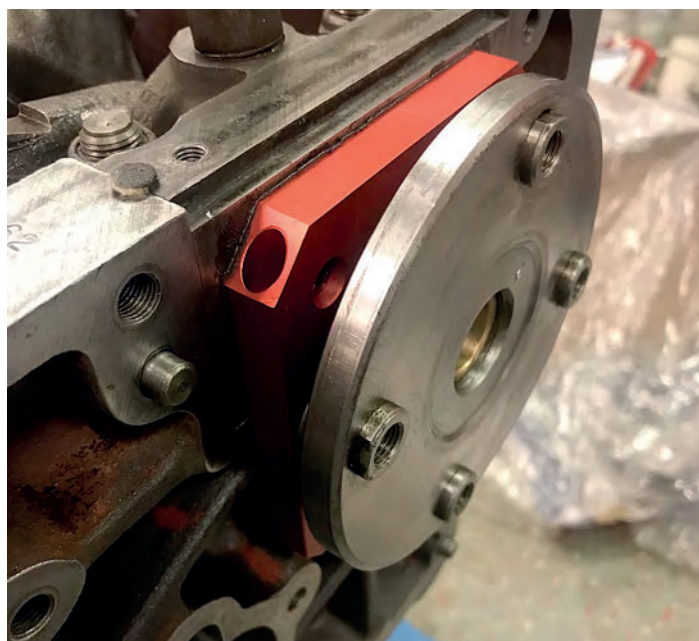
(Aluminiumramen finns också i runt utförande och packboxen är alltid rund! /Red.)



Borrning av hålen som sedan ska gängas, görs genom medföljande hålborrade bult. med ramlageröverfallet på plats. Lås vevaxelns hål i våg med blocket, innan du borrar. Ganska lite material vid sidan om borrhålen, så linjera noggrant! Om man inte har en tillräckligt lång gängtapp, är det lättare att ta bort ramlageröverfallet, och sätta det i skruvstället. Notera att bakre motorplåt måste bearbetas för att ge plats, se första bilden, där den bortskurna delen finns med! (Om man inte genomför hela operationen på komplett motor, även på plats i bilen, vilket är fullt möjligt med växellåda, svänghjul och motorplåt borttagna! /Red)



Gängning med ramlageröverfallet i skruvstället. Men dra inte av gängtappen ...



Hela tätningen på plats bakom vevaxelns fläns. Observera att man bör täta bakom själva aluminiumplattan med en bra silikonmassa. På bilden syns också de runda filtätningarna för ramlageröverfallet sticka upp. Dessa ska också monteras med bra silikonmassa, och skäras av jäms med blocket när de torkat fast i silikonmassan.

Text och bild: Börje Engvall