



# Vårutflykt med förhinder - vad kan felet vara?

En lätt omarbetning av Jan Levenstams artikel, tidigare införd i MG Bulletinen.

**T**rots att alla våra Healeys är "gamla" är de nästan lika pålitliga som nya bilar. Det beror vanligen på att de saknar elektronik och att de oftast är väl underhållna.

Men visst kan det hända att det blir något fel. Om bilen stannar, blir man vanligen först lite förvånad, sedan kanske förbannad, för att sedan börja fundera på vad är det för fel.



Vad är de vanligaste felen på våra gamla bilar? Tyvärr finns ingen statistik, men det är troligen bränslefel och tändningsfel eller andra elfel, som orsakar flest motorstopp. Lite allvarigare kan det vara om händer något med själva motorn.

Med lite baskunskap och viss improvisation kan man i de flesta fall ändå komma vidare om man har ett bassortiment av verktyg och delar med sig.

De gamla bilarna har ju ingen dator, som kan tala om vad som är fel, utan man måste själv försöka lista ut vad det kan vara. Har man en gammal bil, är man ju vanligen även lite tekniskt intresserad.

Att försöka lista alla tänkbara fel vore väl väldigt pessimistiskt och kan kanske avskräcka folk att våga köra sin klenod. Fel, som man inte kan åtgärda ute på vägarna, är

bl.a. en avkörd vevaxel eller drivaxel. Som tur är det synnerligen ovanligt att det händer. Om de skulle göra det beror det vanligen på hur man kört.

Tyvärr finns det inget uppslagsverk, som man kan slå i, och få svar på varför bilen stannade. Bilarna är tekniskt enkla, så man kan dela in felen i några huvudgrupper, motorfel, tändningsfel, elfel, bränslefel, kopplings- och

bromsfel.

Vi skall i några artiklar belysa de vanligaste felen och hur man undviker eller avhjälper dem. Som de flesta gammalbilsägare är jag en amatör i bilsammanhang men har bilen som ett fritidsnöje, varför artiklarna är baserade på egna och andras erfarenheter, som jag kommit i kontakt med.

Att läsa om olika fel och tips är en sak. Att sedan, då man står ute på vägen i mörker eller i regn, komma ihåg dem är en annan sak. Det är därför bra om man hemma i garaget i lugn och ro undersöker bilen för att se var de olika komponenterna sitter.

De flesta har nog med sig reservhjul (kontrollera med jämna mellanrum att det är luft i det), domkraft och verktyg då man är ute och kör. Förutsättning för att sedan även kunna göra

vissa reparationer är ju att man har med sig ett litet sortiment av "nödhjulsartiklar". Ståltråd, eltejp, silvertejp, Sladd med krokodilklämna båda ändarna, mätinstrument eller sladd med en kontrollampa, ficklampa (det kan ju vara mörkt då bilen stannar).

Jag brukar rekommendera att vid sidan av bensindunk med bensin, ha med sig lite motorolja, bromsvätska, säkringar, bogserlina och startkablar och en uppsättning med vissa delar – tändstift, brytarspetsar, rotor, kondensator, fläktrem. Lite överkurs är att ha en hopfällbar pallbock som extra säkerhet om man måste komma under bilen av någon orsak.

## Motorfel.

Även om våra bilar är mer eller mindre gamla så har de ju några hjälpmedel som underlättar för oss att hålla koll på motorn – oljetryckslampa/oljetrycksmätare, laddningslampa, och temperaturmätare. Alla vet ju att om oljetrycket försvinner, laddlampan börjar lysa kontinuerligt eller tempmätaren stiger över normalt, måste man genast stanna motorn för att undersöka varför.

Om tempmätaren stigen snabbt och oförklarligt kan det bero på att kylarvattnet försvunnit, trasig slang, läckage i vattenpumpen eller en slirande fläktrem, som gör att vattenpumpen inte dras runt. Problem med läckande vattenpump kan bara kompenseras med att kontinuerligt fylla på med mer vatten. Har en kylarslang spruckit kan man provisoriskt åtgärda det med självvulkande tejp eller i nödfall med silver- eller el-tejp.

Om fläktremmen gått av börjar även laddlampan att lysa, eftersom även generatoren då slutat fungera. Byta fläktrem löser det problemet, för du har väl med dig en i reserv i bilen?

För lågt oljetryck kan bero på för lite olja i motorn, försvinner oljetrycket helt indikerar det på att ett oljerör eller slang troligen spruckit. Att man inte skall köra vidare utan rätt oljetryck är en självklar sak. Man kör annars snabbt slut på motorns alla lager med total motorrenovering som följd.

Är det "bara" en slang till oljekylaren som havererat, kan den temporärt kopplas bort, och sedan lugnt köra vidare.

Råkar man ut för ett större motorfel, är det nog tyvärr bara bärgning som gäller. Dessbättre händer det väldigt sällan, men kolla så din försäkring täcker bärgning.

## Kopplingsfel.

Kopplingsfel är ovanliga. Det kan ibland uppstå efter vinterförvaringen, genom att kopplingslamellen har "limmats" fast vid svänghjulet under vintern. Bästa sättet att få den att släppa är att köra motorn riktigt varm, då brukar lamellen lossna.

Är man ute och kör och man märker att kopplingen har allt svårare att koppla ur beror det vanligen på att det är för lite bromsvätska i kopplingens huvudcylinder. Orsaken kan vara att slangen mellan huvudcylindern och slavy-cylindern har "svällt" eller gått sönder. Annat fel kan vara att gummipackningarna i slavy-cylindern



inte tätar, med följd att oljan tryckts ut. Fyll på mer vätska och förhoppningsvis fungerar kopplingen nödtröftigt (luft i systemet) och man kan ta sig hem. Annars är bara att försöka köra utan koppling Väcklingarna är knepiga, men det går. Starta om möjligt motorn med lägsta växeln i och håll sedan rull på bilen och försök anpassa motorvarvet vid växlingar (om du inte är nära hemma och tar dig hem på ettans växel!).

Om det allmänt bara blivit svårt att växla och motorn slirar då man kraftigt ökar varvtalet, beror det vanligen på sliten kopplingslamell och som då kräver ett byte.

### Bromsfel.

Här förutsätter jag att bilen har bra bromsklotsar/bromsband och att bromsarna är rätt luftade/justerade innan problemet uppstod.

Det är enkelt att konstatera då man får ett bromsfel. Man trampar på bromspedalen och bilen drar kraftigt åt ena sidan eller i värsta fall att bromspedalen går i botten och inget annat händer. I det första fallet har troligen en bromsslang eller bromsledning gått sönder. Är det en bromsslang ute vid något av hjulen kan man provisoriskt lösa problemet med att skruva loss bromscylindern, vika slangen för det trasiga stället och naja den från hårt. Fylla på bromsvätska och försik- tigt till direkt till verkstad. (OBS! Bilen kommer att dra snett då man bromsar). Är det ett bromsrör är det svårare, men en absolut sista utväg för att komma vidare till en verkstad är att kapa röret och vika det. Då har man bara broms på två hjul, fram eller bak. Så smyg vidare, speciell tom det är frambrömsarna som försvunnit! (sen kommentar: både Svanberg och Red fick anledning använda detta tips under Skottlandsresan. Det fungerade! Red).

Om bromspedalen bara går "mjukt i botten" är det ett troligen "bara litet läckage", för lite bromsvätska eller packningen i huvudcylindern som inte tätar. Fylla på vätska kan provisoriskt hjälpa, men systemet måste sedan repareras och luftas.

### Bränslefel.

Bränslefelelen brukar främst uppenbara sig på våren, då man startar upp bilen efter att den har stått en längre tid. Bensinpumpen kan då kräva av allt harts om finns i dagens bensin.

När man slår på tändningen skall pumpen börja "ticka" (om man har en elektrisk pump), är den tyst, ta baksidan på en skruvmejsel och knacka på pumpen. På Healey 3000 kan det ofta hjälpa bara att med handen banka till hårt på torpedväggen bakom högerstolen. I de flesta fall börjar den då fungera och pumpa fram bensin till förgasarna.

Kontrollera även att pumpen får ström, den matas med en vit ledning från tändningslåset. För de bilar som har pumpen placerad där

bak, har ledningen en skarvkontakt i motorrummet. Tickar pumpen ovanligt snabbt beror det på att det inte kommer någon bensin in till pumpen.

Får en motor bränsle och gnista ska den gå igång. Jag brukar börja med att undersöka om det kommer fram bränsle till förgasarna. Enklaste sättet att kontrollera om cylindrarna får någon bensin är att spruta in lite startgas i luftrenarna, försöka starta motorn och går den då igång men går bara så länge det finns gas kvar, får den ingen bensin. Alternativt är att lossa en anslutning vid ett flottörhus och se om det pumpar fram någon bensin. Startar den inte med startgas är de dags att kolla batteri och tändning enligt nedan.

Kommer det ingen bensin trots att pumpen tickar kan det bero på att filtret är igensatt, trasig eller tilltäppt bensinledning. Tickar pumpen, men ingen bensin kommer, kontrollera att det finns bensin i tanken. Det låter lite dumt – tomt i tanken – men bränslegivaren kan ha hängt sig eller givarmotståndet ändrats genom dålig kontakt. Finns det bensin, blås i tankröret för att därigenom "trycka in" bensin i pumpen, vilket kan starta pumpningen.

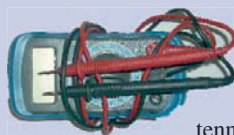
Fungerar pumpen och alla ledningar och filter är OK kan felet ligga i förgasarnas flottörhus med sina ventiler.

Flödar förgasarna har ventilen fastnat i öppet läge eller har det kommit smuts i ventilen. Får motorn bensin och reagerar den inte heller på startgas, så är det något fel med tändningen.

Tändningsfel kan bero på flera orsaker, startbatteriet eller tändningens olika komponenter.

### Batterifel.

Ett batterifel upptäcks oftast hemma, vanligen då man skall starta bilen efter vintervilan eller annat längre stillastående. Många av oss missköter batteriet under vintern. Man bara



ställer in bilen utan att kontrollera att det är fulladdat (och glömt att kontrollera vattennivån i batteriet). Med ett dåligt (ej laddat) batteri orkar inte

startmotorn, eller bara knappt, dra runt motorn. Strömmen räcker då inte till att även alstra en gnista. Har man ett bra batteri, men ändå ingen kraft i startmotorn kan det bero på oxid i batterianslutningarna eller vid jordkabelns anslutning till karossen eller till motorn.

Jordningen kontrolleras enklast med att en startkabel ansluts till batteriets "jordpol" och sedan direkt till motorn.

Med en väl fungerande startmotor och kontroll att bensin kommer fram enligt ovan, men motorn ändå inte vill starta, får man börja titta på tändsystemet.

### Tändningsfel.

Tändsystemen i våra gamla bilar är oftast väldigt "enkla" och har bara 5 enheter, batteri, tändspole, tändkablar, fördelare med brytarspetsar och tändstift. Orsaken till



tändningsfel kan likväl uppstå av många orsaker. Krypströmmar, oxid i kontakter, dåliga tändkablar, slitna brytarspetsar, dålig kondensator, dåligt fördelarhus, t.o.m. dålig kontakt i tändningslåset.

Ledningar, som har med tändningen

att göra, är vita, några med en tilläggfärg. Börja felsökandet där det inte krävs några specialverktyg. Kontrollera att inga sladdar har skakats loss eller vibrerat av i anslutning till sina anslutningskontakter.

Börja med att en gnista vid bort ett stift metallhöljet kör startmotningen gnista tändsystemet. det ibland gnistan så



Kontrollström fram

se om det kommer tändstiften, skruva och hålla det yttre mot motorn och torn. Kommer det är det något fel i I klart solljus kan vara svårt att se kolla noga! lera att det finns till tändspolen, då tändningen är tillslagen. Kontrollera att matarledningen mellan tändspole och fördelare är OK, likaså genomföringen och matningen till brytarspetsarna. Kontrollera att tändspolen är hel, genom att mäta dess lindningar. Motståndet i den yttre lindningen, den mellan + och - polerna skall ha minst 3,4 ohm. Den inre lindningen, den mellan mittuttaget och kontakten som matas från tändnyckeln, skall ha 8 – 10 Kohm.

Lyft av och sätt tillbaka kontakterna vid tändspolen och fördelaren för att säkerställa att det inte finns isolerande oxid i kontaktpunkterna. Kontrollera och torka av tändkablar och kontrollera anslutningarna vid tändstiftshattarna. Lyft av fördelarlocket och torka rent från damm och oljefilm. Dra runt motorn och kontrollera att brytarna verkligen öppnar sig. (Kontrollera med ett bladmått att det är rätt avstånd). Om allt verkar OK, pröva att starta igen och motorn skall förhoppningsvis gå.

Om motorn fortfarande inte vill tända får man gå vidare i sitt letande efter orsaken.

Finns det svarta grova linjer i fördelarlocket från mittpolen och utåt måste de skrapas bort,



eftersom det är kolbanor, som kan leda bort strömmen (alternativt byt fördelarlock). Pröva med en annan rotor – kan vara genomslag genom rotorn från mittpunkten till fördelaraxeln.

Enkelt sätt att kontrollera att det finns kontakt mellan tändspole och brytare är att med slutna brytarkontakt och påslagen tändning öppna brytaren. Det skall då uppstå en liten gnista mellan brytarkontaktens poler. Om det inte blir en gnista då man öppnar brytarspetsarna är det något fel i matningen till tändspolen eller fel i tändspolen.

Kontrollera brytarspetsarnas kontaktytor. Är de sönderbrända byt brytare och justera in brytaravståndet enligt handboken.

Ett tips: när du byter kondensatorn kan det var lite pillrigt att få tillbaka fästskruven, ta en bit tunn ståltråd och linda kring skruven så att du inte tappar ner den i fördelaren. Kontrollera noggrant att isolerbrickorna vid brytarfjäders hamnar rätt. När allt är OK pröva att starta igen. Fortfarande problem? Börja om från början med att kolla enligt ovan. Får motorn både bensin i rimlig mängd och en klart synlig gnista ska den starta!