



TRaffic

MAGAZINE VOOR TRIUMPH TR SPORTWAGENS





Sleutelen in de winter, rijden in de zomer

Aflevering nr. 7: Elektronische toerenteller in een TR6

Door: Peter Verweij

WE DENKEN GELUKKIG NIET ALLEMAAL HETZELFDE. WAAR DE ÉÉN GAAT VOOR ORIGINALITEIT EN DE TR MOET BLIJVEN ZOALS DEZE, NIEUW, VAN DE BAND KWAM, IS DIT VOOR EEN ANDER MINDER BELANGRIJK EN WORDT ER VOL INGEZET OP HET AANBRENGEN VAN "VERBETERINGEN".

De ontsteking van onze auto's is een belangrijk onderdeel en daar valt met de huidige techniek wel een verbetering te halen. Een paar mogelijkheden op een rij die redelijk dicht blijven bij het origineel;

1. Oude ontsteking laten reviseren met behoud van de techniek zoals die was dus met contactpunten en condensator.
2. Oude ontsteking laten ombouwen. Met behoud van de originele behuizing een nieuwe binnenkant vol met elektronica. Alles wordt elektronisch geregeld, vacuüm- en centrifugaal vervroeging.
3. Oude verdeler simpel vervangen voor een compleet nieuwe elektronische ontsteking.

Uiteraard zijn er meer mogelijkheden (Megajolt lite bijvoorbeeld) maar dat even terzijde.

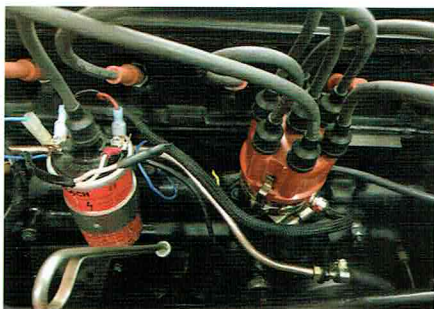
De eerste twee opties zien we nogal eens voorbijkomen, optie nr. 3 eigenlijk niet veel. Verklaring hiervoor is snel



gegeven; bij de laatste optie mist in de nieuwe ontsteking de aandrijving van onze toerenteller. Die wordt nogal jaren 70 aangedreven met een kabel vanuit de verdeler.

Wie gaat voor originaliteit moet nu stoppen met lezen want keuze 3 was

mijn keuze en er is een usb programmeerbare 123-ontsteking gemonteerd met vacuümvervroeging. Daarover in een volgend artikel meer want zelf programmeren is geen rocket science en daarmee haal je het maximale uit de 123-ontsteking.



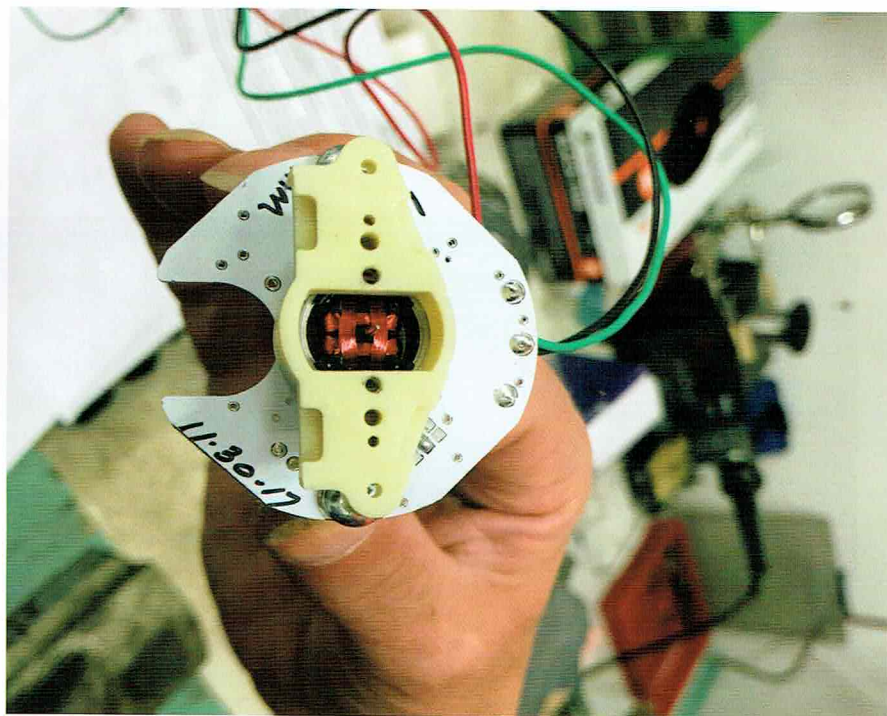
Als de omzetting van de verdeler is gedaan, zit je vervolgens met een toerenteller die niet meer kan worden aangesloten. Die gaan we dus ombouwen. Ook daar weer keuzes:

1. Toerenteller demonteren en laten ombouwen
2. Toerenteller zelf ombouwen.

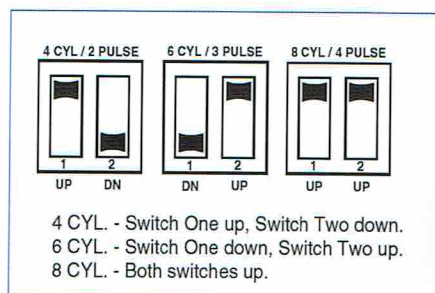
Aan keuze 1 is niet heel veel te beschrijven, mijn toerenteller is door CASU Utrecht in 2014 geschikt gemaakt voor de 123-ontsteking en wordt nu d.m.v. een puls signaal vanaf de bobine aangestuurd. Weg mechanische aandrijving, drie draden voor de aansturing (plus, min en een puls signaal) en klaar.

Veel leuker is natuurlijk de toerenteller zelf ombouwen. Met sleutelvriend Bas Bloemendal wordt in de winter de schuur gedeeld en dan weten wij het natuurlijk beide altijd beter maar ontstaan daardoor ook de mooiste ideeën.

Bas wil zijn toerenteller zelf ombouwen. Idee is het volgende: we zoeken een betaalbare elektronische toerenteller, voor in dit geval een zescilinder, met eenzelfde schaalverdeling (lees: slag) en dan het binnenwerk omzetten in de toerenteller van de TR zodat er optisch aan de buitenkant niets verandert. Bas vindt de oplossing bij het merk Autometer, een toerenteller met de juiste schaalverdeling en naar verwachting een klein binnenwerk zodat het past in de originele toerenteller.



Bij binnenkomst samen de nieuwe toerenteller gedemonteerd en wat blijkt, zelfs de schroefgaatjes voor de wijzerplaat zitten op dezelfde afstand, helemaal top.



Print is in te stellen voor een 4, 6 of 8 cilinder en de enige uitdaging die er nog overblijft, is de naald van de originele toerenteller heel over te zetten. Met veel geduld en voorzichtig wat proberen de naald, die uitermate breekbaar is, gedemonteerd van zijn oude as.



Daarna is het een kwestie van het nieuwe binnenwerk aan de originele wijzerplaat vastschroeven zonder dat we hoeven te boren en de naald op de as drukken. De 0 positie zoekt de elektronica vanzelf op zodra er spanning op het printje komt. Dus daar geen stress over.

Dan de originele bevestigingspunten gebruiken om de hoogte in te stellen van de wijzerplaat zodat met het glas erop alles er uitziet alsof er niets is gebeurd. Wij hebben nu een perfecte uitlezing van de toeren van de motor. Nauwkeuriger dan met de kabeloverbrenging maar nee inderdaad..... niet meer helemaal origineel. Nu alleen nog de bekabeling aansluiten wat slechts drie draden zijn, een plus, een min en een draad voor naar de bobine.

AutoMeter Arctic White Tachometers 1397



\$159.99 [Change Currency](#)

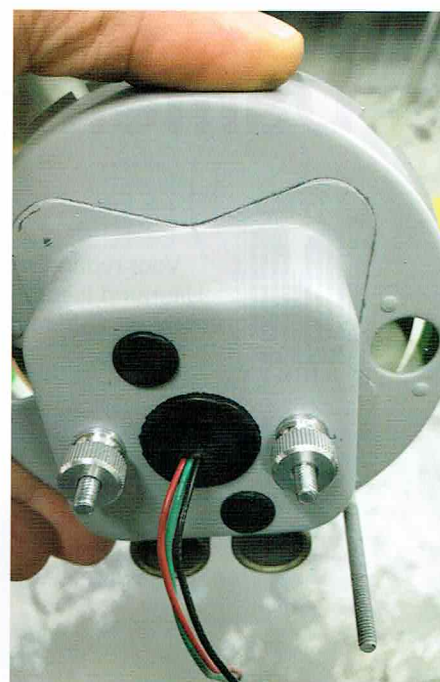
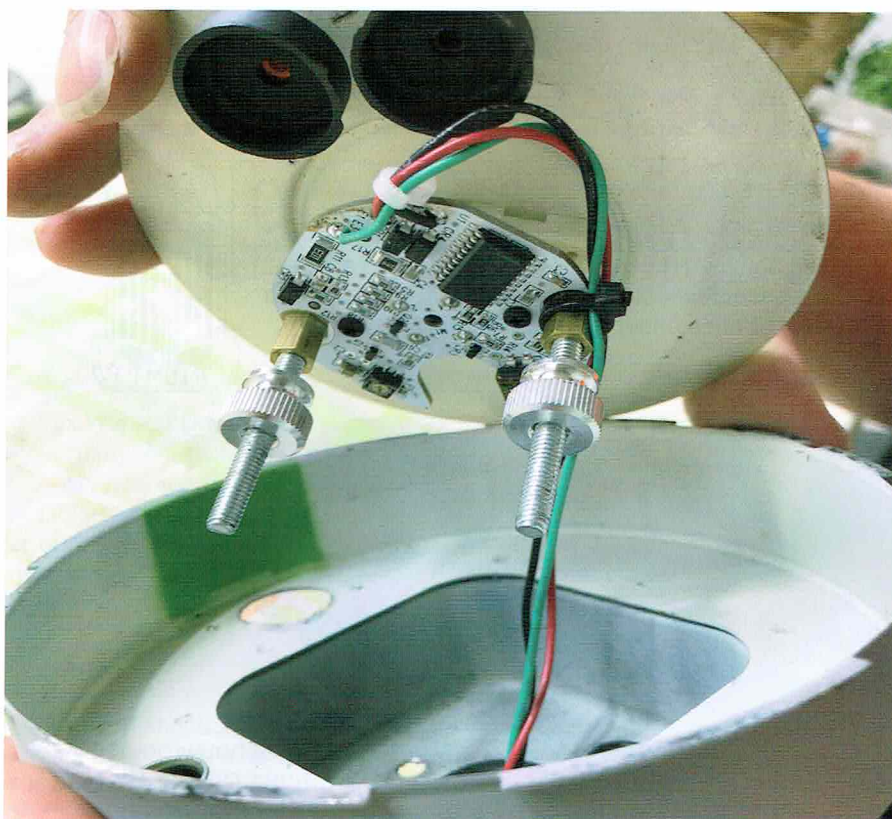
1 [Add To Cart](#) [+ Wish List](#)
[+ Compare](#)

- ✓ Fast Shipping
- ✓ Tech Advice
- ✓ Low Price Guarantee
- ✓ Easy Returns

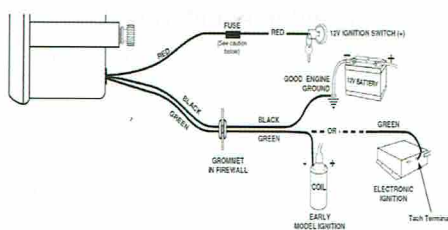
★★★★★ (9)

[Review This Product](#)

Tachometer, Arctic White, 0-7,000 rpm, 2 1/16 in., Analog, Electrical, Each



3 draden: een plus, een min en 1 draad voor naar de bobine, zie ook schema



Ons boodschappenlijstje:

CASU Utrecht

- Toerenteller wegbrengen en een paar dagen later ophalen
- Tachometer van het merk Autometer <https://www.summitracing.com/int/parts/atm-1397>

Er is nog een mogelijkheid om deze ombouw uit te voeren. Namelijk het kopen van een complete ombouwset bij uRevCo

Op de website van <https://urevco.com/> is de complete info te vinden. Zeker een mooi systeem. Er is wel een 'nadeel' en dat is dat men de bestaande naald moet opboren tot 1 mm zodat deze over de as

van het nieuwe systeem past. Soms is er dan toch te veel speling en wordt deze vastgelijmd.



1. CASU Utrecht <http://casuutrecht.nl/> kosten Euro 250,00 (prijs in 2014)
2. Tachometer, <https://www.summitracing.com/int/parts/atm-1397> kosten \$159,00



Koeling

Dit is een cilinderbus, die ooit in El TodoPoderoso zat.

Grijs-geel is al die aanslag, die uit het koelmiddel was gekomen. Dat koelde dus niet meer zo best. En let eens op die roest langs de onderrand. Daar was hij gegarandeerd vroeg of laat gaan lekken op de cijfer 8-ringen. Mocht je 4-pitter dus ook niet meer geweldig koelen, denk dan hier eens aan. JBW

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.