



TRaffic

MAGAZINE VOOR TRIUMPH TR SPORTWAGENS



ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '19

10 / 11 / 12 / 13 JANUARI 2019

MECC MAASTRICHT

LA GRANDEZZA DELLA LANCIA

Assicuro CHUBB

mecc

TR Techniek



Aflevering nr. 5: Rammel in de kachelmotor en 'gedoe' over koelvloeistof

Sleutelen in de winter, rijden in de zomer

Tekst en foto's: Peter Verweij

Allereerst misschien even wat ophelderen. Ik ben op een bepaald moment begonnen om wat sleutelverhalen aan het papier toe te vertrouwen. Dit is, naast dat ik het leuk vind om kennis te delen, ook ingegeven vanuit het idee dat wij als clubleden elkaar waar het kan moeten helpen. Mijn ervaring tot nu toe is, dat technische verhalen in het clubblad zeer gewaardeerd worden. Dus clubvrienden, zie dit ook als een oproep om veel technische artikelen in het blad te krijgen. Wie nog een ervaring heeft met het sleutelen aan zijn auto: zet het op papier en maak iedereen deelgenoot.

Daarnaast ben ik afgelopen jaar benaderd door onze TC (technische commissie) met de vraag of ik mij vanwege mijn elektrotechnische kennis zou willen 'aansluiten' bij de TC. En natuurlijk ook omdat ik nogal eens in de weer ben met draadjes, ledjes, relais etc.

Verder heb ik binnen de club een partner in crime gevonden. Samen houden we in de VS en in GB diverse leveranciers van mooie spulletjes voor onze auto's in de lucht door ze regelmatig wat

op te laten sturen. De partner in crime en inmiddels goede vriend is Bas Bloemendal. Van het één komt het ander, inmiddels 'overwinteren' onze auto's gezamenlijk in een schuur, besteden wij elke vrije vrijdag en zaterdag aan onze auto's en maken we de mooiste plannen.

De ervaringen die ik hier deel zijn dus een combi van wat ik aan mijn eigen auto doe, wat er zoal voorbijkomt binnen de TC en wat ik samen met Bas beleeft in onze mancave.

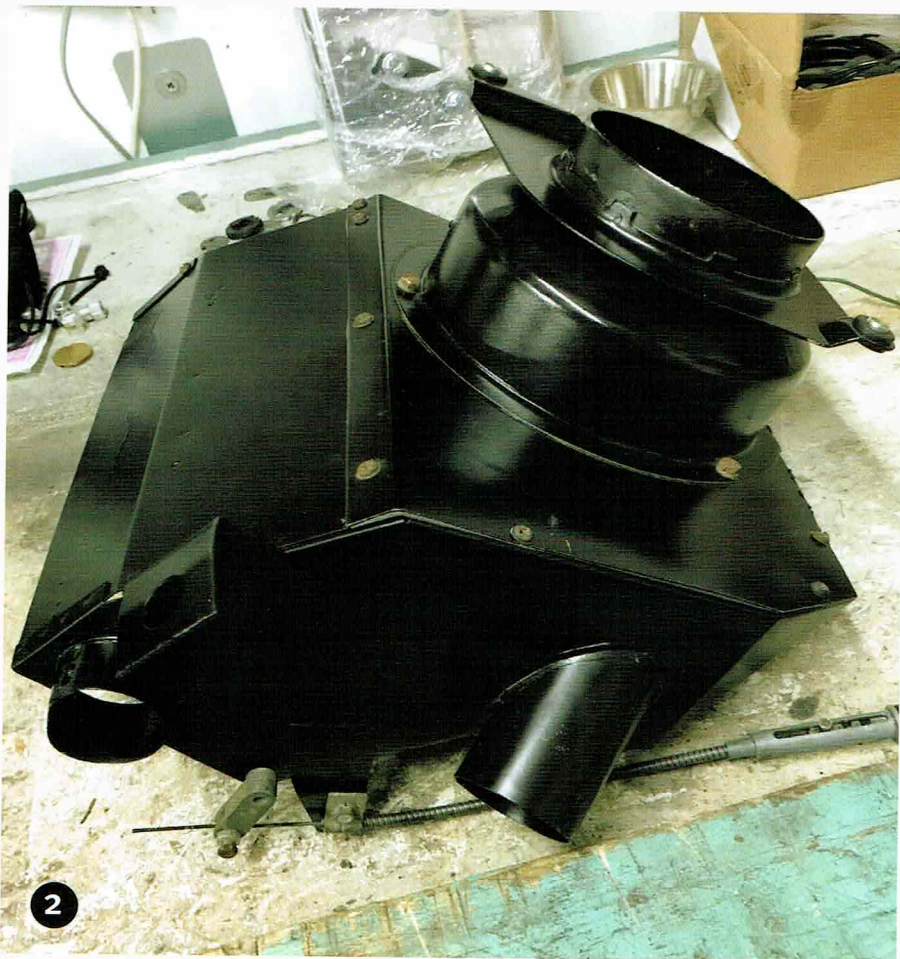
Aan de slag: demontage

Zo, na deze uitleg weer terug naar het oorspronkelijke onderwerp: de kachelmotor en gedoe over koelvloeistof.

Als de kachelmotor aan is, maakt deze stevig lawaai en maar een snelheid werkt. Afgaand op het lawaai lijkt de kachelmotor vooraan in het dashboard te zitten maar in de praktijk is dat bij een TR6 echt anders. Doordat Bas met zijn dashboard bijna op slopershoogte was, besloot ik om mijn kachelprobleem ook maar aan te pakken. Demonteren viel mee: na het verwijderen van het handschoenvakje, dat van hard karton is



en wel wat meebuigt, was de kachel bereikbaar. Toerenteller ook nog demonteren en toen slangen los, bedrading los en de heater-unit kon worden verwijderd (foto 1 en 2).



zijn niet meer nieuw leverbaar. Niet getreurd want Bas en ik hebben inmiddels een rijke verzameling van exotische websites met de meest mooie spulletjes. Zo ook voor de kachel. Wat te denken van een drie standen motor in combinatie met een 'dikkere' radiator. Dat moest het worden, weg met de oude spulletjes en alles upgraden.

De nieuwe kachel en radiator

Wat wij kochten: een compleet nieuwe bovenkant met geïntegreerde kachelmotor met drie standen en een nieuwe radiator (foto 4).

Past dan alles zomaar? Nee, maar dat wisten we toen nog niet. De oude bovenkant van de kachel vervangen wij voor de nieuwe bovenkant en de radiator wordt ook uitgewisseld. Alles wordt uiteraard even gespoten en zie daar onze nieuwe geüpgraded heater-unit (foto 5- en 5-1)

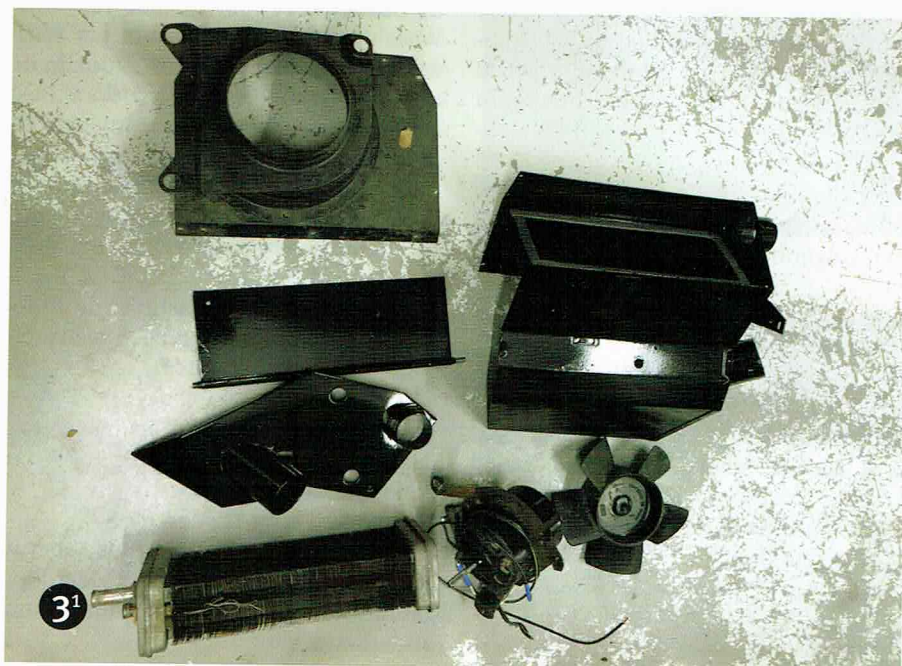
Montage en nog meer demontage

En toen moest de unit weer ingebouwd worden! Het bleek dat niet alle bevestigingspunten exact overeenkwamen en om het allemaal weer netjes op zijn plek te krijgen, moesten we toch het complete (houten) dashboard demonteren zodat we via de ruimte waar normaal de meters zitten e.e.a. konden monteren. Toen dat was gelukt, is de oude bedieningsschakelaar aangesloten met twee standen (low / high) want we gaan uiteraard voor originaliteit. De stand 'mid' hebben we laten vervallen. Het resultaat mag er zijn; alles werkt, de kachel blaast uitermate krachtig en is heel stil.

De elektrische aansluitingen kloppen niet in combinatie met de weerstand die is gemonteerd om een langzame stand te creëren. Kortom er was werk aan de winkel. Omdat iedereen die mij kent weet dat ik hou van origineel, gaan we op zoek naar een nieuwe motor, fan, en bevestiging. Twee van de drie onderdelen, namelijk de fan en motor,



We gaan op zoek naar de oorzaak van de mankementen, een rammel en maar een stand die werkt. Al snel blijkt dat aan de kachel nooit veel aandacht is besteed (foto 3 en 3-1). De fan blijkt gescheurd te zijn en het afgebroken stukje rammelt vrolijk mee aan de binnenzijde. Verder is de motor niet origineel en eigenlijk te groot (hoog). Dat is de reden waarom de bevestiging is ingekort.





4

Door deze aanpassing moesten wij het koelwater aftappen en is er even kritisch gekeken naar de waterslangen. De groene slangen die zijn gebruikt zijn prachtig en lijken op wat het origineel zou moeten zijn geweest, maar ze zijn meer geschikt voor een showroom auto. Er zit geen versteviging in de slangen en deze worden na een aantal jaren 2x zo groot. Dus de koelwaterslangen allemaal vervangen. Dat bracht ons bij een volgend punt, *de koelvloeistof*.

Ons clublid Jasper van Zanten heeft er al eens wat over geschreven op zijn website en die adviseert koelvloeistof te gebruiken op basis van IAT. Bij Jasper wat informatie opgevraagd en deze gedeeld met Bas Bloemendal. Want ook Bas had nieuwe koelvloeistof nodig en die is daarnaast ook wat gaan Googelen. Dat was het moment dat we de weg even kwijtraakten, want wat is nu goed voor onze auto's. Ook nog maar een hulplijn ingeschakeld en gebeld met onze

voorzitter van de TC, daar kwam uit om koelvloeistof G12+ te gebruiken.

De beste keuze voor TR-motoren

Waar we vroeger geen internet hadden hebben we die nu wel en ook in de mancave staat (gesponsord door Bas) een snelle pc om alles wat we niet weten op te zoeken. Dus hier alle info op een rij. We impliceren zeker niet compleet te zijn maar het lijkt me voldoende om voor ieder een "goede" keus te maken:

Koelvloeistof heeft verschillende coderingen en daarmee is te zien welke eigenschappen het heeft.

G11

Bevat silicaten (zouten) en maakt het daardoor geschikt voor oude motoren zonder aluminium onderdelen.

G12

Op basis van OAT technology, bevat geen silicaten en maakt het daardoor geschikt voor motoren met aluminium onderdelen.



5

G12+

Een update op G12, de verbetering zit 'm puur in de update van de werkzame additieven. Wordt ook wel universele koelvloeistof genoemd. Dat heeft te maken met de mogelijkheden voor mengen met andere soorten

G13 (G12++)

G13 eigenlijk "hetzelfde" als G12++ met dit verschil dat G13 gemaakt is met het wat meer milieuvriendelijke Glycerine i.p.v. Glycol, maar bevat net als G11 ook weer silicaten.

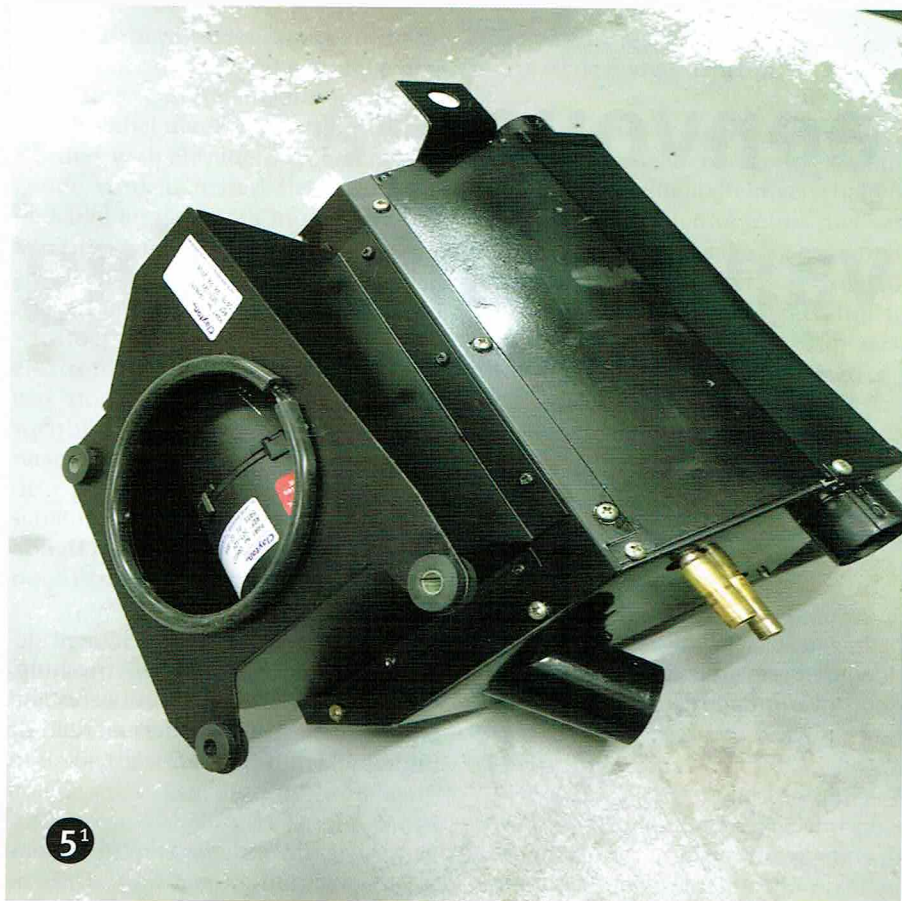
Bij G13 hebben ze om die reden additieven gedaan omdat silicaten aluminium delen aantasten. Omdat weer "te helen" zijn er silicaatadditieven toegevoegd. G13 (G12++) is niet de beste keus voor oudere koelsystemen met een koperen/messing radiator en verwarmingsblok. Het is met name niet geschikt voor het loodsoldeer.

Kijkend naar onze motoren zou G11 prima kunnen als je geen aluminium onderdelen hebt gestopt in de TR. Het is een koelvloeistof die (zeer) beperkt meegaat en waarvan de eigenschappen die men eraan toeschrijft na een paar jaar verminderen. Kijkend naar mijn situatie met een aluminium radiator is de keuze op G12+ gevallen. Koelvloeistof die in combinatie gebruikt kan worden met aluminium onderdelen. G13 (G12++) zou niet de keuze moeten zijn voor onze Triumph motoren.

Kortom, de praktische ervaring die Kees van Schuppen reeds heeft klopt. G12+ is een prima keuze gelet op bovenstaande.

En Evans Coolant dan?

Daarnaast hebben we het alom bekende **Evans Coolant**. Zonder een waardeoordeel te geven staat bovenaan in een

5¹

informatieblad te lezen: 'Evans High Performance Waterless Engine Coolant does not contain water, so its boiling point is significantly higher. That means your engine still gets hot, but it won't overheat, and that means more time cruising and less time on the lift'.

Vrij vertaald: Evans High Performance Waterless koelvloeistof bevat geen water, dus het kookpunt is aanzienlijk hoger. Dat betekent dat uw motor nog steeds heet wordt, maar hij zal niet

oververhitten en dat betekent meer tijd voor rijden en minder tijd 'stilstaan'.

Hier mogen we stellen dat dit, vanuit technisch oogpunt, niet klopt. Uiteraard zal het kookpunt van de Evans Coolant voldoen aan de opgegeven specificaties en ver boven de 100 graden Celsius liggen maar... Het mag duidelijk zijn dat, al kookt de Evans Coolant niet als het blok boven de 100 graden uitkomt en de temperatuur stijgt, er toch echt wel schade ontstaat aan de motor.

Daar verandert Evans Coolant niets aan. Misschien is het dan juist fijner om normale koelvloeistof te hebben, die gaat namelijk koken en dat zal voor menigeen een waarschuwing zijn om toch echt even te stoppen. Als je dan al onderweg stilstaat en er moet worden bijgevuld, dan zal dat ook weer met Evans Coolant moeten gebeuren. Je bent dus minder flexibel om een probleem onderweg op te lossen.

Daarnaast zijn er nogal wat kosten gemoeid met de overstap naar Evans. Ik zeg hier niet dat het duur is,

zeker niet, maar het is wel veel geld om je koelsysteem op Evans te zetten. De procedure voor omzetting zal precies gevolgd moeten worden en als uiteindelijk bij de laatste test blijkt dat er toch nog te veel water is achtergebleven in het blok zal men weer van voor af aan moeten beginnen. De hoeveelheid achtergebleven water moet bij de laatste test namelijk gelijk zijn aan of onder de 3% zijn wat weer te meten is met een refractometer. Heb je die standaard in de gereedschapskist? Ik niet. Alternatief is een stripje met verschillende kleuren te dompelen in een sample en die te vergelijken. Ik vind het persoonlijk nogal gedoe (foto 6).

Het mag duidelijk zijn, in mijn auto zit nu G12+ en bij een defect onderweg ben ik flexibel in wat er bijgevuld kan worden. Laat je dus niet verleiden door een verkoper die G12++ aan je wil verkopen met de boodschap dat dat een verbeterde versie van G12+ is. Dat is, weten we nu inmiddels, onjuist.

ONS BOODSCHAPPENLIJSTJE:

Heater upgrade

http://www.triumphspecialtuning.com/index.php?route=product/product&path=48&product_id=226
Koelslangen TR6

<http://trf.zeni.net/TR6-TR250GB/140.php#navbar>

1- Heater upgrade tr4-6,
<http://www.triumphspecialtuning.com>,
kosten GBP 340,00

2- Koelslangen,
<http://trf.zeni.net/TR6-TR250GB/140.php#navbar>,
kosten USD 59,50

3- Coolant G12+, 10 liter,
kosten € 32,00



6

Disclaimer:

Lezers worden gewaarschuwd dat als ze reparaties of modificaties proberen of de procedures volgen waarnaar hier wordt verwezen dit op eigen risico gebeurt en de schrijver geen aansprakelijkheid aanvaardt, evenmin als de redactie en/of de TR Club.

