



## Tekniktips

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



### Bränslemätarestrul eller har vi nå'n soppa i tanken??

**S**å var det äntligen dags för de första provrundorna. Man är väl präglad sedan barnsben för det är mycket känsla av Bambi på hal is, vad kommer att hända??

Efter att väckt motorn till liv i januari efter säkert mer än tio års slummer och dryga två års renovering från grunden var det dags att i början av maj registreringsbesiktiga BN:4an. Allt gick väl och den fick ett passande namn "Tiger 37 000" eller som det står på skylten TGR37K.

Så nu var det äntligen dags att justera in allt och hitta alla kvarvarande jobb på den. Den i USA eftermonterade bränslepumpen från Stewart Warner 240 byttes ut mot en ny Facet Silver Top pump.

Bränslemätaren verkade lite skum så efter att öppnat upp Sender Unit stod det klart att avtagaren mot resistanstråden i givaren inte gick att få till, dålig anläggning utefter kontaktbanan. Så det var bara att köpa och plocka in en ny tankenhet, sender unit, för jag vill ju inte få soppatorsk ... I med lite mer bensin från dunken och mätaren visade så fint knappt halv tank.

Öron, ögon och luktsinne på helspänn. Batteriet välladdat, oljenivå OK, kylarvatten OK och givetvis en bensinskivvätt i tanken.

Så bar det iväg på min lilla testslinga genom skogarna strax sydväst om Jönköping. Allt väl och nästan hemma igen så tänkte jag tanken att allt verkar hänga ihop väl. Inga dunkande eller gnissel i kurvor och gupp.

Då hörde jag ett illavarslande ljud bakom ryggen, det tickade ljudligt från den nya bränslepumpen och bilen tvärdog. Rullade tills jag kunde komma undan från vägen.

Jaha, så gick det med det. Men inget läckage ut på vägen så slangarna var nog på plats och efter som den tickade så fick den ju spänning. I stridens hetta tänkte jag inte på det mest uppenbara – soppatorsk – för mätaren visade ju att det inte var tomt och tankenheten var ju ny.

Ringde efter sonen som var hemma på besök och så bogserade vi hem bilen. Under tiden jag väntade på assistansen och under

den korta resan hem kom jag fram till att det logiska är nog ändå soppatorsk men ingen av oss hade någon reservdunk med oss!

Väl hemma igen hämtade jag dunken och tankade upp en fem-sex liter. Den gick igång som en klocka, typiskt. Alltså instrumentet är galeat. Det hade ju hoppat runt tidigare men det trodde jag var tankenheten som spökade men tydligt var det båda som var kass.

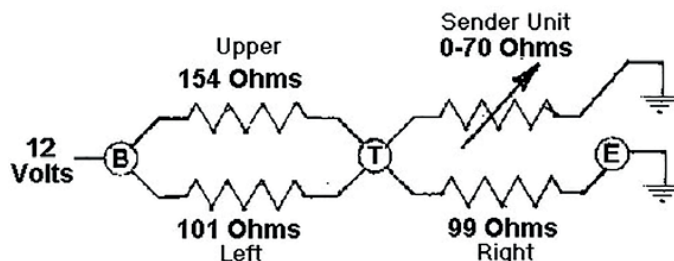
Som gammal MGA-ägare går jag ofta till en helt fantastisk hem-sida med tusentals tekniska artiklar, MGA-Guru, av Barney Gaylord.

Inte nog med att min MGA och min BN4 är samma årsmodell, 1959, de är dessutom byggda i samma fabrik och har ganska mycket gemensamt. Så efter lite efterforskningar så visade det sig att de två har samma system från Smiths. Nedan följer ett utdrag från FUEL GAUGE FUNCTION -- FG-101e på [mgaguru.com](http://mgaguru.com) i kondenserad översättning.

"Man kan göra en helt OK mätning av de tre spolarna inne i instrumentet utan att plocka isär det för det kan vara lite pilligt. Systemet har totalt fyra resistanser av vilket den ena är variabel och sitter i tanken under locket på Sender Unit.

Inne i instrumentet finns tre spolar, resistanser. Den till höger är kopplade mellan anslutningen "T" som i tank och chassi. Denna ska mäta 99 Ω. Både den övre och den vänstra spolen, resistansen, är kopplade mellan anslutningen "B" som i batteri och "T".

Utän att plocka isär något kan man mäta dessa båda parallellt och till 61Ω. Om värdet ligger i närheten av 61 kan man anta att båda är OK. Om det är avbrott i någon av dem ska det då mäta 154 eller 101 Ω beroende på vilken som är OK. Alla mätningarna bör göras med instrumentet urplockat för att inte annat som är inkopplat ska kunna störa mätningen."

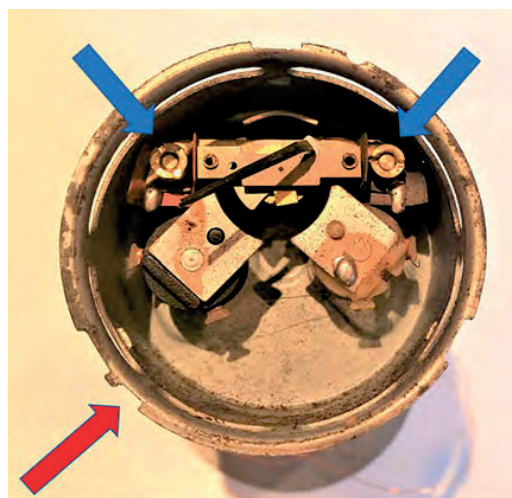


#### Fuel Gauge Circuit Schematic

Så fram med multimetern och börja mäta. Resistansen över Sender Unit var 77 Ω. Jag hade ju tankat fullt och lite resistans i kablaget fram till instrumentet är ju OK.

De andra värdena var helt galna. De hoppade omkring som jag vet inte vad.

Bort med tavlan för att tita in i skapelsen. De båda mätningssmuttrarna vid de blå pilarna är anslutningarna "B" och "T" inifrån som kopplar spolarna till anslutningsskruvarna.



Båda var helt lösa efter 60 års skakande, vilket gav ett superglapp. Fram med en spårmejsel och dra åt rejält och sedan väldigt försiktigt trä tillbaka tavlan. Visaren är supertunn men går ganska bra att rikta upp efter det att tavlan är på plats igen. Observera att fliken på tavlan ska sitta i uttaget som har den röda pilen. Det breda är uttaget som läser krom ringen och glaset.

Nu var det perfekt funktion igen.

Sedan kan man roa sig med att kalibrera instrumentet genom att justera spolarnas läge men det är en annan historia. Detaljerad beskrivning finns på [MGAGuru.com](http://MGAGuru.com) FG-101.

Skönt, ännu en originalpryl som gick att rädda!

**Kör så det ryker!**

#732 Ulf Ölen