



## Tekniktips

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

### Ett experiment med trasig temperaturmätare.

Vid första starten efter mängder med års



Törnrosasömn är det ju viktigt att hålla koll på oljetrycket. Det såg bra ut. Var lite högt just i starten men gick ner snyggt och prydligt efterhand som motorn blev varm. Men, men, men – inget utslag på vattentemperaturmätaren. Och jag som hade renoverat och testat den innan jag hade monterat in den, men nu var den stendöd!

Felsökningen var inte så svår. Det var lödningen mellan kapillärroret och sensorbulben framme vid kylaren som spruckit upp så att all eter hade läckt ut.



Kollade runt lite hos handlarna i England men de kunde bara erbjuda att man skulle skicka in den trasiga för renovering, ingen sålde nya. Det finns till 3000 men jag har ju en 100 och anslutningen till motorn är inte den samma. 3000 har ett gängat hål i motorblocket och 100 har en gängad stös som sitter på kylaren, alltså helt tvärt om. Risken med att skicka något till England i dessa dagar gick inte alls ihop med min tidplan för min 100M-replika.

Lite googlande senare så var jag beredd att göra ett försök att rädda den jag hade. Men det var två problem, var få tag på eter och var få tag på sprutor. Kändes lite skumt att googla runt på mer eller mindre obskyra sidor för att köpa sprutor.

Granngården hade gott om dem men det krävdes intyg från veterinären för att få handla. Försökte inte ens att få ett. Hittade "klistersprutor" på Hornbach. Sorterade under tapetserarredskap för att bättringslimma bakom tapetbubblor.

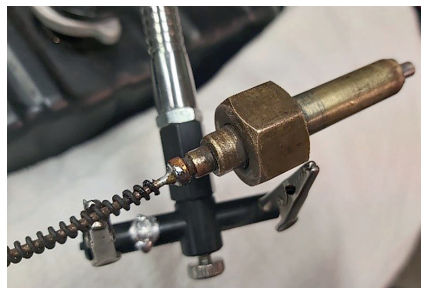
Sen var det etern. Den gode Matthew Randell i Australien som har allt på sin Youtube kanal

visade på ett försök med att köpa en billig mätare med bulb och tömma den på eter med hjälp av en spruta och sedan föra över men det fungerade inte så bra. Risken är stor att man får med sig för lite. I det fortsatta sökandet hittade jag att startgas är i princip ren eter!

Preparerade bulben med att plocka bort den gamla anslutningen och borra rent ingången. Tur att det var rejäl överlängd på röret för det gick ju bort några centimeter för att få nytt friskt rör att löda in i bulben. Rackarns vad klen innerdimensionen var. Fick bara in spetsen på en knappål men det såg bra ut.



Då eter kokar redan vid 34,5°C och är rejält brandfarligt så tänkte jag flytta ut lödförslutningen med en liten rörstump från själva bulben för att inte värma upp etern så mycket inne i bulben.

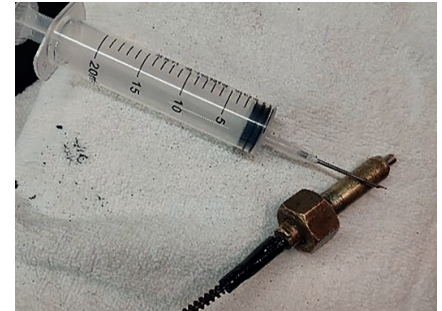


Lödningen av röret gick bra. Snyggade till hylsan som ska skydda lödskarven och klämde fast den rejält. Antagligen var det denna som börjat släppa och så fick lödfogen ta stressen i stället.

Så var det dags för påfyllning. Hade försökt hitta hur mycket som behövdes i bulben men utan resultat så det var bara att testa. Sprutade ut rejält med startgas ner i en liten plastbytta och sög upp kanske 5–8 ml. Bulben var riggad med en blöt trasa runt sig för kylningen.

I med etern och i med en lite plugg jag svarvat till av en mässingskruv och så på med lödkol-

ven. Det såg OK ut så fram med kokande vatten för att testa. Ursäkta språket men jäklar vad det fräste till. Lödningen var inte tät och etern kokade ur blixtnabbt och skvätte runt det varma vattnet hejdlöst.



Borra ur pluggen och ett nytt försök med ny plugg. Om möjligt ännu värre fräs i vattenbadet. OK tredje gången gillt och nu rackaren var det tätt och kollade mätaren, perfekt!



Extra roligt var att det hade kostat i princip noll kronor och jag kunde göra allt med mätaren och rören till både oljetrycket och vattentempen kvar i bilen. Det enda jag lossade på förutom bulben, var clipsen till vatten kapillärroret för att få lite mer längd längst fram. Ett lyckat experiment, så långt. Nu får vi se hur länge det håller.

*(Har kollat med Ulf: Jo, det fungerar!/ Red.)*



Kör så det ryker!

#732 Ulf Ölen