

Byte av stoppning på instrumentbräda P1800.

Det finns utmärkta beskrivningar på nätet bl.a. på följande adress om hur man gör och jag läste dessa noga innan jag började.

<https://p1800s66.wordpress.com/2014/10/25/dashboard-part-1-instrumentpanel-del-1/> och i klubbtidningen nr. 4 från 2009.

Demontering: I mitt fall var nedre stoppningen sämst, men jag bestämde mig för att byta båda eftersom både struktur och färg skiljer något mellan originalet och nytilverkat. Arbetet börjar med att batterispänningen bryts. Ratten tas bort, den rundade fästringen under ratten likaså och därefter måste man lossa gummilagringarna för rattroret så att roret kan sänkas och dras något ut så att fästena för blinkerspak och OD-spak blir åtkomliga. Det är två bultar för nedre gummilagringen och fyra för den övre där även en vinkelplåt som utgör fäste för instrumentbrädan tas bort. Allt detta är väl synligt underifrån. Se bild 1. När kablarna märkts upp tas blinkerspak bort, OD spaken kan hänga kvar. Nu kan rattroret dras ut helt. Rattaxeln kan förbli monterad.

Resten av demonteringen är enkel, instrument, strömbrytare med ett undantag. Tändningslåset demonteras genom att tändningsnyckeln vrids till tändningsläge (ej startmotorläge) och en liten tapp nätt och jämnt synlig från baksidan av brädan pressas in. Tappen sitter ungefär i läge kl. 11 sett framifrån. Detta finns beskrivet här http://www.sw-em.com/ignition_switch_key_breakage_tech_article.htm Det kan vara nödvändigt att försiktigt "vicka" nyckeln för att låscylindern skall hoppa ur. Först därefter lossas de två skruvar som håller tändningslåset. Som sista punkt lossas värmereglaget (tre skruvar). Det kan därefter hänga i wirarna.

Nu kan hela brädan lossas med tre skruvar vid vindrutan och två i vänstra resp. högra hörnet vid stolparna. De sistnämnda lätt åtkomliga.

Byte av stoppning: Den övre stoppningen lossas med 5 skruvar och två illa beryktade muttrar från brädan. Muttrarna skall enligt experter gå att lossa med brädan på plats men man bör då ha röntgensyn och verktyg som inte finns tillsammans med ett oändligt tålamod. Detta om man vill lossa övre stoppningen med brädan på plats. Aluminiumpanelen sitter med kurvhandtaget som tas bort, två nitar i varje ände som borras ur varefter panelen kan lossas försiktigt. Båda stoppningarna sitter limmade på några få ställen och är lätta att ta bort så att resp. plåtramverk blir fritt.

Jag började med nedre stoppningen, provade den på plats och passningen är utmärkt med ett undantag. Den högra nedre aluminiumpanelen fick inte plats, den var 3-4 mm för lång för uttaget i stoppningen. Enda möjligheten var att fila av panelen 3-4 mm, efterbocka den tunna sarglisten och då blev passningen perfekt. Jag har ingen förklaring till detta utom att stoppningens uttag är för litet, men det gick alltså att fixa ganska lätt. Stoppningen är på insidan belagd med ett lager skumplast och det lagret måste bort på insidan där de två aluminiumpanelerna sitter annars går det inte att senare få dit tändningslåset. Ev. skumplastlager bygger några mm så att låscylindern inte kan tryckas in så mycket att tidigare nämnda tapp snäpper in. Jag skrapade alltså försiktigt bort skumplasten så att bara vinylen återstod där aluminiumpanelerna sitter.

För att limma den nya stoppningen använde jag ett lim som heter Tech 7 och skulle vara långsamt härdande. Det gick bra men det är nog bättre med ett lim som är ändå långsammare, ju längre tid man har på sig för justering, desto bättre. Limmet tryckte jag ut med spruta och använde därefter en spackelspade för att få ett tunt jämnt skikt. Jag limmade enbart på de två ytor där de två aluminiumpanelerna sitter samt där stoppningen viks upp under den stora aluminiumpanelen och på några få punkter längs stoppningen. För att få jämn anliggning hade jag sågat träbitar som motsvarade aluminiumpanelerna och en bit som passade uttaget för de större instrumenten. Tvingar användes, se bild 2.

När jag provade in den övre stoppningen märkte jag att skumplastlagret var alldeles för tjockt där ventilationsmunstyckena sitter. Jag skrapade bort skumplast runt munstyckena så att det blev möjligt att trycka dessa på plats och skruva fast dem. För att inte borra nya hål i plåten för skruvarna använde jag nålar som jag trädde upp genom hålen i plåten och genom vinylen. Se bild 3. På så sätt visste jag var skruvarna skulle placeras. Jag borde ha skrapat bort mer skumplast mellan munstyckena men det såg jag först efter limningen som jag gjorde punktvis på ovansidan och undersidan utom där instrumenten sitter. Vinylen var där något för stor och ville inte ansluta helt slätt mot underlaget när jag tryckte för hand. Se bild 4. Jag limmade den delen i tre steg, först i mitten med en mjuk

skumgummikloss närmast vinylen och därefter tråkloss och en tving. De yttre delarna limmades på samma sätt och resultatet blev inte perfekt men godtagbart. Normalt ser man inte undersidan av övre stoppningen utan att böja sig ned och dessutom döljer instrumenten det mesta.

I de yttre hörnen vek jag in stoppningen maximalt eftersom det var synnerligen trångt och därmed trögt att få ut instrumentbrädan. Jag förväntade mig samma problem vid införseln av instrumentbrädan och det stämde. Mycket trögt.

Monteringen av instrumentbrädan sker naturligtvis i omvänd ordning. Passningen blev nu närmast perfekt mellan ratt och instrumentbräda, tidigare var springan c:a 10 mm . men nu är den endast 2-3 mm. Se bild 5.

Hoppas någon kan ha glädje av mina rader och ring gärna om något är oklart.

Ingemar Berndtsson Tel 070 7833007

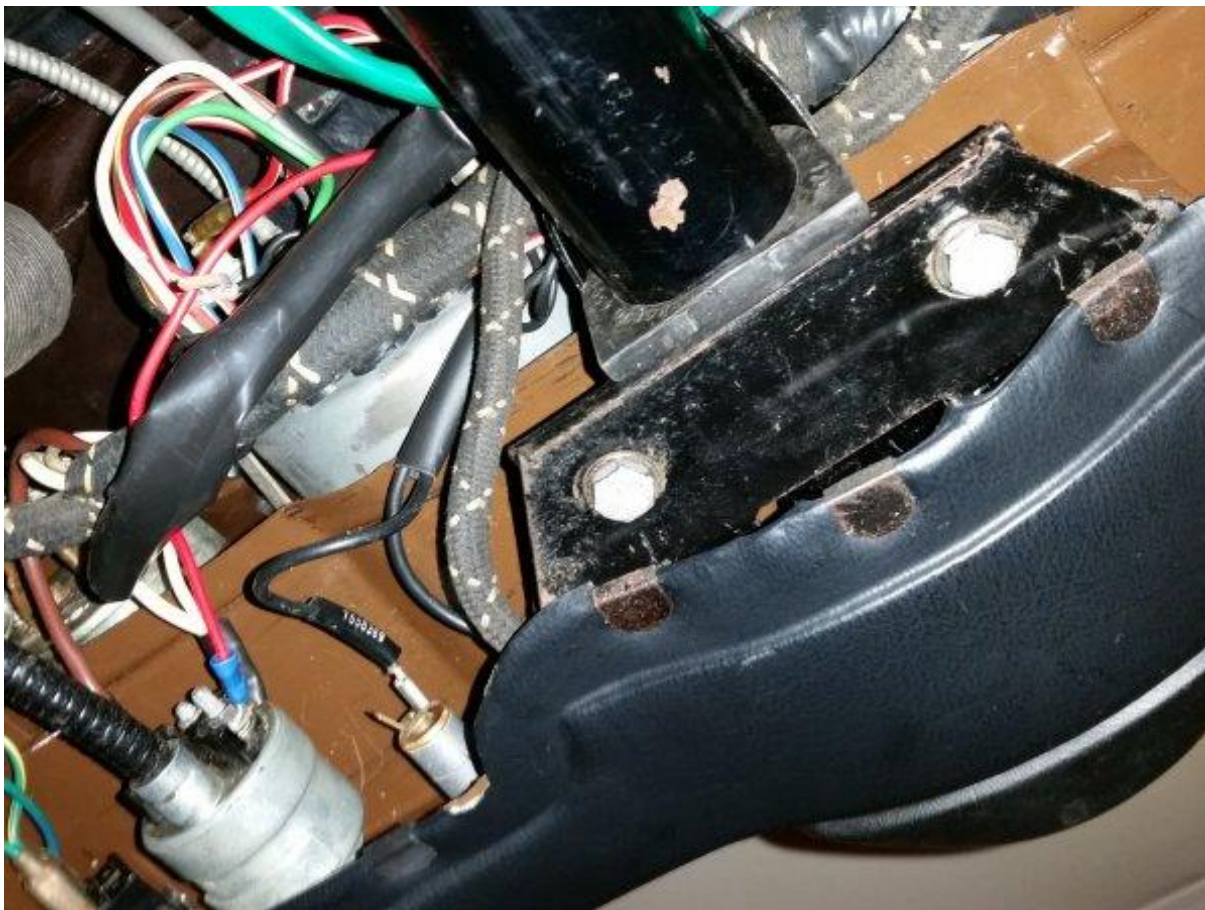


Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4



Bild 5