

Waarom een olievulbuis reviseren?

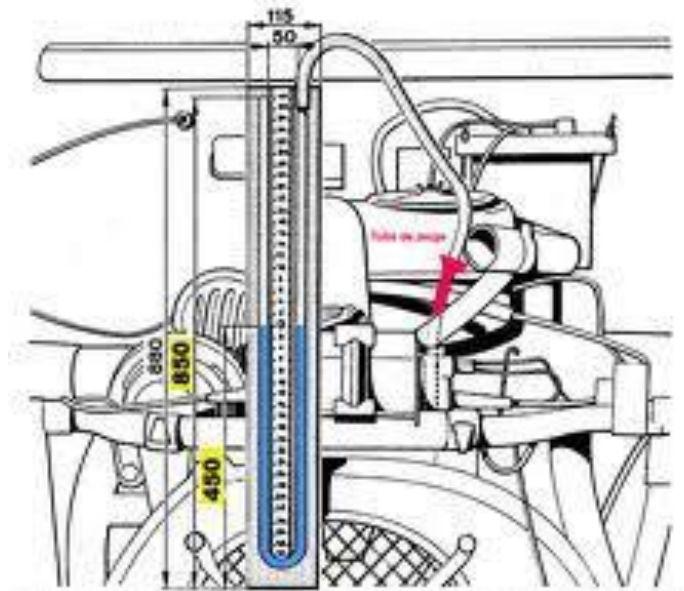
Hoe kan je zien of je olievulbuis toe is aan een revisie? Als een 2CV motor olie lekt, is dit vaak te wijten aan de olievulbuis. Vaak wordt deze vergeten bij een controle of revisie van de motor.

De olievulbuis zorgt ervoor dat er een bepaalde onderdruk wordt gecreëerd in de motor. Aangezien het een 2-cilinder boxer motor is, en de zuigers samen op en neer gaan, wordt er bij de neergaande slag van de zuiger een behoorlijke druk verkregen in de motor. Als de zuigers weer uit elkaar gaan, is er een rubberen klep in de olievulbuis die ervoor zorgt dat er een vacuüm wordt gecreëerd. Als de rubbers versleten / stuk zijn, krijg je overdruk in je motor, hierdoor krijg je lekkages.

Zowel de 2CV, Ami, Dyane, Visa, ... olievulbuis zijn inwendig hetzelfde. Je kan deze handleiding en revisiesetjes dus voor al deze types gebruiken.

Op onderstaande tekening staat kort uitgelegd hoe je je olievulbuis kan controleren.

Verwijder de oliepeilstok en sluit rechtse kant van de waterkolom aan op het het peilstokbuisje. Doe dit mbv een rubberen slangetje, zodanig dat het luchtdicht is afgesloten. Bij een koude motor op stationair toerental, moet het waterniveau aan de aangesloten kant minimum 8 cm stijgen. Ook na het verhogen van toerental, moet je minimum 8 cm verschil behouden. Vaak zie je dat de motor druk opbouwt of dat er helemaal geen beweging in komt. Dit wijst op een slecht werkende olievulbuis.



Stap 1: Oude olievlbuis voorbereiden

- Neem een oude olievlbuis, neem ALTIJD een originele olievlbuis, geen namaak.
- Zet met een stift een lijn, zodat je straks na de revisie de juiste montagepositie kan bepalen. (of zorg voor een herkenbaar merkteken aan onder- en bovenzijde).



Stap 2: Doorslijpen oude olievlbuis

Het doorslijpen kan je doen mbv een bandschuurmachine. Als je dit niet hebt, kan je ook gebruik maken van een slijpmolen met schuurschijf of een vijl. Wees voorzichtig, je moet enkel de buitenste ring doorslijpen, nl diegene die de onderste en bovenste helft samenhoudt.



Stap 3: Demonteren oude olievulbuis

Na het doorslijpen van de verbindingsring, kan je de volledige olievulbuis demonteren. Je moet soms wel wat trekken en wringen. Het helpt soms ook om het middelste gedeelte flink te verwarmen mbv een brander.



Haal ook de binnenste rubber uit de olievulbuis; een schroevendraaier helpt. De rubbers zijn meestal verhard of gescheurd, ze werken dus enkel nog bij een warme motor, aangezien ze dan terug soepel worden. We raden dus aan deze te vervangen.



Bij het demonteren zal je ook duidelijk zien waarom je olievulbuis niet meer naar behoren werkte.



Reinig alle onderdelen grondig alvorens de olievulbuis te reviseren. Je kan hiervoor remmenreiniger of koudontvetter gebruiken. Denk eraan, het gaat om de binnenkant, de buitenkant is enkel voor het zicht. Je zal zien dat onderin behoorlijk wat restjes olie / drap zitten vastgekoekt. Dit moet 100% proper zijn dmv uitwassen, uitkrabben, ...

Let erop dat je de witte lijn niet weg doet! (je kan ook een centerpunt zetten of een lijn krassen).

Stap 4: Keuze van de geschikte revisieset

Neem je revisieset voor de olievlbuis erbij.

Er zijn verschillende soorten revisiesetjes op de markt.

- Een **basis-set (stap 5)**
- Een **versterkte set** van VGS. We gebruiken zelf enkel deze set owv langere levensduur en een betere onderdruk in de motor. De montage van deze set verloopt anders. Hiervoor volg je **stap 5 BIS**.

Voorbeeld basisset:



Versterkte set:



Stap 5: Montage Basisset

Neem je nieuwe revisieset en de gereinigde olievulbuis.



Je kan nu starten met de montage van het rubber bovenaan. Neem je rubber en de 3 rubberen revetten. Duw de revetten met de hand zo goed mogelijk aan. Trek deze vervolgens langs de achterzijde stevig aan mbv een tangetje.



Het zou kunnen dat na demontage van je oude olievulbuis deze rubber niet kapot is, maar het kan toch zijn, dat de rubber er nog goed uitziet, maar niet meer voldoende afsluit. De revetten durven ook loskomen of scheuren.

Om het scheuren van de revetten tegen te gaan, raden we de verstevigde set aan. (bij deze set kunnen de revetten niet afscheuren, omdat ze vervangen zijn door boutjes. Deze garanderen een beperkte slag van het rubber, zodat deze steeds tijdig terug afsluit, ook op hogere toerentallen).

De verstevigde set zorgt er daardoor ook voor dat het langere tijd meegaat, omdat het rubber een minder grote slag maakt.

Stap 5 BIS: montage versterkte set

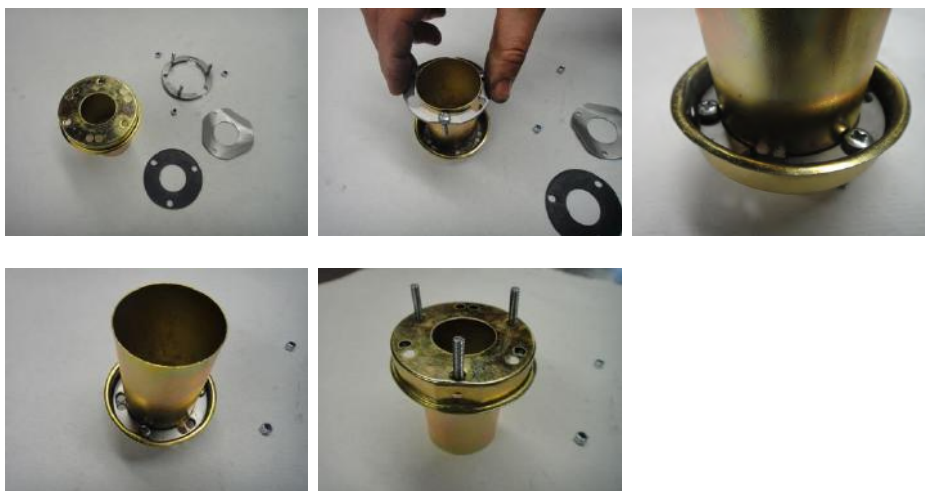
Neem je nieuwe revisieset en de gereinigde olievulbuis.



Boor de 3 gaatjes in het tussenstuk iets verder uit tot 4.5mm. Let erop dat er geen bramen zitten aan de onderzijde na het boren (verwijder deze anders zorgvuldig!).



Neem vervolgens de ring met de boutjes. Druk de boutjes van onder naar boven door het tussenstuk.

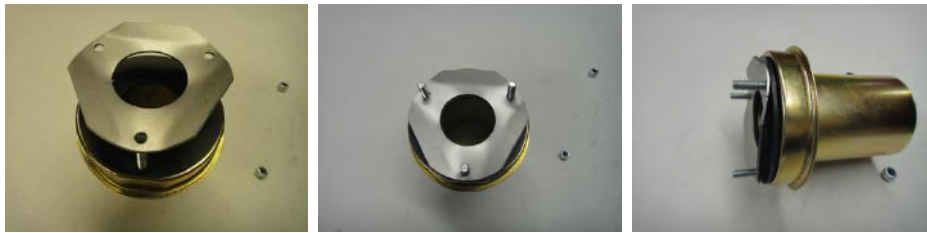


Nu kan je de rubberen klep monteren, leg deze over de bouten. Let op, als de rubber een beetje bol staat, moet de bolling omhoog staan. De randen aan de buitenkant moeten zo goed mogelijk afsluiten.



Revisie Olievulbuis

Plaats nu de stalen arrêt op de rubberen klep.



Schroef hier de M4-borgmoertjes op. Draai deze eerst met een sleutel handvast. Zo weet je precies dat de tegenring aan de achterzijde goed aangetrokken zit. Vervolgens zet je de moertjes terug een beetje los totdat je een speling verkrijgt tussen het rubber en de arrêt van ongeveer 0.5mm.



Als het rubber samengedrukt zit, zijn de moertjes te vast aangedraaid. (zie foto)



Foute montage

Als je er zeker van bent dat de rubberen klep niet geklemd zit, dan mag je de boutjes afknippen met een kniptang. Dit dient ook als extra borging voor de moertjes.

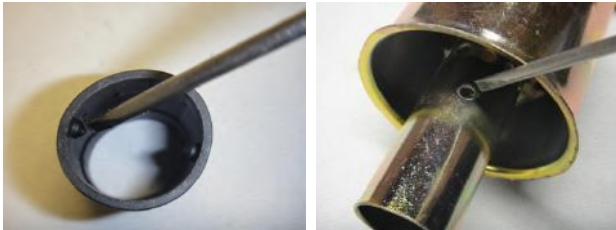


Bij deze foto kan je zien dat de slag van het rubber beperkt wordt, met een betere onderdruk tot gevolg.



Stap 6: Montage rubbers

Neem vervolgens het lange rubber met de dwarsdoorsneden in. Kijk goed na waar het paspenetje in de binnenkant van de rubber zit. Dit moet nadien in de daarvoor voorziene pasgaten in de olievulbuis onderaan komen (zie foto). Deze zorgen ervoor dat het rubber steeds in de juiste positie blijft zitten.



Olie vervolgens deze lange rubber goed in langs de binnenkant. Smeer de olie over de binnenkant uit met je vinger of een borsteltje. Anders zal je de rubber niet vlot kunnen monteren. Door de olie schuift deze rubber vlotter op de juiste plaats.



Nu kan je het losse tussenstuk monteren op het onderste gedeelte van de olievulbuis.



Aan het tussenstuk is een plat vlak voorzien met een gaatje van +- 4mm. Dit dient om de gecondenseerde oliedamp terug te laten lopen in de motor. Het is belangrijk dat dit op het laagste punt van de olievulbuis zit na montage. Anders zal er teveel olie in je luchtfilter terecht komen.

Revisie Olievlbuis

Vervolgens kan je het tussenrubber monteren. Dit kan je manueel erover schuiven, je mag dit ook oliën.

Zorg er altijd voor dat het rubber langer is dan de ijzeren binnenbuis (zie foto). Het rubber dient namelijk om de opgebouwde druk in de carter af te sluiten tegen het deksel. Bij de meeste namaakbuizen op de markt, gaat het hier fout. **Reviseer daarom steeds een ORIGINELE olievlbuis, geen namaak.**



Nu komt het bovenstuk op het onderstuk. Check zeker of de witte lijn / merktkeken (stap 1) terug overeenkomt.

Let zowel op het platte vlak van het middelste deel (zorg dat dit op het laagste deel van de olievlbuis zit) als op het merkteken!



Stap 7: onderkant en bovenkant van olievulbuis terug aaneen zetten

Voor de bevestiging van de 2 helften, hebben we de witte plasticen bevestigingsring, de klemring en oliebestendige afdichtingskit nodig.

De afdichtingskit kan je in verschillende kleuren krijgen, zolang hij oliebestendig is, kan je ze allemaal gebruiken. Meestal ruikt deze kit naar azijn.



Druk de helften goed tegen elkaar om te controleren of de pasvlakken mooi tegen elkaar komen en de montage goed verlopen is. Je kan de 2 pasvlakken desnoods nog wat uitlijnen mbv een platte tang.

Vervolgens haal je de 2 helften terug van elkaar met een schroevendraaier voor ongeveer **5mm** (zorg dat ze niet verdraaien tov elkaar!). Let er hierbij op dat het tussenstuk aan de onderzijde blijft zitten. Zorg dat het gaatje NIET zichtbaar wordt, dan heb je de helften teveel opengezet (anders wordt dit mee dichtgekit!).

Breng nu de kit aan, en smeer deze uit met je vinger. Zorg ervoor dat de kit goed verdeeld zit over de ganse omtrek en dat de volledige groef gevuld is met kit. Als je te weinig kit gebruikt, heb je straks kans op lekkage. De overtollige kit wordt er straks weer uitgeperst.



Revisie Olievulbuis

Druk nu de 2 helften tegen elkaar aan, dit kan je doen door de olievulbuis ondersteboven op de tafel te zetten en goed aan te duwen. De overtollige kit wordt eruit gedrukt; als dit niet het geval is, heb je waarschijnlijk te weinig kit gebruikt. Herhaal de vorige stap, anders heb je kans op lekkage achteraf.



Neem nu de kunststof klemring. Deze bevat een doorsnede. Trek de ring uit elkaar, zodat je deze over de olievulbuis kan schuiven. In het midden van de ring is er aan de binnenzijde een gleuf. Deze valt over de 2 omgefelste randen. Als de ring er niet overgaat, zijn waarschijnlijk de randen niet voldoende uitgelijnd / rechtgemaakt of zitten de 2 helften niet voldoende tegen elkaar. Het kan wel helpen om met een lichte hamer wat tikjes op de kunststof ring te geven.



Nu moet je de ring nog dichtkitten aan de doorsnede. Het is best de doorsnede aan de achterzijde van de olievulbuis te monteren. Dit toont iets netter.



Vervolgens monteert je de schroefbare klemband. Met het schroefgedeelte over de dichtgekitten doorsnede. Draai de klemband aan en verwijder de overtollige kit.



Stap 8 : Montage deksel

Vergeet het kunststof ziftje niet mee te monteren met de holle kant naar boven.



Vervolgens kan het deksel terug op de olievulbuis. Ook hiervoor is een nieuwe rubber voorzien. Duw deze goed in de binnenkant van het deksel mbv platte kant van een schroevendraaier.



Tenslotte moet het klepje nog op de olievulbuis komen.

Nijp met een tangetje de 2 haakjes dicht, zodat je deze terug in de beugelsluiting krijgt.



Je olievulbuis is nu klaar voor gebruik! Veel plezier.



En tot slot nog dit...

Na revisie zal de olievulbuis pas optimaal presteren na een 20tal km gereden te hebben. De olievulbuis is immers nog droog vanbinnen. Na een 20tal km zal de onderdruk optimaal zijn doordat de olievulbuis intussen goed vettig is vanbinnen en de olie helpt de rubbers mee afsluiten.

De gereviseerde olievulbuizen van VGS zijn allemaal

- Gedemonteerd
- Ontvet
- Geel-gepacificeerd / gecadmieerd
- Dekfels zijn zwart gepoederlakt
- Hebben allen de verstevigde revisieset
- En ... zijn met heel veel zorg in mekaar gezet.

Als overtuigde 2CV rijder, heb ikzelf vaak het probleem ervaren van slechte olievulbuizen. Daarom ben ik een jaar of 7 geleden beginnen nadenken over een manier om dit probleem voor eens en voor altijd op te lossen. Vroeger lieten we de rubbers zelf vervaardigen uit siliconen, deze kunnen we intussen inkopen bij onze collega's.

Op de foto hieronder zie je enkele prototypes. Het heeft enige tijd in beslag genomen om een verkoopbaar, bruikbaar en makkelijk monteerbaar concept uit te werken.

We hopen dan ook dat jullie hier evenveel plezier van zullen hebben in de toekomst!

