

Møre og brandfarlige benzinslanger

Af Gorm Schmidt og Lars Skotte



Hvornår har du sidst checket dine benzinslanger? Problemet er, at hvis de er af ældre dato, vil det moderne additiv i benzinen opløse slangegummiet, med det resultat, at gummi-partikler vil forurene benzinsystemet og i værste fald foranledige alvorlige driftsforstyrrelser. Slangerne kan også revne, og benzindampe eller væske strømme ud og evt. forårsage brand.

En artikel fra Klassisk Bil & MC, der berørte dette emne, fik os i TR - Club DK til at sende et officielt brev til Moss om, hvorvidt deres slanger opfyldte de nedennævnte DIN specifikationer mm. Desværre fik vi bare "No reply". (Se brevet nederst på denne side.)

Disse typebetegnelser kan være en jungle at finde rundt i. Men hvis man køber sine slanger hos et anerkendt reservedelsfirma her i landet, må man være på sikker grund. Dog kan disse slanger også lugte lidt af benzin, da dampene kan diffundere igennem. PI - modellerne har altid lugtet i mere eller mindre grad af benzin i bagagerummet. Årsagen er som oftest lavtryksslangerne, som førhen var af en tvivlsom kvalitet, så check disse og udskift dem til moderne kvalitets slanger. For PI systemerne, gælder det om at have tryksslangerne i orden, de må ikke have alderstegn som begyndende revnedannelser på overfladen, så

er der ikke langt igen til utætheder. Tryksslangerne er nemme at udskifte, og udgifterne hertil er beskedne. Check også højtryks benzinpumpen, enten det er en original LUCAS pumpe eller en moderne BOSCH pumpe, især forskruingerne er vigtige at holde i orden. Monter så vidt muligt benzinslanger/rør og højtrykspumpe (BOSCH) uden for bagagerummet, for at minimere følgerne af et evt. benzinudslip.

For karburator bilerne, check hele benzin-strengen fra tank til karburatorer, og udskift gamle slanger/rør og benzinfiltre, der enten er ved at være fyldte eller er for små.

Endelig skal det frarådes at benytte blyerstatningsmidler, idet disse har en kedelig tendens til at give bundfald vitale steder, ligesom de kan bevirke tæring i motorens ædlere dele under den lange vinter stilstand.

Dear Sir,

Subject: Standards for rubber grommets and rubberhoses.

I am writing to you, being a committee member of the TR-Club DK. During recent years, Petrol has developed so fast with all sorts of additives, so that grommets and hoses, that a few years ago could cope with the petrol additives, to-day dissolves, breaks or gets stiff and stonehard, and eventually leaking. Consequently we have seen cases of fire in the engine compartment caused by leaking petrol hoses.

I am contacting you, since you are a main supplier of parts for our TR's. I could also contact an undertaker or a car breaker.

My question is, if MOSS is aware of these problems, and if the rubber substans you use in Your hoses and grommets, that are in contact with petrol, is according to latest standards. Examples are:

- Grommet AUC1534
- Hoses 214585, 215642

Do they, and all the other rubber parts in contact with petrol that you stock, stand up to the following standards:

- DIN73379 Type E
- ISO4639 Type 2
- SAEJ30R7
- Stamped NBR-PET-CSM for Nitril-PVC
- Stamped FKM-PET-CSM for Fluorine rubber

On the behalf of all TR enthusiasts in all countries, I am looking forward to your reply.

Kind regards

John Knudsen
TR Club DK