

Oliekeerring

Oliekeerringen zijn er in diverse soorten en maten, in principe zijn het goedkope producten maar vervanging kan echter flink in de papieren lopen. Als we kijken naar de "Red Block" motoren dan komen we twee soorten tegen. Origineel waren deze keerringen van vilt maar in de latere typen is daar een rubberen keerring voor in de plaats gekomen. In de loop der jaren is vaak een conversie uitgevoerd waarbij de vilten ring vervangen is door een rubberen exemplaar. Welke is beter? Daar kunnen we een compleet VKM mee vullen en persoonlijke voorkeur speelt ook een rol als je met mensen in gesprek raakt op een technische avond.

Eerst maar eens het volgende; wat is de functie van een oliekeerring? De naam zegt het al, deze ring moet de olie keren, oftewel tegenhouden. Je wilt dat de olie in het blok en/of versnellingsbak blijft anders krijg je een smerige garagevloer en bovendien is het niet goed voor het milieu. En komt de olie onverhoeds op je koppelingsplaat dan heb je echt een groot probleem. Een tweede en vaak onderbelichte taak van de oliekeerring is het voorkomen dat vuil in het motorblok komt. Daarvoor zit er vaak nog een extra stoflip aan de keerring om het straatvuil buiten te houden. Designers van motoren en versnellingsbakken etc. hebben de keuze uit een ruim palet aan soorten keerringen. Naast "keerring" wordt ook vaak de naam "Simmerring" gebruikt, met beide namen wordt hetzelfde product bedoeld.

Standaard werden de B18 en B20 motoren van vilten oliekeerringen voorzien. Dit is een goedkope en prima oplossing, echter ze hebben een "maar". Deze vilten keerringen dichten af bij de gratie van verzadiging met olie. Dat betekent dat je ze, voordat je zo'n vilten ring monteert, in een bakje met olie moet leggen zodat het vilt zich helemaal vol kan zuigen. Vervolgens wordt deze ring opgesloten achter een stalen ring die met een veer geborgd wordt. En hier gaat het soms mis. Als het huis waarin de keerring zit niet goed gecentreerd wordt, kan die opsluitring in aanraking komen met de krukas. Gevolg is dat er een slijtspoor ontstaat op de krukas.

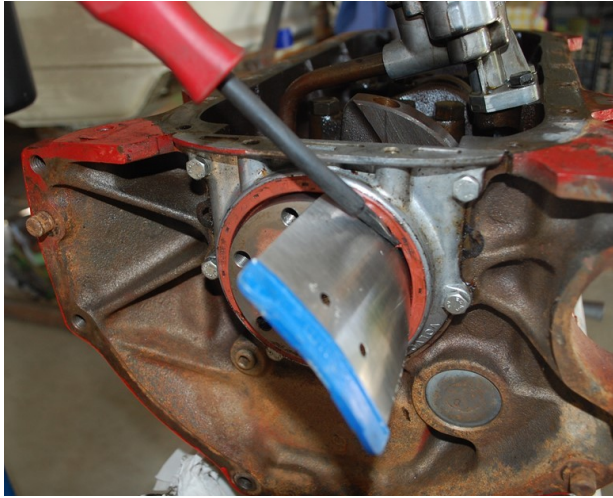
Een ander probleem dat zich voor kan doen bij een vilten ring is langdurige stilstand. Door de langdurige stilstand verdwijnt de olie uit de vilten ring en als je de auto dan start en je gaat meteen op hoge toertallen draaien, dan verbrandt de ring. Dus na langdurige stilstand het blok even een minuutje stationair laten draaien zodat de vilten ring zich weer vol kan zuigen met de opspattende olie. En als je echt vet veel pech hebt dan scheurt zo'n vilten ring en dan is de boel echt moddervet.



Voor veel mensen dus een reden om over te stappen op een rubberen oliekeerring. Voor de achterste krukaskeerring is een complete revisiekit beschikbaar, je krijgt dan een nieuw keerringhuis en een rubberen oliekeerring. Aan de voorzijde is het iets minder simpel, hier moet het distributiedeksel uitgekotterd worden zodat er een rubberen oliekeerring geplaatst kan worden. Veelal wordt dit aangeboden middels een ruilsysteem. Is zo'n rubberen oliekeerring "the holy grale?" Er zijn voorbeelden

Oliekeerring

bekend van blokken die men niet oliedicht kreeg met zo'n rubberen keerring en van ellende zijn die toen weer teruggebouwd naar een vilten keerring en waren de problemen uit de wereld. Hoe kan dit? Het antwoord is simpel; lompigheid!!



Een rubberen keerring moet met de grootste omzichtigheid verwijderd worden, dus niet lomp met een schroevendraaier tussen de keerring en de krukas gaan steken. Geheid dat je daarbij krassen achterlaat op de krukas. En deze beschadigingen hebben vaak de vorm van een braam en slopen op die manier binnen 1000km je nieuwe oliekeerring. Zelf gebruik ik een metalen plamuurspatel die ik tussen de keerring en de krukas zet, vervolgens kun je met een speciale keerringwipper de oliekeerring veilig verwijderen zonder de krukas te beschadigen.

Aan de voorzijde van de krukas kan je eerst de bus verwijderen, meestal zet ik eerst een slangenklem op die bus, vervolgens kun je er een waterpomptang opzetten om de bus van de krukas af te trekken.

Is de rubberen keerring superieur aan de vilten variant? Sommigen denken van wel maar ook een rubberen oliekeerring heeft een einde levensduur. Door de inwerking van allerlei chemicaliën die in de olie zitten veroudert het rubber en op den duur wordt het keihard waardoor de afdichtende werking verloren raakt.

Een echte rotzak is de keerring op de ingaande as van de achteras. Dit is een stalen buitenring van de keerring die best groot is. Draai hier een Parker schroef in en dan kun je hem er met een klauwhamer of koevoet uittrekken.

Mocht het loopvlak op de as waarop de keerring moet afdichten beschadigd zijn, dan kun je proberen om met een klein wetsteentje de beschadigingen eruit te schuren/polijsten.

Als je alles voorzichtig en nauwgezet doet, dan blijft de boel weer 100.000km lekvrij.

De diverse onderdelen zijn verkrijgbaar in onze webshop, kijk in de onderdelenboeken voor de juiste onderdeelnummers.