

DER DIESELMOTOR

IN DER SEGELYACHT

VORWORT

Es gibt 3 Arten von Seglern :

1. Der Fachmann, der durch Ausbildung und Beruf bestens mit der Materie Dieselmotor vertraut ist (er wird sich während diesem Vortrag langweilen und über mehr Fachwissen verfügen als ich).
2. Die Gruppe von Seglern, die aus welchen Gründen auch immer ihren Dieselmotor mit Nebenagregaten von Fachleuten regelmässig warten lassen und sich im Falle von Problemen innerhalb kürzester Zeit einen Fachmann aufs Boot holen.
3. Der Allroundman, der sich für alles interessiert, keine zwei linken Hände hat, sich Mühe gibt Zusammenhänge zu verstehen und solange nachfragt bis er den Durchblick hat.

Mit diesen Allroundman möchte ich mich zusammensetzen, in kurzen Gruppengesprächen ein Thema ansprechen und anschliessend mit einem Erfahrungsaustausch abschliessen (max. eine viertel Stunde).



1. Thema:

SEGELYACHTEN BRAUCHEN KEINEN MOTOR!

WIR BRAUCHEN EINEN MOTOR, WIR SIND

MOTORSEGLER!

2. Thema:

**SCHIFFSDIESELMOTOREN GEHEN NICHT KAPUTT,SIE
WERDEN KAPUTT GEMACHT!**



3. Thema:

UM ETWAS REPARIEREN ZU KÖNNEN BRAUCHE ICH WERKZEUG!

Werkzeug kaufe ich nur im Fachhandel. Eine Schraube, die mit einem qualitativ hochwertigem Werkzeug angezogen wurde, lässt sich oft nur mit einem gleichwertigem Werkzeug lösen.

Welches Werkzeug brauche ich?

Zur Standardausrüstung gehören:

- ◆ 1 Satz Flachringschlüssel 6-22
- ◆ 1 Satz Doppelgabelschlüssel 6-22
- ◆ 1 Steckschlüsselsatz mit Ratsche und Zubehör, 10-32
- ◆ 1 Satz Schraubenzieher mit Sechskantverstärkung
- ◆ 1 Satz Durchtreiber, 2-10 mm
- ◆ 1 Satz Imbusschlüssel, 2-12 mm
- ◆ 1 Satz Torxschlüssel, T6-T40
- ◆ 1 "Molette", klein
- ◆ 1 "Molette", gross
- ◆ 1 Gripzange, klein
- ◆ 1 Gripzange, gross
- ◆ 1 Rohrzange, klein
- ◆ 1 Rohrzange, gross
- ◆ 1 Universalzange
- ◆ 1 Spitzzange, gebogen, isoliert
- ◆ 1 Seitenschneider, isoliert
- ◆ 1 Wantenschneider
- ◆ 1 Seegerringzange, 90° gebogen, schliessend, Nr 2
- ◆ 1 Seegerringzange, 90° gebogen, öffnend, Nr 2
- ◆ 1 Wasserpumpenzange, klein
- ◆ 1 Wasserpumpenzange, gross
- ◆ 1 Stemmeisen, gebogen
- ◆ 1 Abmantelzange, isoliert
- ◆ 1 Kabelschuhzange, isoliert
- ◆ 1 Prüflampe, 6-12-24 Volt

- ◆ 1 Flachmeißel, 200 mm
- ◆ 1 Metallsäge, 300 mm mit Ersatzblättern für Stahl
- ◆ 1 Hammer, 300 gr
- ◆ 1 Hammer, 800 gr
- ◆ 1 Plastikhammer
- ◆ 1 Drahtbürste, 3-reihig, rostfrei
- ◆ 1 Blindnietenzange

Dieses Sortiment brauche ich als Basis. Mit einem Katalog setze ich mich neben den Motor und die Zusatzaggregate und prüfe ob es englische, amerikanische oder andere exotische Schrauben und Muttern gibt.

Genauso prüfe ich ob die Schrauben mit dem gekauften Werkzeug zugänglich sind.

Weitere Themen:

- ◆ Die Batterie
- ◆ Die Wasserpumpe
- ◆ Der Keilriemen
- ◆ Der Alternator
- ◆ Das Thermostat
- ◆ Der Umgang mit Gummitteilen
- ◆ Start und Notstartvorrichtung

PANNEN VORBEUGEN

Der Kraftstoff:

Nur hochwertigen, temperaturbeständigen Kraftstoff verwenden,sonst

- ◆ Unvollständige Verbrennung,
- ◆ Rückstände an Düsen ,
- ◆ Schlechte Starteigenschaften,
- ◆ Schnellere Verschmutzung des Filters,
- ◆ Paraffinbildung bei tiefen Temperaturen,
- ◆ Rostbildung im Tank und im Einspritzsystem,
- ◆ Kondenswasseransammlung in schlecht verlegten Leitungen kann frieren und die Leitung kann bersten oder Haarrisse bilden.
- ◆

Durch Haarrisse wird Luft angesaugt,der Motor hat keine volle Leistung oder stirbt ganz ab.

Rotationseinspritzpumpen sind viel empfindlicher gegen Luftblasen als Reiheneinspritzpumpen.

Kraftstofftanks müssen immer voll sein (Kondensbildung).

Am Ende einer Reise volltanken,nicht vor der Abfahrt.

Vor der Abfahrt Kondenswasser aus Filter und Tank entfernen.

Aus Sicherheitsgründen haben viele Tanks keine Entleerung am tiefsten Punkt für Kondenswasser.

Tagestank am Ende einer Reise füllen.

Entlüftung der Tanks muss frei sein (Beliebter Nistplatz für Spinnen), sonst kann die Förderpumpe den Tank plattsaugen.

Belüftung gut gegen Seewasser und Regen schützen.

Bei Fahrt unter Motor, stündliche Kontrolle des Motorraumes:

Sichtkontrolle im Dunkeln, glühende Teile, Funken.

Sichtkontrolle mit Lampe, tropfende Leitungen, Wasser, Diesel.

Muttern lösen sich, Bolzen fallen ab durch Vibrationen.

Motor schüttelt sich stark beim Starten, Gummidämpfer fast gebrochen.

Plastikbinder reiben Leitungen und Kabel durch wenn nicht fest angezogen.

Geruchskontrolle: verbrannte Farbe, Auspuff überhitzt, Kühlung fällt aus.

Gummigeruch, Keilriemen schleift oder Gummiauspuffmuffe überhitzt, Kühlung fällt aus.

Plastikgeruch, Kurzschluss in Elektrik oder Alternator überlastet.

Dieselgeruch, Leck suchen.

Ölgeruch, Leck suchen, schwarz ist Motoröl, hell ist Getriebeöl

Säuregeruch, Voltmeter prüfen, Batterie kocht.

Kleines Sichtfenster an der Motorhaube anbringen (ca 5 cm)
Früherkennung von Feuer im Motorraum.

Motorhaube nicht öffnen, Feuer durch Sichtfenster mit Feuerlöscher bekämpfen.

