

Avontuur

Avonturen van een watersporter door P.C. van der Linden

Vaststelling'

Een motorboot is eigenlijk een vreselijk ingewikkeld ding. Je heb aan boord een elektriciteitscentrale, een waterleidingmaatschappij, een gasfabriek, een rioleringsbedrijf, een voortstuwingsinstallatie die ook nog achteruit moet kunnen.

Kortom als schipper/eigenaar moet je eigenlijk overal verstand van hebben. Bij tegenslag overal een deskundige voor inhuren is geen optie.

Mijn boot is nu 15 jaar in bedrijf en zo langzamerhand komen er dingetjes naar voren die duidelijk met slijtage en of veroudering te maken hebben. Ik stel al jaren vast dat af en toe de keerkoppeling niet in zijn vooruit gaat als ik daar opdracht toe geef via het bedieningshandel. Hij neemt enige bedenktijd. Ik weet niet hoe lang dit al zo is. Het is langzaam aan gegroeid. Maar één ding is duidelijk het is al jaren gaande. Indien ik het handel echter iets doordruk zodat er wat toeren bijkomen gaat de koppeling alsnog in zijn werk en zelfs met enthousiasme. Dus het is waarschijnlijk niet ernstig.

Maar... de laatste twee jaar neemt het toch vormen aan die mij niet aanstaan. Het vreemde is dat dit probleem zich niet voor doet als de motor nog koud is. Dus wat doe ik? Ik maak een nakoeler zodat de koppeling wat kouder blijft, 50° om precies te zijn. Resultaat nada niets.

Ik ga langs bij een watersportbedrijf in Meppel (Pro Aqua) een prima bedrijf trouwens. Ik vraag aan de eigenaar of hij eens voor mij wil bellen naar van Stigt in Gorkum (de importeur van mijn keerkoppeling). Ik had eerder al eens voor een ander gebeld naar dat bedrijf en ik was niet onder de indruk van hun service. Ik hoopte dat hij betere informatie zou krijgen. Ik wilde graag weten of dit verschijnsel zich vaker voordoet bij dit type keerkoppeling. Na een half uurtje kwam hij aan boord terug met de boodschap dat mijn motor waarschijnlijk te langzaam stationair draaid.

Dat is nou precies wat ik bedoel. Als je dat bedrijf belt krijg je een formulierschuiver aan de lijn. De techneuten zijn niet bereikbaar. In de papieren die bij de koppelingen zijn geleverd staan diverse diagrammen en inderdaad die diagrammen beginnen bij 1000 toeren. Dus dat wist ik al. Maar er is geen schepsmotor die stationair 1000 toeren draaid. Maar inderdaad indien de motor stationair 1000 toeren loopt heb ik het probleem niet. Alleen loopt mijn boot bij dat toerental 8,5 kilometer per uur. Dus de helft van de Nederlandse vaarwateren mag ik niet meer komen. Daarom val ik maar terug op eigen denkwerk.

Het is wel duidelijk dat dit iets met temperatuur te maken heeft. Bij de inbouw van de motor heb ik besloten de motorolie en de koppelingolie te koelen met het water van het korte circuit dat terug komt uit de warmtewisselaar. Mijn motor is dan lekker snel op temperatuur. En de eventuele condens die in het carter ontstaat is snel verdampt.

De olie in de keerkoppeling is ATF, dat is van zichzelf al waterdun. Ik besluit dat te vervangen door een multigrade hydraulicaolie. Dit werkt inderdaad beter maar is nog niet afdoende.

Toen ik weer thuis was heb ik via Vaartips.nl en de motorenside van Piet Bos de werkplaats handleiding van de Hurht HSW-A 2 gedownload. En wat vind ik daar?

De koppelingolie moet met buitenboordwater gekoeld worden, dat bovendien niet warmer mag zijn dan 35°C. Nou breekt mijn klomp! In de papieren die 15 jaar geleden bij de koppeling zijn geleverd staat vermeld dat de maximum werkt temperatuur 80° mag zijn. Deze temperatuur mag bij volaan varen nog doorstijgen tot 105°. Toen ik mijn koppeling kocht was die nog maar kort op de markt. Het is dus wel duidelijk dat ze later die koelvoorschriften hebben bijgesteld. Nou vraag je jezelf toch af wat voor een eikel neemt daar bij van Stigt de telefoon aan en komt met zo'n achterlijke oplossing.

Ik heb dus even gauw, in een weekje vaarpauze, een extra koeler ingebouwd de thermometer op de koppeling komt nu niet meer boven de 30° en ja het probleem is weg. Nou ja voor 95%. Als ik flink heb doorgevaan komt het nog wel eens voor maar na een paar minuten is de temperatuur weer wat gedaald en is het weer goed.

Ik heb ook nog gebeld met de Fa. Bakker in IJlst die zijn dealer van Hurht. Die kwam met het volgende: 'U heeft weliswaar slechts 4000 draaiuren maar uw koppeling is 15 jaar oud. Hij is al die tijd met uw koeling relatief warm geweest. Ik vermoed dat de afdichtingen op diverse plaatsen hun soepelheid hebben verloren en dat u daardoor relatief veel lekkage heeft in de diverse onderdelen. U hoeft niet te verwachten dat de koppeling zal weigeren maar het probleem zal gaandeweg erger worden. Op een gegeven ogenblik zal hij een keer uit elkaar moeten'. Kijk dat noem ik nu een vakkundig op de praktijk gebaseerd antwoord.

Ik ga natuurlijk een beetje twijfelen na deze woorden. Dus ik rij spoorsslags naar de Hydraulic-service in Dronten en koop een manometer die ik in de koppeling schroef. Ik wil nu weten hoeveel oliedruk ik nog over heb. Nou dat blijkt mee te vallen. Ik heb op een stationair toerental van 750 omw. 22 bar druk. Volgens de gedownloade handleiding zou dat bij 800 toeren 12 bar mogen zijn. Het zou natuurlijk kunnen dat dit komt door de hydraulicaolie. Na deze vakantie zal ik er weer ATF indoen.

Zo begon dit avontuur. Ik was al weer een paar dagen aan het varen toen ik een lumineus idee kreeg. Ik zou de koppelingolie vervangen door ATF en de gemorste olie en het water onder de motor afkomstig van die ombouw ook even verwijderen. Lui als ik ben heb ik daar een electrisch pompje voor. Jawel, een pompje met twee kogelkranen. Via de ene kraan kan ik het carter leegpompen bij een oliewissel. Via de andere kraan en een losse slang kan ik de keerkoppeling leeg zuigen. De keerkoppeling heeft namelijk geen aftapstop. Met dat losse slangetje kan ik echter ook lekolie en water onder de motor wegzuigen. En dat maakte deel uit van mijn plan. Ik zet een 5 liter can onder de afvoer en begin de vier liter van de koppeling af te zuigen. Het viel me al op dat het afzuigen wat moeizaam ging. Nou ja, misschien wat vuil opgezogen de vorige keer en is het slangetje verstopt geraakt. En ja hoor dat klopt. Vuil verwijderd en de rest olie uit de koppeling opgezogen. Er ligt dus nog die lekolie onder de motor ook dat maar even weggezogen. Plots zie ik dat mijn cannetje overloopt. Dus een grotere gepakt en vrolijk doorgezogen. En ja hoor, klaar is hij. Toch wel meer olie onder de motor dan ik had verwacht. Maar ja het is klaar.

Ik had gisteren gezien dat het motoroliepeil halverwege tussen minimum en maximum stond. Dus Pietje-precies als ik ben toch maar even

bijvullen. Ik laat een liter of vijf in de motor lopen. Even peilen, hu??????? Geen druppel aan de peilstok.

Ik krijg een vraagteken boven mijn kop zo groot als de Eiffeltoren. Dit kan helemaal niet. Wat is dit nu? Dan komt er nog een waterspouter vragen of ik problemen met de motor heb. Ik zeg nog nee, maar mijn carterpeil zakt als ik er olie bij gooi. Zou dat een probleem zijn? Hij snapt er ook geen zak van en blaast de aftocht. Teneinde raad gooi ik de rest van mijn reserve olie in de motor en ja hoor er hangt zowaar weer een druppel aan de dipstick. Ik krijg het vermoeden dat ik bezig ben om het contact met de realiteit te verliezen. Hoe kan het peil zakken als je er olie bij doet en later toch weer stijgen.

Ik ga toch maar varen want ik moet ergens nieuwe olie kopen. Het peil staat nu echt te laag.

Ik zit met kromme tenen te varen. Maar toch onspant het varen ook iets. Ik geloof waarachtig dat mijn brein toch nog werkt. Ik weet zeker dat wat er is gebeurd niet kan. Maar ook is het een feit, dat het is gebeurd. Hoe is dit mogelijk?

En dan...het zal toch niet? Stop de boot. Draaf naar beneden en geef moeders opdracht om even op te letten. Duik in de machinekamer en ja hoor!!!! Tijdens die week werk om die extra koeler in te bouwen ben ik misschien wel dertig keer de machinekamer in een uit gekropen. En bij een van die handelingen heb ik waarschijnlijk met mijn broek het kraantje opengetrokken waarmee ik normaal het carter leegzuig.

Nu weet ik ook waarom er zoveel olie in mijn can zat.

Nu ik weer enige tijd gevaren heb is mijn probleem geheel weg. Die hydraulicaolie heeft kennelijk een soort van voedende invloed gehad op de aflichtingen.

Je moet als watersporter overal verstand van hebben. Maar af en toe gebeuren er dingen die je alleen maar in zo'n verhaal kwijt kan. Een verhaal 'ter lering en de vermaack'

P.C. van der Linden