



Tekniktips

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

Man lär så länge man lever!

Del 1, Vattenläcka

När jag för ett par år sedan byggde min första Healey, en BN4a, som fick regnumret TGR37K, hade jag en smutt bisarr tid och strul med läckande topplockspackningar. Jag tror jag har den fjärde packningen i nu sedan den blev helt på rull. Detta har gjort mig smutt vidskeplig runt topplockspackningar.

Nu när jag bygger min andra, en BN1 som jag modifierar till en BN2, 100M replika, så tyckte jag att jag gjort allt rätt med renoeringen av topplocket, bra packning, nya bultar med rätt smörjning och uppmätning av blockets planhet och ny kalibrerad momentnyckel.

Dagen var kommen när jag skulle förbereda för en första start av motorn. Jag har inte hittat några bevis för att bilen varit inregistrerad efter 1972 så motorn kan ha slumrat väldigt länge. Men det är klart jag har bytt ut mycket i motorn för att få den till 100M specifikation så den har ju sett dagens ljus men ändå...

Olja i bakaxeln, växellådan, i motorn och en skvätt symaskinsolja i vardera förgasare. Inga synliga läckage så långt. Nästa steg var kylarvattnet som skulle i så att elementet inne i kylaren täcktes helt. Koll igen runt motorn.

Döm om min fasa, jag såg vatten tränga ut uppe i skarven mellan topp och block på höger sida och detta redan innan jag försökt starta. Det blev bara ett stort NEEEEJ, inte topplockspackningen igen. Ok, jag testar med att efterdra pinnbultarna. Drog på lite på momentnyckeln sedan runt alla bultar i rätt ordning. Vad händer då? En bult gick tvärt av.

OK, paus i frontändan på bilen. Skruvade dit bakskärmarna och fixade till bakluckan allt för att få lite perspektiv. Efter ett par dagars terapi med karossarbete beställde jag nya

pinnbultar och ny packning från DWR.

När jag hade jobbat där i motorrummet hade jag noterat att remskivan på generatorm inte linjerade helt med de två andra remskivorna. Så jag tänkte det är ju ett lagom pill i väntan på nya delar från England.

Jag hade renoerat generatorm och modifierat den och de andra remskivorna till "narrow belt" och givetvis hade det inte passat fullt ut så jag hade fått svarva till generatorms remskiva för att passa.

Generatorm skulle lite framåt så lösning var att flytta fram hela generatorfästet 3 mm. På BN1 sitter generatorm i ett fäste som är bultat med fyra pinnbultar på en yta i nivå med topplockspackningen.

Jag flyttade hålen i fäste genom att slipa upp i ena kanten och svetsa igen i andra. Gick hur bra som helst och provmonteringen visade på att nu var allt i linje. Blästrade det modifierade fäste och la på lite ny färg.

Torkade rent ytan på motorblocket, där fästet ligger an, för att jag skulle lägga på lite färg där också, jag hade ju tid. Då såg jag följande:

Fasen, det är ju blött vid pinnbulten!! Torkade torrt igen men efter några tiotal sekunder så var det så här:

Till saken hör att jag hade tömt ut så mycket vatten att jag inte skulle fylla cylindrarna när jag skulle lyfta toppen så det kan bara ha varit några millimeter vattenpelare, alltså nästan noll tryck.

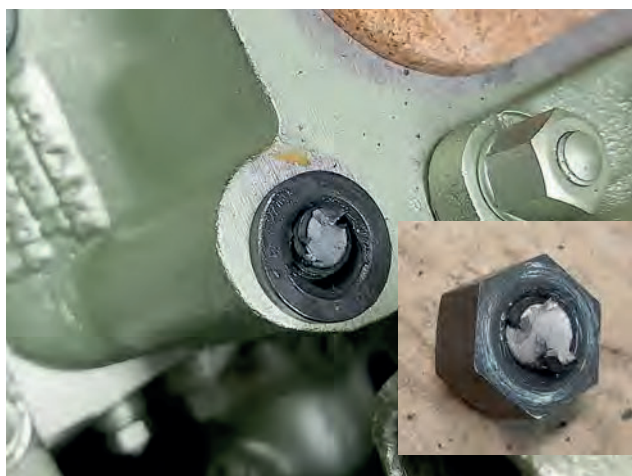
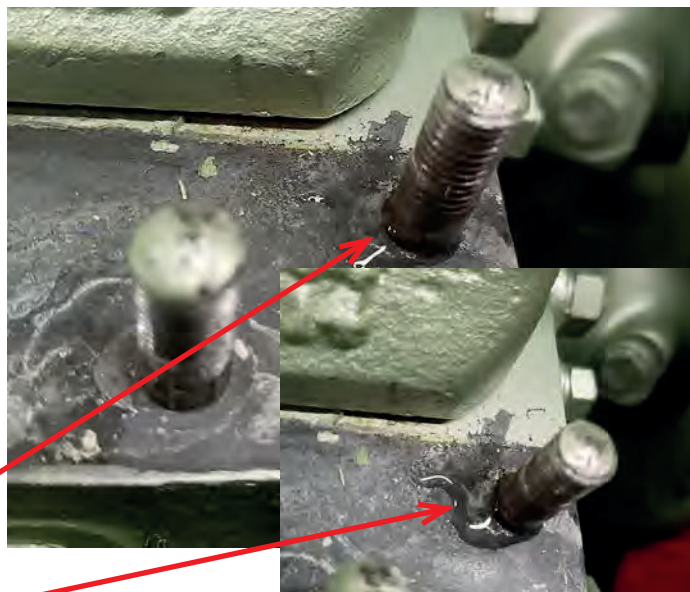
På en 100 sitter de här fyra pinnbultarna gängade rakt ner i en vattenkanal och den främsta av dem var inte tät i gängan!

Så när det var fullt med vatten i kylsystemet så tryckte det på lite mer och med generatorfästet på plats så gick vattnet upp och bakåt

längs skarven mellan topp och block så att det såg ut som om det var packningen som läckte och med mina tidigare skräckupplevelser runt strulande topplockspackningar så drog jag helt fel slutsats. Så hade inte generatorfästet behövs justeras så kanske jag fortfarande hade letat efter läckan. Oh hemsk tanke.

Så ut med pinnbulten, rensa upp gängorna och i med gängtätning. Det blev tätt direkt, förstås.

Nu med ny packning och nya bultar och allt draget enligt konsten alla regler kör jag motorn några minuter varje dag för att bränna in grenrör och allt annat som osar och så här långt ser allt OK ut.



Inte för att det var en tuva men talesättet stämmer ibland in även på en gammal motor från 54 och jag får väl säga att man lär så länge man lever och det här visar ju att jag lever.....

Kör så det ryker! #732 Ulf Ölen