

Sådan konserverer og servicerer du din motor

Når sejlsæsonen er ved at være slut, er det tid til at tænke på vinterklargøring af båd og motor. Dette arbejde kan være med til at sikre en problemfri sæson.

TEKST & FOTO STAFFAN WESTERLING

Tips inden vinteren



- ✓ Båden skal have et stativ i den rigtige vinkel, så sneen triller af og til sidst en god presenning.
- ✓ For at undgå frostsprængning af drevets nederste del, skal drevet tiltes, så det ikke står helt lodret. Så kommer der ikke vand ind, og skulle der evt. være noget vand i drevet, vil det løbe ud.
- ✓ For at undgå tyveri kan drevet også afmonteres.
- ✓ Læg en af fugterbold i kahytten, og husk at tjekke den i løbet af vinteren. Er den fuld af vand, skal der en ny til.
- ✓ For at afværge kondens og mug holdes luger og motorrummet åbent, så luften kan cirkulere.
- ✓ Glem ikke at tage bundproppen ud, så evt. vand i skroget kan løbe ud, men husk for guds skyld at sætte den i igen, inden båden søsættes.
- ✓ Inden søsætning i foråret monteres sugeslangen på motoren, der startes, så man kan se om alt er ok.
- ✓ Kontroller olieniveaue og at frem, neutral- og bakgearene er rigtigt justeret.
- ✓ Alle motorens specifikationer findes i instruktionsbogen eller servicemanualen. Er du det mindste i tvivl, så kontakt en professionel.

Vask båd og motor

Når den lettere snavsede båd er på land, højtryksspules den med det samme, da snavs og begroning vil være vanskeligere at få væk, hvis der ventes - især hvis man ikke har været så flittig med rengøring i løbet af sæsonen.

Rengøringen klares med børste, svamp, effektivt vaskemiddel og en kraftig højtryksspuler.

Skyl også drevet forsigtig rundt om gummimembraner og trimcylinder med ferskvand, så rurer og andet løsnes. Når nu man er i gang, kan man lige så godt vokse og bundmale med det samme, så er det klart til næste forår, hvor der er meget andet at gøre.



Skyl kølesystemet med ferskvand

Når båden er ren, er det tid til at koble slange på drevet for at skylle kølesystemet rent med ferskvand. På en del motorer bruger man en slangekobling, der sættes til havslangen og placeres på gearhuset over vandindtaget.

På andre motorer sidder vandpumpen inde i motoren, som forsynes med vand gennem en bundgennemføring, og en sammenkobling som ses på foto.

Og på andre motorer løsner man slangen fra indsugningen til havvand på indersiden af drevets skjold eller bakgearet.

Tilslut en lang slange og lad motoren suge vand fra en dunk, der løbende fyldes med vand. Start motoren og kød den varm ca. 15 min., hvorved salt og evt. skidt skylles ud af motoren.



Tøm motoren for vand

Inden der kommer frostvæske i kølesystemet, bør man for en sikkerheds skyld tømme alt vand af motoren for at sikre, at der ikke kommer en eventuel frostsprængning i dele af motorblokken.

Når vandet skal tømmes af, er det vigtigt, at man ved, hvor alle lukkeskruer sidder, så alt vandet kommer ud. De kan være lidt vanskelige at finde, men tjek med instruktionsbogen eller servicemanualen. Kommer der ikke vand ud af disse huller, kan de være fyldt med rustflager. Tag et søm eller lignende og rens hullet med. På moderne MerCruiser-motorer er det nemt ved hjælp af en pumpe og huller, som er lette at komme til.



Skift gearolie

I samme omgang skal man huske at skifte gearolie. Fremgangsmåden er stort set den samme uanset, hvilken motortype man har. Drevet skal stå helt lodret for, at der er plads til mest mulig olie.

Start med at skrue aftapningsproppen af. Den er placeret på undersiden af bulben længst nede på gearhuset. Skru derefter niveaupropen eller målepinden af, som er monteret på siden af eller oven på drevet.

På moderne MerCruiser-drev findes også en beholder i motorhuset, der er koblet til drevet med en slange for at justere den rette mængde olie.

Tap først al olie af. Er den sort og lugter brændt, er det på høje tid at skifte til ny. Er den derimod lysebrun som en cafe latte, så er den blandet med vand, og så bør gearhuset sendes til et værksted for at blive trykprøvet for at finde utætheden. Venter man til foråret, og huset er blevet fyldt med vand, så bliver det garanteret dyrt.

Når al olien er tappet af, skal der fyldes ny på i aftapningshullet, indtil den enten løber ud gennem hullet i niveaupropen, eller når det rette niveau i forhold til målepinden.

Skift pakninger ved propperne og skru først niveaupropen/målepinden i og dernæst aftapningsproppen.

Har man en moderne MerCruiser med oliebeholder i motorrummet, skrues man først niveaupropen i. Fortsæt med at fylde olie på til det rette niveau i beholderen er nået. Skru derefter låget på beholderen.

Der findes også drev med andre fremgangsmåder. Tjek hvordan din motor er indrettet inden olieskift. At skifte gearolie plejer at være en noget klistret omgang, så hav godt med gamle klude klar.

Skift motorolie og oliefilter

Mens motoren er varm skal man huske at lave den årlige udskiftning af motorolie og oliefilter. Man kører motoren igennem med ny olie, når det er tid til at frostsikre kølesystemet.

Olie og filter skal udskiftes efter ca. 100 timer eller mindst en gang pr. sæson. En god måde at få olien ud af motoren er ved at anvende vakuum oliesug.

Begynd med at skrue påfyldningslåget af og træk oliepipinden op. Put den tynde slange fra suget ned i hullet til oliepipinden, indtil den støder imod. Pump vakuum op i beholderen til du ser, at olien kommer op i den klare slange. Er olien varm behøver man ikke pumpe så meget. Er den kold og tyk tager det forholdsvis lang tid.

Løsn oliefilteret med en filteraftrækker. Sørg for at smøre lidt olie på gummipakningen på det nye filters motorside inden montering. Skru derefter filteret ordentligt fast med hånden, og fyld efter med ny olie i motoren.

I instruktionsbogen kan se hvor meget. Kontroller med oliepipinden, at det rette niveau opnås.





Konservering af motoren

Samtidig med at der køres frostvæske i en motor med karburator, skal der sprayes konserveringsolie i karburatorhalsen. Olien får motoren til at køre ujævnt og ose. Stop motoren, når frostblandingen er suget op.

Er det en indsprøjtningmotor med eller uden katalysator er det godt nok at tilkoble en separat brændstofdunk med 2-3 % olieblanding, som køres gennem brændstofsyste­met.

Skift vandseparations-/brændstoffilter

For at være sikker på, at der ikke kommer vand i brændstofsyste­met, skal vandseparations-/brændstoffilter skiftes hvert år. Til det kræves en masse klude og en beholder, der placeres under filteret, samt en filteraftrækker. Løsne det gamle filter med aftrækkeren. Lad overtryksbrændstoffet løbe ned i beholderen.

Kom olie på gummipakningen på det nye filter, og skru det ordentligt på i hånden. Bruger man aftrækkeren til det sidste, kan der nemt opstå en lækage.



Frostvæske i kølesystemet

En blanding af frostvæske og vand køres ind i motorens kølekanaler for at forhindre rustdannelse og frostsprængning. Inden motoren startes igen skal, man have en dunk med 50 % vand og 50 % frostvæske klar. Her har vi taget en 25 liters dunk og koblet en slange til dens låg.

Sæt slangen til dunken, og placer den højere end motoren, så vandpumpen kan suge blandingen. Placer også et stort kar under drevet, så det meste af væsken lander her. På den måde forurenes miljøet ikke, og der spares penge ved, at blandingen kan bruges igen. Tjek med en frostmåler, at blandingen har den rette temperatur. Start motoren og kør blandingen igennem. Sluk motoren så snart alt er suget op fra dunken for at undgå overophedning af motoren.

Rens evt. vandfilteret. Har motoren sugeslangen i en beholder, så hældes frost/vandblandingen i beholderen, og derefter cirkulerer den i motoren.

På ferskvandskølede motorer konserveres den del, der er havvandskølet på samme måde som på almindelige havvandskølede motorer.

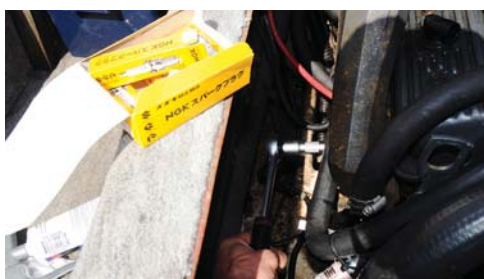
Glem ikke at tjekke væskniveauet i ferskvandssystemet og frysepunktet på frostblandingen. Skift frostvæsken, hvis den er gammel. Visse motorer har zinkanoder i varmeveksleren. Disse skal kontrolleres og evt. udskiftes.

Tjek olietrykket igen, da olien på dette tidspunkt har passeret oliefilteret, som rummer en del. Vent et par minutter og lad olien løbe ned i sumpen inden der tjekkes. Fyld mere på, hvis det behøves.

Tjek drivremme

Se efter hvordan drivremmene fremme på motoren ser ud, og om de er ordentligt spændte. Man skal kunne trykke remmen ca. 10 mm ned mellem remskiverne. Skift dem, hvis de er trevlede eller tørre. Læs om specifikationerne i instruktionsbogen.

Køb ekstra drivremme og gem dem i båden, hvis uheldet skulle være ude.



Skift tændrør

Skru alle tændrørerne ud, og er de slide, skal de skiftes. Har motoren ikke sejlet meget, kan de sikkert godt bruges en sæson mere. Men gør dem rene, og tjek om de overholder den anbefalede afstand mellem elektronerne if. instruktionsbogen.

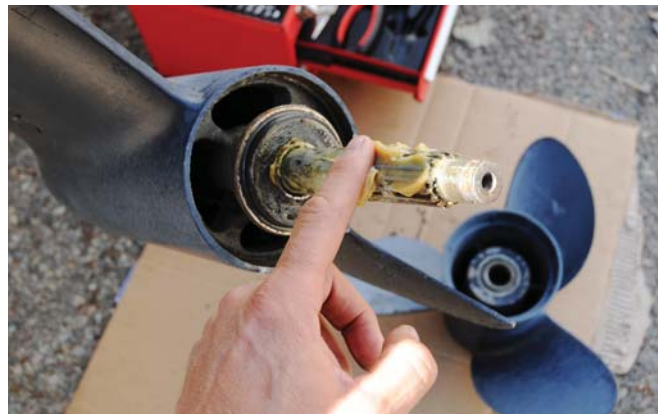
Smøring af de vitale dele

Motoren har en del steder, der skal have vandfast fedt hvert år. For at holde reguleringskablerne i god stand smører man gas- og gearkabernes ender. Kom lidt fedt på enderne, og giv motoren gas og skift gear et par gange for at være sikker på, at fedtet kommer ind i yderkablet.

Propelakslen skal også smøres, ellers risikerer man, at propellen sætter sig fast på akslen og er svær at få af.

For både med konventionel styring er det vigtigt at smøre fedt på den rustfrie styretap.

Med fuldt ratudslag til den ene side eksponeres hele styretappen. Fjern først gammelt fedt og smør derefter nyt på med fingrene. Kommer man ikke fedt på styretappen vil den blive træg alternativt sætte sig fast og være ubrugelig efter et par sæsoner.



Kontrol af powertrim-væske

Tjek også at powertrim-væsken har det rette niveau ved at trimme drevet helt op. Skru proppen af påfyldningshullet, som sidder i midten af powertrim-pumpen. Væskenniveauet skal tangere underkanten af påfyldningshullet - hvis ikke så fyld på.

Kontrol af køle-, brændstof- og udstødningsslanger

Sørg for at alle køle-, brændstof- og udstødningsslanger ikke er hårde og har sprækker. Gummi bliver som bekendt sprødt med årene, så det er vigtigt at føle og trykke på slangerne for at mærke, de er i orden. Tjek samtidigt at alle slangeklemmer er klemt sammen.

Lækkende kølevandslanger kan være årsag til overophedning af motoren og i værste fald et vandfyldt motorrum. Ødelagte udstødningsslanger fører giftig udstødning ind i båden. Skift slanger ved mindste tegn på slitage.



Smøreolie og korrosionsbeskyttelse

Tør alle tændkabler og fordelerlåg. Spray motorblokken, elektriske komponenter og kontakter med smøreolie og korrosionsbeskyttelse som f.eks. 6-66, WD-40 eller lignende for at fjerne fugt og for at beskytte mod oxidering og korrosion. Husk også at spraye drevet.



Udstødnings- og drevmembran

Tilt nu drevet og tjek om udstødnings- og drevmembranen er i orden. Det samme gælder for slangeklemmerne. Er gummimembranerne behageligt bløde, er de ok. Er de hårde og sprøde, skal de skiftes.

Kommer der vand ind ved gummimembranerne kan det føre til kostbare reparationer, så smør med en fedtsprøjte de vigtige steder, og kom fedtklatter på drevet.



Tag vare på batteriet

Tag batteriet fra, tjek elektrolytniveauet og stil det til lettere opladning, eller oplad det hver tredje måned hele vinteren, så det ikke mister nødvendige kræfter til den nye sæson. Rengør kabelskoene og smør dem og batteripolerne med polfedt. Opbevar batteriet tørt og koldt.

Rengør motorrummet

Afslut arbejdet om bord med at gøre motorrummet rent med affedtning, så man kan se en eventuel lækage. En god orden og et rent motorrum er en forudsætning for en problemfri sejlsæson.

Konservering af brændstof

Inden sidste sejltur starter man med at hælde brændstofsadditiver i brændstofstanken, så det kan cirkulere i systemet. Væsken, som kan fås i velassorterede bådudstørsforretninger, forhindrer aflejringer i brændstoffet, mindsker risikoen for korrosion, og holder desuden brændstoffet friskt.



Impeller

Byt impeller mindst hvert tredje år. Impellerens opgave er at pumpe kølevandet gennem motorens kølesystem. Gummi ældes, og går impelleren i stykker overophedes motoren omgående. Kør aldrig motoren tør på land, da impelleren hurtigt slides og bliver ubrugelig.

Skift anoder

Næste punkt er at tjekke anoderne på drev og skjold. Disse har til opgave at afværge korrosion. De sidder på forskellige steder afhængig af, hvilket drev man har. Er disse tærede skal de skiftes, og sløser man med det, kan den galvaniske korrosion "spise" af drevet i stedet for anoderne, hvilket kan blive kostbart.



Skader på propel/drev

Er der synlige skader på propellen, skeg eller andre steder på drevet skal disse udbedres inden vinteren. Er propellen meget ødelagt, kan den sendes til reparation, så den er klar til den kommende sæson. En skadet propel giver lavere hastighed, højere brændstofforbrug og evt. lejeskader. Køb en reservepropel for en sikkerheds skyld.