

Tips van Jochum

of wel: kleine restauratiestrubbelingen, opgelost door **Jochum van der Honing**

Klebspeling

We meten de klepspelingen en vinden extremen van 0.15 en 0.5 mm, gemiddeld rond de 0.2 mm. Voorgeschreven bij koude motor is 0.33 mm. Het meten moet gebeuren bij maximaal geopende kleppen; dus meet je bijvoorbeeld klep 4 dan moet $9 - 4 = 5$ volledig open staan. Meet je klep 1 dan dient $9 - 1 = 8$ maximaal open te zijn. Nu is de hoogste stand van de tuimelaars moeilijk te zien, maar je kunt de beweging van de tuimelaars versterken door bijvoorbeeld een spaak van een fietswiel met een wasknijper op de tuimelaar vast te zetten.

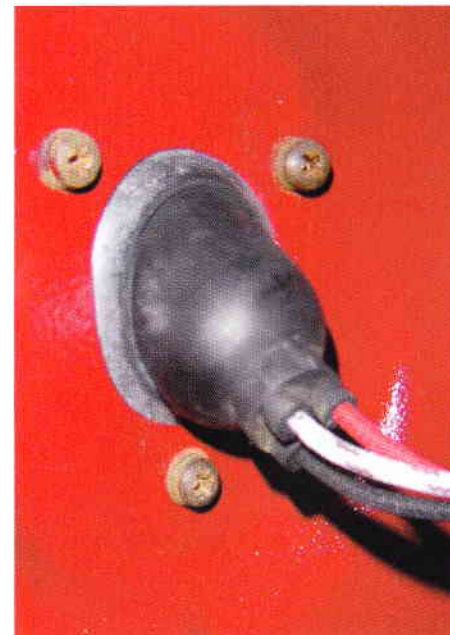
Nu we toch bezig zijn stellen we de kleppen van de TC ook maar gelijk. De gewenste waarde behoort 0.5 mm te zijn, wij vinden echter waarden van rond de 0.25 mm, met de extremen 0.1 mm en 0.35 mm.

Schakelaar richtingaanwijzer

Bij mijn allereerste ritje met de TF zonder papieren nog (rondjes op het pleintje voor ons huis) bleek dat ik de schakelaar in de linker- of rechterstand vast moest houden tijdens het bochtenwerk, dus met één hand door de bocht. Het leertje had te veel speling in het zuigerhuisje. Om het zuigertje en achter het leertje plakken we isolatieband zodat nu de richtingaanwijzers twintig seconden hun opperste best blijven doen nadat de schakelaar in de linker- of rechterstand is geduwd.

Aansluiting achterlampen

Hiertoe moeten drie draden door kleine openingen in het rubberen huis gefruitseld worden. Bij de nieuwe kabelboom zijn de draden omgeven door een linnenomhulsel met prachtige kleurencodes. Wat je ook doet, de linnen omhulsels van de draden stropen op en kunnen met geen mogelijkheid door de drie gaatjes worden geschoven! Na lang



draden onder het achterscherm



de achterlamp, multifunctioneel



zo moet je ze buigen

beraad schuiven we "limonaderietjes" over de draadeinden, zoals je ze ook wel gebruikt bij het ophangen van lampen/plafonnières om de draden extra te isoleren. Dit werkt!

De lampjes zijn van het bajonet type met twee pennen op verschillende hoogte, terwijl je bij de voorste stadslichten/richtingaanwijzers juist pennen op dezelfde hoogte hebt. De vorige eigenaar had overigens gewoon een pennen weg gevijld. Werkt ook, maar dit blijft aan je knagen; dus uiteindelijk toch originele lampjes gekocht.

Hoe je met drie draden waarvan één de aarde het remlicht, de verlichting en de richtingaanwijzers kunt bedienen is me nog altijd een raadsel.

Deurtjes

De aanwezige deurstops zijn verkeerd gemonteerd, in die zin dat het rubberen sluitringetje in de deurpost zit in plaats van in de deur zelf. En ze lopen behoorlijk aan! De nieuw gekochte deurstops zijn natuurlijk niet passend en moeten gebogen worden. Uiteindelijk wordt de beste passing verkregen door beide einden (de korte en lange kant) flauw te buigen zodat er een zwakke S ontstaat. Ook moet er hier en daar nog gevijld worden om aanlopen te vermijden.

Op het afhangen van de deurtjes kun je afknappen of je kunt er op afstuderen, dit laatste is bij mij gedeeltelijk gebeurd. Je kunt plaatjes lood bij de scharnieren plaatsen, onder de sloten, maar ook op het chassis onder de deurposten, het blijft wel geduldwerk, dat wel.

Het lukt eindelijk het slot op de hoogte van de deurvanger te krijgen.

De slotvangers zaten vast op zijn Amerikaans, met twee bouten dwars door de carrosserie, het zit wel goed vast, maar het is geen gezicht. Afijn dat hebben we weer origineel gemaakt.

Benzine niveaumeter

De vlotter van de niveaumeter zat muurvast, waarschijnlijk veroorzaakt door liters ingedampte benzine, daar in het hete California, tijdens jaren van stilstand. Vast geklonken door benzine residuen! Voorzichtig bewegen van de vlotter en dan weer wat terug en maar doorgaan levert na 10 minuten een met de hand te bewegen vlotter, kruipolie doet de rest.

De montage doen we met een kurken pakking en zes rode vezel sluitringetjes, zoals we ook gedaan hadden bij onze TC. Het lampje brandt weer en er is geen lekkage, hoera!



zo doen de Amerikanen dat!!!



de bezinevlotter