



När jag sist rapporterade från garaget, hade min duktiga motorkille Robban precis mätt in kompressionen efter att de härdade ventilsätena monterats. Mycket riktigt behövdes topplocket planas lite efter det, för att återställa rätt kompression. Härligt med noggranna personer.

Nåväl, "klumpen" till topplock skulle tillbaka på motorblocket. Man har ju lärt sig genom åren som hantverkare att ta till hjälp. Motorlyften var perfekt att hänga topplocket i. Smidigt och lätt att få det på plats.

Och nu skulle bara den sedan tidigare (i USA) misshandlade vänstergängade muttern på växellådans ingående axel bytas ut. Ställde då lådan på högkant, vände mig om, och skrammel!!!

Vad var det? Åh nej...Bottenstocksaxeln är ju bara låst av kopplingskåpan åt ena hållet, och överdriven åt andra hållet. Det hade ju inte jag haft en tanke på. Nu åkte axeln ur växellådan, med följd av att alla nållager ramlade ur bottenstocken, och stocken i sig lade sig i växellådshusets botten. Ridå!!

Den kvällen hade jag besök av Ågren 2.0! Jag har tidigare bara bytt packningar och packboxar på en växellåda, om man borträknar en mopedväxellåda i tonåren. Hur gör jag nu?

Ringde Magnus Karlsson, som är ett stort stöd i min renovering. Magnus peppade mig att försöka fixa det själv, och gav i vanlig ordning en massa bra tips. Sagt och gjort. Beställde delar från A-H Spares. Nya in och utgående lager, nya nållager, och nya synkringar plus en packningssats.

Jag ringde även till Per Schoerner, som hade hjälpt mig med växelförarna, vilket jag berättade om i förra avsnittet. Per har ju en massa "bra-att-ha" delar liggande.

– Kan jag tigga en gammal sliten botten-

stocksaxel av dig? Magnus säger att om man kapar en sådan, så kan man ha den som guide.

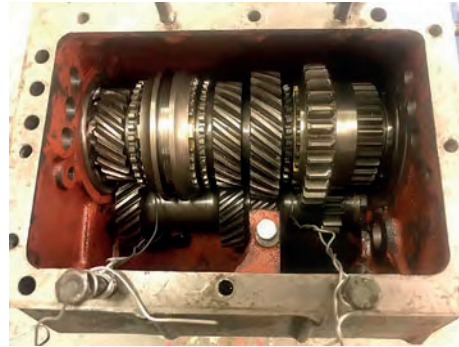
– En sådan kapad har jag liggande, svarade Per.

Vilka härliga kontakter man har genom klubben! Men ska man kunna dra åt den här vänstergängade muttern, behövs lite verktyg. Kollade upp ringnyckel till det. Tror den skulle kosta dryga tusenlappen. Morsning, använda en gång, och sedan ligga i vägen resten av mitt liv. Då gör man en egen av plattstål plus ett mothåll av ett lamellcentrum. Lagom pyssel medan A-H Spares levererade nya delar.

Växellådan togs nu isär helt, och synades. Nya synkringar var bra att jag beställt. De var slitna. Lagren kändes lite skumma. Man kunde ana ett missljud. Nållagren däremot, är svårare att bedöma. Lite klurande och några gummisnoddar senare satt nållagren på plats, tillsammans med in och utgående lager.



Men att bottenstocken skulle läggas i först, i växellådans botten, och sedan fiskas upp mot den övre axeln, var lättare sagt än gjort. Det var här den avsågade bottenstocksaxeln från Per kom in. Den var nu lika lång som axeln i sig, och höll alla nållager på plats.



Drog fast lite najtråd runt den, för att lättare kunna fiska upp den, samtidigt som axiallagren skulle in mellan växellådshuset och stockens båda ändar. Hänger ni med?

När stockens kuggar låg emot ingående axelns kugg, kunde man se ändan på den avsågade axeln genom sidorna på växellådshuset. Försiktigt tog man nu den ordinarie långa axeln och sakta sakta, knackade man in den genom stocken, med växellådan liggande horisontalt denna gång ...

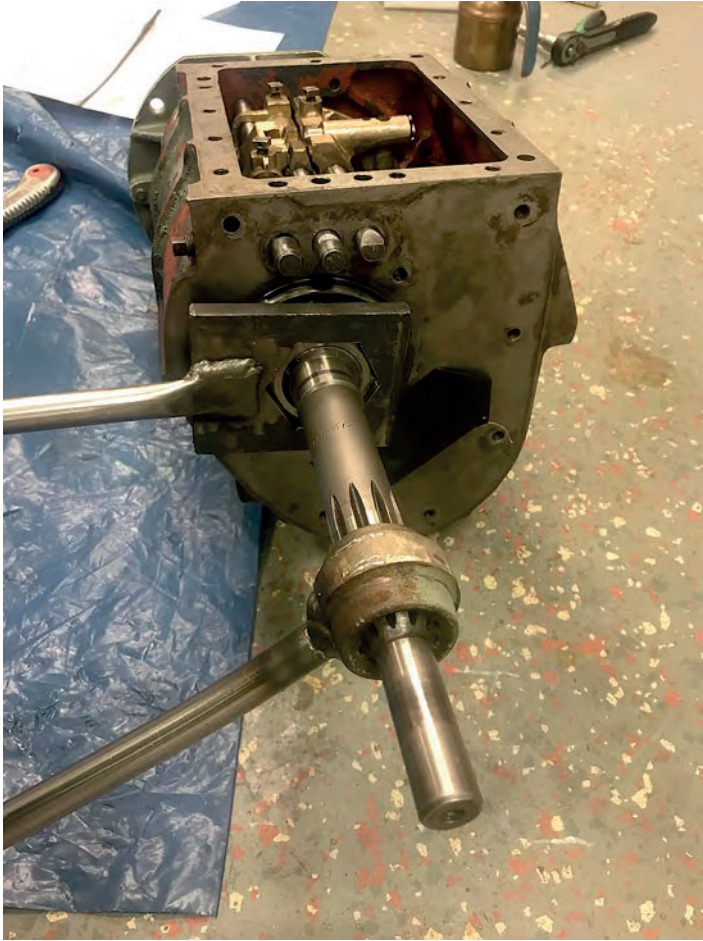
Känslan och självförtroendet hade nu fått sig en rejäl push i rätt riktning. Att sedan få dit överdriven på lådan var ju också en utmaning.

Även här konsulterades Magnus, som gav bra tips. Jag filmade det ljud som hördes när delarna inte ville mötas. Det var splinesen inuti överdriven som var så superkänsliga för att ligga i exakt rätt läge. Då ringer Magnus upp mig.

– Du ska nog vända på oljepumpskammen, annars kommer överdriven inte fungera.

Skämskepsen på. Man tittar på sprängskisser, och sedan ställer man lådan åt andra hållet än vad bilden visar. Inte så smart. Tack Magnus för din falkblick!





Japp, uppdraget utfört. Motor och växellåda hopmonterade var för sig. Nu skulle de grundas. Motorn visade ju spår av röd rostskyddsfärg, så den fick det åter, medan växellådan är en blandning av gjutgods och aluminium. Då fick den epoxigrund i stället. Sedan monterades låda och motor ihop, och lackades med Bill Hirsch motorfärg. Ska enligt säkra källor var den mest autentiska färgen.

Nu började det bli spännande. Det så kallade bröllopet förestod. En gammal term som beskriver när chassi/kaross får motorn monterad.

Min Miatakompis László hjälpte mig i med motorn. Motorutrymmet kläddes in med masoniteskivor som skydd. Det hela gick relativt smidigt. Motorlyften hade kunnat ha en något längre arm. Det får inskaffas framöver för framtida bruk.

Nu skulle bilen enligt plan lämnas på lack. Men min lackerare låg precis i skilsmässa, och jagade bostad. Han var inte så pigg på nattjobb p.g.a. det. Lacken sköts därför en månad framåt.

Det blev göra att allt som kunde göras på själva bilen innan lack i stället för efter. Alla oljor, bromsvätska mm fylldes på.

Det som var kvar att göra på elsystemet kopplades ihop o.s.v. Även mallar till golv-mattor med mera skars till.

Nästa gång jag skriver, ska ni få se resultatet av lackjobbet. Nu råder bråda dagar/kvällar/nätter för att få bilen körklar enligt plan för Norgemötet. En balansakt mellan att jobba lagom mycket, och ta sig tid i garaget. Ekonomin får styra där. Att renovera bilar är ju inte gratis. "Svarta hålet" som hustrun döpt garaget till...

Nu håller vi tummarna för en tidig och varm vår, som 2018. Vi ses på vägarna!

