

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 17



Text och foto: Börje Engwall

För att återknyta till mina kullar jag skrev om i förra numret av Entusiasterna tänkte jag berätta lite om mina stötdämpare.

Som de flesta vet sitter det Armstrongs hävarmsdämpare monterade på alla Austin-Healeys. Dessa består av två stycken parallella kolvar i varsitt lopp. Sammanbundna med en vipparmsbrygga genom vars centrum själva hävarmsaxeln går. Själva hävarmen kan ha olika utseende beroende på vilken bil de ska monteras på. Själva huset med kolvarna är i stort sett lika mellan olika bilmodeller och märken. I botten av huset sitter det en fjäderbelastad ventil som styr strömningarna av oljan mellan de båda kolvarna i sina respektive lopp. Så långt är allt ganska solklart.

Men hur fixar man till ett eventuellt läckage vid hävarmens axel, eller som i mitt fall, behöver byta hävarm mot rätt modell? Mina stötdämpare köpte jag för tre-fyra år sedan på Västeråsmarknaden. De var fabriksreoverade vilket man kan se på den speciella kopparfärgen de är sprutade med. Mina hade dessutom dekalerna kvar från reoveringsfirman. Det var alltså helt fräscha dämpare men med fel hävarmar. Till ett bra pris dessutom. Ursprungligen var de nog tänkta baktill på en SAAB V4 kombi. Lite NOS över dem - New Old Stock.

Innan man börjar jobba med dämparen måste oljan tömmas ur. Lättast görs detta genom att lossa de sex små skruvarna till dämparens lock. Locket har en tunn gummipackning mellan hus och lock. Knacka lite försiktigt med en plasthammare på locket så brukar det släppa. Ta annars ett slött stämjärn i kanten på locket och knacka försiktigt. Packningen kan behöva lite hjälp av ett vasst knivblad för att släppa i helt skick.

Om man vänder på dämparna så sitter det på baksidan en frysplugg, mitt för axelns ingång på framsidan. Denna måste bort för att kunna pressa ur axeln. Problemet är att den sitter i aluminiumhuset på dämparen och tätas mot sätet av en tunn gummipackning. Man vill med andra ord inte skada varken sätet eller packning. Jag gjorde som så att jag slog ett kärnslag mitt i fryspluggen.

Använde en punktsvetsborr sju mm för att inte borra ned i axeln. Borren var inte konisk utan har ett plant skär. Så fort man är igenom känns det i handbormaskin/skruvdragaren. Jag tog sedan en magnet och plockade ur spånet med.



Gamla och nya fryspluggen

I detta sju mm hål får man plats med en bitshållare då de är ¼ tum, ca 6,3 mm. Det är denna man ska använda för att trycka på axeln. Man drar nu fast två stycken M8:a bultar, cirka 60–70 mm långa, i dämparens fästhål. Dessa fungerar nu som mothåll när axeln skall pressas ur.

Upp med dämparen i hydraulpressen efter att man noterat/märkt upp hur axeln satt i vipparmsbryggan. Pressa ur axeln med tillhörande hävarm.

När allt är ur vänder man på dämparen och med lämplig grovlek på drivdon slår man ur fryspluggen bakvägen. Då får man loss den utan att skada vare sig sätet eller gummipackning.

Nu vänder man åter på dämparen och axel och hävarm går in i i huset.



Olika armar för olika bilar, men samma dämpare!



Vad som behövs



I pressen för utpressning!



När fryswickan sitter på plats slår man en grop i den med en kulhammare eller drivdorn. Den utvidgar sig då och fastnar.

Oljan i dämparna har det funnits många teorier om. Många hävdar att man måste ha speciell lever arm oil i dem, medan andra säger att framgaffelolja till motorcyklar är bra. Jag fick tips från välunderrättat håll,

Idag fick jag efter dagar med WD40 isär bromsoken. Pressat in och ut millimeter för millimeter och motionerat kolvarna tills de släppte. Nu skall jag hona ur oken och montera nya kolvar i rostfritt stål. Jag har alltså delat/klyvt oken för detta. Att man måste vara noga vid ihop monteringen och använda rätt packningar behöver jag nog inte nämna.

En liten notering - jag är inte säker på att allt jag skrivit ovan stämmer för BJ8:ans dämpare. De är något större och kanske lite annorlunda även på andra sätt.

Ni som inte hunnit fixa bilen under vintern får strax bråda dagar. Konstigt att våren ofta kommer så snabbt.

Det var ju nyss jul!



Och sedan blir de som nya!

Där sitter en tunn bricka och bakom den en gummิตätning. Brickan och tätning skall nu bort. En skruvmejsel fungerar oftast bra att bryta loss brickan med. Bli den lite böjd går den lätt att knacka plan igen. Gummิตätningen är bara en enkel ring av gummi. Torka rent i sätet. Här byter vi nu ut gummiringen mot en modernare packbox. Roteri Kullager AB art.nr: A17276 www.rotetera.se. Efter att packboxen knackats på plats återmonterar jag brickan. Detta i tron att den skyddar packboxen mot grus och smuts på sin utsatta position.

Den rätta hävarmen, som tagits ur på samma sätt från de gamla dämparna, ska nu pressas i. Man trycker i den med handkraft så långt det går eller tills man känner att splinesen har greppat/hamnat rätt. Då fortsätter man med hydraul pressen till dess att hävarmen sitter på rätt avstånd från dämparhuset. Cirka 1,5-1,7mm. Nu vänder man åter på dämparen och med stöd av de tidigare nämnda M8-bultarna pressas den nya fryswickan med tillhörande gummipackning på plats. Använd en spärrskafthylsa till det. Fryswickan köpte jag på nätet. www.coreplugs.co.uk Den är 20,5 mm eller 13/16 tum.

Thomas på British Motor, att vanlig motorolja är precis lika bra. Dock kan man använda 20 W-50 olja istället för rak 20 W olja. Detta då bilarna bara körs sommartid numera och den tjockare oljan gör dämparna lite mer sportiga.

Nu kan locket med tillhörande gummipackning återmonteras efter att olja fyllts på. Tänk på att hålla/spänna fast dämparen så som den skall sitta på bilen vid påfyllning. Pumpa hävarmen ett flertal gånger upp och ned för att fylla kolvarna med olja. Det bubblar lite av luft som skall ur men fortsatt att pumpa tills det blir nästintill stumt. Då skall oljenivån ligga i underkant.

Efter lite avslipning och grundning fick mina dämpare min favoritfärg, Eastwoods Extreme Chassis Paint.

En 1-komponentlack av det tåligare slaget som ger en nybilsfinish. Nu återstår att se om de blev bra. De främre dämparna sköljde jag bara ur och byte olja på då de kändes bra redan från början. Till skillnad mot en av mina bakre som var fylld av fett från USA-tiden.

I nästa avsnitt hoppas jag att de flesta karosdelar grundats med epoxi. Jag singlar gärna in på stickspår.



Vi syns väl på årsmötet?

Börje Engwall