

Einbau des neuen Volvo-Penta D2-75



1. Aus- und Einbau ohne Kran, nur mithilfe eines Kettenzuges am schwenkbaren Grossbaum und zwei Stahlrohren und Muskelkraft von 4 Mann. Ausbau unproblematisch, ca 2-3 h. Einbau mit zwei Problemen: Erstens ist die Oelwanne des neuen Motors in Getriebehöhe zu tief, sodass der Motor vorne angehoben und mit 9° Neigung nach hinten platziert werden musste. Dies bedingte **zwei Delrin massgeschneiderte Fundamentblöcke (siehe pic 2)**, deren Anfertigung zu einem zweitägigen Unterbruch führten.

2. Motorbefestigung mit Gewindestangen durch die Delrinblöcke, nun mit Muttern unten und oben. Motor ist nun 9° nach hinten geneigt, innerhalb der 15° Toleranz im ruhenden Boot, 35° bei Seegang. Drucklager, und damit die Propellerwelle, wurden ca 8mm nach hinten verlagert durch je drei Unterlagsscheiben beim Drucklager. Der Aquadrive (constant velocity joint) muss nun keinen 'Knick' mehr verkraften, was ein kleiner Vorteil dieser Anordnung ist. Aquadrive-Ausrichtung gelang mit 4-6mm nicht perfekt, aber tolerierbar (könnte allenfalls im Winter 19/20 noch perfektioniert werden) Luft zwischen Oelwanne und Kielstruktur einen Fingerbreit.



3. Zweitens: Auspuffdurchmesser 90mm während das bestehende nur 60mm aufweist. Es musste ein Reduzierstück mit Messausgang angefertigt werden, damit der 'Back-Pressure' eruiert werden konnte (Backpressure gemäss Calder: 0.75psi; offiziell Volvo 2.2psi, max 2.9psi; Internet unklar bis zu 4 psi).

4. Im Testläufen - insgesamt 4h - zeigten sich keine Backpressure-Probleme. Bei kaltem Motor anfangs sägender Leerlauf, verschwindet kann. Motor läuft sehr ruhig und hat sehr viel mehr Zugkraft.

5. Die sonstige Installation wie Getriebearbeit, Gas- und Schaltbowdenzüge, Starterkabel, Verlegung & Anschluss der elektrischen Verkabelung, Montage des

Instrumentenpanels, Diesel Vor- und Rücklaufschläuche und die Kühlwasserversorgung verlief ohne grössere Probleme. Lediglich das anti-siphon-Belüftungsventil musste umplaziert werden.

6. Der Standard-Alternator von 60 amp ist wie der ehemalige 45amp an die Verbraucherbank angeschlossen. Der Zusatzalternator von 110amp soll im April/Mai an die 'passive' Bank angeschlossen werden. Das Kabel ist noch bei Volvo (Helmi), aber noch nicht verlegt, sollte jedoch unproblematisch sein.

7. Panel ist installiert, Position noch nicht perfekt (**vertikal anstatt horizontal**, kann bequem im Liegen abgelesen werden!), aber funktional.



Wartung Keflavik März 19

Werden wir nächsten Winter in Holland richten.

8. Kostenpunkt des Motors: Ohne VAT und ohne Arbeitskosten: knapp 12'000€. Es ist noch unklar, ob wir die VAT bezahlen müssen.
9. Inzwischen rund 4 Betriebsstunden, das meiste mit viel Zug an den Leinen. Alles perfekt, extrem viel Kraft (weil viel grösseres Drehmoment bei tiefen Tourenzahlen) und leiser als der alte. Die Steigung des Propellers (kann eingestellt werden, aber Schiff müsste gekrant werden) ist sicherlich gut genug für diese Saison, wenn schon auf der sicheren Seite (viel Kraft bei niedrigen Geschwindigkeiten, Ankern, Hafenmanöver bei Sturm) könnte dann falls zu hochtourig bei langen Flautenmotoren nächsten Winter in Holland adjustiert werden.
10. Noch zu tun: Ersatzteile, Werkstatthandbuch und Kabel für zweiten Alternator müssen noch bei Volvo-Penta Reykjavik besorgt werden.

Panda 10 KW

1. Vollständige Ababelung des 12-Volt-Systems vom übrigen 12-Volt Bordnetz. Unnötige Kabel wurden entfernt und die letztjährige provisorische Verkabelung mit der separaten 12-Volt Batterie (75 AH) wurde durch eine perfekte ersetzt.



2. Wartung: Öl-, Filter und Impellerwechsel nicht nötig, da noch nicht fällig, jedoch wurden zum ersten Mal (980 Betriebsstunden) das **Ventilspiel (siehe pic)** eingestellt. (Achtung: deutsches Werkstatthandbuch Kubota ist irreführend, Verwechslung der Zylinder; Details siehe Pandaordner).

3. Impellerpumpendeckel hat Eindrücke von der Pumpenwelle, und sollte sowiso auf Garantie getauscht werden weil die Verdrängerrampe mit einer nicht seewasserbesändige Schraube (sog. Dezinkivizierung)versehen war. Mehrere Telfonate u. emails mit Andreas Lanter von Hamilton Ag. Diese Rampe ist zurzeit mit einer prov. Schraube fixiert, funktioniert soweit gut, Auspufftemp. 35 Grad bei 80% Last.

4. Kühlwasser getauscht, entlüftet, 50% gelbes Volvo Antifreeze, "coolant VCS"

5. Abdeckblech für Panda Elektronikasten geplant.

6. Garantieansprüche und Ersatzteile sind im Gange mit Hamilton AG.

Ankerkasten Umbau

1. Der in Dielsdorf Umgebauter Ankerkastendeckel montiert.
2. Neuer Drehschäkel ist an Bord.
3. Kettenkralle muss von Toplicht bestellt werden.
4. Die benötigte Dln 10mm Kette ist in Island nicht lieferbar. Abklärungen bez. der Kosten und Lieferfreisten bei einem Kauf in Deutschland sind im Gang.

Grauwassertank WC/Bad

1. Repariert, alte Pumpe wieder eingebaut, funktionierte bis jetzt.
2. Beim Reinigen beachten: Haare aus Impeller herauspopeln, sorgfältig mit den Kabeln umgehen, grüner Isolationskit ist wichtig, muss die Anschlüsse bedecken, sonst gibts Fehlerströme und die Anschlüsse lösen sich auf.
3. WICHTIG! Entlüftungslöchlein oben am Ausgang frei halten, ergibt sonst Tauchglockeneffekt.

Winchen

Wartung Keflavik März 19

1. 4 Fallenwinchen beim Mast kompl. gereinigt und gefettet. Abschlusskappen aus Alu total korrodiert, werden aus Delrin (POM) neu hergestellt.
2. Sonstiger Zustand gut. Die restlichen Winchen müssen noch gewartet werden.
3. Wichtig: Winchen sollten unbedingt im Herbst gewartet werden um unnötige Korrosion zu verhindern. Klinken waren teilweise verklebt.
4. Kaufen:

Zodiac&Aussenborder

1. Die im Herbst versäumte Spülung des Aussenborders mit Süsswasser wurde nachgeholt.
2. Testlauf mit Aussenborder an Steckbrett und grosser Georg-Utz-Kiste hat sich bewährt.
3. Motor spring problemlos an, Kühlung gut, Schaltung ebenso.
4. Propeller ist immer noch mit zwei Muttern befestigt, Spinner muss noch bei Emil-Frey in Safenwil beschafft werden.
5. Das Brandloch im Dthingi (nicht von Till!) wurde geflickt.
6. Die innerlich korrodierten Befestigung der Ruderblätter wurde repariert.

Diesel-Heizung

1. Der kritische Punkt der Warmluft-Rohres an der Ecke im Heckbereich, die regelmässig Schwierigkeiten macht und Bastel-lösungen erforderte, wurde durch eine stabile und in Nici's Werkstatt massgeschneiderte Konstruktion ersetzt.
2. Die verbeulten Schläuche bei der Treppe wurden durch Neue ersetzt.
3. Eine neue Ersatz-Förderpumpe ist nun an Bord.
4. Die Heizung lässt sich jetzt wahlweise vom Steuer- oder Backbordtank speisen.

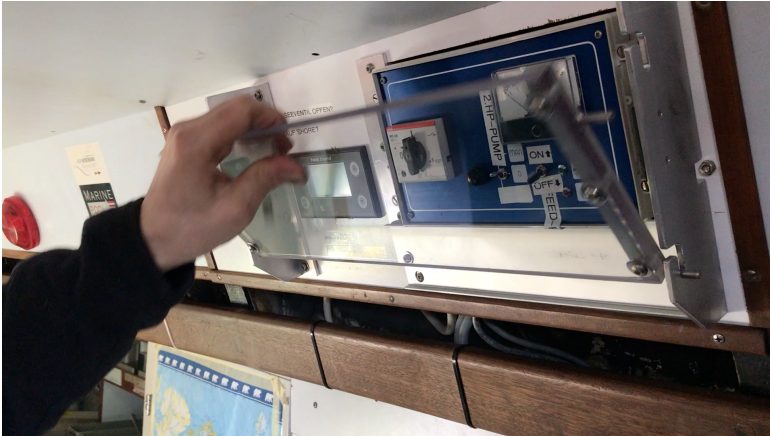
Autopilot-Panel



1. Die improvisierte Holzkonstruktion wurde entfernt und ein von Nici hergestellter Sockel und Schutzgitter für das Autopilotenpanel wurde eingebaut. Der Autopilot lässt sich nun auch in gebückter Haltung bedienen und nicht nur in Bauchlage. Das zartbesaitete NKE-Panel ist nun auch vor Beschädigung durch Fusstritten geschützt.
2. Nicht vergessen bei allfälliger Demontage: Kabel ist mit Panel unlösbar verbunden!

Panda und Wassermacher Panel

1. Der von Nici gebaute Schutz des Panda&Wassermacher Panels aus Lexan wurde installiert. Lässt sich problemlos Hoch- und runterklappen - **siehe Video**.



Magnet-Kompass

1. Der Backbordkompass mit Luftblase wurde ausgebaut und die Decksöffnung provisorisch zugeklebt/abgedichtet.
2. Der Kompass (Cassen&Plath; Typ 'Venus') wird zur Revision zu Hein&Oetting in Hamburg geschickt.

Diverses:

1. Fusspumpe Seewasser für Abwasch ersetzt.
2. LED Navigationstisch Weiss/Rot mit Schwanenhals montiert
3. Bootshaken ersetzt
4. Diverse Landstromkabel mit neuen Steckern versehen.
5. Schiff dreifach vertäut, Leinen mit Schamfilschutz versehen; Rumpf mit Reifen als Fendern gepanzert.
6. Diesel getankt.
7. Frisch-Wasser dank Hafenmeister organisiert, Leitung gelegt und vollgetankt.
8. Gasbehälter fachgerecht installiert.
9. Kleine Fenster hinten abgedichtet.
10. Boot ausgemistet und gereinigt.
11. Ersatzteile sortiert, geordnet etc.
12. Evaluation und Kauf eines neuen Werkstatt-Koffers

Noch zu erledigen:

1. Neue 100 Meter Ankerkette nach Island befördern.
2. Neue selbstansaugende Feedpumpe für Wassermacher beschaffen und montieren.
3. Wassermachermembran wieder einsetzen.
4. Ultraschall-Windmesser/Sensor durch konventionellen ersetzen
5. Die vier Steuerstand-Windanzeigen zuverlässig zum Laufen bringen
6. Autopilot zuverlässig (hängt vermutlich mit Punkt 2 zusammen).
7. Axiales Ruderlager ersetzen
8. restliche 8 Winchen warten.
9. Wichtig: Gas-Absperrhahn bei Kochherd installieren

Wartung Keflavik März 19

10. Wichtig: Gas-Detektor bei SVB bestellen
11. 2 bis 4 Spinlock Westen bestellen. Wir haben bis jetzt 6 Stück.
12. Wichtig: Neue Gasleitung bei SVB bestellen und einziehen
13. Magnetkompass wieder einbauen
14. Gross-Segel in Reykjavik abholen und anschlagen
15. Rollfock anschlagen
16. Survival-Suits checken
17. Kanu's checken
18. Putzen, Ordnung schaffen