

## En ibland bortglömd säkerhetsutrustning

Vid vår första seglingssemester med Vegan för 21 år sedan, var det slänggunga när vi skulle angöra strax utanför Västerås hamn. Detta fick till följd att dieselmotorn stannade, trots att vi hade tillräckligt med bränsle i tanken. Nu var goda råd dyra och det första jag lärde mig var att man skall ha ett försegel färdigt att hissa direkt. Det andra jag gjorde var att skänka en tacksamhetens tanke till förra ägaren som hade installerat en elektrisk bränslepump i båten. När väl seglet var uppe var det nu bara att slå på tändningen, öppna luftningsskruvén ovanför finfiltret och avlufta. Sedan startade motorn igen och vi kunde ta oss in i hamn.

Hade jag i stället bara haft den ordinarie mekaniska membranpumpen (som pumpas med hjälp av en stötstång som får sin rörelse från en kamaxel) hade läget varit annorlunda. Då hade det gällt att hitta rätt läge på kamaxeln, så att den manuella vipparmen på bränslepumpen har ett stöd på kamaxeln för att det skall kunna gå att avlufta med vipparmen. Ett nog så svårt arbete i vanliga fall, men vad är det inte då i en stressad situation.

Flera år senare hade jag startproblem med motorn och startade den var det svårt att få upp motorn i varv över tomgångsvarvtalet. Till saken hör att denna motor, MD 6A har två generatorer som ökar belastningen på motorn innan man får upp varvtalet. Eftersom den elektriska bränslepumpen tickade så trodde jag aldrig att den kunde vara boven i dramat. Flera år senare när pumpen la av helt och jag köpte en ny, billig (för billig skulle det visa sig senare) elektrisk pump försvann alla startproblem som genom ett trollslag. När startproblemen återigen kom tillbaka flera år senare bytte jag den elektriska bränslepumpen direkt, trots att pumpen fortfarande tickade och tycktes fungera. Denna gång köpte jag en sugpump från Hüco (tysk tillverkare) från Biltema för strax under 500 kr. Den verkade väldigt förtroendeingivande och in- och utlopp kan ställas i nästan vilken riktning som helst. Av dessa händelser drog jag slutsatsen att man inte kan lita på att bara för att en elektrisk pump tickar (membranpump) eller surrar (annan typ av pump) innebär det att pumpen fungerar tillfredsställande. Alla pumpar tappar i tryck och kapacitet med tiden. Detta gäller även de mekaniska pumpar som sitter originalmonterade på motorn. Det kan hjälpa att byta membranet (vilket man bör göra med visst intervall), men även stötstången och kammén på kamaxeln slits och kan medföra att pumpen tappar i effektivitet.

I våras monterade jag en elektrisk bränslepump på Fortissimon. Det blev åter en sugpump från Biltema, artikelnummer 52-3226 med exakt lika utseende som Hüco-pumpen i Vegan. Men priset var nu 299 kr (snacka om deflation) och uppgift om tillverkaren saknades (bara Biltemas namn fanns på förpackningen). Jag misstänker dock att även denna pump är tillverkad av Hüco, men att de inte vill skylta med sitt namn till ett så lågt pris (annars är detta en uppenbar piratkopiering). Biltema säljer även en tryckpump som ser likadan ut. Jag är dock av den uppfattningen att man skall montera en sugpump i första hand. Fördelen med en sugpump är att

pumpen monteras högt i höjd med motorn och därigenom är den lättare att serva än en tryckpump som skall monteras lågt i höjd med bränsletanken. Om man monterar en tryckpump finns även en risk att pumpens tryck stör insprutningspumpens funktion. I Biltemas katalog står det också att pumparna inte är lämpade för insprutningsmotorer, men samtidigt står det att pumparna passar för dieselmotorer! (Jag trodde att dieselmotorer alltid är insprutningsmotorer.) Självt har jag inte haft något problem med motorn med de sugpumpar (som i första hand suger upp bränslet och sedan ger ett lågt utloppstryck) som jag har monterat. Jag vet inte hur stor risk är att i stället montera en lågt liggande tryckpump, men det beror på om pumpens utgående tryck är anpassat till aktuell installation. Biltemas motsvarande tryckpump (som min installerade sugpump) ger ett utgående tryck på 0,25 bar. Detta innebär att pumpen orkar trycka bränslet c:a 2,5 m i höjdd. Om pumpen installeras 1 meter under insprutningspumpen kvarstår ett övertryck på 0,15 bar. Det kan kanske vara okey, men det är bäst att stämma av det med någon som säljer aktuell motor först. Biltema har även tryckpumpar som ger ett utgående tryck på c:a 0,4 bar, men det finns ingen anledning att välja tryckpumpar som ger så höga tryck.

Pumpen bör alltid monteras före alla avluftningsskruvar, bränslefilter, vattenavskiljare och ordinarie mekanisk pump. Man kan med fördel låta den ordinarie mekaniska pumpen fortsätta arbeta, men glöm inte att kolla pumpen ibland och byt membranet när så behövs. Det finns ju en liten risk att detta ådras och att bitar av gummimembranet kan lossna och täppa igen bränsleledningarna. I mitt fall valde jag att elektriskt kunna stänga av sugpumpen separat. Det gäller dock att se till att pumpen åtminstone stängs av när man stannar motorn, för pumpen är relativt tyst. Innan start startar jag pumpen och låter den gå en kort stund. Efter start stänger jag av pumpen och låter den mekaniska bränslepumpen på motorn ta över.

Installerandet av en pump är även en billig felsökningskostnad, om man har en svårstartad motor. Hjälper inte denna pumpinstallation kan man sedan fortsätta felsökningen.

Här följer även några erfarenheter från Sten-Åke Gewert:

”Angående matarpump kan jag bidra med min erfarenhet de senaste åren från 1986 i min FF. Jag installerade en pump inköpt på Biltema för att underlätta luftning då min tank också ligger under motorn i kölsvinet. Efter pumpen sitter ett CAV-filter. Jag startar pumpen före start av motorn och låter den gå en stund, sen stänger jag av den. Jag hade en gammal MD2 installerad från början men 1999 bytte jag ut den mot en Nanni 3,75 på 21 Hk. När jag då skulle byta filter i matarpumpen fanns det inte längre resefilter till denna så jag köpte en ny pump på Biltema. Båda dessa pumpar har fungerat oklanderligt under alla år till dags dato. Bifogar en bild på min installation av pump och CAV-filter. Dessa sitter under diskbänken och är ganska lättåtkomliga. CAV-filtret sitter lite högre än motorn och är således högsta punkten vid luftning av bränslesystemet. Men luftning av systemet har för min del bara behövts vid nyinstallation av motorerna.”

Jaan Karsna  
FF 55 Aurora