



## Tekniktips

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

### Spännande eller bara irriterande?

Det är ju typiskt att när man försöker göra rätt så blir det lätt lite kämpigare!

När jag byggde ihop min 100 motor efter den dynamiska balanseringen så tänkte jag att jag tar en fräsch kamkedja och så monterar jag ett nytt gummi (spännarringen eller Tensioner Ring, Camgear) i kamaxeldrevet. Då det inte finns någon spännare i hundra motorn så ska allt passa perfekt – typ.

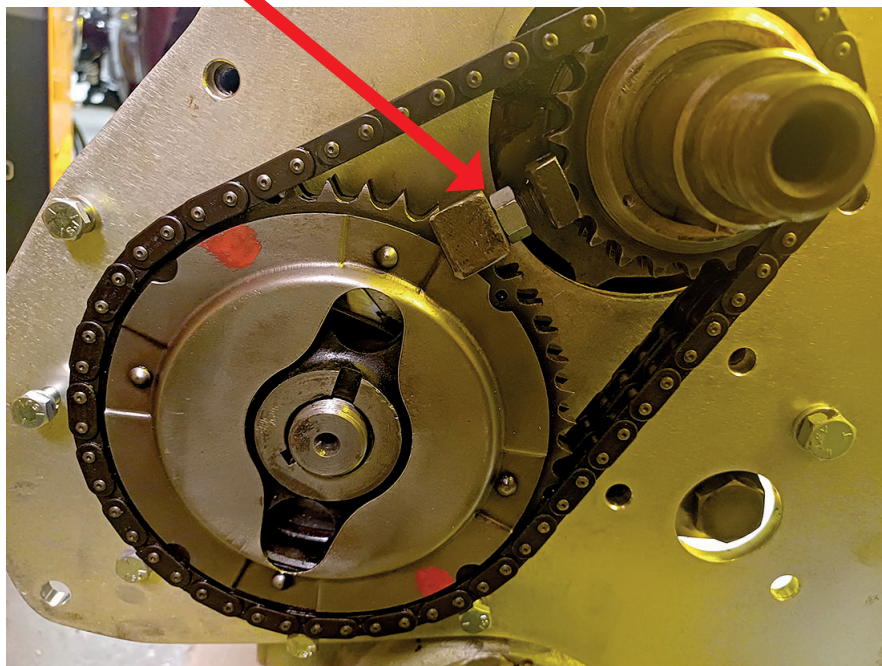
Så upp med båda kedjehjulen på arbetsbänken, rikta in markeringarna mot varandra och på med kedjan. Håll kedjan spänd och trä på vevaxeldrevet först och följ efter med kamaxeldrevet. Inga problem så långt men jag får inte på kamaxeldrevet, bara över gängen men det äntrar inte in på axeln, det är för tigt. Håller på säkert en timma och försöker att sträcka och dra men den vill inte äntra.

OK, dags för ett verktyg! Problemet är att jag inte kan spänna kamaxeldrevet tillräckligt nu med den nya spännarringen monterad så jag måste tvinga isär de båda dreven. Lösningen blev ett litet verktyg som består av ett par järnprofiler, ett par skruvar och en M8 mutter.

Pilla in de båda delarna mellan dreven och spänna muttern två hack gjorde att kamkedjedrevet gled på utan att protestera. Tänk vilken skillnad rätt verktyg gör!

*Kör så det ryker!*

#732 Ulf Ölén



### Magnus Karlsson BMC Borås har valts in i ett mycket illustert sällskap!

Dessutom som enda medlem från Europa i Concours Registry Committee.

Det är denna kommitté som står bakom guiden "The Originality Guide For Restorations" – en guldgruva för alla som renoverar sina Big Healeys. Vill ni att er bil ska bli så mycket original som möjligt, hittar ni de flesta svar på era frågor i denna fantastiska och faktsäckade guide. 2024 års utgåva finns snart för nedladdning. Magnus har lovat att jag kan publicera länken när det blir aktuellt.

**Vi säger grattis till Magnus – en välförtjänt framgång!**



### Lite matematikövning i vintermörkret

På 100-motorerna så användes mycket kronmuttrar som låstes med en saxpinne tvärs igenom bulten och i ett av de sex uttagen i muttern.

Det var så man gjorde på 40-talet. Om man vill behålla original looken inne i motorn och inte byta till Nyloc så blir det nästan alltid så att när man dragit med rätt moment så ligger hålet i bulten helt fel i förhållande till uttagen i kronmuttern.



Lite räkneövning ger följande med exemplet storändans bultar på stakarna. Gängan är BSF 7/16 – 18. Det ger att ett varv på muttern motsvarar en längdförflyttning av  $25,4/18=1,4$  mm. Då blir varje "kugg" på kronmuttern  $1,4/6=0,24$  mm.

Har man då precis passerat hålet när man har rätt moment så är 0,24 mm i längdförflyttning ytterligare alldeles för mycket.

Lösningen är då att använda shims under muttern. SKF har vad de kallar distansbricka PS som finns i en mängd dimensioner och med tjocklekar i 0,1 mm steg. De är mycket hårda och med hög precision så de kollapsar inte under trycket från muttern när man drar åt med fullt moment. Då värsta fallet med storändans bultar är 0,24 mm så löser några 0,2 mm och 0,3 mm brickor problemet.

De kostar dessutom bara någon krona styck och finns hos bland annat Momentum som finns på många platser i Sverige. Så köp ett par påsar med olika tjocklekar och pussla ihop det hela.

Ett litet kuriositet som jag lärde mig av en som jobbat med motorer i över 40 år.

**Det gäller att hålla kunskapen vid liv om hur vi ska sköta om våra gamla motorer.**

*Kör så det ryker!*

#732 Ulf Ölén