



ALKYLATBENSIN I ÄLDRE UTOMBORDSMOTORER?

Tester som utförts sommaren 2009 av BHRF visar att det går utmärkt att använda alkylatbensin i äldre utombordsmotorer. För att det inte skall uppstå några problem vid övergången från vanlig bensin till alkylatbensin, är det lämpligt att först göra en genomgång av motorn.

Slangar och packningar av gummi bör bytas ut för att undvika läckage, och motorn kan behöva sotas.

Bakgrund

Båthistoriska Riksförbundet samlar föreningar för veteranbåtar, vilket också innebär att bland våra medlemmar förekommer båtar med tvåtakts utombordare som ofta har veteranstatus i sig. Av detta skäl har BHRF engagerat sig i frågan om alkylatbensin kan användas i äldre utombordare.

Uppfattningen om alkylatbensin kan användas i äldre utombordsmotorer går isär:

- På ena sidan framförs att denna utomordentligt rena bensin går utmärkt att använda i även äldre utombordare, bara man först granskar att ledningar och packningar är i gott skick.
- På andra sidan finns motortillverkarna och deras representanter som inte anser sig kunna garantera reparationer på de utombordare som drivs med alkylatbensin, eftersom de saknar uppgift om vilka ämnen som ingår i alkylatbensin, och därför inte kan bedöma effekten på ledningar och packningar.

Mellan dessa uppfattningar står en undrande veteranbåtsvärld, som ogärna vill utsätta sig för risken av motorhaveri.

För att få klarhet i frågan – och förhoppningsvis få en bättre sjömiljö – har BHRF sommaren 2009 fått till stånd tester under krävande former av alkylatbensin i äldre tvåtakts utombordsmotorer.





Testernas utförande

Testerna utfördes med tre olika motorer från 60-90 talen. Testerna utfördes i tre steg:

1. Först kördes motorerna på vanlig bensin, och därefter byttes till tank med alkylatbensin. Kontroll utfördes av vad som hänt med motorn. Redan efter ett antal timmar kunde man se små antydningar till "svettning" vid membran och packningar.
2. Alla packningar och gummidetaljer som kommer i kontakt med bränslet byttes till nya. Körning med alkylatbensin fortsatte, och efter likvärdig tid kontrollerades på nytt packningar och slangar. Inga tendenser till "svettning" kunde märkas.
3. Därefter byttes till vanlig bensin och motorn fick gå ett antal timmar. Den ställdes sedan undan ett par dagar för att återigen tas fram och köras på alkylatbensin ett antal timmar, och sedan stå till sig. Efter några dagar kunde man se att svettningarna hade kommit tillbaka och att små läckage av drivmedel syntes under motorkåpan.

Slutsatser

Gummi påverkas av bensin - slangar, membran och packningar av gummimaterial sväller av vanlig bensin. Denna effekt finns inte hos alkylatbensin.

Alkylatbensinen med sina aromatiska kolväten "tvättar" bort denna bensin ur gummit vilket gör att det blir torrt och hårt och inte tätar som det skall. Om man däremot använder nya slangar, membran mm så börjar aldrig gummit dra åt sig bensinen, vilket gör att en process med uttorkning inte kan börja. Alkylatbensinen brinner renare vilket kan göra att sot lossnar, så man bör sota motorn innan övergång till denna bensin.

Klarar alla äldre motorer denna bensin, med eller utan tillsatser (dock ej olja)?

Det är ingen skillnad på nya eller gamla motorer i detta avseende, men en äldre motor är oftast enklare i konstruktionen, och detta kan betyda att färre delar i gummi behöver bytas.

Vilken 2-takts olja måste/bör användas förutom deras egen?

Biologiskt nedbrytbar olja ska användas, lista på lämpliga oljor har gjorts av länsstyrelsen i Västra Götaland.

Vad vinner man förutom miljö?

En renare förbränning ger en renare motor.

Vilken verkningsgrad får man sämre eller bättre?

Bränslet är renare och torrare så man bör justera motorn för den renare förbränningen. En motor som är justerad för alkylatbensin har en något lägre förbrukning än när den körs på bensin. Detta kan tolkas som att verkningsgraden är högre, men kan också bero på justeringen.

Går det att blanda och köra med vanlig bensin också?

Det är inga problem att blanda med vanlig bensin, men man bör tänka på att då börjar gummi och packningar att svälla igen, och för att kunna köra på ren alkylatbensin igen, riskerar man att få göra om proceduren enligt ovan.

Var får man tag i denna bensin på pump, och inte bara på liten dunk?

Antalet mackar som säljer denna bensin ökar hela tiden. De stora bensinbolagen har listor på sina hemsidor.

Vad kostar det per liter på pump?

Alkylatbensin är dyrare än vanlig bensin. Priset varierar med tillgången på alkylatbensin och med priset på världsmarknaden. Priset för alkylatbensin april 2010 är c:a 20% högre än för vanlig bensin.

För BHRF 2010 / Gunnar Carlsson