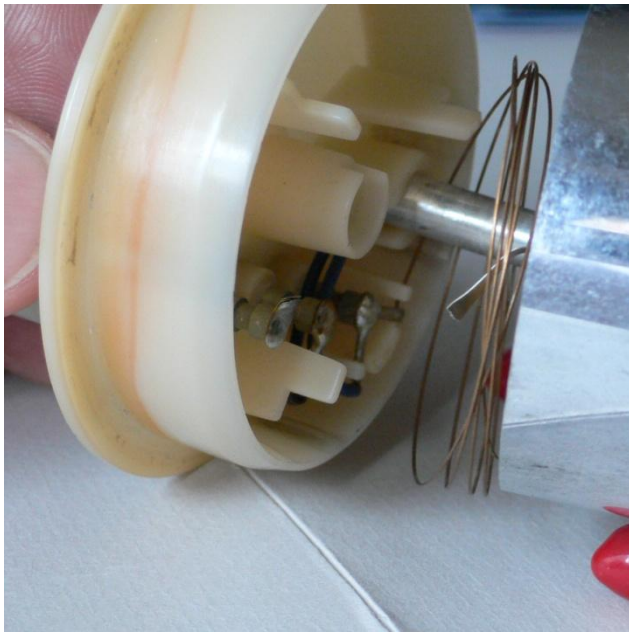


Los olores a gasolina dentro del habitáculo condujeron a desmontar el depósito y descubrir una pequeña grieta en la parte superior, en el borde curvo anterior. Como resultado de la manipulación el aforador resultó dañado. A partir de la señal de $\frac{3}{4}$ de depósito la aguja fluctuaba repentinamente, como si la corriente eléctrica le llegara de forma intermitente, hasta que dejó de funcionar.

Al sacar el aforador, éste apareció parcialmente desmontado, con la patilla de conexión de la bobina que rodea el eje del cilindro a la patilla del conector eléctrico rota, y la espiral de cobre que alimenta la boya algo liada pero entera.



Y es que todo el mecanismo del aforador cuelga de la tapadera solamente sujeto por el alojamiento del eje en ésta; un encastre a presión sin ningún tipo de patilla que lo afiance. Que se descuelgue todo el mecanismo parece cuestión de tiempo.

Aunque las circunstancias permitían soldar la patilla sin más. Desmonté por completo el mecanismo; quizá hubiera algo más. Hay que desmontar desde abajo.

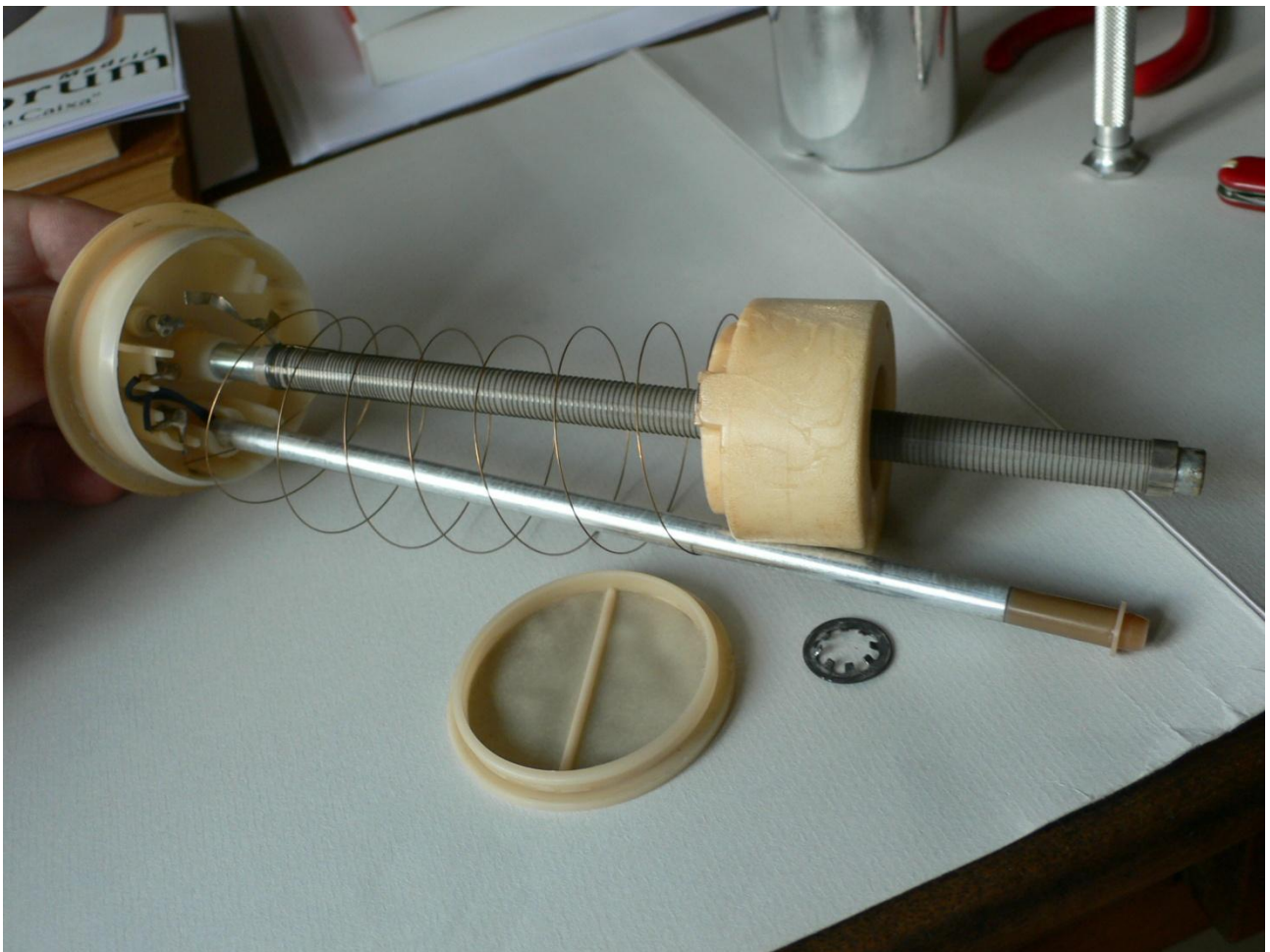
La parte inferior está cerrada por un filtro encajado a presión en una escotadura del cilindro de plástico marrón que cierra el tubo. Con una pequeña navajita salió con mucha facilidad. El eje del mecanismo está firmemente sujeto a la tapa inferior por una arandela dentada.



La arandela se puede sacar con un pequeño destornillador, apalancando patilla por patilla. Como hay que ir dando vueltas al cilindro es importante girarlo tapadera incluida porque si no los dos ejes interiores se retuercen y los daños pueden aumentar.



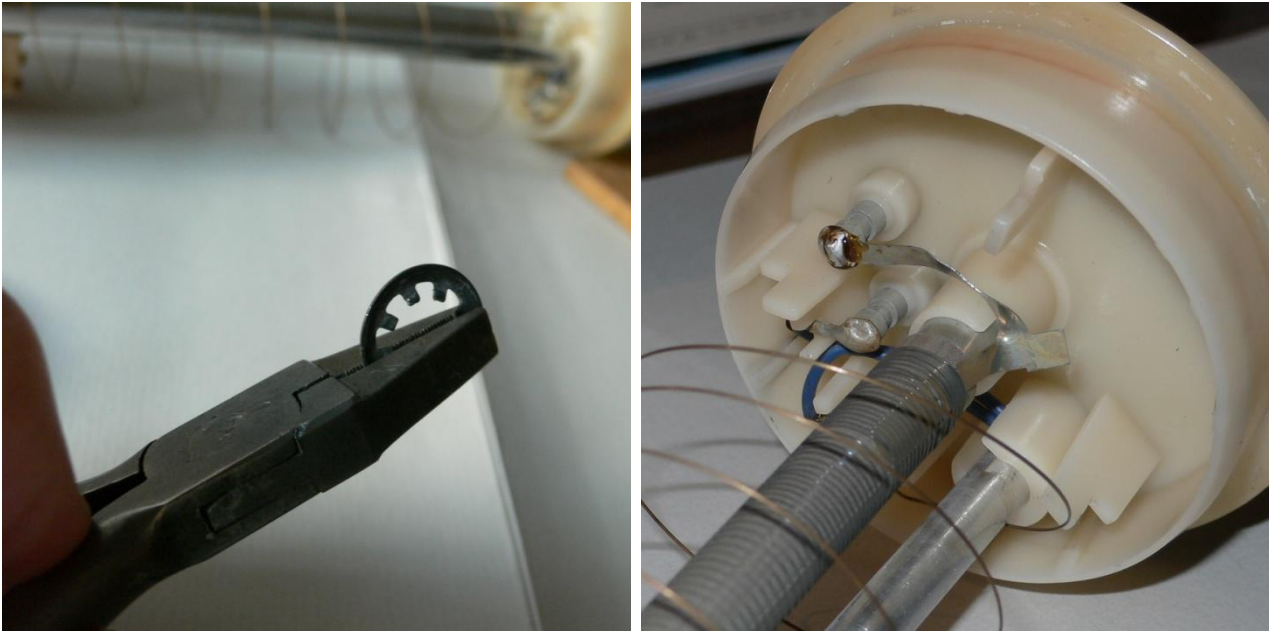
Todo fuera, y con cuidado recolocar la espiral que conecta la boya. Se debe procurar no tocar la bobina con los dedos pues aunque la gasolina limpia la grasa, es mejor ser cuidadoso.



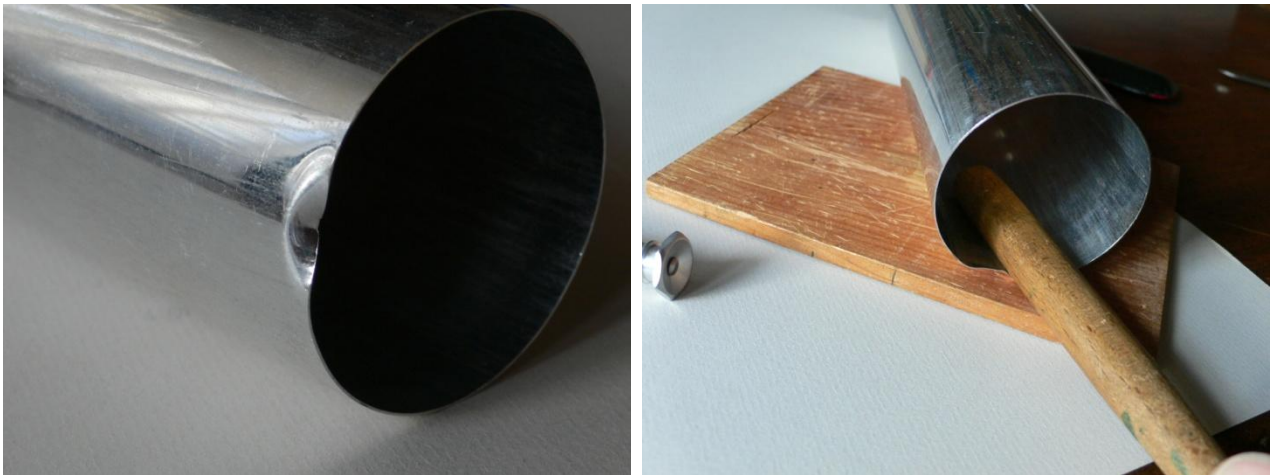
Aquí se ve lo que es el aforador, un reostato con la bobina enrollada en torno al eje central por el que desliza la boya, que hace contacto a lo largo de ésta mandando la señal a través del hilo en espiral. La boya

se mantiene en posición por otro eje lateral que contiene contactos eléctricos para poner a masa el sistema. Los dos ejes tienen sendos alojamientos en la tapa y en el disco marrón del fondo, que cuando se vuelven a montar deben quedar alineados para que los ejes estén paralelos y la boya deslice sin problemas.

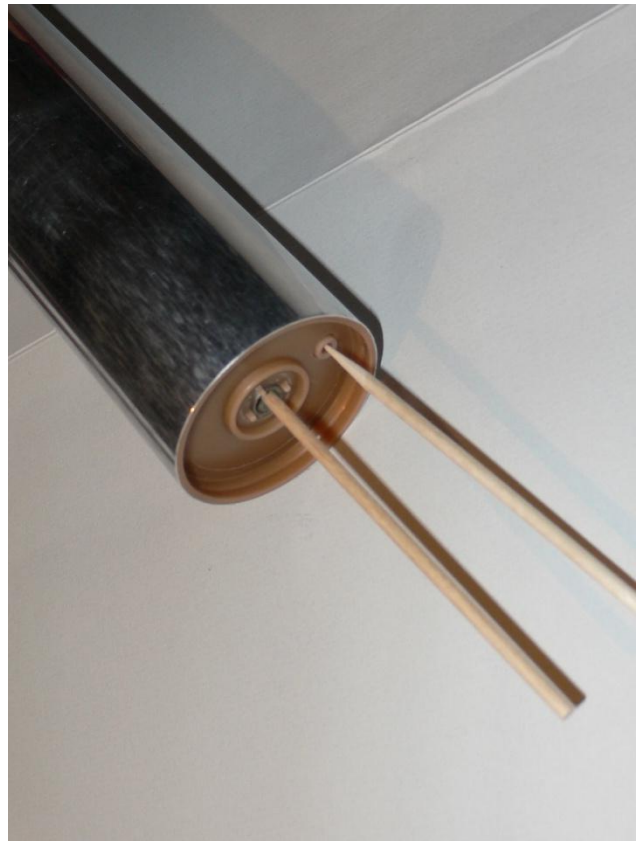
Aplanar la arandela dentada y soldar la patilla rota con hilo de estaño.



Me encontré con el cilindro abollado. Con el mango de cualquier herramienta de madera y sobre una superficie plana se arregla.



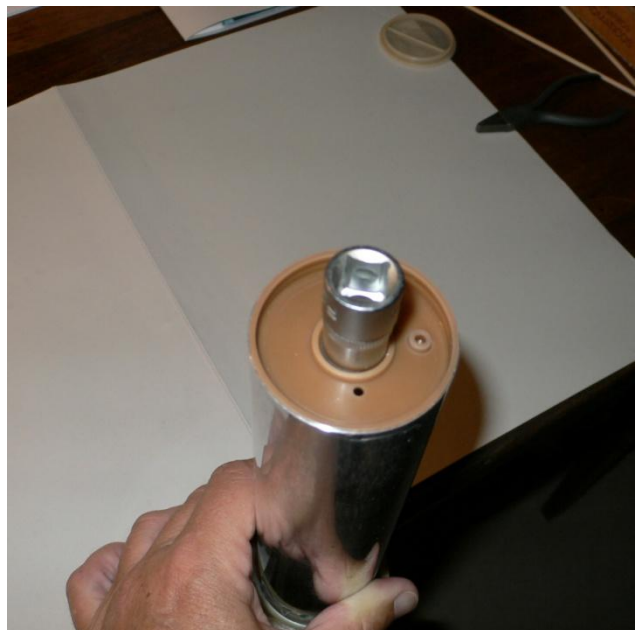
A montar. Para alinear el orificio lateral de la base con el alojamiento del eje lateral en la tapa me he ayudado de una escuadra, haciendo una marca. He colocado los dos ejes en sus alojamientos de la tapa y los he conducido a la tapa inferior con sendos palillos. Ayuda el introducir todo el mecanismo con la boya en la parte baja y la espiral extendida.

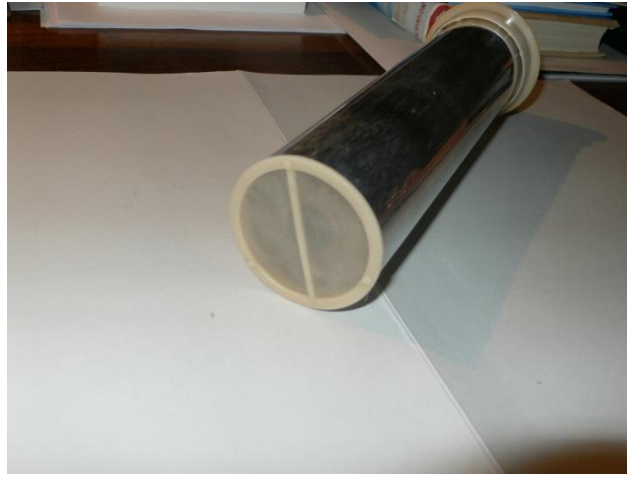


Para fijar posiciones relativas, he pegado con celo la tapa al cilindro en la marca que hice previamente. Cuando vuelva a poner la arandela dentada que lo fija todo a la tapa inferior, los ejes interiores estarán paralelos.

Antes de colocar la arandela inferior se debe comprobar que todo funciona correctamente, mediante un voltímetro o conectándolo, fuera del depósito, en seco, en el coche.

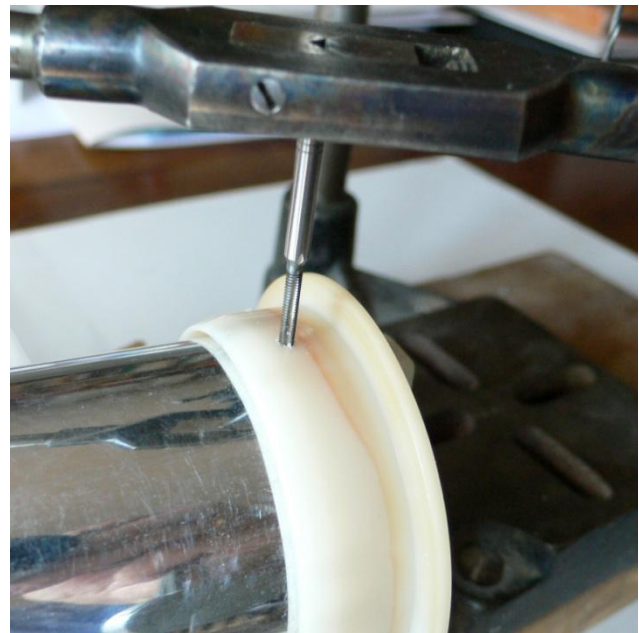
Meto la arandela ayudándome con una pequeña llave de vaso, del 11. Al apretarlo todo, con la presión ejercida, el aforador quedaría terminado a falta de colocar el filtro inferior.

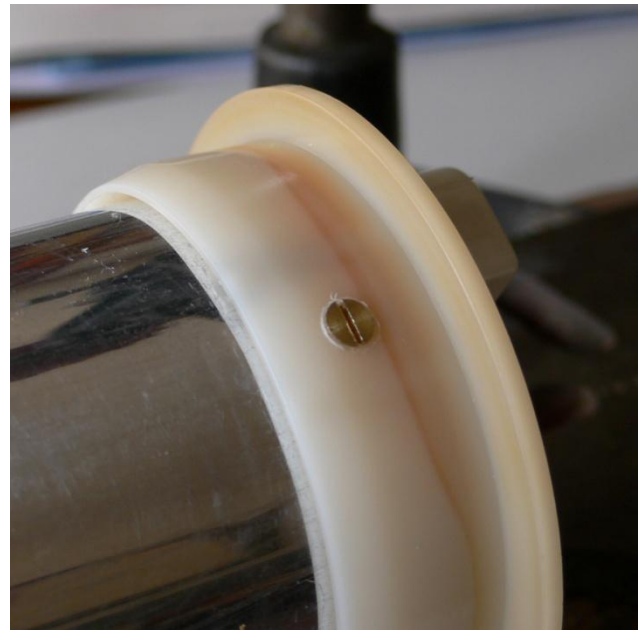
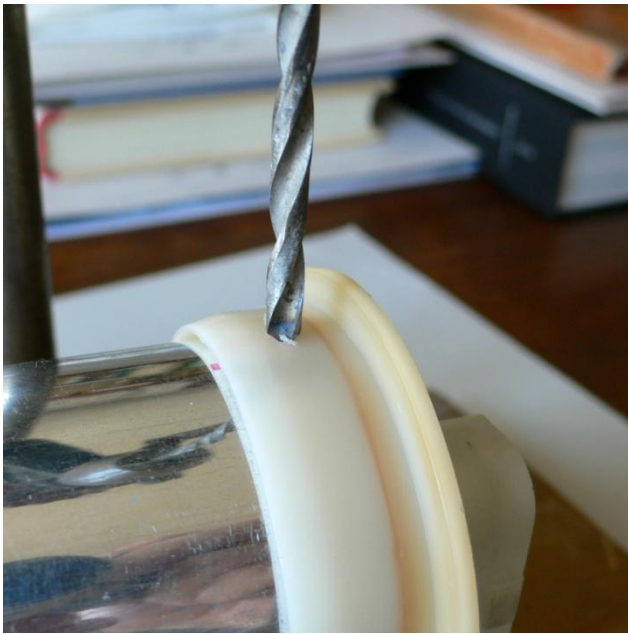




Pero para que no vuelva a descolgarse le colocamos un par de tornillos que fijen la tapa al cilindro de aluminio (maestro Chench). Dos tornillos de 2,0 mm rosca metal y cabeza váida situados a ambos extremos de la diagonal de la cabeza y fuera de la zona que ocupa la junta. Un extremo donde hemos hecho la marca del eje lateral; el otro, el opuesto. La operación es delicada, hay que procurar que el cilindro no se aboye y no meter la broca hasta el fondo para no romper nada.

Perforar con una broca de diámetro ligeramente inferior a 2,0 mm. Hacer la rosca con un macho para 2,0. Avellanar el alojamiento y atornillar. Si el cilindro de aluminio se hubiera deformado algo al hacer las perforaciones no pasa nada, al apretar el tornillo se recupera la forma cilíndrica.





Fin