

Man lär så länge man lever!

Del 2, Bromsoljelläckage

I bland blir det bara dumt. Hur svårt kan det vara att dra ihop rören till ett bromssystem? Tja, kanske inte svårt men ändå kan det bli fel, det finns ju minst två varianter på kragningar!

Nu när jag bygger min 100M-replika så kostade jag på nya bromsrör runt om. Hade renoverat trumbromsarna bak och byggt om till skivbromsar fram så det kan ju vara bra att få fram lite tryck till cylindrarna runt om. Investerade i en ny switch, den som sitter i "bromsrörskopplingen" men själva mässingsklumpen såg OK ut så den behöll jag.

I med bromsolja i behållaren och verifierade att kopplingen fungerade som planerat. Har byggt om från den mekaniska lösningen som var original på BN1 till en hydraulisk med en ny huvudecylinder kopplad till pedalstället.

Alltså en ny behållare hade jag också plockat i nu med dubbla utgångar, en för koppling och en för broms. Och så blev det kväll den dagen.

Ny förmiddag i garaget. Vad ser jag? En stor oljefläck på golvet under motorn. Skit också, men det var inte motorolja utan bromsvätska. Detta klet. Var läcker det? Det fanns en, säger en, del av alla tiotals delar i bromssystemet som jag inte bytt, "bromsrörskopplingen".

Det läckte ur anslutningen som pekar rakt upp och som går till höger framhjul. Försökte efterdra men det hjälpte inte. Till slut hade jag dragit så att U-nyckeln gick runt. Fick klippa av röret och dra loss den med en hylsa i stället.

Hade ett extra bromsrör och monterade i det. Samma resultat. OK, bara ett att göra, ut med "bromsrörskopplingen", den enda delen jag inte hade bytt. Mycket riktigt, sätet för höger fram var demolerat. Ett riktigt säte till vänster och det demolerade till höger.



Ett riktigt säte i det gamla kopplingshuset.



Det trasiga sätet.



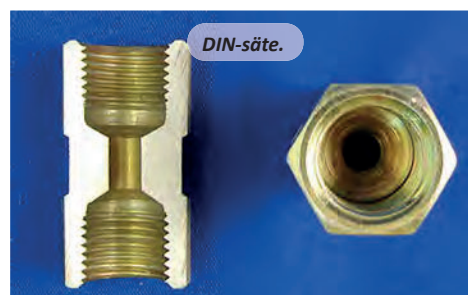
SAE-kragning.



DIN-kragning.



SAE-säte med det jag kallar rörstump.



DIN-säte.

Ser ni skillnaden? I den oförstörda så ser det ut som en rörstump som går in i bromsröret och styr upp medan den demolerade saknar både det fina spåret runt om och rörstumpen.

Så antingen har jag eller någon före mig fått dit ett rör med fel kragning som tryck sönder sätet med mitt idoga efterdragande. Röret hade en stukning som var som en kupol mer än en som en krage. Har tyvärr inte kvar röränden så jag kan plåta den, den gick i metallåtervinningen direkt.

Så det var bara att köpa ett nytt kopplingshus från England. Väl framme så kunde jag konstatera att detta hade ju inte samma säten som det tidigare! Här fanns ingen rörstump utan bara en kona. Så efter lite googlande och speciellt på fedhillsusa.com så lärde jag mig följande (och lånade bilderna nedan).

Det finns två varianter på kragning, SAE och DIN.

SAE kallas också dubbelkragning och DIN följaktligen enkel eller bubbla.

Det jag hade i bilen original var alltså SAE och de NOS rör jag använt var också SAE och då tätade inte det som gick ner i det skadade sätet. Det nya kopplingshuset jag köpt hade DIN säten!

Så in under bilen, kapa bort de fina SAE kragningarna med Dremeln och kraga om rören till DIN. Peppar, peppar, rören höll för bökande och nu sitter allt på plats och är tätt.

Sensmoral, om du ska återanvända något så kolla och kolla igen så att allt ser OK ut!

Kör så det ryker! #732 Ulf Ölen