

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 20



Text och foto: Börje Engwall

När detta skrivs, i mitten av januari, är det fortfarande barmark och plusgrader ute. Men idag skiner solen! Vad lite som behövs för att muntra upp humöret. Efter månader av gråväder ser man hoppets strimma!

Jag brukar säga till Eva, att jag smiter ned till garaget för lite ljusterapi. Tror jag har nio dubbelrörsarmaturer i taket. Rena operationsljuset. Och det är väl nästan det vi gör – opererar bilar?

Nåja, trots ett ofrivilligt avbrott med lite-mekande med Evas Mini Countryman, har jag fått lite tid i garaget under den, (för oss som fortfarande jobbar) perfekta Julhelgen. Fem semesterdagar genererade sjutton sammanhängande dagar fritid. Hurra!

Jag hade väl hoppats på att få hämta min motorhuv och framskärm hos John, min plåts. Nu blev han sjuk, och väl återkommen dränkt i vanliga jobb. Han har börjat krympa och knacka lite, men har lite dåligt samvete inför mig. Min tanke var att grunda dem i mellandagarna, men nu fick jag ta tag i annat.

Vågar inte ta tag i motorhuv själv, då den troligen blåst upp vid något tillfälle, och är allmänt vågig. Krävs en van hand där. Framskärmarna är inte mycket att krympa på, mest bara spänna upp plåten lite efter min svetsning.

Jag tog istället tag i lite montering av framvagnen, rattstången med mera. Otroligt roligt att se hur plåtskulpturen ute i garaget börjar ta formen av en bil. Barnbarnen vill kika på den varje gång de hälsar på. Då har vi genomgång var hjulen, motorn och ratten ska sitta. Nu senast var lyckan total hos både sju- och fyraåringen, när de såg att morfar inte lurats! Ratten satt verkligen där han sagt.

Samtidigt har vissa saker som legat isär behövt plockas ihop efter lackering och ytbehandling. Gaslänkaget var ett exempel. Idag kan man köpa Teflonbussningar till detta, att ersätta original filtbusning med. Men efter samtal med broder Lars, fick jag en tankeställare. –”Du kan ju inte ha Teflon så nära det varma grenröret! Det kommer ju smälta ihop och låsa hela gaslänkaget!” sa han! Okey, svarade jag, och åkte moloken hem.

Plockade fram alla gamla och nyköpta delar till länkaget. I lådan ligger ett gäng bronsbussningar med något stenhårt, hartsliknande material på, som jag minns svagt från demonteringen av bilen. Började kika på sprängskisser etcetera, och konstaterade att de senare bilarna fått filten utbytt mot bronsbussningar med någon slags plast runt. Det var den plasten som nu förvandlats till stenhårt harts ...

Klurade lite på detta, och köpte sedan en 14,5 millimeter borr. Linjerade upp allt rakt i

pelarborren. Borrade sedan upp de befintliga åttamillimeters hålen i Teflonbussningen till 14,5 millimeter, och pressade i bronsbussningen. Voila! Ser ut som original. Nu på plats verkar det fungera som tänkt. Helt utan glapp.

Även torkarmotorn skulle monteras med nya gummigenomföringar. Vid hemkomst av bilen i november 2013 kollades vissa funktioner upp. Bland annat torkarmotorn. Gick och lät som den skulle, men fästet i karossen var nästan av, och gummigenomföringarna hårda som Läkeroltabletter.

Nu var ju fästet sedan länge förstärkt med svetsens hjälp, och de nyköpta gummifästena skulle monteras. De består av en liten cirka tre centimeter lång sexkantstång, nedsvarvad och gängad till motsvarande M5 i ändarna. Gummigenomföringen träd ut på sexkantstången, stora brickor som ska stanna mot sexkantstången, och muttrar som sedan dras stumt. Då har gummit rätt mjukhet för att inte fortplanta torkarmotorns ljud och vibrationer ut i karossen.

Tror du killen eller tjejen i Kina eller Taiwan (som troligen gör dessa) förstått det? Nope! Brickan gick att trä hela vägen över stången, alltså med för stort centrumhål! Man får passa sig för nytillverkat. Som tur var fanns de gamla sexkantstångerna med brickor kvar.

Även kupéfläkten lät och gick bra. Efter blästring/lackering och förzinkning av skruv och brickor, monterades det hela ihop. Stansade ut gummibrickor som tätning i främre hjulhusets fästhål.

Lasse (bror) tipsade om att man kanske skulle lägga ett galler mot löv längst fram, istället för som nu, uppe vid fläktmotorn, som är omöjlig att komma åt med karossen på.

Nu vände jag på bilen igen för att montera broms och bränslerör, batterikabel och elsystemet. Många bilder har jag tagit av allt möjligt. Men vissa bitar var rivna redan under bilens avställning under 30 år i USA.

Hur allt var fäst ovan bakaxeln var ett sådant exempel.

Men tack vare Magnus på BMC i Borås, och övriga engagerade i bland annat 3000 Restorers Group på Facebook, kom jag gåtans svar närmare. Härligt med den responsen!

Bensinpumpen var original SU (Skinner Union), och hade nog aldrig varit borta ur bilen. Brytarna i gaveln hade nog justerats av tejprensans utseende att döma, men i övrigt, skitig och kladdig.

Vid öppnandet luktade det "dinosariepiss" om de gamla intorkade bensinresterna. Urrk! Sodablästrat och lite med aluminiumoxid,

fick bort det mest intorkade. Nu ligger filtret i thinner. Hoppas lösa upp det sista på så sätt.

Den reparationsats jag sedan länge köpt hem, visade sig helt fel. A-H Spares lagerför bara två olika. BN1-BN4 (tidig) och BN4 (sen) - BJ8. Nu var inte det rätt typ, utan BN4 (sen) - BJ7 (tidig) har en helt annan typ av pump (EPK 805 LCS Pump Repair Kit) med kantigt hus, inte runt. Hittade rätt i Burlens katalog som jag fått på Goodwood Revival. Har nu påtalat detta för A-H Spares. Har alltså en reparationsats till BJ8 (rund bensinpump) till salu nu.

Vi ses väl på Öland? Jag kommer i samma bil som vid 5-årsjubileet. Snart är det vår! Hurra!



Värmebläkt i "originalskick".



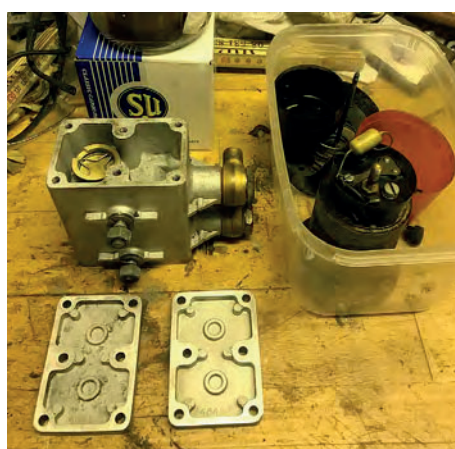
Samma bläkt efter "lite" bearbetning.



Montagedetalj för värmebläkt.



Bensinpump före ...



... och efter rengöring



Övre bilden: verktyg och delar för modifierade gasreglagefästen.
Nedre bilden: gamla hartsrester, importerat från USA!



Jodå, visst sitter ratten där morfar sagt!



Frontshrouden rengjord och epoxigrundad. Blir ju nästan som nytt!

