

Vanuit de sleutelclub.....

Reeds enkele jaren had ik problemen met het afstellen van de motor van mijn Corvair Monza Convertible, bouwjaar 1962 (toen nog een Spider) met een 110 pk motor 1965. Carburateurs tot het laatste schroefje meerdere keren uit elkaar gehaald, van alles vervangen. Ontsteking en afstellingen nagelopen. Resultaat noppes. Hij bleef stationair onregelmatig lopen en bij lagere toeren of gas los, schokkerig inhouden.

Totdat ik het licht zag en ontdekte dat de krukspoelie die gebruikelijk is bij de eerste generatie Corvairs, vanaf 1965 is vervangen door een balancer. Dit is een snaarschijf met een binnenpoelie en een buitenring die aan elkaar zijn gevulkaniseerd. Daarbij is er een markering aangebracht op zowel de binnenpoelie als de buitenring. Die markeringen liggen in één lijn met de inkeping op de buitenrand die dient om de ontsteking op tijd te zetten. Wat blijkt echter? Het rubber van de gevulkaniseerde verbinding begeeft het na verloop van jaren en dan verdraait de buitenring ten opzichte van de binnenpoelie. Hij "blijft achter".

Zie foto 1.



Foto 1. Links de oude en rechts de nieuwe balancer. Rechts de markeringen in lijn met de inkeping v.d. buitenrand, links blijft de buitenring ca. 90 gr. achter.

In mijn geval was dat ongeveer 90°. In plaats van 14° voorontsteking had ik dus zo'n 76° naontsteking. Een wonder dat hij nog liep.

Het kan overigens nog ernstiger worden want als het rubber van de balancer het helemaal begeeft dan kan hij het oliefilter aan gort slaan.

Blij dat ik de waarschijnlijke oorzaak had gevonden, dus een nieuwe Balancer besteld bij Clark's.

Die ouwe haal ik er vast effe uit dacht ik. Ja, ja, dat viel een beetje tegen. Wat zat dat kreng vast. En je bent wel met de krukas bezig dus al te grof geweld wil je ook niet gebruiken. Bovendien bedacht ik,

hoewel ik daar niets over kon vinden, het zal toch geen linkse draad zijn. Een berichtje op facebook leverde een schat aan reacties op, die uiteindelijk resulteerde in de conclusie dat linkse draad onzin was en dat het gewoon een kwestie van grof geweld was om het ding eraf te krijgen. In allerlei Corvair documentatie wordt geadviseerd om bij een handbak te blokkeren door hem gewoon in de versnelling te zetten met de handrem erop of (bij PG) via de Bellhousing. Het probleem daarbij

is dat er veel "vering" in het geheel blijft zitten waardoor geen schokeffect mogelijk is. Bovendien sta je het achterste krukaslager te belasten. Losdraaien geeft nu eenmaal niet alleen een moment maar ook een radiale reactiekracht. Als je dan ook nog gaat slaan dan vindt een lager dat niet fijn.

Het kan echter veel simpeler. Gewoon een kort stuk metaal, bijvoorbeeld een verlengstuk uit de doppendoos, klem laten lopen door het in positie "8 uur" door de balancer



Foto 2, van bovenaf genomen met links een metal uit de doppendoos rustend op een assteun.

heen te steken en aan de buitenzijde op te vangen met een assteun. Vervolgens het steekdeel van een ring/steek 3/4" (of 19 mm) afslijpen en in een meter pijp steken. Wat blijkt dan? De centrale bout gaat los alsof er nooit een probleem is geweest.

Zie foto 2 en 3.

Dan moet de schijf er nog af. Daarvoor heeft Clark's een tool die onnodig ingewikkeld is. Ik heb zelf een hulpstukje gemaakt met 2 boutjes 3/8". Daarbij ontbreekt de centrale afdrubbout van Clark's. Je kunt de centrale afdrubbout van de balancer namelijk prima gebruiken als afdrubbout. Natuur-



Foto 3, links hulpstuk met assteun rechts ringsleutel met een meter pijp

Foto 4; hulpstuk met 2 boutjes 3/8"



lijk wel zo plaatsen dat je hem met een steeksleutel kunt draaien. Let ook op dat je de 2 boutjes 3/8" er niet te ver indraait (ca. 8 mm.) want dan beschadig je de seal die er achter zit. Als de balancer een stukje is gekomen kun je ze er verder indraaien.

Zie foto 4 en 5.

Dan de nieuwe balancer erop. Dat gaat toch nog vrij lastig want de gebruikte toleranties van vroeger of van nu (of van allebei) zijn niet erg verfijnd. Ik heb de indruk dat de diameters van de as dan wel van het gat niet overal hetzelfde zijn. Hoe dan ook, dankzij de eerder genoem-

de ringsleutel met een meter pijp kon ik hem er met enige moeite wel opdraaien. Daarbij heb ik dezelfde blokkering gebruikt als bij het demonteren, maar dan aan de andere kant.

Net toen ik klaar was in mijn garage in Eindhoven kwam de postbode even kijken. Niet zomaar een postbode, maar eentje met 4 grote Amerikanen (o.a. een Chevrolet van 1959) in zijn schuur. Ja, hij kende de problemen rond de balancers maar al te goed. Alle grote Amerikanen hebben daar last van, wist hij te vertellen. En vást dat die krenge kunnen zitten!! En ja, gebruik nooit een hulpstuk met een

centrale afdrukbout want dan beschadig je de binnendraad. Ook geen poelietrekker gebruiken want de balancer breekt gegarandeerd.

Eén van de mooie dingen van het bezig zijn met oldtimers is dat er zoveel te weten en te leren valt en dat je altijd weer blijft leren. Dat geeft op de een of andere manier een fijn gevoel. En als je ouder wordt dan leer je steeds weer opnieuw doordat je het na een poosje weer was vergeten. Prachtig toch?

Wim Boon

Foto 5, hulpstuk op balancer met 2 boutjes 3/8" en de centrale bout als afdrukbout.

