

3. del af gearkassereparation

Som beskrevet sidste gang, stod motoren på gulvet foran T-eren. Der stod den godt og sikkert det meste af 2016. Da sæsonen med ture, ferier, istandsættelse af sommerhuse o.s.v. var overstået, kom Uno ned en dag, og vi fik relativt hurtigt lagt motoren i bilen igen (efter en lille fadæse fra min side). Da vi sluttede den dag, manglede der bare manifolds, karburator, ledninger osv. Det meste blev klaret dagen efter, så den kunne startes.

Olie og vand på motoren, spænde slanger og studse efter, kølervæske fyldes på, strøm på batteriet. Nu skulle det vise sig om det hele skulle ud igen. Efter nogle forsøg kom der gradvist liv i motoren.

Nu skulle det vise sig om den også kunne køre. Ud over nye ventiler og ventilfjedre, var lejerne også blevet lagt sammen. Gearkassen var stykket sammen af 3 forskellige gearkasse, bremsetromlen drejet ned så den passede til en 1923 model, og koblingen skiftet til en kaninkobling.

Det gik fint ud af garagen. Bremsen fungerede fint og 1.gearret ligeså, men der var ikke noget 2.gear i den. Tilbage i garagen igen og se hvad det kunne være. Der blev justeret lidt på bolten på kurveskiven. Det var ikke nok, for den fedtede når den gik op i 2.gear. Tilbage igen !

Så prøvede jeg at slække på fingrene til koblingspladen, men inden jeg kørte ud for at prøve den, slog det mig at der da var noget galt. Det var jo fjederen der skulle trykke på koblingen, så fingrene blev skruet tilbage, og strammet yderligere en omgang på skruen. På med dækslet og ud og køre igen. Se nu skiftede den som den skulle. Helt perfekt, og med mulighed for at skifte fra 1. til 2.gear uden ryk.

Nu var der kun detaljerne tilbage, og de blev klaret i løbet af en halv time. Endelig.

Vi var ude at køre den sidste tur i år den 31.oktober hvor vejret var i orden om end lidt koldt. Nu er T-eren sat på bukke og staldet op indtil næste år når vejret byder sig.

Stor tak til Uno, som var en uvurderlig hjælp undervejs.

På gensyn derude.
Hilsen Tina og Stig Madsen