

Hallo zusammen,

ich segle ja eine der wenigen Jantar 23 mit Volvo Penta MD 2010 Einbaudiesel.

Dieser will ja am Ende einer jeden Saison eingewintert werden.

Dabei gehe ich wie folgt vor:

1.

Vor dem Auskranken fahre ich eine halbe Stunde den Motor warm, damit das Motoröl warm und somit relativ flüssig ist. Ausserdem ist der Motor auf Betriebstemperatur und somit der Thermostat des inneren Kühlkreislafs geöffnet.

2.

Als erstes lasse ich den Motor Frostschutzmittel/Konservierer einsaugen. Dazu habe ich mir im Motorraum in den Kühlwasserschlauch ein t-förmiges 2-Wegeventil in den Kühlkreislauf eingebaut, auf welches ich ein kurzes Schlauchstück (ca 60 cm) nur zum Ansaugen des Konservierers aufgesteckt habe (grüner Schlauch auf den Bildern). Oben an Deck steht dann meine Frau, ich bin unter Deck und lege den Hebel am 2-Wegeventil von „Seewasser“ auf den zweiten (grünen) Schlauch um, so dass der Konservierer eingesaugt wird. Sobald oben ein erster Schwall Konservierer rauskommt wird der Motor ausgemacht und das 2-Wegeventil wieder auf Normalstellung gestellt. So ist der äussere Kühlkreislauf konserviert und frostsicher.



3.

Dann geht es sofort ans Motoröl, solange der Motor noch warm ist.

Zum Absaugen des Öls hab ich mir eine 12 Volt-Absaugpumpe gekauft, wobei ich die serienmässigen „Kneifklemmen“ entfernt und gegen einen normalen 12V Stecker für eine 12 Volt-Steckdose getauscht habe. Die dünne Seite des Schlauchs führe ich dann in das Rohr des Ölpeilstabs ein.

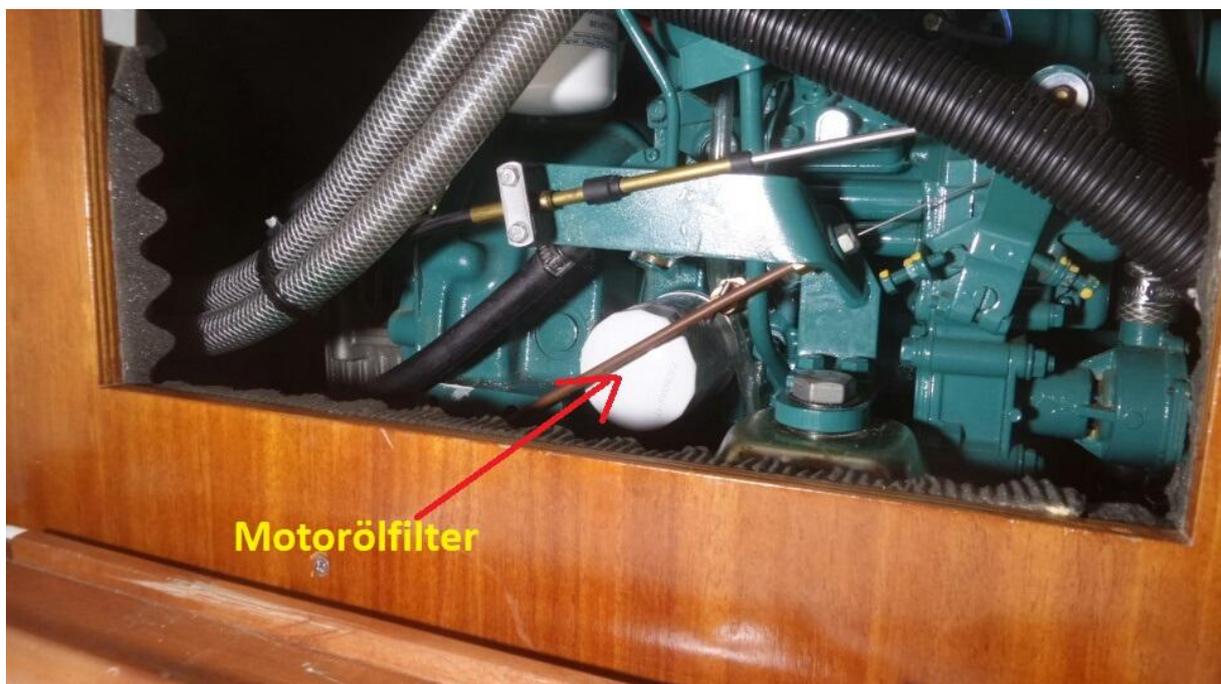
Pumpe einschalten, dann läuft die Pumpe und ca. 2 Ltr. Öl werden abgepumpt. Warm funktioniert das super, mit kaltem Öl ist das eine zähe Angelegenheit.



Das Öl wird dann beim Umweltbrummi abgegeben.

4.

Dann ist der Motorölfilter dran. Der Motorölfilter wird abgedreht, dafür habe ich mit einen passenden Filterschlüssel aus dem KFZ-Handel besorgt. Um eine grosse Sauerei zu verhindern stülpe ich immer eine kleine Plastiktüte über den Filter. Der neue Filter aufgedreht.

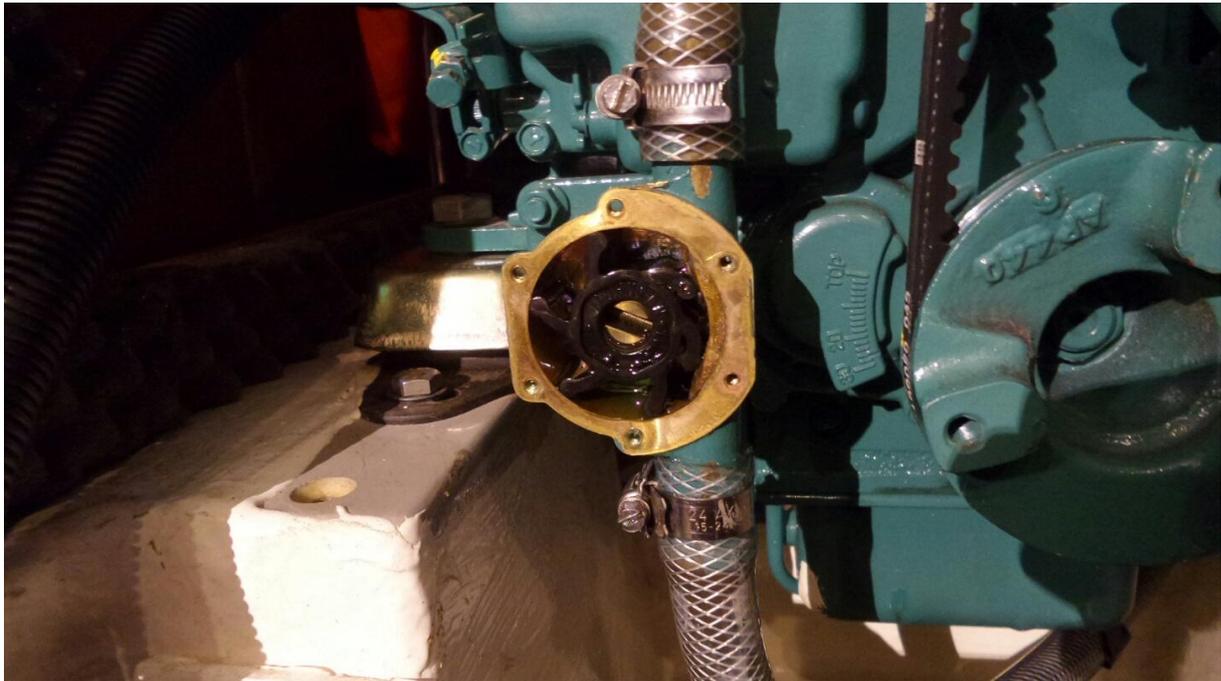


5.

Dann folgt, aber nur alle zwei Jahre, die Kühlflüssigkeit. Dazu stecke ich einen dünnen Schlauch auf den (nachgerüsteten) Wasserablasshahn. Am Ende des Schlauchs kommt wieder die 12V Absaugpumpe, die Kühlflüssigkeit pumpe ich damit in 2 PET Flaschen, die beim Umweltbrummi entsorgt werden.

6.

Nun ist der Impeller dran, da das Kühlmittel abgelassen ist. Der Tausch ist einfach. Den Deckel der Pumpe aufschrauben, den alten Impeller mit einer Spitzzange rausziehen und dabei darauf achten, in welche Richtung die Zähne geknickt sind. Der neue Impeller und das Pumpeninnere wird mit der zum Lieferumfang des neuen Impellers dazugehörigen Vaseline eingeschmiert. Die ebenfalls zum Lieferumfang des Impellers gehörige Dichtung wird dann ebenfalls getauscht und der Impeller in gleicher Drehrichtung (Flügelknick) wieder aufgesteckt. Deckel verschrauben und fertig.



Dann wird das Kühlmittel wieder aufgefüllt, dies ist leider etwas komplizierter: Da zwischen Einfüllstutzen an der Oberseite des Motors und Bootsdecke der Cockpitwanne nur 5-6 cm Platz sind fülle ich das angemischte Kühlmittel in eine 200ml Spritze aus der Apotheke, auf deren Spitze ich einen dünnen Schlauch aufgesteckt habe. Der Schlauch wird dann in den Auffüllstutzen gesteckt. Dieses Procedere muss dann wiederholt werden, bis das ca 2 Liter eingefüllt sind.

Wichtig, Beim ersten Start des Motors im Frühjahr muss nochmals etwas Kühlwasser nachgefüllt werden, da ein Schlauch zunächst beim Auffüllen leer bleibt.

7.

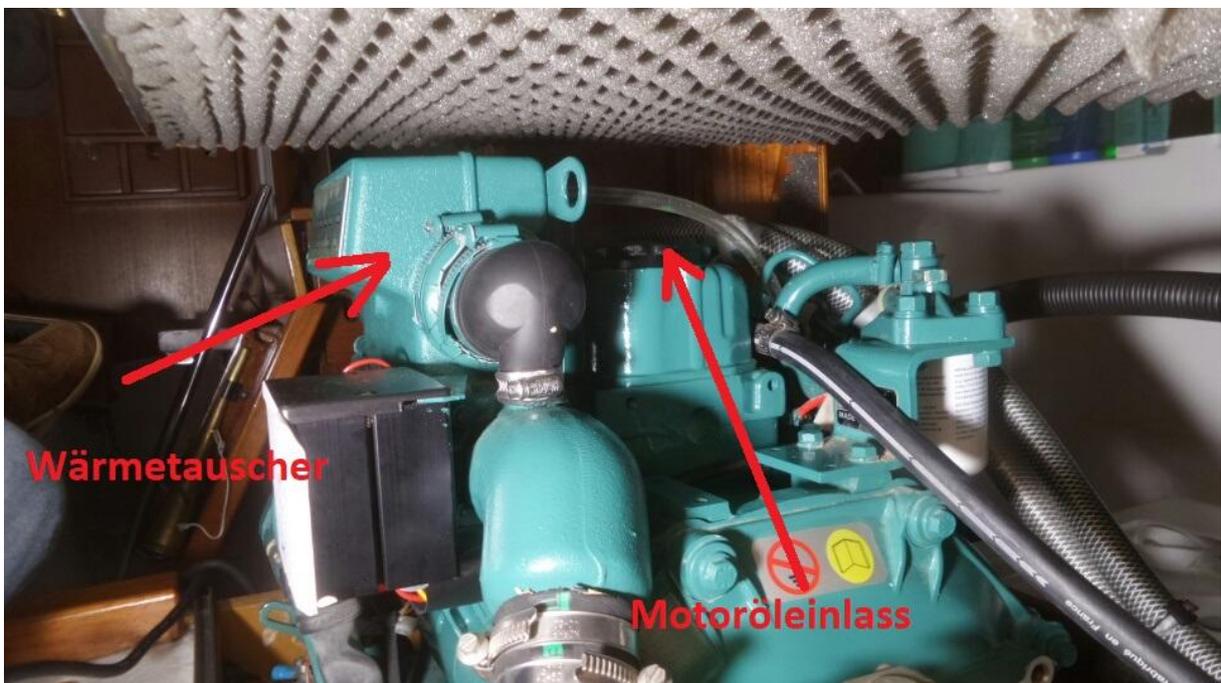
Nun muss das Boot fürs Ablassen des Getriebeöls aus dem Wasser auf den Trailer.

An der Unterkante des Saildrives ist eine Ablassschraube. Dort eine Schale drunterstellen, die Schraube lösen und das Öl ablassen. Dabei prüfen, ob das Öl klar bzw. nicht milchig ist. Ist es klar, dann ist alles ok. Ist es milchig, dann hat der Saildrive Wasser durch die Simmeringe gezogen und man sollte eine Werkstatt aufsuchen. Nun im Motorraum ca 2 Liter SAE 15-40 Öl einfüllen. Am Stutzen/Deckel ist ein fester Peilstab zum Prüfen des Ölstands angebracht.



8.

Da man gerade beim Einfüllen von Öl ist kann man nun auch das Motoröl auffüllen, ca 2 Ltr. SAE 15-W 40, also dieselbe Sorte beim Getriebe, kein Witz. Die Menge wird über den Ölpeilstab überprüft, wie beim Auto auch.

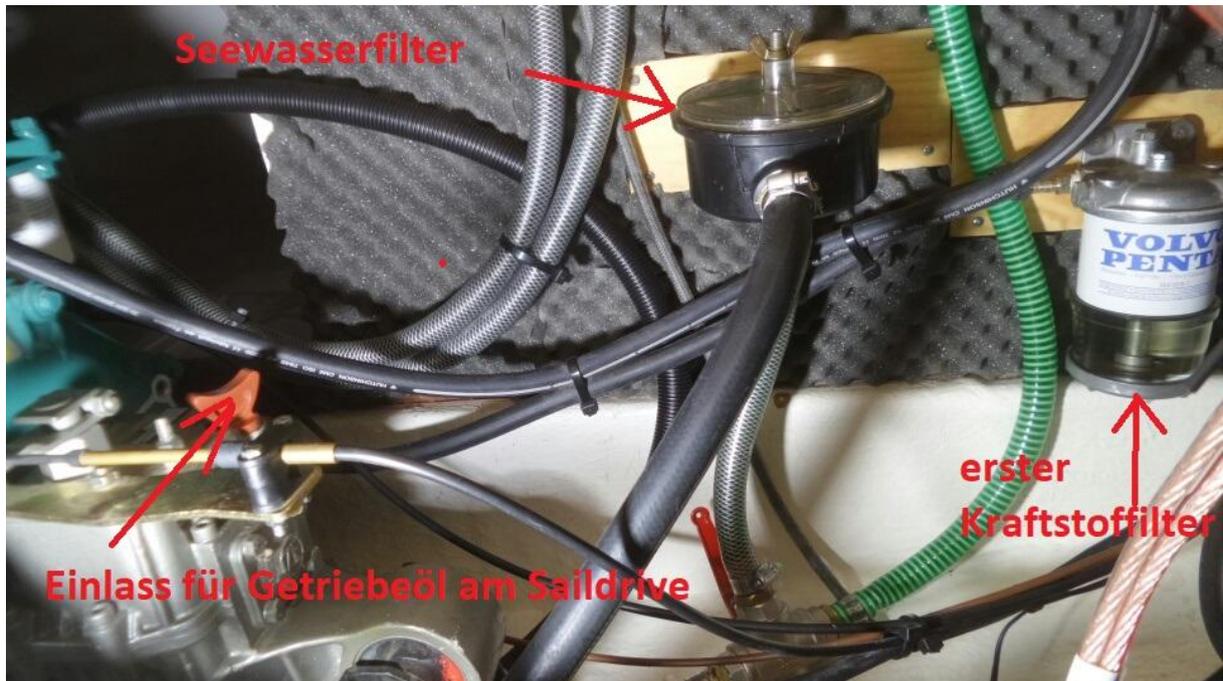


Auch hier wichtig: Nach dem ersten Start am Saisonbeginn muss der Ölstand nochmals überprüft werden und ggf. ein wenig nachgefüllt werden.

9.

Kraftstofffilterwechsel:

Hier habe ich bei mir im Boot kurioserweise zwei Filter, einen Vorfilter und einen Feinfilter.



Kraftstofffilterwechsel: Dazu wird als erstes der Hahn am Tank zuge dreht, damit kein Diesel nachlaufen kann. Der Vorfilter ist leicht abschraubbar und tauschbar, dies ist selbsterklärend. Auch hier eine Auffangschale und etliche Küchenkrepps bereitlegen, da geht immer was daneben.

Der Zweitfilter kann ebenso selbsterklärend getauscht werden, auch hier eine kleine Plastiktüte drüberstülpen, dies verhindert eine Dieselsauerei.



Nun muss das Kraftstoffsystem entlüftet werden.

Dazu muss die Kraftstoffentlüfterschraube oberhalb des zweiten Filters ausgeschraubt (komplett) und der Hahn am Tank wieder geöffnet werden.



Über dem Motorölfilter befindet sich die Kraftstoffpumpe mit einem kleinen Hebel (ähnlich einem Pistolenabzug). Dieser Hebel muss nun ein einige 100 mal bewegt werden, das dauert wirklich locker 10 Minuten (man glaubt zwischenzeitlich, dass die Pumpe nicht pumpt oder man etwas falsch macht, dem ist aber nicht so.) Sobald an der Entlüftungsschraube Diesel austritt ist man fertig, die Entlüftungsschraube muss wieder verschlossen werden.



Das wars, nun ist der Motor eingewintert.

Alles wieder sauber machen (Öl tritt nunmal dabei hier und da aus) und ab in den Winterschlaf.

11.

Kraftstofftank auffüllen.

Ich für meinen Teil habe Angst vor der Dieselpest, da ich sie auf einer Chartersyacht mal live miterlebt hatte.

Deswegen tanke ich grundsätzlich Aral Ultimate per Kanister und gebe Grotamar dazu. So sollte Dieselpest eigentlich kein Thema sein.

Viele Grüße

Uli