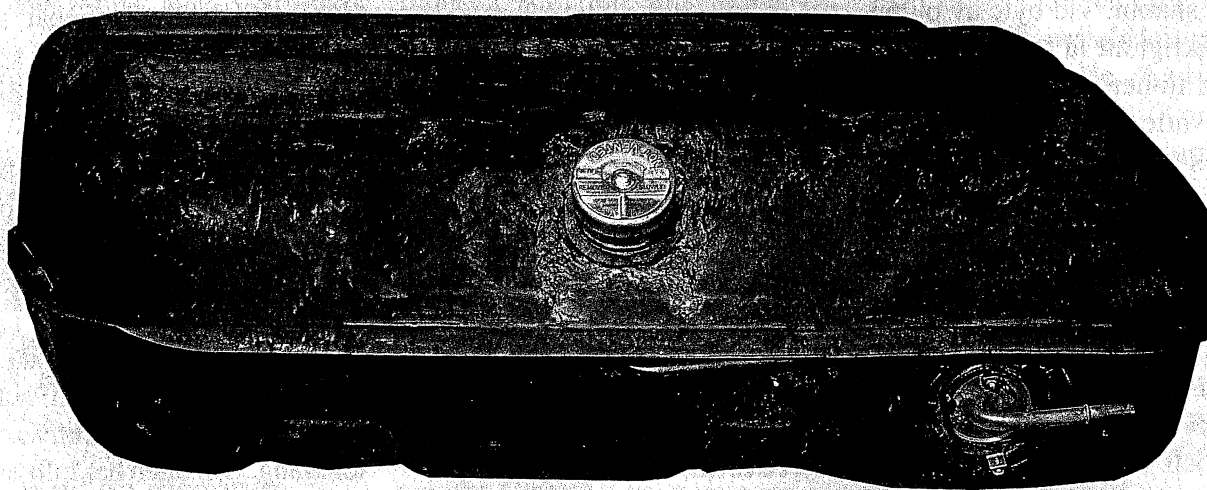


SÅ LAGAR DU DIN BENSINTANK



En av de tråkigare bristerna att åtgärda på gamla bilar är läckande bensintankar. Innan plasttankarnas tidevarv handlar det om att laga efter rostens härjningar. Rost i tanken uppstår på flera sätt. Från insidan finns problemet med vatten i bensinen som uppstår genom kondens eller utfällning. När det blivit tillräckligt mycket hamnar vattnet alltid i botten av tanken. Här angriper det plåten och så småningom uppstår ett läckage. Går det att inspektera tanken invändigt så titta gärna efter om det finns ett skikt vatten i botten. På många gamla bilar är tanken så placerad att det bara är att lysa ner med en liten ficklampa och titta efter. En del säger sig ha undvikit

problemet genom att då och då slå i karburatorsprit som löser vatten så det försvinner med i förbränningen.

Flera av de vi pratat med berättar att mycket kondens i tanken gett upphov till rostskador upptill. Det är bland annat för att minska kondens som platta tankar är isolerade på ovansidan.

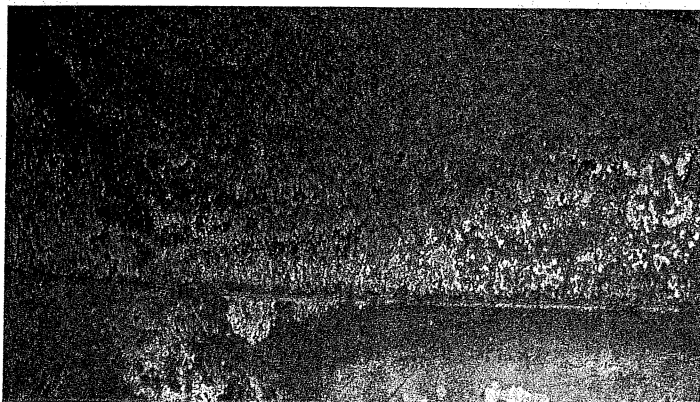
Det vanligaste rostangreppet kommer dock från utsidan. Innanför upphängningsbanden eller under isoleringen kan ibland vatten tränga in och ligga och fukta under längre perioder. Det här inträffar framförallt när smuts samlas och kan enkelt förebyggas genom inspektion och rengöring.

Ett annat vanligt skäl till att

bensintankar rostar är mekaniskt sprut från hjulen. Med tiden bryter det igenom rostskyddet och börjar äta på plåten. Rengöring och rostskyddsbehandling är rätt medicin.

Plåten i tanken

Amerikanska bensintankar från mitten av 60-talet och framåt är i allmänhet galvaniserade med ett relativt tunt lager. Det förekommer även ytbehandling med nickel eller aluminium. Galven ger ett hyfsat rostskydd, framförallt invändigt, men behöver ett kompletterande skydd utvändigt för att överleva i längden. Plåten i galvade bensintankar tycks vara tunn, i allmänhet kring 0,7 mm, så när rosten får fäste går det undan.



En titt in i vår tank avslöjade en mycket roströd värld. Förutom genomrostad på flera ställen hade tanken också stått länge utan bensin och blivit extra angripen invändigt.

Äldre bensintankar, vi talar nu om åren från tidigt 50-tal till en bit in på 60-talet, är ofta förtennade. Vidare bakåt i tiden är enda rostskyddet lackering på utsidan. Dock verkar plåten i äldre tankar vara tjockare, kring millimetern. För den som drabbas av en läckande bensintank finns ibland en valmöjlighet. Till populära bilmodeller nyttillverkas tankar. Muskelbilar, pickuper, Mustangar och Classic Chevys är några exempel med en prisbild från 1 500 kronor och uppåt.

Att reparera är för de flesta det återstående alternativet (eventuellt en bättre tank från bilskrot). Därmed är vi framme vid kärnpunkten i den här artikeln.

Rengöring

Oavsett vilken metod som används för att reparera läckande bensin-

tankar är rengöring viktig för ett gott resultat. Då krävs i princip att den tas ur bilen.

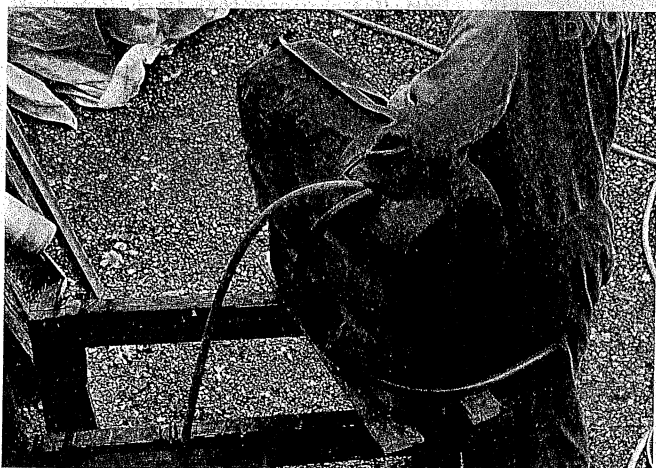
Om tanken innehåller bensin blir givetvis första steget en tömning. Det finns många historier om hur farligt det är att börja svetsa i en nyligen tömd tank. En del tycks betrakta den som en bomb långt efter att bensinen hållts ur. Bensinångor är givetvis mycket explosiva.

Det normala sättet är att tömma tanken och öppna både tanklock och ta bort tankarmaturen. Den senare kan vara lite knölig att få bort och ibland krävs att man tillverkar ett lämpligt verktyg.

Har gammal bensin stått länge i tanken kan det finnas avlagringar, vilka måste rensas ur. Det förekommer speciella rengöringsmedel men annars har avfettning och vattenbaserad rengöring visat sig



Ytrost som försämrar vidhäftning avlägsnas med "Gas Tank Etch". Innan detta moment ska tanken vara avfettad och väl rengjord från avlagringar. Täck alla öppningar utom en med tejp. Håll i, skvalpa runt så hela insidan behandlas och låt medlet verka. Den något ovanliga formen på tanken beror på att den hör hemma i vänsterflygeln på en herrgårdsvagn.



För att komma åt invändigt och blåstra behövs en större öppning som efteråt måste svetsas igen. En del har istället prövat att lägga i lite vassa småsten och sedan tumlat tanken uppriggad i en betongblandare. Oavsett metod är det naturligtvis noga att efter avslutat jobb få ut allt löst som sand, rost etcetera.

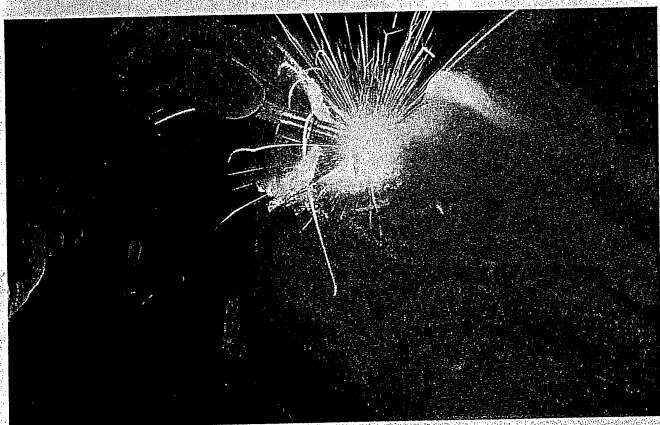
stenar och skaka. Det primära är att få bort löst sittande rost. Etsande syratvätt är annars en bra metod att få bort lättare rostangrepp.

Reparationsmetoder

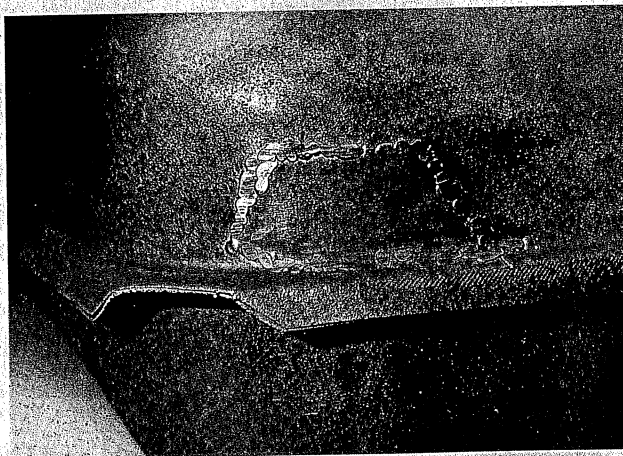
Rostskador utöver små porer bör svetsas om jobbet ska göras så bra som möjligt. För ett gott resultat måste plåten vara ordentligt rengjord från all ytbehandling. Den svetsmetod som står de flesta till buds är vår kära MIG-svets.



Gas Tank Etch ska verka i en halvtimme. Skvalpa runt ytterligare en vända med tanken, låt medlet verka i en timme och håll ur. Arbetstemperaturen bör vara 20 grader för bästa effekt. Efter det ska tanken stå tills den är helt torr.



Tunn 0,7 mm plåt och svetsning kant i kant med MIG är inte det lättaste att få helt tät. Visst går det att slipa ner och fylla i misstänkta småhål men det kan kännas tungt när bensinen ändå tränger igenom för ögat osynliga porer. För den som inte klarar en perfekt svets gäller någon form av tätningsmedel.



Tyvärr är det mycket svårt att få den typen av svetsfog helt gastät. TIG är bättre men det har inte alla tillgång till.

För att få en svetsad bensintank tät kan man tillgripa den klassiska metoden att tenna över svetsfogen från utsidan. Tennlödning var förr ett vanlig sätt att reparera läckande bensintankar. För bästa resultat

krävs noggrann rengöring men rätt utförd blir det en tät fog. Kanske enklare och den metod som de flesta renoverare använder idag är tätningsmedel från insidan, så kallad "Tank Sealer".

Tank Sealer

Det ska sägas att vi kände viss skepsis till att hålla ner en produkt i tanken som sedan ska hålla tät i årtal.

Funkar det, sitter det verkligen kvar?

Som vanligt vid MIG-svetsning kant i kant gäller att vara noggrann. Gör rent från rost och ytbehandling och laga med plåt av samma tjocklek. I det här fallet användes frisk från en annan tank som var bortom all räddning.

bekymmer. Troligtvis bottnar det i ett dåligt underarbete. Exempel på olämpliga rengöringsmedel är fotogenprodukter som lämnar en fet hinna.

Innan det är dags att spilla i ska tanken vara helt rengjord från eventuell kåda liknande avlagring och andra föroreningar från gammal bensin. Detsamma gäller löst sittande rost. Vid behov tvätta med syra och låt tanken lufttorka. Stäng för alla öppningar med maskeringstejp utom den där Tank Sealern hålls i. Öppna burken och blanda väl från botten. Håll sedan i medlet och tejpa igen öppningen. Skvalpa runt och inspektera i möjligaste mån att hela insidan blivit täckt. Håll sedan ur, ta bort tejpens från alla öppningar och låt tanken lufttorka i minst ett dygn i rumstemperatur. Är torkvädret dåligt, vänta gärna i två till tre dygn.

Sista skvätten kan vara svår att få ur för det är ofta en kant både kring påfyllning och kring tankarmatur. Då gäller att fördela ut det som blir kvar över så stor yta som möjligt. Tjocka pölar har svårt att härda, det gäller att få dit ett tunt lager som torkar ur väl. Vid behov kan istället behandlingen upprepas.

När tankarmaturen åter monteras kan det i vissa fall vara lämpligt att smörja flottören med vaselin. Detta för att den inte ska fastna vid eventuell kontakt med tankens botten, innan bensinen fyllts på.

Det visade sig att många av våra kända renoverare med framgång använt Tank Sealer i över tio år. Någon berättade att man kört bruksbilen i årtal med tanken tätad enbart med hjälp av glasfiberspackel och Tank Sealer!

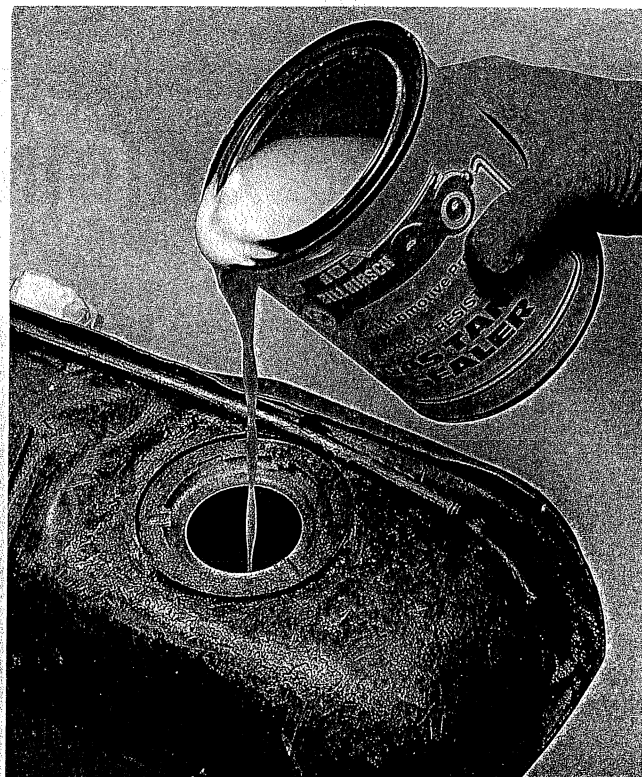
Det förekommer även obekräftade historier att den här typen av produkt lossnat och ställt till med



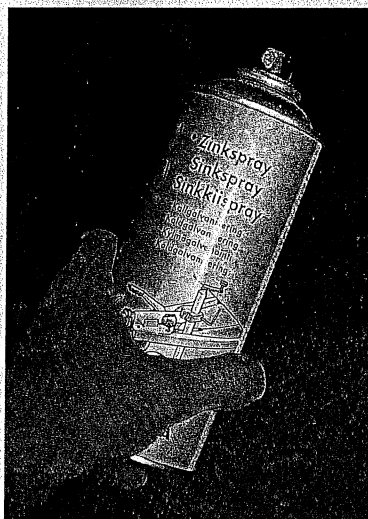
Det förekommer flera fabrikat av Tank Sealer. Den som de flesta rekommenderar är Bill Hirsch Gas Tank Sealer, bland annat för att produkten innehåller rostskydd. Rekommenderad arbetstemperatur är minst 15° C, gärna över 20°.



Att reparera mindre läckor med tenn kan delas in i tre moment. Gör först ytan visuellt ren och blank. Är ytan blåstrad måste man putsa den blank för annars tar inte tennet. Fortsätt sedan med lödsyra eller flussmedel/förtenningspasta som används till karosserijobb. Det gäller att först få dit ett tunt skikt för god vidhäftning. Lägg sedan på tenn efter behov i halvmålt tillstånd. Avsluta med att tvätta bort rester från syran, citronsyra är effektivt.



Konsistensen på Tank Sealer är ungefär som mjölk fast ångorna är nog inte så hälsosamma. Håll i hela burkens innehåll, tejpa för öppningen och vrid runt tanken tills hela insidan är täckt.



Före ytbehandling gäller sanningens ögonblick. Fyll på bensin och kontrollera läckorna. Fuktar det igenom vid någon reparation? Allt verkar perfekt? Grattis, annars gäller lite som i Monopol, kliv tillbaka och börja om. Då vår tank varit galvad från början kändes det logiskt att grunda med kallgalvanisering. Ett lager med underredsmassa på utsatta ytor avslutar det utvändiga skyddet.