

Inloopinstructie voor nieuwe & gereviseerde motoren.

Deze motor is zorgvuldig gebouwd c.q. gereviseerd met nauwkeurige toleranties. Bij het opvolgen van onderstaande instructies zal deze motor volgens specificaties presteren. Volgende punten leiden vaak tot storingen, vroegtijdige slijtage en uitval.

Meest voorkomende oorzaken van voortijdige uitval zijn:

- oververhitte zuigers, veroorzaakt door pingelen, te vroege ontsteking, of het "afknijpen" van de motor
- vretende zuiger(veren), veroorzaakt door oververhitting of teveel brandstof
- lager en krukasslijtage, veroorzaakt door een gebrek aan smering, vuil, koelvloeistof of benzine in de olie, pingelen, of axiale krachten op de krukas.
- buitensporige zuiger en cilinderslijtage, veroorzaakt door vuil, niet goed werkende luchtfilter, of een (veel) te rijk mengsel

Bedenk hierbij dat een nog niet ingelopen motor ZEER GEVOELIG is voor afwijkingen. Storingen die bij een ingelopen motor niet tot direct merkbare schade leiden kunnen desastreus zijn voor een motor die nog niet is ingelopen. Gebruik dus geen onderdelen waarvan u niet ZEKER weet dat ze in goede conditie verkeren en correct zijn afgesteld.

Aanbevolen voorzorgsmaatregelen:

- 1) Zorg ervoor dat het smeersysteem op druk is gebracht en dat alle oliekanalen en het filter gevuld zijn met olie VOORDAT de motor wordt gestart. Dit kan worden gedaan met een externe pomp, olie vanuit een drukvat (NB: zorg voor voldoende olie in dit vat, anders wordt er lucht in het smeersysteem geblazen!), of door de oliepomp van de motor met de hand te aan te drijven (via de ontstekingsschacht met een slinger of accuboor).
- 2) Zorg voor een juiste afstelling van het brandstofsysteem. Carburateur of injectiesysteem moeten in goede conditie zijn en op de juiste basiswaarden zijn afgesteld. Pasvlakken van de koppen, de spuitstukken, en de carburateurvoet moeten schoon en zuiver vlak zijn. Zonodig spuitstukken vlakken. Reinig het inlaatspruitstuk ook inwendig en boven de isolatieplaat (loshalen!) aan de onderzijde voordat het gemonteerd wordt. Monteer spuitstukken en carburateur volgens fabrieksinstructies (moment, aanhaalvolgorde) met nieuwe pakkingen. Luchtlekkage kan een te arm mengsel veroorzaken met oververhitting als gevolg! Controleer de druk van de brandstofpomp.
- 3) Injectiesystemen of dieselsystemen moeten worden gecontroleerd, volgens fabrieksinstructie afgesteld en op tijd zijn gezet.
- 4) Klepdeling moet volgens fabrieksgegevens worden afgesteld.
- 5) Monteer de bougies volgens fabrieksopgave. Stel de elektrodeafstand in volgens fabrieksopgave.
- 6) Controleer alle zenders e.d. op juiste functioneren. Monteer alle vacuümleidingen en andere hulpsystemen volgens fabrieksinstructies
- 7) Controleer - indien aanwezig - de thermostaatklep in het uitlaatsysteem ("heat riser"). Deze moet vrij kunnen bewegen en moet goed werken. Controleer ook de EGR klep op juiste functie.

8) Laat radiator nakijken en vervang of repareer deze zonodig. Reinig of vervang de koelkasten. Monteer altijd een nieuwe thermostaat met het juiste temperatuurbereik volgens fabrieksopgave. Controleer de radiator dop of de dop van expansievat op de juiste overdruk en goede pasvorm.

9) Vervang ALLE filters door nieuwe.

10) Controleer elke gebruikt onderdeel voor montage. Reinig elk onderdeel uitwendig EN inwendig. NB: let hierbij ook op de **oliekoeler van de automaat**. Een verstopte koeler kan leiden tot drukopbouw in de bak met axiale krachten als gevolg. Dit betekent permanente druk op de axiale lagering van de krukas EN DAAR KAN HIJ DUS NIET TEGEN. Er zit niets in een motorblok dat de krukas naar voren of achteren drukt. Schade aan de axiale lagering van een krukas valt dus NOOIT onder garantie

11) Vul het koelsysteem met koelvloeistof die ook geschikt is voor aluminium delen en beveiligd is tot minstens -30° C

Olie:

Gebruik olie volgens de fabrieksinstructies. ECHTER: gebruik voor het inlopen van de motor alleen een minerale - DUS GEEN (SEMI)SYNTHETISCHE - olie. Na 7500 km kan desgewenst worden overgeschakeld op synthetische olie.

In bedrijf nemen:

-breng het oliesysteem op druk VOORDAT de motor wordt gestart, b.v. door via de ontstekingsschacht de oliepomp aan te drijven. De olie moet boven bij de kop(pen) komen en de oliedrukmeter moet oliedruk binnen het normale werkbereik aangeven.

-Monteer de ontsteking en stel deze af. Start de motor vervolgens zonder de bougies en controleer of oliedruk wordt opgebouwd en of alle delen meedraaien (WATERPOMP!)

-start de motor en laat deze meteen verhoogd stationair (2000 toeren) draaien. Controleer oliedruk en koelwater. Laat de motor 30 min lopen en controleer de watertemperatuur. Deze moet binnen het "groene" gebied blijven. Vul nooit koude koelvloeistof bij in een hete motor. Laat zonodig de motor eerst afkoelen.

-indien van toepassing: trek de kopbouten en de spuitstukbouten na in juiste volgorde. Stel zonodig de klepdeling opnieuw af.

-start de motor en maak een proefrit. Zet een automaat in drive. Kies bij een handbak de passende versnelling. Rijdt 50 km/uur, versnel naar 80 km/uur en laat het gas los tot de auto weer 50 rijdt. Doe dit tenminste 10 keer. Door te versnellen wordt druk van de zuigerveren tegen de cilinderwand opgevoerd waardoor deze op elkaar inlopen. Door vervolgens het gas los te laten ontstaat er hoog vacuüm waardoor de zuiger en veren extra smering krijgen. Deze combinatie is zeer belangrijk voor het goed inlopen. Controleer de motor en alle accessoires na deze proefrit. Na deze proefrit kan de auto in bedrijf worden genomen. Rijdt normaal, maar vermijd langdurige hoge snelheden of zware belasting. Rijdt me wisselende snelheden. Schakel tijdig terug, SMOOR DE MOTOR NIET AF. Ververs de olie en vervang het oliefilter na 750 km. Wijs de chauffeur op deze instructie

Wij wensen u veel storingsvrije kilometers toe!

LEES DEZE INSTRUCTIES VOORDAT U DE MOTOR UITPAKT!

Versie april 2008