

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 21



Text och foto: Börje Engwall

Bra med mycket referenslitteratur när man grottar ner sig!

När jag skriver detta, har det snart gått en vecka sedan jag ramlade av en trasig stegpall.

Blåslagen på höger underarm, och med en bruten handled. Sensmoralen är att aldrig låna kunders stegpallar, utan konsekvent använda sin egen högkvalitativa. Nu trampar man redan runt frustrerad. Hur det ska gå de ytterligare 5–6 veckorna vill jag inte veta ... Ingenting lär hända på bilen, och den planerade renoveringen/bytet av taket på terrassen lär dröja den också. Döttrarna tror på Psyket! Lär ju inte behöva klippa naglarna på vänsterhanden i alla fall.

Men vad har hänt innan dess? Jo, min ”plåttis” John, som alltid får finrikta och krympa mina synliga lagningar, har blivit klar med framskärmarna. De skulle varit grundade när ni läser detta, men på grund av det ovan skrivna blir det senare i sommar.

Huven däremot, är även han lite kluven inför. Bra vågig efter tidigare trolig uppblåsning/vikning. Brorsan Lasse lyckades rulla sin platta 100/6 huv i Engelskt hjul till rätt spänst. Kanske det som behövs?

Jag har fortsatt att montera ihop bilen så länge. Efter att bensinpumpen renoverades och provkördes, har jag köpt 5/16” kopparrör och bockat till nytt bensinrör från pump till förgasare. Hittade rätt rör på Ahlsells kylavdelning. Till Spriten (2008) fanns fortfarande oljerör i den dimensionen att köpa. Men vem eldar med olja idag?

Silverlött på nya nipplar i ändarna. Finns att köpa på Ahead4Healey's.

Nya bromsrör har dragits, och även så till kopplingen. Köpte en bromsrörssats, men den passade sådär ... Inhandlade ett slingbromsrör på Biltema, och de hade samma märkning/tillverkare som det från England inköpta!

Jag har sedan tidigare en smidig rörkonare av Sykes Pickavants fabrikt, som är handhållen, och kan användas i och på bilen. Många andra kräver skruvstycke att jobba i. Med en liten fin rörskarare och några smidiga rörbockningsverktyg, blev resultatet bra tycker jag. Viktigt är också att klamra rören stadigt.



Jag har använt kopparnickelrör. Ren koppar bedömer jag som för mjukt till bromsrör.

Tanken är att även hustrun ska tycka om att köra BJ7an när den är klar, så ett bromsservo stod på önskelistan. Brorsan Lasse hade kommit över ett Girling Powerstop i fint skick till sitt 100/6 projekt. Ett sådant fanns som tillval till BJ7 när man köpte bilen ny. Dock inte monterat på vår bil.

Kikade lite på Lasses, och konstaterade att det jag hade liggande hemma sedan 25–30 år, var identiskt så när som på själva vacuumburken. Den var av nyare datum och hade gummibalg istället för läderbälg. Ingen nackdel.



Efter kontakt med Magnus på BMC i Borås, så fick jag veta att han kört med ett sådant nyare på sin BJ7. Tack Magnus.

Sagt och gjort, kunde man få isär mitt gamla ihoptorkade? Började pilla lite med det under några kvällar. Fick isär vacuumburken, där någon tidigare klåpare vänt stora fjädern fel. Stora varvet ska ned i gummibälgen och inte tvärtom som i min.

Sedan kom finmekanikermejslarna fram. Alla gummipackningar satt som hopklistrade. Fick dränka allt i WD40. Efter några dagar gick det mödosamt att få isär. Untrade i mitt stilla sinne om det över huvud taget varit isärplockat i cylindern, eller bara penselreoverats inför försäljning på Wårstamarknaden när det begav sig?

Nu letades annonsen i Classic & Sports Cars fram, som jag sett i så många år; Powertrack LTD (www.powertrackbrakes.co.uk)



Ovan vacuumburken med fjädern åt fel håll!
Nedan "slaktad" cylinder.



Paul Hunt som driver den, visade sig vara en trevlig "prick" Efter lite mejlande av bilder från mig, levererade han det jag behövde.

Nya gummipackningar, nya små ventiltätningar med nya fjädrar och clips, samt ny gummibälge och nytt "gummiknä" till vacuumröret.

Och en ny klämring runt själva vacuumburken, då den gamla var tvungen att sågas upp. När klämringen var gulkromaterad, var ju vacuumröret tvunget att bli detsamma. Efter lite putsning och målning av servot och de från Kilmartin i Australien, levererade fästena i originalutförande, hjälptes Eva och jag åt att mätta in det på plats. Som referens hade jag bilder tagna på en av Erik Sandgrens BJ8, som visade ett originalservo. Tack Erik.



Servot klart ...
... och monterat!



När nu det mesta satt på plats, och som lättast monteras med bilen i sin snurr var det dags att montera nav, lager och hubbar. Givetvis var en av kartongerna till de nya bakhubbarna felmärkt. Jag fick två högersidor trots att ena kartongen var märkt vänster!

Detta åtgärdade A-H Spares smidigt utan kostnad för mig. Fick behålla det felaktigt skickade, som nu sitter på Robert Erikssons 100/6. Fick som "plåster på såren" lite clips som jag var i behov av.

De främre hubbarna var i så pass bra skick, att bultarna pressades ur, och hubbar (med lagerbanor kvar) och bultar zinkades separat. Sedan slogs lagerbanorna ur, och nya Timken lager och packboxar monterades.

Observera! Främre och bakre packbox har samma ytterdiameter, men de främre är något trängre i sin inre diameter. Tänk på det så slipper ni få kladdigt fett att tränga ut fram. Och som tidigare nämnts av Bengt Olsson i en teknisk artikel, så får man passa in den bakre papperspackningen mot O-ringen vid de bakre naven. Packningen har för litet centrumhål, och dålig passning mot navbultarna. Så en vass mattniv och en hålpipa behövs för att det ska passa.



Bortskuren innercirkel från papperspackningen till bakre hub.

Nu blev det en signal till brorsan Lasse. "Har du några hjul jag kan låna?" Mina original 48-ekers som följde med bilen (tidig BJ7 -62) var både rostiga och hade stenhårda diagonaldäck på. Surt om den skulle få punktering det första den fick. Så nu står den på exakt likadana däck den hade som en "North American Specification" ny i juni 1962.

Jag kommer dock köra med kromade 72-ekers, och helsvarta däck när bilen är klar. Gillar bling i form av krom, men är mer tveksam till vita däcksidor i nuläget.

Ja, nu är den alltså nere på marken igen.



Tveksamt om jag kan göra något på ett tag framöver. Först ska jag läka ihop, och sedan få tillbaka lite muskler i underarmen. De förtvinar snabbt i träda. Och sedan tror jag hustrun insisterar på den utlovade renoveringen av terrassen.

Vi får se hur jag lyckas. Håll er nu friska och krya, och passa er för Volvos Coronafälgar, Toyotas Coronamodeller, och det blaskiga Coronaölet, så ska vi nog kunna ses vad det lider.