

Eerder al in het najaar van 1996 schreef ik in S.G. dat ik bezig ben met de restauratie van een '56-er G11 en dat deze waarschijnlijk in februari van dit jaar klaar is. Wat deze planning betreft... die haal ik niet meer, want een aantal leveranciers van diensten hebben me wat in de steek gelaten.

Een daarvan is de chroom-boer die de tank zo slecht verchromde dat deze (zij het dan gratis) over gedaan moet worden, en dat duurt wéér minstens zes weken. Ruim de tijd dus om een pielkarweitje tot een goed einde te brengen. Het gaat om de inbouw van een extra oliefilter op de retourleiding van de oliepomp. De inbouw gebeurde op advies van Syl de Vries; de technische uitvoering is van mij zelf. En ik dacht, dat het misschien leuk was voor twinbezitters onder de leden als ik er een stukje over zou schrijven. Wat heb ik gedaan?

Men neme een oliefilterhouder van een Austin Mini-blok. In het oliegat, waarmee de houder tegen het blok aan komt, plaatst men een paspijpje d.m.v. krimp/verhitmethode: filterhuis heet stoken, pijpje in de vriezer. Het pijpje steekt  $\pm 3$  cm uit. Dit uitstekende stukje is afgedraaid tot 12 mm, zodat er een 12 mm koperen gasknietje (of waterknietje) van  $90^\circ$  op past. De aanvoerleiding vanaf het motorblok blijft ongewijzigd. De retourleiding van de motor gaat naar het in te bouwen oliefilter en sluit aan op een stukje pijp van  $\pm 3$  cm dat men overlaat van de metalen olieleiding die standaard met een schroefwattel aan de Mini-filter zit. Men zaagt de leiding dus af en laat  $\pm 3$  cm zitten. Over dit stukje pijp heen soldeert men een stukje koperleiding met een diameter van 12mm, zodat ook deze diameter gelijk is aan die van de uitgaande leiding.

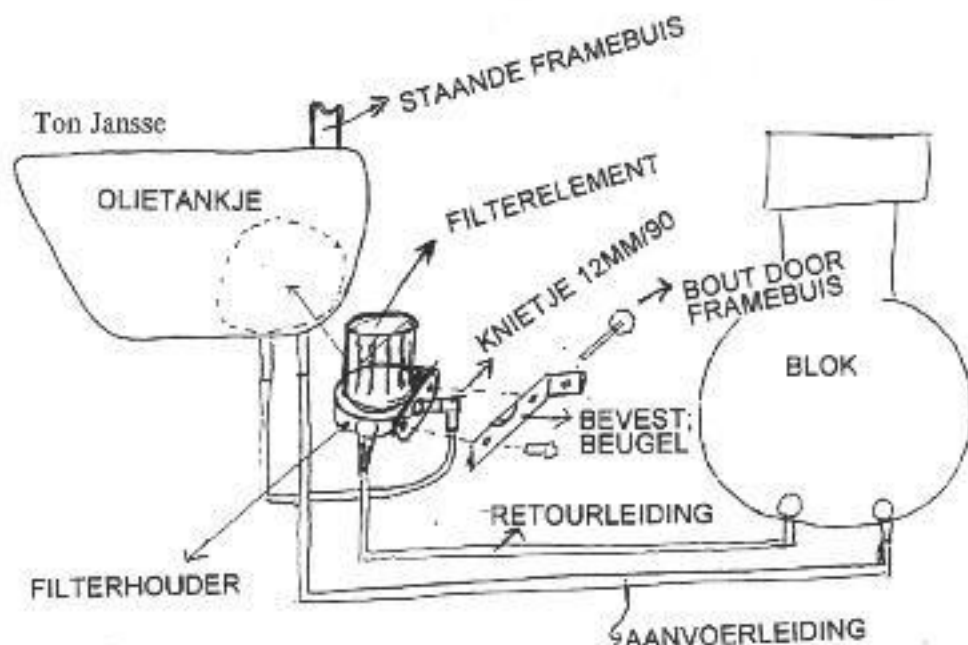
Nu komt het lastigste. Het filterhuis wordt bevestigd door middel van een haakse beugel, die aan de twee boutgaten in het filterhuis wordt bevestigd d.m.v. boutjes/moertjes. Het haakse deel van de beugel wordt bevestigd aan de staande framebuis. Daar zit een gaatje waarmee de accuhouder zit bevestigd. Het geheel komt dus tussen olietankje en gereedschapskastje, de filter wordt er zodanig op geschroefd dat deze naar boven wijst. Om het gat voor het uitgaande pijpje van de filterhouder niet te blokkeren wordt de lange zijde van de haakse beugel voor het uitgaande gat wat half rond uitgevijld. Dit pijpje steekt naar beneden achter het olietankje, en wordt verbonden met de retourleiding die van het blok af komt. Dit is niet zo moeilijk. Bevestigen als standaard: beide pijpjes tegenover elkaar zetten en een verbindingssok erovereen en slangenklemmen (niet van die dikke gebruiken, dat staat lelijk). Op het horizontaal uitgaande

pijpje van de filterhouder wordt een 12mm  $90^\circ$  knietje gesoldeerd, met daarin weer een stukje 12mm koperpijp van 3cm. Ook dit pijpje wijst naar beneden. Op dit pijpje gaat een stuk gepantserde slang, die met een bochtje onderlangs op de retour-ingang van het olietankje wordt aangesloten, slangenklemmen er op en klaar is Kees.

Probleempje: de aanvoerleiding en de retourleiding moeten elkaar in deze constructie onder het blok kruisen, hetgeen oorspronkelijk niet het geval was. Toen liepen ze keurig parallel, naar achteren en omhoog naar het olietankje.

Als je het goed doet, en het uitgaande pijpje met  $90^\circ$  knietje steekt niet te ver naar voren, dan kan zelfs de afdekplaat achter de carburateur erop, zonder dat de haakse slijper er aan te pas hoeft te komen. Al met al is het even pielen en prutsen, maar het kan.

Of het functioneert moet ik ook nog afwachten, maar als dat niet zo is en de boel draait in puin, dan stel ik Syl de Vries aansprakelijk. Hij zei, dat zo'n filter beter was voor de motor. Zodra de tank klaar is, kan de G11 zijn eerste slagjes maken. Ik houd jullie (en Syl de Vries) op de hoogte.



P.S. DE FILTERUNIT ZIT GEMONTEERD TUSSEN OLIETANK EN GEREEDSCHAPSKIST. OMWILLE VAN DE TEKENING HIER SCHEMATISCH AANGEGEVEN.