



Tekniktips

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

Artikeln är en bearbetning av en artikel av Tord Persson i MG-klubbens Bulletinen med Bulletinens och Tords vänliga medgivande.

Balansering av ekerhjul.

De flesta av våra Healeys har ekerhjul monterade och är försedda med hubbar där hjulen hålls på plats med någon form av centrummutter.

Konstruktionen klarar stora krafter och håller länge om den sköts rätt. Hubbarna och fälgarnas splines skall rengöras från gammalt fett och återfettas med jämna mellanrum. Centrummuttern skall också vara åtdragen enligt instruktionsboken.

Det händer ibland, att vi får punktering eller behöver nya däck. Gummiverkstäderna brukar oftast få fram nya slangar och däck med rätt dimension men har svårt att göra balanseringen på rätt sätt.

Nu för tiden är det få gummiverkstäder som vet hur ekerhjul är konstruerade och hur de skall hanteras. Jag har till och med råkat ut för en gummiverkstad som monterade däck utan slang. Inte bra om man inte har de nya ekerfälgarna som är konstruerade för slanglöst bruk!

Det svåraste är dock att få balanseringen rätt utförd. Oftast sätter gummiverkstäderna bara upp ekerhjulen i sin balanseringsmaskin. Fälgens bakre fläns, eventuellt med en kona i fel vinkel som mellanlägg, stöder då mot balanseringsmaskinen. I fälgens framkant monteras sedan en invändig kona. Eftersom ingen av dessa två ytor på fälgen är maskinbearbetade, blir det två fel av två möjliga. Resultatet blir en mängd balanseringsvikter på hjulet och usel balans när hjulet monteras på bilen. Dessutom läggs ofta skulden helt felaktigt på fälgen. Kontrollerar man fälgens in- och utsida när den är monterad i balanseringsmaskinen, kan man oftast med enbart ögat se att fälgen sitter fel monterad. En lösning gummiverkstaden då tar till är att balansera enbart framhjulen och då med dessa monterade på bilen.

Hur kommer man då ifrån det här problemet? Det finns flera alternativ.

Det enklaste, men sannolikt det dyraste på sikt, är givetvis att vända sig till en gummiverkstad som har rätt utrustning och kunskaper om ekerfälgar. Tyvärr finns det inte så många sådana i landet. Går man till sin lokala gummiverkstad och frågar, så får man med säkerhet ett svar liknande detta - "Visst kan vi balansera ekerhjul. Vår maskin klarar det. Vi har gjort det på NN:s MG och han var nöjd."

Kontrollera riktigheten i svaren genom att ställa följdfrågor med denna artikel som grund.

En annan metod är att endera själv, eller få en gummiverkstad att köpa, de detaljer som

behövs för att komplettera dagens moderna balanseringsmaskiner. Detaljerna som behövs är dels en invändig kona (hane), som är identisk med hubbens kona d.v.s. har samma vinkel som konan i fälgen, och dels en utvändig kona (hona) motsvarande en vanlig centrummutter.

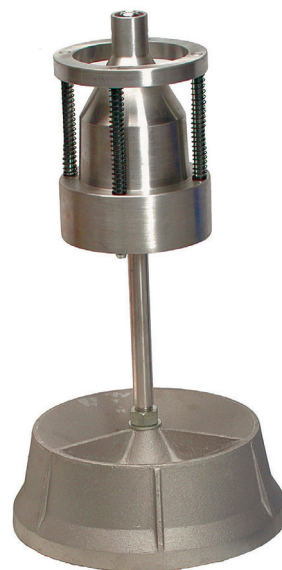
Mats S gjorde ett par satser redan för femton år sedan, och de har fungerat perfekt.



Det finns också kompletta paket att köpa i England hos t.ex. Head4Healeys. Kostnad drygt £80 plus frakt och VAT, totalt alltså över 1000 SEK. Med satsen följer ut- och invändiga konor samt två hylsor som används beroende på balanseringsmaskinens axeldimension. Konorna passar till alla typer av ekerfälgar, som finns till exempelvis Healeys. En fördel gentemot de hemmagjorda är att det är lättare att ha med i bilen när man är ute på långresa.



Vår annonsör Denis Welch Motorsport rekommenderat istället en mer gammaldags balanseringsmetod för ekerfälgar, statisk istället för dynamisk. Till detta säljer de en utrustning för ca £100 plus VAT och frakt. Denna utrustning kan man alltså använda hemma i sitt garage, på tävlingsbanor etc. Fungerar även för "vanliga" fälgar. Vi har dock inte testat hur bra det fungerar.



Ett alternativ är att flera går samman och köper någon av utrustningarna gemensamt, om man nu inte väljer det hemmagjorda alternativet!

Själv drabbades jag under flera år av ideliga punkteringar på vår Healey. Problemet visade sig vara små märklappar som suttit inne i däckens insida noga när du monterar nya däck. För den som vill vara lite säkrare mot punktering finns det speciellt kraftiga slangar, främst avsedda för racing, att köpa från England, bl. a Denis Welch. Fast de kostar mer än tre gånger så mycket som de vanliga ...

När vi ändå pratar om fälgar och däck har jag ett tips till: när ni har fälgarnas centrum riktigt rena (sker kanske bara vid nya eller nyrenoverade fälgar?), passa på att lägga en lite siliconeklick inne i navet vid varje eker. Förebygger de så retfulla olje/fettränderna som ofta följer ekrarna ut när man kört ett tag.

Gjorde det själv för några år sedan, efter tips av vår annonsör Kurt på Ekerhjulservice, och det blev en avsevärd skillnad och lättnad vid tvätt av fälgarna.

Tord Persson/ Anders Lotsengård