



Udskiftning af instrumentpære

Pæren i speedometeret til afviserlyset lyste ikke særligt kraftigt. I disse moderne tider købte jeg en ledpære med gevind på 12V – 20mA med en levetid på 30.000 timer! Pris 28 kr. hos

www.ledforever.com



Men efter 40 år sad den gamle pære urokkeligt fast i fatningen. Ikke engang fruens lange negle kunne komme ned og få fat i soklen. Kontakttrens hjalp heller ikke, men et stykke inder-isolering fra et elektrikerkabel fik løst problemet. En anden form for slange kunne sikkert også bruges. Lyseffekten var ikke synligt bedre end en ny original pære. Men strømforbruget er mindre, og så holder den længere.

Reostat

Kontakten til at regulere lysstyrken i instrumenterne virkede kun periodevis. I stedet for at købe en ny skilte jeg den gamle ad. Uheldigvis sad den gamle runde drejekontakt urokkeligt fast. Den måtte bores ud, og en ny indkøbes. Af uransagelige grunde er der ikke et lille hul, hvor man med en tynd dorn kan udløse knappen, ligesom de 4 andre firkantede kontakter.

Med en skruetrækker åbnes de små flapper, der holder sammen på reostaten.



Hele huset var fyldt op med fint støv, og kontaktfladerne samt modstands-tråden var kraftigt irrede. Støvet blev blæst væk, og kontakten lagt i eddikesyre i nogle minutter. Herefter blev messingfladerne pudset med autosol, til de skinnede. Efter samlingen blev kontakten testet med et multimeter indstillet på ohm - til stor tilfredshed. Den nye drejekontakt fik en klat fedt, så den kan komme af en anden gang.

Hazard kontakt

Den virkede ikke mere, og denne type kan ikke længere købes. Vha. af en prøve lampe viste det sig, at der kom strøm ind – men ingen ud af den. Speedometer og omdrejningstæller var til hovedeftersyn, så det var let at klemme kontakten ud på bagsiden af instrument panelet.

Jeg brugte 2 tynde skruetrækkere til med forsigtighed at vrikke vippekontakten ud af de 2 små styretappe.



Herefter kunne den adskilles i alle løsdelene. Fedtet var selvfølgelig gammelt og stift, og kontaktfladerne irrede. De blev rensed, og delene fik nyt fedt. Efter samlingen brugte jeg ohmmeteret, og det viste sig, at kontakten stadig ikke virkede.



Til alt held havde jeg nogle vippekontakter fra en Austin 1800. De lignede Triumphens, så de blev slagtet. Fra en af dem tog jeg en fjeder og erstatte den med den gamle. Så virkede kontakten igen.

Gravering af vinduesvisker og sprinkler kontakter

Tidens tand havde næsten udvisket symbolerne på disse 2 kontakter.

Nye kunne ikke mere købes, da de er den gamle smalle type, der sidder på TR250 – TR5 – samt de tidlige TR6ere. Især sprinkler kontakten var så udvisket, at jeg kun vha. en lup kunne ane signaturen.



Jeg havde en graveringsmaskine, og med den øvede jeg mig på et stykke hårdt plastik, inden jeg gik i gang med kontakterne. Det krævede megen tålmodighed – en god lup med lys – og en sikker hånd.

Efter afrensning i sprit af kontakterne, skulle der påsmøres hvid graveringsfarve med en stift. Efter nogle timers tørring blev det overkydende maling tørret af, og kontakterne var klar til at blive monteret.

Stiften havde jeg lånt af en god bekendt, som havde den fået foræret for længe siden, og derfor ikke viste, hvor man købte en sådan.



På stiften stod der: **Engraving Filler**. Dette slog jeg op på nettet, og fandt et firma i Florida der forhandlede disse stifter i flere farver. Pris ca. 2 dollars for en *Lacquer-Stik Paintstick, White*.

Artiklens forfatter som servicemekaniker

