



"Gamla bilar går inte sönder, de står sig sönder" - Joe Leno.

En lätt omarbetning av Hans Hennevelts artikel tidigare införd i MG Bulletinen.

Gamla bilar kan ofta stå väldigt länge och då kan det uppstå olika fel som inte fanns när bilen parkerades.

Det dominerande är broms- och kopplingsfel. Bilen bromsar ojämnt och det läcker bromsvätska vid ett eller annat hjul. Ofta är det en bromscylinder som har skurit, gäller särskilt aluminiumcylindrar. Bak kan det vara så att ena hälften av kolvarna har skurit, men dessa cylindrar kan man putsa med ett horningsverktyg som bl.a. finns på Biltema. Om man ska montera nya cups som t.ex. British Motors säljer, använd rikligt med det speciella bromscylinderfettet vid monteringen. Även huvudcylindern kan läcka och om du har en bil med bromsservo kan bromsvätska läcka in i den utan att det syns på annat sätt än att nivån i huvudcylindern blir lägre. Om du inte har renoverat en huvudcylinder tidigare rekommenderar jag att du tar hjälp av en som har!

Fler problem med bromsarna? Jodå! Bromsarna släpper inte! Det vanligaste är då att det lilla avlastningshållet i huvudcylindern är igensatt och gör att kolven inte kan gå tillbaka hela vägen vilket i sin tur leder till att trycket i systemet är kvar. Om detta händer undervägs, vilket det mestadels gör, kan man lätta på trycket genom att öppna en luftningsskruv på en hjulcylinder. Kom bara ihåg att varje gång man trycker på bromspedalen så är man tillbaka på ruta ett. Det gäller alltså att krypa hem på handbromsen och ha fotbromsen endast i yttersta nödfall.

När man öppnar en hjulcylinder rinner all bromsvätska ut. Bromsvätska är ett av de bästa färgborttagningsmedlen som finns, så var försiktig så att den aldrig kommer på målade delar. Att förhindra att all bromsvätska rinner ut är tämligen enkelt. När bromspedalen är nedtryckt är systemet stängt. Jag brukar såga en plank i rätt längd mellan pedalen och förarsätet, och sätta den till att hålla ner pedalen. Men glöm inte att sedan öppna luftningsnippeln vid det/de hjul du ska arbeta med – annars ligger bromsen på (kan vara lite besvärligt att exempelvis får bort

en bromstrumma då ...). När man har jobbat med bromssystemet är det kanske på sin plats att byta bromsvätska. Töm bromsvätskebehållaren med t.ex. en pipett eller annan suganordning. Fyll den igen med färsk bromsvätska och lufta alla hjulcylindrar (och lufta bromssystemet skall du alltid göra när du arbetat med bromsarna!). Börja med den som är längst bort och ge den tre slag med pedalen, för de övriga räcker det med två slag (glöm inte att fylla på behållare emellanåt). Nu har du



färsk vätska i systemet. Vätskan är nämligen hydroskopisk och tar upp fukt med tiden! Detta gäller inte för D.O.T 5-vätska men den kan inte blandas med D.O.T 3 och 4. Vill man använda D.O.T 5 måste man byta alla gummidelar inkl.

slangar och rensa rören.

Kopplingen är nästa pryl som kan stöka efter att bilen har stått stilla en längre tid. Lamellen kan ha klistrat fast på svänghjulet. I första hand kan man köra motorn varm med intryckt kopplingspedal. Lossnar den inte efter ett tag kan man med ilagd växel och



nedtrampad pedal knuffa bilen fram och tillbaka. Försök dock aldrig att rycka loss med startmotorn, det kan förstöra den ingående axeln på växellådan. Nästa är att knuffa igång bilen i 2:an eller 3:an och köra med intryckt kopplingspedal och varierat gaspådrag. Det sista alternativet har hjälpt mig två gånger. Sedan dess har jag alltid ställt undan bilen med intryckt kopplingspedal.

De flesta Healeys har hydraulisk kraftöverföring till kopplingen. En huvudcylinder överför kraften från pedalen till en slavcylinder. Jag trodde att det numera var förbjudet med slavar men slavcylindrar är tydligen fortfarande ok. Det är lätt att byta tätningar i dessa cylindrar men sedan börjar oftast problemen! Hela folkstammar har blivit nästan galna när de försökt lufta

slavcylindern. Vet man hur är dock även detta lätt. Innan man monterar fast slavcylindern trycker man in stången som kolven påverkar helt. Då finns ingen plats kvar för vare sig bromsvätska eller luft och nu kan man släppa ut luften via luftningsnippeln. Sedan monterar man cylindern på plats! Ett annat tips är att investera i den lilla luftnings slang för slavcylindern som säljs som extratillbehör. Gör fortsatta luftningar till en barnlek (gäller Big Healeys i varje fall!).

Slavcylinder koppling sedd underifrån. Den nya luftningspunkten vid pilen - lätt åtkomlig underifrån!



Kom ihåg att aldrig dra luftningsnipplor för hårt, risken är annars stor att man inte får loss dem vid nästa tillfälle.

En sista grej när det gäller bromsar – byt alltid bromsbelägg eller klossar på båda hjul på samma axel. Annars kommer bilen garanterat bromsa snett!

Var detta det enda som kan hända med en bil som står sig sönder? Nej då, det finns mera. T.ex. bensinpumpen kommer inte igång, har klistrat fast p.g.a. etanolen i bensinen, eller/och kontakterna har bränts fast. Ibland hjälper det att knacka på pumpen med det är ändå ett tecken på att en renovering är på sin plats. Att bensin- och vattenslangar börjar läcka är inte heller ovanligt, kolla med jämna mellanrum att ett det inte börjat uppstå ålderssprickor genom att böja/trycka på slangarna. Eller förresten – misstänker du att de börjar bli till åren – byt! Inga stora pengar.

Nu har du någonting att se fram emot när du efter lång tid ska skaka liv i din nästan bortglömda Healey, eller kanske annan gammal bil om du har dålig smak. (Förlåt Hans, gäller naturligtvis inte MG! Red.).

Hans Hennevelt, MGCC

Efterbearbetat och lite "healeyserat" av redaktören.