

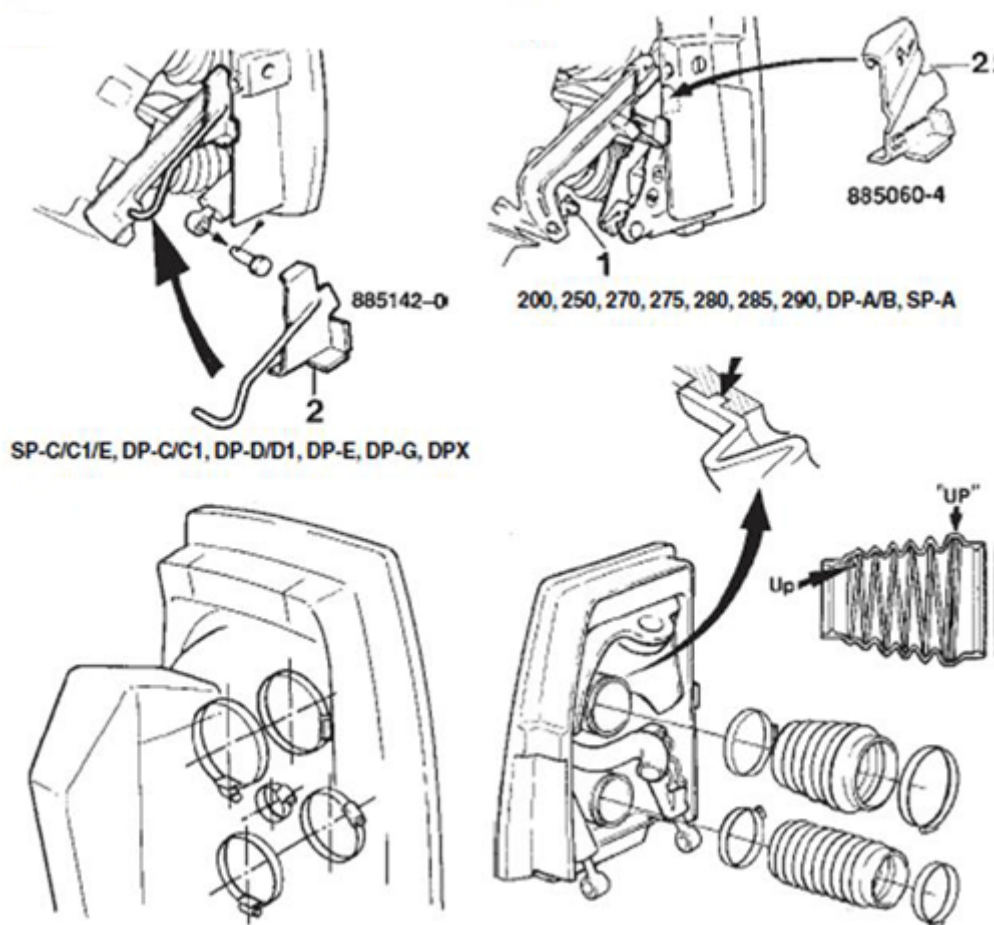
## Drevservice som du gör själv

Drevet är en vital del i kraftöverföringen och även en säkerhetsdetalj vad gäller styrningen av båten. Att årligen se över drevet är därför av stor vikt.



### ***Drevservice inför säsongen***

Innan sjösättningen måste du kontrollera att bälgarna är hela. Tumregeln är att man byter både drivknutsbälg och avgasbälg vartannat år, och anledningen är att gummi åldras snabbt i marin miljö och ett läckage kan få svåra konsekvenser.



I höstas monterade du troligen av drevet, och om det är dags att byta bälg så gör du så här:

Undersök knuten och särskilt knutkorsen. Om det är glapp i dessa så måste de bytas, men hur du gör det går jag inte in på i denna artikel.



## Övrig drevservice

Drevet ska vara rengjort. Ta bort eventuella havstulpaner.

Kontrollera drevets yta och om det är bubblor i färgen, eller en antydning till detta, kan man anta att det har bildats korrosion under. Du måste då slipa bort färgen ner till aluminiumet och därefter måla med primer och bättringsfärg. Det är viktigt att drevet har en skyddande hinna.

Kontrollera och byt anoder. Tumregeln är att om 50 procent är bortfränt så skall anoden bytas. Det finns en anodring framför propellern och en anodtacka längst ner på skölden. Se till att anoderna

har god kontakt med godset, så att de får möjlighet att göra verkan. I salthaltigt vatten så används zinkanoder och i sötvatten anoder av magnesium.

Kontrollera kvaliteten på oljan genom att öppna avtappningspluggen i undre växeln. Tappa ur några droppar. Färgen ska vara gyllengul.

Byt olja vartannat år eller vid behov. Kontrollera även oljevolymen genom att skruva loss oljestickan upptill på drevet, och se till att nivån ligger inom märkningen på stickan.

Fyll på med rätt olja vid behov. Vanligen används transmissionsolja SAE90 till de flesta drev, men vissa drev kräver SAE 75W-90 helsyntetisk transmissionsolja. Kontrollera alltid oljekvaliteten i instruktionsboken. Fel olja kan orsaka stora skador eller i värsta fall haveri.



## Vatten i drevet

Om du har otur så märker du att oljan inte är gyllengul vid kontroll. Det kan vara en kolasåsliknande vätska, och detta beror på att du har fått vatten i oljan.



**Vattenblandad olja liknar kolasås.**

Vatten kan tränga in i drevet på lite olika ställen, till exempel vid packboxarna mellan lagerboxen och propelleraxeln. Om du har duoprop-drev så sitter det även en packbox mellan de två axlarna.

Det finns även en möjlighet att det har läckt in vatten genom en otät packning vid oljeavtappningspluggen, vid oljepåfyllningspluggen och eller vid tätningen kring oljestickan.

Har du riktigt otur så har drivknutsbälgen gått sönder och därefter har vattnet trängt in genom en otät packbox i den övre växeln mot knuten.

För att byta packboxarna mellan lagerboxen och propelleraxeln, så gör du så här på ett drev med singleprop:

1. Skruva ur de två skruvarna som håller propelleraxellagerboxen. Montera en slaghammare på axeln och slå ut paketet med axel och lagerbox.
2. Lossa de sex muttrarna som håller brickan på insidan och dra ur propelleraxeln. Ur lagerboxen kan du nu peta loss de gamla packboxarna och mellan lagerboxen och drevet tar du bort de två o-ringarna.

3. Rengör anläggningsytorna invändigt i lagerboxen och känn spårigheten på propelleraxeln noggrant. Om spåren är för djupa kan det vara aktuellt med att byta propelleraxel alternativt att låta metallisera ytan. För djupa spår medför att det kommer att läcka även om man byter till nya packboxar.
4. Passa gärna även på att mäta att axeln är rak med en indikatorklocka. Axeln får maximalt kasta 0,07 mm.
5. När du har förvissat dig om att propelleraxeln är okej, monterar du nya packboxar i lagerboxen. Montera tätningsringarna väl insmorda med fett och med fjädrarna vända från varandra. Tryck igenom axeln i lagerboxen och dra åt muttrarna till brickan.
6. Montera nya o-ringar på lagerboxen och stryk även lite Permatex kring anläggningsytan. Drag bultarna till propellerlagerboxen med 40 Nm.

Ett annat ställe som det kan läcka in vatten i drevet är via packboxen som sitter vid växelmekanismens excentercylinder. Det finns några olika varianter av konstruktion av denna mekanism men huvudprincipen är att man gör enligt följande:

1. Montera loss hela mekanismen (4 skruvar). Slå ur spännstiftet och dra ur pinnen samt tag bort låstråden. Finns fjädrar och kulor tar du bort även dessa. Därefter kan du dra ur excenterkolven och då blottläggs tätningen. Tag bort denna och rengör alla delar, samt kontrollera anläggningsytorna noggrant.
2. Montera ihop delarna omvänt med en ny packbox. När du återmonterar mekanismen på drevet monterar du även en ny o-ring.
3. Upp till, till höger om mekanismen sitter oljepåfyllningspluggen. Denna har också en tätning som bör bytas.
4. Byt till slut även packningarna till oljeavtappningspluggen och oljestickan. Därefter bör drevet provtryckas och vakuumsugas för att man skall vara helt säker på att det är tätt. Fyll på rätt olja.

Att säkerställa att drevet verkligen är tätt låter sig göras om man har erforderlig kunskap, rätt reservdelar och rätt verktyg. Är du osäker så lämnar du hellre in drevet till en verkstad, som kan garantera att drevet håller tätt. Att köra omkring en säsong med kolasås i drevet leder ofta till haveri, med dyra reparationskostnader som följd.