

Bränslemätgivaren

Både Jaeger och OS har monterats i tankens tak. Båda är försedda med korkflottör som via en ståltråd drar 2 st släpkontakter över ett lindat motstånd. Vid full tank får instrumentet 12 volt. Då nivån sjunker i tanken ökar motståndet i spolen och instrumentet får lägre spänning. Det verkar induktivt och visararmen orkar ej hålla högerläge utan sjunker åt vänster, svag elektromagnetisk dragningskraft, motståndet i givaren har sänkt spänningen i instrumentspolen.

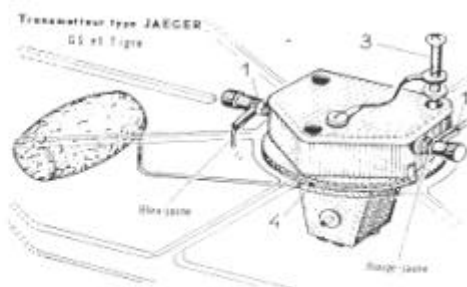
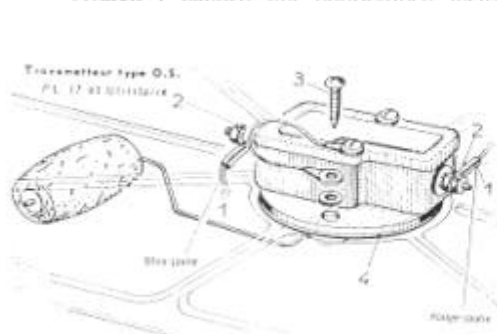
Får ni fel i denna utrustning är det till 99,99% beroende på givaren, t. ex. oxidermellan släpskor och spole. Men den största faran är korkflottören, tätad genom doppning i shellack. Denna flottör tål ej hur många år som helst. Den är väldigt ömtålig mot karburatorsprit, som vi ju bör ha i tanken över vintern, då slipper vi vatten i tank-filter-pump och flottörhus, hemskt!

Korkflottören flagnar, hela shellackfilmen spricker, korken blir bensindränkt och sjunker. Du ser att du har ca 10 l kvar, svänger in på Shell, börjar tanka och efter 10 l forsar bensin över vänster bakflygel, stötfångare och bakdäck. Man tänker: vad är orsaken.

Ja, det är bara att sätta igång i bagageutrymmet, riva ut givaren och konstatera; tanken är full, flottören ligger i botten. Dra en godsansluten kabel till givarens gods och med givaren i handen dra flottörmarmen mellan ändlägena. En medhjälpare på förarplatsen konstaterar att nålen pendlar mellan full och tom, alltså inget elektriskt fel.

Men hur klara detta? Det är meingslöst att sätta dit en annan original som även den har shellackbehandlad kork. Vid besök hos välorganiserad bildemonteringsfirma fick jag söka i ett pallstall med givare. Efter en timmes sökande fann jag en Marelligivare med nylonflottör. Flottören var i Jaegerstorlek med midja i en ända där tråden låg runt flottören. Jag fick tillstånd att ta flottören från denna FIAT 126 givare. Sedan var det bara dra ut tråden ur korken, klippa bort en bit av den för att försöka få samman längd mellan flottörcentrum och givarhus. Det gick bra att göra en ögla på tråden som passades in i midjan på Marelliflottören.

Men sedan återstår tålmodsprövande arbete i det bensinstinkande bagageutrymmet.



De parametrar som avgör släpskors läge på motståndsspolen är flottörens lyftkraft – trådarmens längd och

dess vinkel.

Med tålmod och turkan man justera tills instrumentet visar full tank och viktigast, visar tom då du har bränsle kvar för ca 10 mils körning. Tryggast är med reservdunk, men endast godkänd.

PL-hälsningar
Ivar

Kommentar (Ingmar) Som ett alternativ borde man kunna torka ur korkflottören och sedan pensla den med två lager epoxilack (lim)?