



Jussin Jorinat

- Ajankohtaisia tekniikka- ja varaosavinkkejä

● KLB:n Crownin kaasutinmurheet aiheuttivat päänvaivaa: ko. vekottimeen ei tuntunut löytyvän mistään kelpoa kaasutinta, osia tai tiivisteitä. KLB alkoi jopa tivata: "Mikä on vastuu: kuuluuko näitä palasia saada vielä jostakin?" No: Mitään pakkoa pitää osia varastoissa tämän ikäiseen autoon ei ole enää kenelläkään, ja kun kyse on tämän ikäisestä japsista, ei osia saa kuin tuurilla vanhoista ylijäämävarastoista. Seuraavaksi verkot heitettiin jo naapurimaihin, kunnes sitten trappäsi — "liian läheltä"... Olimme otamassa omaa kalustoani ulos talvisäilöstä ja apujoukkona oli naapuritallin harrastaja, kun puhelin soi. KLB kyseli mahdollisia kuulujuttuja ja naapuri kuuli puhelua. Viimeksi mainittu siihen toteamaan, että "kyllä noita kaasareita on hänellä jemmassa, sekä huoltosarjakin!" Opetus on se, että kun tarpeeksi kauan ja riittävän monessa paikassa pitää asiaa esillä, löytyy lopulta se yksi, jolta apua saadaan. Usein jopa niin yllättävän läheltä, ettei osaa ajatella moista edes mahdolliseksi.

● Olisipa edes ollut ruiskuauto, niin avun löytyminen olisi ollut helpompaa. Siinä missä japanilainen kamera- ja elektroniikka-teollisuus aikoinaan nousivat maailmanmaineeseen kopiaamalla saksalaisia vastineitaan, ei autoala ole yhtään sen kunniallisempi. Bosch ruiskua mainostetaan Datsunin tehtaan korjausoppaassa perustuvaksi samaan rakenteeseen. Taisi kuitenkin Saksan Robert olla se lähde, ja japanilainen vain valmistii oman versionsa. Hitachin muuttuvakurkkuiset kaasuttimet ovat SU-tyyppisiä, tosin paremmin toimivia. Sama pätee automaattivaihteistoon: ensimmäiset ostettiin Borg-Warnerilta, ja pian alkoikin sitten oman automaatin valmistus. Nyt on kierretty ympyrä kiinni. Uusia Corollia tehdään mm. Turkissa ja konepellin alta löytyy Bosch-vermeitä, kun taas englantilaisten Primeroiden tekniikasta löytyy vaikkapa Lucasia.

● Pakko jatkaa tuota museoautopuintia vielä vähän. Tuo edellinen kun sai jälleen miettiä osien saatavuuden suhteen. Pahin uhkakuva, eli vanhojen taksi-mersujen invaasio MR-kilpiin, ei ainakaan taida toteutua, sillä vuonna 1976

käyttöön otettuja dieselpirssejä on jäljellä kilvissä enää noin 350 yksilöä. Siis niitä pilvin pimein näkyviä 123-korisia, joita tehtiin 1976-1985! Niistäkään lienee enää muutama siinä kunnossa, että kelpaisi aihioiksi. Loputko ovat ruosteen syömiä, miljoonakilometriä mittarissaan? Kun näkee rekisteritilastot, paljastuu karmea totuus: 20-25 vuotta vanhat autot katoavat huimaa tahtia. Monen mallin kohdalla määrä on pudonnut alle puoleen viimeisten kolmen vuoden aikana! Tärkeimpiä huolto-osia on saatavana, mutta erikoisempaa tavaraa ei löydy, ja runsaat vaihtoehdot varustelussa tekevät oikeiden, hyväkuntoisten käyttöjen osien löytymisenkin todella vaikeaksi. Siinä vasta alkaa olla yritystä, kun pitää tuon ikäisen auton liikenteessä siistinä. Rakenteellisesti nuo autot on tehty jo siihen malliin, että kaikessa laskettiin niiden kestävästi jakson, joka meillä Suomessa hurautti ohi jo 10 vuotta sitten?

● Harrasteajoneuvoluokka olisi tietysti ratkaisu, mutta jos SAHK ei saa sopua edes MA-käsitteen sisällöstä, niin kuka moisen ajaisi virkamiehille? Ja onko sille kuitenkaan tarvetta? Odotellaan nyt vielä vähän, mitä vakuutusosalalla tapahtuu. Se pakollinen liikennevakuutushan on pahin kulunki, ja jos vakuutusmaksuihin saadaan korjaus vapaan kilpailun myötä, ei koko harrasteluokkaa tarvita. Voipa käydä niinkin, ettei edes museoautoiksi ole niin suurta tunkua vajaan satasen käyttömaksun säästön takia? Kuten kromajomajutussa todetaan, maksaa

puskuriparin kromaus helposti yli kymmenen vuoden käyttömaksut! Siinä muuten vasta mielenkiintoinen ajatus: mitä tekee SAHK, jos museoajoneuvojen määrä alkaakin laskea vielä nykyistä nopeampaan tahtiin? Tiesitkö muuten, että SAHK:n tarkastajat hyväksyivät vuonna 2001 yhteensä 883 museoajoneuvoa, joten pudotusta vuoteen 2000 oli 115 kpl. Siis reilut kymmenen prosenttia vähemmän... Ja uusintatarkastuksia noista oli vain 42 kappaletta, joka tarkoittaa usean MA:n putoamista pois — juuri sieltä läkkäämmästä päästä. Innostus on siis hiipumassa ja uutta väkeä tarvitaan mukaan, mutta saadaanko sitä nykyisillä uhkakuvilla, joissa MA-kriteeriä muutetaan suosittuja youngtimereitä syrjiväksi?

● Minulta tiedusteltiin, miksi tietyt autot ruostuvat tuuli- ja takalasin ympäriltä? Vastaus on helppo: liimalasi. Liimalasien alkuaikoina, eli 70-luvulla, eivät liimat olleet vielä nykyisten veroisia. Niinpä liimaus irtosi helposti korista. Sinne rakoon pääsee kosteus muhimaan, tuhoisin seurauksin. Vielä kamalampaa oli yleensä vuoden kotikorjaus akvaario- tai kylpyhuonesilikonin avulla. Niissä käytetään liuottimena etikkahappoa, joka on myrkyä pellille! Paras liimaus saadaan aikaan lasiliikkeessä: oikealla liimalla ja kovalla vaivalla pääsee kotonaan kohtuutulokseen. Ensin on kuitenkin korjattava vanhat tuhot: pinta peltipuhtaaksi, jonka jälkeen reiät paikataan pellillä. Sitten käytetään kaikkia mahdollisia myrkyjä, eli happo-

väriä, sinkkimaalia yms. estämään jatkotuhot. Prosessissa hupenevat helposti yhden viikon illat.

● Toinen silikonin karmea, väärä käyttötapa tuli kaverilta, joka yleensä tietää autoalasta paremmin. Eli silikonispraylle löytyy autossa vain kaksi käyttöä: oviin tiivisteisiin talvella, eikä silloinakaan sprayna, vaan puikosta, sekä teflon-pinnoitetut vaijerit. Sisustassa silikoni imee pölyn ja lian, sekä kiiltää liikaa. Oikea kemikaali verhoiluhihin on kumin ja muovin hoitoaine, kuten Armor All tai STP:n Son of a Gun. Maalipinnoissahan silikoniroiskeet ovat maalarin painajainen.

● Viime numerossa annoin esimakua aiheesta RVS. Nyt on ensimmäiset kokemukset saatu. Kyseisen venäläisen keksinnön avulla saadaan korjatuksi moottorin kohtuullista kulumista. Käsittely ei ole mikään hetkellinen suojakalvo tai pinnoite, vaan kemiallinen täytöskorjaus, jossa aineen luonnonmineraali yhtyy pintaan diffuusion avulla. Serpentiini- eli kerrossilikaattiryhmän mineraali — RVS:n vaikuttava aine — löytyi Murmanskissa puolivahingossa 70-luvulla; tietysti sotateollisuuden ansiosta — vanhasta "suuresta ja mahtavasta" kun on kyse. Samaa sukua olevia, paremmin tunnettuja mineraaleja ovat talkki ja molybdeeni (MoS-rasvat)! Paineen ja lämmön vaikutuksesta RVS täyttää kuluneiden pintojen rosoisuuden ja magnesiumatomit vaihtavat paikkaa rauta-atomien kanssa, synnyttäen metallike-raamisen ferrosilikaattipinnan.



Översättning från finska av artikel i tidningen "MOBILISTI Nr 3/2002"

I förra numret gav jag en liten försmak om ämnet RVS. Nu har vi fått de första erfarenheterna. Med hjälp av ifrågavarande ryska uppfinning kan man reparera en måttlig förslitning i motorer.

Behandlingen ger inte någon tillfälligt skyddande hinna eller ytbeläggning, utan är en kemisk, kompletterande reparation, varvid naturmineralet i ämnet förenar sig med ytan med hjälp av diffusion.

Det verksamma ämnet i RVS, ett mineral i serpentin- eller skikt-silikatgruppen, påträffades något av en slump i Murmansk på 1970-talet; naturligtvis tack vare krigsindustrin - eftersom det ju är fråga om den gamla "stora och mäktiga". Mera kända mineraler som tillhör samma släkte är talk och molybden (MoS-fetter)! Under påverkan av tryck och värme fyller RVS ut ojämnheter i slitna ytor och magnesiumatomer byter plats med järnatomer och bildar en metallkeramisk ferrosilikatyta. Reaktionen kräver alltså energi som uppstår vid friktion och fungerar alltså endast på ställen där det föreligger behov.

Behandlingen utförs före oljebytet och det får inte finnas andra ämnen som skapar ytbeläggningar i motorn, såsom grafitolja eller teflonfilter. Den kraftigare hinna som finns då jämfört med rena oljor och beläggningar kommer att leda till att metallytorna skyddas och då uppstår naturligtvis ingen reaktion. Man måste reservera någon timme för processen. Det skall också beaktas att den första behandlingen i vissa fall kanske bara avlägsnar resterna efter tidigare ämnen. RVS, som uppblandats med oljan, hålls i den uppvärmda motorn i flera omgångar, varvid motorn körs emellanåt och det görs en avslutande "inkörning" på ett par timmar. Resultatet kontrolleras efter några hundra kilometers körning. Ifall det inte konstateras någon effekt upprepas behandlingen. Det som hänt då är att motorn rengjorts på ovanstående sätt.

Före testbehandlingen mättes kompressionstrycken i motorn för att få någotslags konkret bevis på effekten. Vid analysering med blotta örat minskade biljuden i motorn klart och starten skedde lättare än förut, det vill säga att någonting hade hänt. Dessutom hade varvantalet på tomgång stigit, av vilken anledning motorn gick bättre. Efter den körsträcka som uppgetts i instruktionerna uppmättes kompressionstrycken på nytt: Precis såsom förutspått hade det skett en klar utjämning och trycken i de sämsta cylindrarna hade förbättrats med ca 20 %. En andra behandling kan förbättra effekten ytterligare. Vi kommer också att följa upp oljeförbrukningen under sommaren och återkommer till resultaten. Varför är det värt att använda RVS? Vår testbil är ett gott exempel: Motorn var fortfarande i så gott skick att det inte fanns något behov av att utföra en traditionell totalreivering, i synnerhet ej ekonomiskt.

Bilens bästa dagar är dock passerade och just för ett sådant åkdon passar denna enkla, förmånliga behandling allra bäst. I fortsättningen kommer växellådan och bakvagnen att få sina behandlingar. Det kan konstateras visst reparationsbehov även på de ställena, fastän skavankerna ännu inte är störande vid amatörmässig körning. Det kan omnämnas i fråga om omfattning för behandlingsobjekt att RVS fungerar också på ställen där åtminstone den ena ytan innehåller järn och friktionen alstrar värme.

Ämnet importeras av RVS-Tec Oy (09-5659 6218; www.rvs-tec.com). RVS ingår i utbudet hos Special Mechanics (numera PL-Power Consulting) i Helsingforsområdet samt Triangle Motors i Åbo, som är bekanta verkstäder för bilister. Priset för den mängd RVS som krävs för en normal bilmotor är ca 50 euro, dessutom tillkommer kostnader för behandlingen, som utförs av fackman. juhani.halmeenmaki@nic.fi



RVS-förpackningen för bensinmotorer är försedd med bra, detaljerade instruktioner och själva ämnet finns i tub. RVS blandas från tuben tillsammans med den egentliga motoroljan och hålls i motorn enligt instruktionerna.