

MG Midget I (1962) project

Laturin kunnostus ilman kummempaa ennakkoosaamista.

1. Ennen



Laturi oli päällisin puoline ihan ehjän näköinen ja spraymaalattu mustaksi. Kovin siistiltä se ei näyttänyt eikä ollut alkuperäisen näköinen. Alunperin ainoastaan runko-osa on maalattu ja pätylaipat on jätetty alumiinin värisiksi.

2. Osiksi



Takalaippa lähtee helposti irti ruuvaamalla irti kaksi pitkää ruuvia. Tässä vaiheessa selvisi, että laturi ei ole toimiva. Toisesta hillestä oli johto irti ja hilli oli työntynyt ulos luististaan jääden staattorin väliin. Kesäautossa latauksen puuttumista ei välttämättä heti huomaa, sillä täydellä akulla pärjää pitkään. Tässä vaiheessa korjaus näytti vielä helpolta ...



Hihnapyörän saa siististi irti ainoastaan ulosvetäjällä, sillä akselissa on kiilalukitus. Sopivan ruosteisena vetovoimaa tarvitaan melko runsaasti.



Hihnapyörän takaa paljastui lisää ongelmia. Yksi tuuletussiivistä puuttui kokonaan ja yksi oli murtunut ja olisi irronnut muutaman vuoden sisällä. Ainoa näihin murtumiin lienee ollut ulosvetäjän käyttö eli leuat on laitettu joskus siipien taakse. Laturi on varmaankin hieman ravistanut puuttuvan siivekkeen takia. Tuo lähes irti oleva siipi olisi saattanut aiheuttaa vakaviakin seurauksia irrotessaan – konepeltiin tullut reikä olisi varmaankin ollut pienin ongelmista.



Laturi oli syytä purkaa täysin alkutekijöihin käämityksineen päivineen. Yleensäkin on syytä tehdä näin, koska parempi kunnostaa jokin kerralla ennakkoon kuntoon eikä vain havaitsemiaan vikoja. Purkamisen jälkeen mm. käämityksen eritykset paljastuivat täysin haperoiksi ja käämilangat olivat näkyvissä.

Staattorin urat olivat onneksi kunnossa. Niitä on inhottava syventää yksitellen rautasahan terällä (1mm leveä ja 0.5 mm syväksi).

2. Kunnostus



Yleensä ne viimeisetkin viat löytyvät vasta huolellisen puhdistuksen jälkeen. Tässä kaikki osat on hiekkapuhallettu ja sen jälkeen kiillotettu teräsharjalaikalla. Runko-osa myös sisältä, koska sisäosakin on tarkoitus maalata kevyesti.

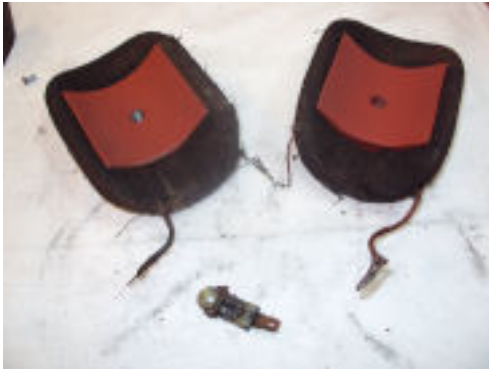


Käämien kiinnitysruuvit ovat sitten niin tiukalla, että ristipäämeisselillä on turha koettaa irrottaa!! Ainoa järkevä työkalu on iskumeisseli ja 'leka'. Ruuvit ovat tosi tiukassa kuten pitääkin eli voimaa pitää käyttää reilusti. Tiukkuus ei johdu ruosteesta vaan siitä että ne on varmistettu liimalla.



Laturin toiminnan kannalta olennaisinta on, että käämitys on kunnossa. Kunnan näkee helposti mittaamalla käämparin kokonaisvastuksen. Ohjearvo on **6.3 ohmia** ja alaraja 5 ohmia. Käämien vastus on tässä mittarin mukaan juuri tuo 6.3 ohmia joten kaiken pitäisi olla kunnossa.

Laturin hiilet kannattaa vaihtaa, jos niiden syvyys on alle 8 mm. Hiilen jousen kuntokin kannattaa tarkistaa: sen jännitysvoima pitäisi olla luokkaa 500-700 grammaa. Ei muuta kuin kaljapullo roikkumaan langasta jouseen. Hienosäätö sitten tyhjentämällä pulloa ☺



Kasausvaiheessa herätevirran liitin napsahti samantien irti. Johto on kolvattu liittimeen ja aika oli tehnyt tehtävänsä. Onneksi se napsahti tässä vaiheessa, sillä liitos ei olisi kestänyt montaakaan liittimen nykäisyä.

Ei muuta kuin Mr. Stannoil käyttöön ja puhdistuksen jälkeen johdon tinaus takaisin liittimeen. Jos johto jää liian lyhyeksi, on helpointa purkaa käämistä yksi kierros lankaa auki. Ei se yhden langan vajaus mg-kenttää vielä heikennä.

Seuraava ongelma olikin käämitysten suojaus. Tämä oli niin hapertunut toisessa käämissä, että käämilangat olivat monin paikoin näkyvissä.



Ei muuta kuin repimään kaikki suojateipit pois ja laittamaan uudet tilalle. Teippien allahan on vain iso kieppi kuparilankaa eli tämän voi tehdä huoletta.



Tein teippauksen normaalilla sähköteipillä, koska 'tervateippi' oli päässyt loppumaan. Toisen käämin jätin teippaamatta sen ollessa ehjä. Onpa jollain ihmettelemistä 20 vuoden päästä ☺

Vanha teippaus on ehdottomasti poistettava ja uusi teippi vedettävä yhdellä kerroksella, koska muuten rautamurikka ei mahdu käämityksen sisään (akseli ei mahdu sitten pyörimään murikoiden välissä).



Käämitykset on tässä alustavasti laitettu paikoilleen. Huomaa eristepahvi jolla estetään käämien yhdyslangan osuminen laturin runkoon. Uusi eriste on normaalia tiivistepahvia.

Käämien kiinnitysruuvit kiristetään vastaavasti iskumeisselillä kuin ne irrotettiinkin. Kannattaa käyttää Loctite kierrelukitetta lopullisessa kasauksessa. Rautamurikoiden tulee puristua todella tiukasti runkoa vasten eikä mitään rakoa saa jäädä.



Lopuksi vielä kuivakasaus, jossa tarkistetaan akselin vapaa pyöriminen ja laakerien tiukkuus. Hyvin ja hiljaisesti pyöri ainakin tässä vaiheessa.

Vaihteeksi korjaus piti keskeyttää tähän, koska C40 laturin hiiliä ei löytynyt Suomesta ja toimitusaika on noin kaksi viikkoa. No, ehtiipä maalata runko-osan tässä välissä.