



Kokande kylarvätska, ett hett ämne!

En lätt omarbetning av Hans Hennevelts artikel, tidigare införd i MG Bulletinen.

Under fina varma somrar har många gammelmilsägare upplevt problem med kokande motorer, eller i varje fall snabbt skenande temperaturmätare!

Ständigt stirrande på mätaren kan förstöra vilken i annat fall njutbar resa som helst. Det problemet återfinns även hos många Healeys, framför allt kanske de sexcylindriga modellerna. När bilarna var nya var det sällan problem med överhettning men sedan kommer det ofta smygande.

Vi skall titta på tre saker: Vad kan orsakerna vara; hur kan eller kunde de förhindras; hur kan man åtgärda dem.

Alla nya bilar har ett testat och väl fungerande kylsystem, men så småningom dyker överhettningssproblemen upp – varför? Det har oftast varit ägarens fel. Vatten, som kylarvätska till stor del består av, innehåller salter och mineraler som så småningom fälls ut på de varma komponenterna i kylsystemet. Det är i sig inte så farligt men med upprepade vätskepåfyllningar i kylsystemet blir det stora mängder och då blir det problem. Det är också ofta precis vad som händer. När vatten blir varmt expanderar det och då trycks en del ut genom expansionsröret. Inte så mycket, en eller ett par deciliter. Om man varje gång ersätter dessa droppar blir det till sist en stor mängd

vatten som passerat kylsystemet och lämnat efter sig vad som kallas kittelsten, med sämre kylverkan som följd. Undvik alltså denna procedur.

Det finns dock fler orsaker till kokande motorer. Kylaren kan vara smutsig på utsidan och ett antal lameller kan vara intryckta. Blås ren kylaren och rikta de böjda lamellerna. Jag upplevde problem med en igensatt kylare när jag körde en ökenväg i Syrien där jag då bodde. Jag körde genom en svärm av gräshoppor och motorn i min DKW började koka. Det var inte kul att för hand plocka bort en mängd halvdöda insekter!

En slö termostat kan också ställa till det. Mestadels slutar de fungera i öppet tillstånd men kolla för säkerhets skull och montera en termostat med lägre öppningstemperatur. Att ta bort termostaten för att få ner temperaturen är inte någon bra ide – då finns risk att största delen av kylarvätskan går genom motorn och kylaren blir utan.

Slirande fläktrem är en klassiker, byt hellre remmen än att spänna den för hand vilket kan leda till skador på generator och vattenpumpens lager. Vattenpumpen har ett hål på undersidan (ett s.k. weep hole) och när det börjar läcka därifrån måste man renovera eller byta pumpen. Om det finns en smörjnippel på pumpen ska man högst en gång om året

ge den lite fett – för mycket kan förstöra pumpen.

En motor med felinställd tändning kan också orsaka varmgång, men det visste ni säkert!

Men vad kan man göra när överhettning är ett faktum? Jo, det finns medel att rengöra systemet med. Ett som jag och många av mina vänner med framgång har använt är Bars Naval. Gör som det står på bruksanvisningen på burken och det blir mestadels bra. Skulle det fortfarande inte hjälpa finns flera ytterligare tricks.

Man kan tillverka och montera en fläktkåpa som förhindrar kylluft att gå kring fläkten. Fläkt med större kapacitet är en annan möjlighet. *(Att komplettera med en elfläkt framför kylaren som styrs av termostat OCH manuellt med brytare är en bra och enkel lösning. Slår man på brytaren när man kommer in i tätort efter landsvägskörning ser man direkt hur temp-mätaren går ner! Reds anm).*

Själva kylvätskan kan vara glykol och vatten, men OBS minst 30% glykol. Vid mindre mängd blir vätskan aggressiv! Efter rengöring av systemet, använd gärna destillerat vatten och glöm det där med att varje gång pytsa i lite vatten. Ett kylsystem som är tätt behöver inte det!