

Då och nu.

Lite om oljans roll och behandling i mc-motorer från det glada femtiotalet.

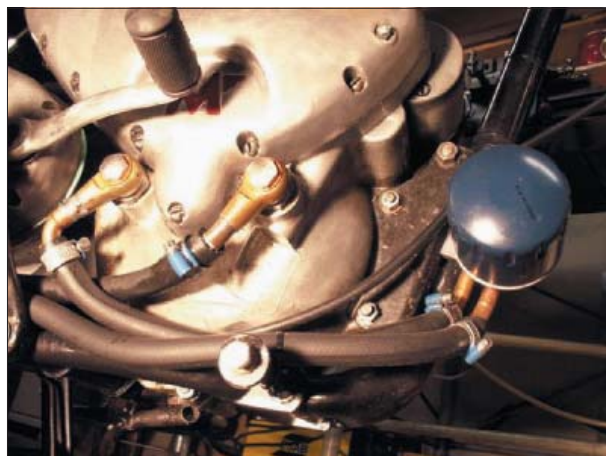
Av Tord Westin

Oljefilter på AJS-Matchless

Oljan i motorn ska smörja och frakta undan föroreningar. Det är liksom basic, bidra till kylning hör väl också till. Dagens oljor har egenskaper som det möjligen drömdes om för sådär sextio år sedan. En oljefilm stark nog att hålla ihop ända upp i vändläget på cylinderloppet, och vidhäftningsförmåga för att bära över glidytor i vevlager och andra ställen. Vändkant i cylinderlopp var vanligt förr och betraktades som normalt. Fråga efter vändkant på en motor idag och svaret kan bli motfråga: Vad är det?

Halva muttrar och skalbaggar

Dåtidens rening var lite olika, beroende på motor. Det varierade från filter av någon sort till silar, magnet kunde finnas på bottenpluggen. Ibland var det bara öppet flöde, varken sil eller filter. Filtren var oftast av ett material som väl närmast kan jämföras med just filt, betydelse sängfilt, eller kanske hästfilt, lite grövre. Ett lager filt utanpå en nätkorg, det tog väl undan spån och



Filter monterat på Matchless G11 sett från registersidan.



Här syns anslutningarna tydligt på G11:an.

grövre partiklar, flisor rent av. Halva muttrar och skalbaggar, har någon sagt.

Sot i flagor kanske också stannade där, men mest färgade sotet oljan i övrigt. Den blev snabbt svart efter byte, och bara tjockare svart innan nästa byte. Svart eller svartare, det är en svår jämförelse.



Filter monterat på Matchless G15. Den bortre anslutningen från pumpen, den hitre vidare till tanken.



Filtret sett från undersidan.

Filtrering i dagens bemärkelse var det inte, kanske en bättre silning.

AJS/Matchless har en sil av finmaskigt nät i oljetankens tillopp. Men returen från vevhuset gick direkt till returpumpen. En annan motor, Norton Atlas, har en trådsil i vevhusets retur och på BSA:s tvinnar finns något liknande. På

AJS-Matchless var det som sagt öppen kanal direkt till returpumpen, så att returoljan för direkt till tank, och sedan åter via matarpumpen tillbaks till motorns matarpump, något silad i tankens tillopp. Men, det finns några årsmodeller av AJS-Matchless i begynnelsen, 1949 till 1956, som har det lilla extra. År 1949 kom AJS första parallelltwin av den typ som det handlar om här, det blev samma för Matchless, en konstruktion som varade tills man tog in ett annat fabrikat i ramen, Atlasmotorn, cirka 1965 tills allt ändade 1968. Fram till 1956 såg oljetanken i stort lika ut, med ett filter för returoljan, och en sil i tilloppet till motorn. I den variant som kom efteråt fanns ing-

et filter, bara silen på tilloppet till motorn.

Silar och sludge traps

Eftersom AJS-Matchless tvinnar också har ett filter efter matarpumpen, inbyggd i en kammare i blocket, så blev det ju reнад olja innan den gick till smörjställe-

na. En god tanke bakom kantänka. Men i och med årsmodell 1957 så rationaliserades returfiltret i oljetanken bort, det i blocket behölls tiden ut tills motorkonstruktionen gick ur tiden.

I manualen stod, för oljebyten, att även oljetanken skulle rensas, förutom att enbart tömmas på sin gamla olja. Frågan är hur ofta det gjordes. Enligt informationer om oljebyten från den tiden så tappades gamla oljan av och ny fylldes. Filtren sköljdes möjligen i fotogen, och sattes tillbaka som det i övrigt var. Tankarnas tillopp hade en tröskel, förutom trådnät, så att i tankbotten kunde samlas en hel del tyngre partiklar som inte bara följde med i flödet. Åkte det inte ut när pluggen skruvades ur, så blev det ju kvar för att blandas med nya oljan.

Idag hittas oftast rejäl bottensats i gamla oljetankar, av typ slippasta, för att jämföra i överkant. Renstipset med en näve muttrar ihop med någon vätska typ motortvätt brukar inte räcka till. Så att gamla oljetankar innehåller mer än sådant som inte borde vara där. Det finns andra ställen för avlagringar, koks och gegga, såsom vevhus, ledningar och kanaler. I vevaxlarnas kanaler finns ofta fickor, så kallade sludge-traps, som ska fånga upp partiklar i oljan som passerar. Ställen att rensa noga för den lille renoveraren, men faller utanför texten här.

Det finns en del att beakta beträffande oljan och dess hantering, för den som ska köra sin gamla maskin så hänsynsfullt som möjligt, jämfört med en modärn maskin med dess filtrering.

Att bara byta oljan, oftare än manualen anvisar, kan ju verka som en lätt lösning för att köra med ny ren olja. Men risken blir ju då att diverse lort som lagt sig här och där smiter med och ställer till förtret. Och förutom pengarna för extra olja så kanske det är skäl att ägna miljön en tanke, spar på oljan och använd den så länge den varar. Dagens rekommendationer för byten av olja och filter ligger på 1000 till 1500 mil. Visserligen för typ syntetiska multigrade-oljor. Men bara en halvering blir nog så lång säsongsträcka för en gammelhoj.

Filtrera mera

Så, lösningen kommer ganska osökt, kläm in ett modärnt oljefilter, kör fullfiltrerat bara, och motorn går som ett urverk, så småningom in i evigheten hej svejs utan någon mera renovering! Lite mera seriöst så blir ju tipset att just sätta in ett modärnt filter, typ spin-on på extern placering. Det finns så kallade kit att köpa, montageplatta med fästhål och anslutningar, och gänga för standardfilter, enkelt. Kruxet brukar vara frågan om var det ska klämmas in, placeras, funktionellt och lättåtkomligt, utan att sticka ut och störa bilden av det årsmodellriktiga. En inte helt lätt härva av frågor att reda ut, i respekt för kulturarvet.

Det finns redan många tips på hur och var, så här visas bara ett par hur det rent praktiskt kan ordnas, utan svårare ingrepp i hojens design. Ena fallet blev det diskreta, lite efterapning och varierat för all del, det andra tar direkt

sikte på det öppna och praktiskt hanterbara. Båda fungerar beträffande sin uppgift, filtrera returoljan och därmed hålla oljetanken ren och motorn frisk. Principen funkar inte bara för AJS-Matchless twinnar, har passat andra hojar också.

Kör rent och lycka till!

Några praktiska råd och anvisningar.

Jovars, rekommendationen är att det ska vara lättflutet filter och givetvis med ventil som kan öppna vid blockering det vill säga fullt med sk-t i filterelementet. Bilmärket Renault CV4 brukar finnas i texterna från tillbehörshandlarna. På min G15 sitter ett märkt med ALCO SP-833. På en 500 singel AJS-18S, MANN W 712/9. På AJS 20 500 twin blev det EMGO "replaces Harley Davidson 63782-80 och 63810-80A", fint värre... Samtliga hojar har överlevt transplantationerna.

Hur dessa filter står sig inbördes i diverse jämförelsetabeller veti-hm-hm, jag har handlat hos typ veteranfirmor. Jag rekommenderar nog förstagångskirurgen att vända sig till exempelvis BAS Motor (eller annan handlare), då blir det rätt transplantat. Beträffande MANN-filtret är att märka att det fungerade väl på singeln som ju har en roterande plungerpump, en något tam pjäs jämfört med kugghjulspumparna på till exempel AJS 20. Det var rak femti-olja också i singeln. På övriga hojar har det varierat i viskositeten, rak femti eller multigrade som 20-50, säl-lan eller aldrig tunnare, eller syntet.

Så här i sista numret för året vill vi passa på att tacka dem som bidragit med artiklar.

- Mikael Ekeblad
- Neville Higgins
- Jan-Erik Jansson
- Nils Johansson
- Hans Roland Johnsson
- Christer Karlsson
- Hans Karlsson
- Kenneth Larsson
- Bo Lennartsson
- Stig Matsson
- Tord Pantzar
- Gert Rask
- Jörgen Rutegård
- Manfred Scholl
- Calle Sjöblom
- Thomas Ullman
- Tord Westin

Det finns fler som sänt in bidrag men ännu inte sett dem i tryck. Vår hantering av inkomna bidrag har inte varit den bästa men vi försöker att bättra oss. Det kan dröja något nummer innan ett insänt bidrag kommer med men det beror på platstillgång och hur artikeln passar ihop med övrigt material. Fortsätt att sända in material, det gör tidningen mer läsvärd och omväxlande. I nästa nummer ska vi försöka lägga in några artiklar som legat alltför länge. Tack och förlåt.

Redaktionen önskar alla läsare och artikelförfattare en God Jul och ett Gott Nytt År.

FRÅN REDAKTIONEN