

WICHTIGE INFORMATIONEN



Bei Arbeiten am Motor, beispielsweise beim Einstellen von Riemen, Ölwechsel oder der Einstellung der Kupplung darf der Motor keinesfalls gestartet werden, da dies eine Beschädigung des Motors zur Folge haben kann. Außerdem besteht vor allem

ERNSTHAFTE VERLETZUNGSGEFAHR.

Aus diesem Grund immer die Startvorrichtung sichern oder ein Batteriekabel abklemmen, bevor mit Arbeiten am Motor begonnen wird.
Dies ist besonders dann wichtig, wenn der Motor motorfern oder automatisch gestartet werden kann.

Das nebenstehende Warnsymbol sowie ein entsprechender Warnhinweis werden neben jenen Wartungspunkten abgedruckt, bei deren Durchführung es besonders wichtig ist, das Verletzungsrisiko zu bedenken.

Betriebsanleitung

DI14

Schiffsmotor

opm96-14m de 1 588 303

2001-05:1

INBETRIEBNAHME-BERICHT - GARANTIE

Nach Ausfüllen des Inbetriebnahme-Berichts und Übersendung an Scania wird eine einjährige Garantie ab Inbetriebnahme gewährt. Tragen Sie bitte zudem die Einzelangaben unten ein, da diese z. B. für Werkstattermine nützlich sein können.

Motornummer

Datum der Inbetriebnahme

**Name und Anschrift des
Betreibers**

Unterschrift

Motortyp

Variante

Motortyp und Variante können dem Motortypenschild entnommen werden

VORWORT

Diese Betriebsanleitung beschreibt Betrieb und Wartung der Scania DI14 Schiffsmotoren. Die Anweisungen beziehen sich auf Motoren im **Programm 96**, beginnend mit Motornummer 5 562 819.

Dies sind Dieselmotoren mit Direkteinspritzung und Flüssigkeitskühlung mit 8 Zylindern in V-Form. Die Motoren sind mit und ohne Ladeluftkühler erhältlich. Siehe Seite 10.

Die Motoren können mit zwei unterschiedlichen Kühlsystemen ausgerüstet sein: einem System mit seewassergekühltem Wärmetauscher oder einem System mit kielmontiertem Kühler, bei dem Kühlschlangen am Kiel verlegt sind, in denen das Motorkühlmittel gekühlt wird.

Üblicherweise dienen diese Motoren für den Einsatz als Antriebsmotoren für Querstrahlruder bei Schnellbooten und Fischereikuttern, größeren Freizeitbooten oder als Antriebsmotoren für Bugstrahlruder oder Stromerzeugungsaggregate auf Schiffen.

Durch die unterschiedlichen Leistungs- und Drehzahleinstellungen können die Motoren in verschiedene Klassen eingestuft werden (für bestimmte Einsatzbereiche sind entsprechend klassifizierte Schiffsmotoren vorgeschrieben).

Die normale Motorleistungseinstellung (Leistungscode) ist auf dem Typenschild angegeben. Siehe Seite 10.

Hinweis: In der Betriebsanleitung sind nur Standardbauteile beschrieben. Für Spezialausrüstungen ist auf die Anleitung des betreffenden Herstellers Bezug zu nehmen.

Um den Motor bestmöglich nutzen zu können und die Lebensdauer zu optimieren, müssen folgende Punkte beachtet werden:

- Vor Inbetriebnahme des Motors die Betriebsanleitung lesen. Auch wenn Sie bereits über Erfahrung mit Scania Motoren verfügen, finden sich in der Betriebsanleitung neue Informationen.
- Wartungsanleitungen befolgen. Die korrekte Durchführung von Wartungsarbeiten gewährleistet eine korrekte Funktion des Motors sowie eine lange Lebensdauer.
- **Beachten Sie insbesondere die Sicherheitsinformationen ab Seite 6.**
- Lernen Sie Ihren Motor kennen, damit Sie über dessen Verwendbarkeit und Funktion Bescheid wissen.
- Wann immer erforderlich, setzen Sie sich mit einer autorisierten Scania-Vertragwerkstatt in Verbindung. Diese verfügt über Spezialwerkzeuge und original Scania-Teile. Zudem ist das Werkstattpersonal im Umgang mit Scania Motoren ausgebildet und verfügt über weitreichende praktische Erfahrungen.

Hinweis: Bei Service- und Instandsetzungsarbeiten stets original Scania-Teile verwenden. Hierdurch läßt sich eine korrekte Funktion des Motors sicherstellen.

Die in dieser Betriebsanleitung gegebenen Informationen entsprechen dem Stand bei Drucklegung. Scania behält sich jedoch das Recht auf Änderungen ohne vorherige Ankündigung vor.

! Wichtig

Während der Garantiezeit bei allen Service- und Reparaturarbeiten ausschließlich original Scania Teile verwenden. Andernfalls erlischt die Garantie.

Scania CV AB
Industrie- und Schiffsmotoren
S-151 87 Södertälje

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	2	LUFTFILTER	32
INHALTSVERZEICHNIS	3	NIEDERDRUCKANZEIGE ABLESEN	32
UMWELTSCHUTZ	4	LUFTFILTER REINIGEN (VORFILTER)	32
ZERTIFIZIERTE MOTOREN	5	FILTERELEMENT REINIGEN	
SICHERHEITSHINWEISE	6	ODER WECHSELN	32
Sicherheitshinweise für den Betrieb	7	SICHERHEITSELEMENT ERNEUERN	34
Sicherheitshinweise für die Handhabung von		KRAFTSTOFFSYSTEM	35
Material	8	KRAFTSTOFFSTAND PRÜFEN	35
Sicherheitshinweise für Pflege und Wartung ..	8	KRAFTSTOFFFILTER ERNEUERN	35
TYPBEZEICHNUNG	10	EINSPRITZDÜSEN PRÜFEN	36
STARTEN UND BETRIEB	12	ELEKTRISCHE ANLAGE	37
BEIM ERSTEN STARTEN	12	ELEKTROLYTSTAND IN DEN BATTERIEN	
PRÜFUNGEN VOR BETRIEB	13	PRÜFEN	37
MOTOR STARTEN	13	LADEZUSTAND DER BATTERIEN PRÜFEN	37
Bei Temperaturen unter 0 °C:	14	BATTERIEN REINIGEN	37
BETRIEB	15	KÜHLMITTEL PRÜFEN	38
Drehzahl	15	TEMPERATUR-WÄCHTER PRÜFEN	39
Kühlmitteltemperatur	15	TEMPERATUR-SENSOR PRÜFEN	39
Öldruck	16	ABSTELLVORRICHTUNG PRÜFEN	40
MOTOR ABSTELLEN	16	ABSCHALTRELAIS PRÜFEN	41
Notabschaltung	16	Endposition des Stößels	41
Kupplung	17	Abschalthebel an Einspritzpumpe prüfen ...	41
PRÜFUNGEN NACH DEM BETRIEB	17	BATTERIE WECHSELN	42
WARTUNG	18	VERSCHIEDENES	42
MOTOREN MIT WENIGEN		KEILRIEMENSPIEL PRÜFEN	42
BETRIEBSSTUNDEN	18	AUF UNDICHTIGKEITEN PRÜFEN UND	
WARTUNGSPLAN	19	GGF. INSTAND SETZEN	43
SCHMIERSYSTEM	20	VENTILSPIEL PRÜFEN/EINSTELLEN	44
ÖLQUALITÄT	20	AUSTAUSCH (ODER REINIGUNG) DES	
Ölanalyse	20	ENTLÜFTUNGSVENTILS DER	
ÖLSTAND PRÜFEN	21	GESCHLOSSENEN	
Ölstand während des Betriebs prüfen	21	KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG	45
ÖLWECHSEL	21	LÄNGERFRISTIGE STILLSETZUNG ...	46
Maximale Neigungswinkel beim Betrieb ...	21	Konservierungskraftstoff	46
ÖLREINIGER REINIGEN	22	Konservierungsöl	47
TURBOLADERFILTER ERNEUERN	24	Vorbereitungen für die Stillsetzung	47
KÜHLSYSTEM	24	Batterien	48
KÜHLMITTELSTAND PRÜFEN	24	Lagerung	48
KORROSIONSSCHUTZSTÄBE PRÜFEN ...	25	Wiederinbetriebnahme nach Stillsetzung ...	48
FLÜGELRAD DER SEEWASSERPUMPE		TECHNISCHE DATEN	49
PRÜFEN	25	KRAFTSTOFF	51
KÜHLMITTEL PRÜFEN	26	ALPHABETISCHES VERZEICHNIS	53
Frostschutzmittelgehalt prüfen	26		
Korrosionsschutz prüfen	28		
Kühlmittelwechsel	28		
KÜHLSYSTEM REINIGEN	29		
Innenreinigung	31		
Zahnrad der Kühlmittelpumpe vorsorglich			
erneuern	31		

UMWELTSCHUTZ

Scania liegt bei der Entwicklung und Produktion umweltfreundlicher Motoren seit jeher an der Spitze.

Zur Einhaltung der in nahezu allen Märkten geltenden strengen Abgasnormen wurden schädliche Abgase drastisch reduziert, ohne hierbei die hohe Qualität von Scania Industrie- und Schiffsmotoren in Bezug auf Leistung oder Kostenersparnis zu verringern.

Um diese Eigenschaften während der gesamten Lebensdauer des Motors aufrecht erhalten zu können, müssen die in dieser Betriebsanleitung gegebenen Hinweise zu Betrieb, Wartung und eingesetztem Kraftstoff/Schmiermittel vom Betreiber/Besitzer beachtet werden.

Stellen Sie als Beitrag zum Umweltschutz sicher, daß die bei Servicearbeiten, Wartung und Instandsetzungsarbeiten anfallenden Abfälle (Öl, Kraftstoff, Kühlmittel, Filter, Batterien usw.) gemäß der geltenden örtlichen Gesetzgebung entsorgt werden.

Diese Betriebsanleitung enthält besonders hervorgehobenen Text, der auf den Umweltschutz bei der Durchführung von Service- und Wartungsarbeiten hinweist.

Siehe Beispiel



**Handeln Sie
umweltbewußt!**

**Zur Vermeidung von
Flüssigkeitsaustritt beim
Entlüften von Systemen oder
Erneuern von Bauteilen stets
geeignete Behälter verwenden.**

ZERTIFIZIERTE MOTOREN

Abgaszertifizierte Motoren wurden gemäß eines bestimmten Zertifizierungsstandards zugelassen. Die von Scania ausgelieferten zertifizierten Motoren entsprechen den strengsten Abgasnormen in Europa (EU) sowie den übrigen Märkten (USA).

Scania garantiert, daß alle Motoren eines zertifizierten Motortyps dem zertifizierten Motor entsprechen.

Der Motor ist mit einem Zertifizierungsschild ausgestattet, dem der Zertifizierungsstandard zu entnehmen ist. Siehe Seite 10.

Nach der Indienststellung müssen folgende Bedingungen erfüllt sein, damit der Motor die Abgasnorm erfüllt:

- *Service- und Wartungsarbeiten müssen gemäß dieser Betriebsanleitung erfolgen.*
- *Es sind ausschließlich original Scania Teile zu verwenden.*
- *Servicearbeiten am Einspritzsystem dürfen nur von einer autorisierten Scania Werkstatt durchgeführt werden.*
- *Der Motor darf keinesfalls mit nicht von Scania zugelassener Ausrüstung modifiziert werden.*
- *Siegel und Einstelldaten dürfen nur beschädigt/verändert werden, wenn eine Genehmigung von Scania Södertälje vorliegt. Änderungen sind nur von dazu qualifiziertem Personal durchzuführen.*
- *Änderungen, die das Auspuff- und Ansaugsystem beeinflussen, müssen von Scania genehmigt werden.*

Die in dieser Betriebsanleitung gegebenen Hinweise zu Betrieb, Wartung und Pflege des Motors sind zu befolgen. Sicherheitshinweise auf den folgenden vier Seiten beachten.

Wichtig! *Werden Service- und Wartungsarbeiten nicht wie oben dargestellt ausgeführt, kann Scania keine Verantwortung dafür übernehmen, daß der Motor der zertifizierten Konfiguration entspricht und übernimmt keine Haftung für möglicherweise auftretende Schäden.*

SICHERHEITSHINWEISE

Allgemeines

Diese Betriebsanleitung enthält Sicherheitshinweise, die unbedingt befolgt werden müssen, um Verletzungen und Beschädigungen zu verhindern. Siehe Seite 1.

Die Textfelder rechts enthalten Informationen zum korrekten Betrieb des Motors sowie zur Vermeidung von Motorschäden. Nichtbeachten dieser Anweisungen kann zum Erlöschen der Garantie führen.

Siehe Beispiel →



Entsprechender Text kann auch in der Spalte **Vorsicht!** oder **Wichtig** enthalten sein.

Die Warnhinweise in den Textfeldern rechts sind durch ein **Warndreieck** und die Überschrift **ACHTUNG** gekennzeichnet und sind *sehr wichtig*. Sie warnen vor schweren Motorschäden bzw. inkorrektur Handhabung, die Verletzungen zur Folge haben kann.

Siehe Beispiel →



Die folgenden drei Seiten enthalten die bei Betrieb und Wartung von Scania Motoren zu beachtenden Sicherheitshinweise. Der jeweilige Text ist zudem häufig neben dem betreffenden Arbeitsschritt aufgeführt und wie oben beschrieben entsprechend gekennzeichnet.

Das Ausrufezeichen **!** weist auf die Wichtigkeit jedes Punktes im Abschnitt hin.

Aus Sicherheitsgründen ist Rauchen in folgenden Fällen verboten:

- In der Nähe des Motors/Motorraums
- Beim Betanken und in der Nähe der Tankstelle
- Bei Arbeiten am Kraftstoffsystem
- In der Nähe von brennbarem oder explosivem Material (Kraftstoff, Öle, Batterien, Chemikalien usw.)

Sicherheitshinweise für den Betrieb

! **Tägliche Prüfung**

Motor und Motorraum vor dem Starten sowie nach dem Betrieb des Motors stets sichtbar prüfen.

Hierbei können Kraftstoff-, Öl- oder Kühlmittellundichtigkeiten sowie andere Fehler erkannt werden, die behoben werden müssen.

! **Betanken**

Beim Betanken besteht Brand- und Explosionsgefahr. Der Motor muß ausgeschaltet werden, und es besteht Rauchverbot.

Tank nicht zu stark befüllen, da sich der Kraftstoff ausdehnen kann. Tankdeckel korrekt schließen.

Nur in der Serviceliteratur empfohlenen Kraftstoff verwenden.

Das Verwenden von inkorrektem Kraftstoff kann zu Fehlfunktionen und Ausfall des Motors aufgrund von Problemen mit der Einspritzpumpe und den Einspritzdüsen führen.

Motorschäden und möglicherweise Verletzungen können die Folge sein.

! **Schädliche Gase**

Motor nur in gut belüfteten Bereichen starten. Abgase enthalten Kohlenmonoxid und Stickoxide – beide Substanzen sind toxisch.

Beim Betrieb des Motors in geschlossenen Räumen sind geeignete Absauganlagen für Abgase und Gase aus der Kurbelgehäuseentlüftung zu verwenden.

! **Zündschloß**

Verfügt die Bedieneinheit nicht über einen Schlüsselschalter, ist der Motorraum mit einem Schloß auszustatten, um ein unautorisiertes Starten des Motors zu verhindern.

Alternativ hierzu können ein abschließbarer Hauptschalter oder Batterie-Hauptschalter verwendet werden.

! **Starterspray**

Keinesfalls Starterspray oder ähnliches als Starthilfe verwenden. Andernfalls kann eine Explosion im Ansaugrohr die Folge sein, die zu Verletzungen führen kann.

! **Betrieb**

Beim Betrieb des Motors darauf achten, daß keine explosiven Materialien in der Nähe sind, da elektrische oder mechanische Bauteile des Motors zu Funkenbildung führen können.

Der Aufenthalt im Bereich eines drehenden Motors ist gefährlich. Körperteile, Kleidung oder fallengelassene Werkzeuge können sich in drehenden Teilen (z. B. Lüfter) verfangen und zu Verletzungen führen.

Drehende Teile und heiße Oberflächen sofern möglich stets abdecken, um Verletzungen zu vermeiden.

Sicherheitshinweise für die Handhabung von Material

! Kraftstoff und Schmieröl

Alle Kraftstoffe und Schmiermittel sowie viele Chemikalien sind brennbar. Hinweise auf dem Behälter beachten.

Alle Arbeiten am Kraftstoffsystem sind bei kaltem Motor durchzuführen. Kraftstoffaustritt sowie ein Verschütten auf heißen Oberflächen kann zu Bränden führen.

Nasse Lappen und andere brennbare Materialien sicher ablegen, um eine plötzliche Brandbildung zu vermeiden.

! Batterien

Die aus Batterien austretenden Gase (insbesondere beim Laden) sind stark brennbar und können explodieren. Im Bereich von Batterien und Batteriefach nicht rauchen und kein offenes Feuer verwenden. Funkenbildung vermeiden.

Ein inkorrektes Anschließen der Batterie bzw. des Starthilfekabels kann zu Funkenbildung führen. Hierdurch kann die Batterie explodieren.

! Chemikalien

Die meisten Chemikalien, z. B. Frostschutzmittel, Korrosionsschutzmittel, Schutzöle, Entfetter usw., sind gefährlich. Stets Sicherheitshinweise auf dem Behälter beachten.

Einige Chemikalien, z. B. Schutzöl, sind brennbar.

Chemikalien und andere gefährliche Materialien stets in dafür zugelassenen und deutlich gekennzeichneten Behältern außerhalb der Reichweite unautorisierter Personen aufbewahren. Überschüssige bzw. gebrauchte Chemikalien stets durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

Sicherheitshinweise für Pflege und Wartung

! Motor ausschalten

Sofern nicht anders angegeben, Motor vor der Durchführung von Wartungs- und Servicearbeiten stets ausschalten.

Durch Abziehen des Zündschlüssels und Ausschalten der Spannungsversorgung über den Hauptschalter oder Verriegeln des Batterie-Abklemmschalters in Position AUS sicherstellen, daß der Motor nicht unautorisiert gestartet werden kann. An geeigneter Stelle Warnhinweis anbringen, daß Arbeiten am Motor durchgeführt werden.

Arbeiten an drehenden Motoren sind gefährlich. Körperteile, Kleidung oder fallengelassene Werkzeuge können sich in drehenden Teilen verfangen und zu Verletzungen führen.

! Heiße Oberflächen und Flüssigkeiten

Bei heißem Motor besteht stets Verbrühungsgefahr. Auspuffkrümmer, Turbolader, Ölwanne, heißes Kühlmittel und Öl in Leitungen und Schläuchen keinesfalls berühren.

! Motor anheben

Beim Anheben des Motors Motorhebeösen verwenden. Zunächst sicherstellen, daß das Hebezeug in gutem Zustand und für den Hebevorgang geeignet ist.

An den Motor angebaute Zusatzausrüstung kann zu einer Verschiebung des Schwerpunkts führen. Daher können zusätzliche Hebezeuge erforderlich sein, um das nötige Gleichgewicht und einen sicheren Hebevorgang zu gewährleisten.

Keinesfalls unter hängenden Motoren arbeiten!

! Batterien

Batterien enthalten einen stark korrosiven Elektrolyt (Schwefelsäure). Beim Laden und Handhaben von Batterien stets Augen, Haut und Kleidung schützen. Schutzbrille und Schutzhandschuhe tragen.

Gelangt der Elektrolyt mit der Haut in Berührung, betroffenen Bereich mit Seife und viel Wasser reinigen. Gelangt der Elektrolyt in die Augen, sofort mit viel Wasser ausspülen und ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen.

Altbatterien durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

! Elektrisches System

Vor der Durchführung von Arbeiten am elektrischen System die Spannungsversorgung über den Hauptschalter oder den Batterie-Abklemmschalter unterbrechen.

Außerdem ggf. äußere Spannungsversorgung zu Zusatzausrüstungen am Motor unterbrechen.

! Lichtbogenschweißen

Vor der Durchführung von Schweißarbeiten im Bereich des Motors oder am Motor Batterie und Generatorkabel abklemmen. Steuergerätestecker abziehen.

Schweißklemme an zu schweißendes Bauteil nahe an der Schweißstelle anschließen. Keinesfalls an den Motor oder so anschließen, daß der Strom durch ein Lager fließt.

Nach Abschluß der Schweißarbeiten Kabel an Generator und Steuergerät anschließen. Anschließend Batterien anklemmen.

! Schmiersystem

Heißes Öl kann zu Verbrühungen und Hautreizungen führen. Hautkontakt mit heißem Öl vermeiden.

Vor der Durchführung von Arbeiten am Schmiersystem sicherstellen, daß der Druck abgebaut wurde. Motor keinesfalls starten oder betreiben, wenn der Öleinfülldeckel abgeschraubt ist. Andernfalls tritt Öl unter Druck aus.

Altöl durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

! Kühlsystem

Kühlmitteleinfülldeckel keinesfalls bei heißem Motor öffnen. Andernfalls treten Dampf und heißes Kühlmittel unter Druck aus und können zu Verbrühungen führen.

Muß das Kühlsystem bei heißem Motor geöffnet oder zerlegt werden, Einfülldeckel sehr vorsichtig und langsam öffnen, um den Druck vor Abnehmen des Deckels abzubauen. Schutzhandschuhe tragen – das Kühlmittel ist sehr heiß.

Gebrauchtes Kühlmittel durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

! Kraftstoffsystem

Bei der Durchführung von Undichtigkeitsprüfungen und anderen Arbeiten am Kraftstoffsystem stets Schutzhandschuhe tragen. Bei der Prüfung von Einspritzdüsen stets Schutzbrille tragen.

Unter hohem Druck austretender Kraftstoff kann Körpergewebe durchdringen und schwere Verletzungen verursachen.

Am Kraftstoffsystem sowie am elektrischen System keinesfalls Nicht-Originalteile verwenden. Originalteile sind vom Design und der Herstellung her auf die Minimierung von Brand- und Explosionsgefahr ausgelegt.

! Vor dem Anlassen des Motors

Vor dem Anlassen des Motors alle ggf. abgebauten Schutzschilder anbauen. Sicherstellen, daß keine Werkzeuge oder anderen Gegenstände auf dem Motor liegen.

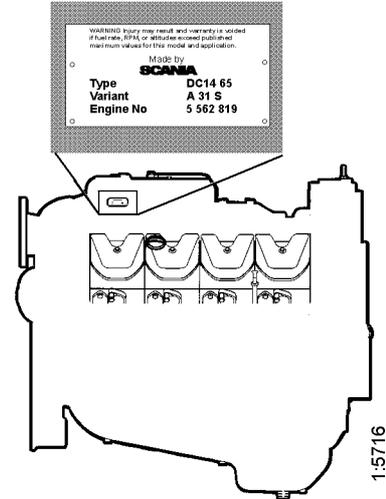
Motor keinesfalls bei abgebautem Luftfilter starten. Andernfalls können Gegenstände in den Kompressor eintreten oder Verletzungen durch Berührung des Kompressors entstehen.

TYPBEZEICHNUNG

Die Motorbezeichnung in Codeform enthält Angaben zu Motortyp, Hubraum, Verwendungszweck usw.

Typbezeichnung und Motor-Seriennummer sind auf dem Typenschild rechts am Motor angegeben. Die Motornummer ist im Zylinderblock neben dem ersten Zylinderkopf eingeschlagen.

In Bezug auf Rauchbildung und Abgase zertifizierte Motoren sind mit einem Zertifizierungsschild ausgestattet, das Angaben zu den Dokumenten enthält, denen der Motor entspricht. Das Schild ist am 4. Ventildeckel von vorn rechts angebracht.



DI 14 74 M 31 S LR

Typ

DI Dieselmotor mit Turboaufladung und flüssigkeitsgekühltem Ladeluftkühler

Hubraum in ganzen dm³

Leistungs- und Zertifizierungscode

Gibt zusammen mit dem Anwendungscode die Nennleistung des Motors an. Die faktische Leistungseinstellung des Motors wird auf der Motorkarte angegeben.

Anwendung

M Schiffsmotor

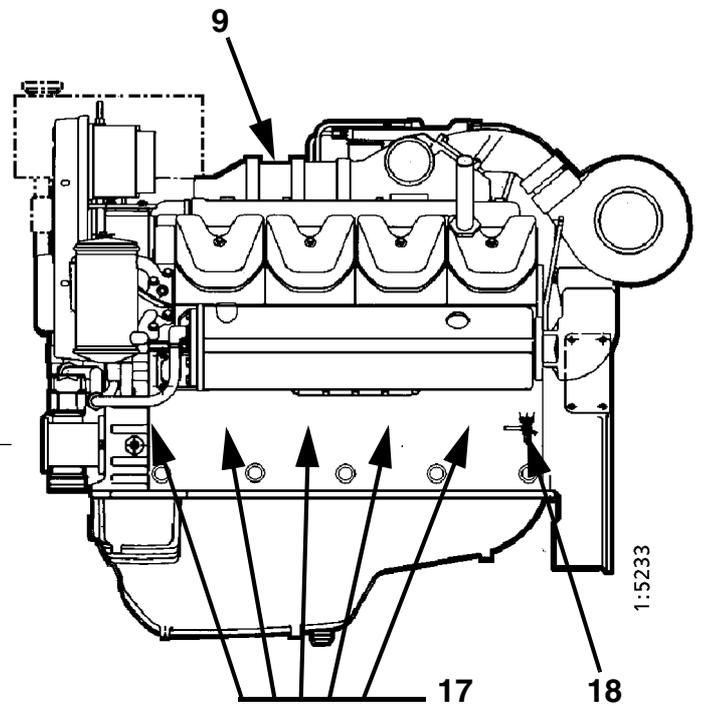
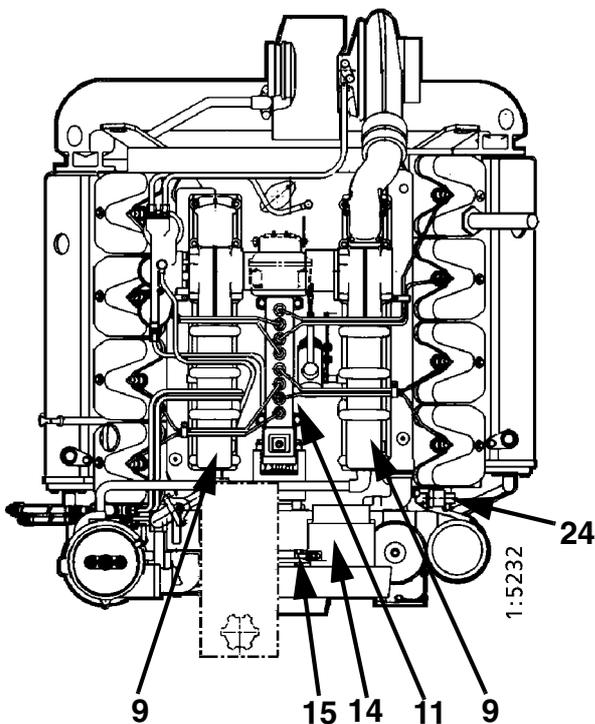
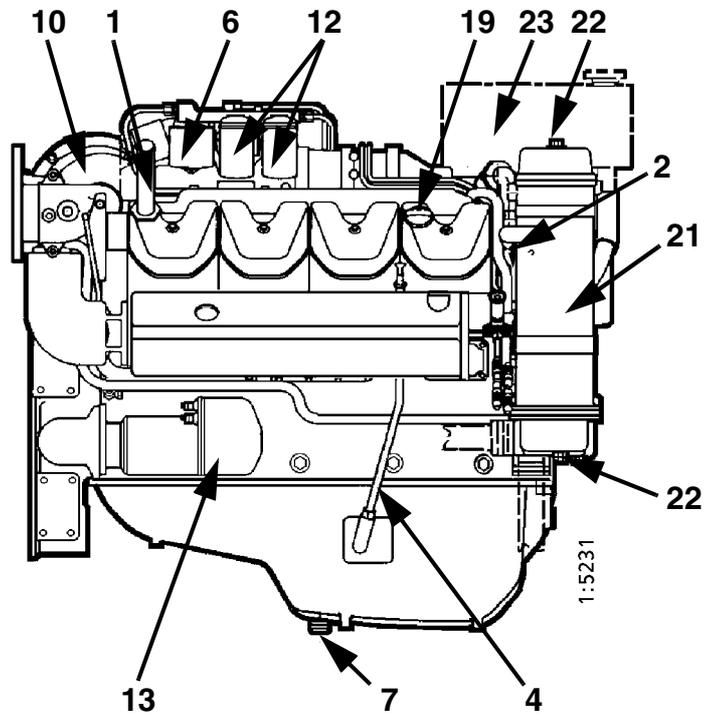
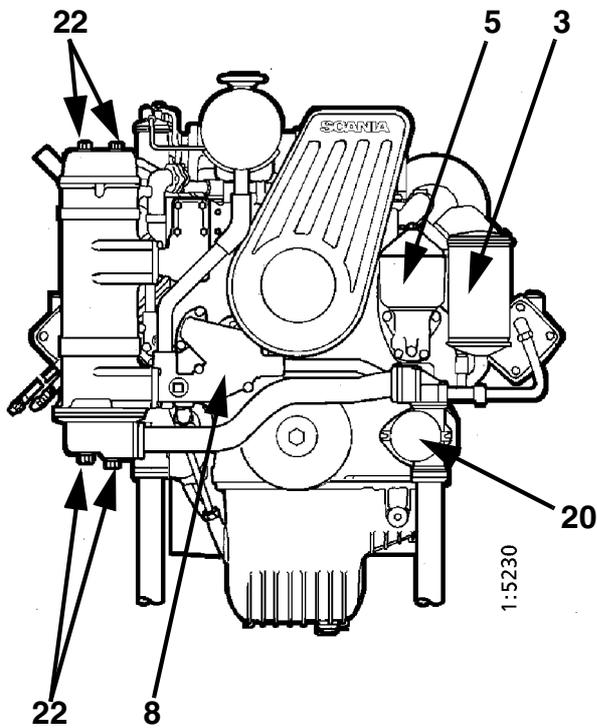
Variante 01-99

Reglertyp

D Elektronisch gesteuerter Zusatzregler
 S RSV, Alldrehzahl- und Eindrehzahlregler
 T RQ, Eindrehzahlregler

Klassifizierungsgesellschaft (klassifizierte Motoren)

ABS American Bureau of Shipping
 BV Bureau Veritas
 GL Germanischer Lloyd
 LR Lloyd's Register of Shipping
 DNV Dwt Norske Veritas
 RINA Registro Italiano Navale
 SjöV Sjöfartsverket



Die Abbildungen zeigen einen Motor DI14 in Standardausführung.

Ihr Motor ist möglicherweise mit anderen Einrichtungen ausgerüstet, die nicht abgebildet sind.

- | | | |
|---|------------------------------------|--|
| 1. Typenschild | 9. Ladeluftkühler | 17. Prüfbohrungen,
Zylinderblock |
| 2. Motornummer
in den Zylinderblock
eingeschlagen | 10. Turbolader | 18. Kühlmittelablaß |
| 3. Ölkühler | 11. Einspritzpumpe | 19. Öl einfüllen |
| 4. Ölmeßstab | 12. Kraftstofffilter | 20. Seewasserpumpe |
| 5. Ölreiniger | 13. Anlasser | 21. Wärmetauscher |
| 6. Ölfilter, Turbolader | 14. Generator | 22. Opferanoden |
| 7. Motorölablaß | 15. Lüfterriemeneinstellung | 23. Ausgleichbehälter mit
Druckhalte­deckel |
| 8. Kühlmittelpumpe | 16. Prüfdeckel,
Kühlmittelpumpe | 24. Öldruckgeber |

STARTEN UND BETRIEB

BEIM ERSTEN STARTEN

Bei Inbetriebnahme des Motors Wartungspunkte unter "Inbetriebnahme" im Wartungsprogramm durchführen. Siehe Seite 19.

Da diese Wartungspunkte für den zufriedenstellenden Motorbetrieb ab der erstmaligen Inbetriebnahme ausschlaggebend sind, sind sie auch nachstehend noch einmal aufgeführt.

1. Ölstand prüfen (siehe Seite 21).
8. Kühlmittel prüfen (siehe Seite 26).

Das Kühlmittel muß Korrosionsschutz zum Schutz des Kühlsystems vor Korrosion enthalten.

Bei Frostgefahr:

- Im Kühlmittel darf als Korrosionsschutz nur Frostschutzmittel auf Glykolbasis verwendet werden. Es werden ausschließlich **nitritfreie** Frostschutzmittel mit den folgenden Bezeichnungen empfohlen:

BASF G48-24 oder BASF D542

- Der Frostschutzmittelgehalt muß je nach Umgebungstemperatur **30 – 60 Volumen-%** betragen. 30 Volumen-% Frostschutzmittel bieten einen Frostschutz bis -16 °C. Siehe Seite 26.
- Der Frostschutzmittelgehalt muß je nach Umgebungstemperatur **30 – 60 Volumen-%** betragen. Ein Frostschutzmittelgehalt von 30 Volumen-% ist für Temperaturen bis -16 °C ausreichend. Siehe Seite 26.
- **Kühlsystem niemals ausschließlich nur mit Wasser oder nur mit Frostschutzmittel befüllen! Kühlmittelverluste müssen immer durch Zugabe einer Kühlmittelmischung wettgemacht werden, die die gleiche Frostschutzkonzentration wie das im Motor befindliche Kühlmittel hat. Mit sinkendem Frostschutzmittelgehalt im Kühlmittel werden auch der Gefrier- und Korrosionsschutz beeinträchtigt.**

Hinweis: Eine Frostschutzmittelkonzentration von weniger als **30 Volumen-%** bietet keinen ausreichenden Korrosionsschutz. Frostschutzmittelkonzentrationen von mehr als **60 %** verbessern den Gefrierschutz nicht und wirken sich nachteilig auf die Kühlleistung des Motorkühlmittels aus.

Wenn keine Frostgefahr besteht:

- Ausschließlich **Scania Korrosionsschutzmittel** verwenden. Der korrekte Korrosionsschutzmittelgehalt beträgt 7-12 Volumen-% und darf nicht unter 7 Volumen-% sinken. **Scania Korrosionsschutzmittel** ist nitritfrei.
- Erstbefüllung: Kühlsystem mit **Wasser + 10 Volumen-% Scania Korrosionsschutzmittel** befüllen. Trinkwasser mit einem pH-Wert von 6 - 9 verwenden.
- **Niemals ausschließlich nur mit Wasser oder nur mit Korrosionsschutzmittel nachfüllen! Flüssigkeitsverluste sind stets durch vorgemischtes Kühlmittel wettzumachen: Wasser + 10 Volumen-% Scania Korrosionsschutzmittel.**

Kühlmittelfilter (nicht Standardausrüstung)

Es darf nur ein Kühlmittelfilter **ohne Korrosionsschutzfreisetzung** verwendet werden. Die Verwendung eines Kühlmittelfilters erhöht die Standzeit des Kühlmittels und verringert das Risiko des Auftretens von Ablagerungskorrosion.

**Kühlmittel-
Zusammensetzung:**

Bei Frostgefahr:
mindestens 30 Volumen-%
Frostschutzmittel
höchstens 60 Volumen-%
Frostschutzmittel

Wenn keine Frostgefahr besteht:

7-12 Volumen-%
Scania-Korrosionsschutz
(kein Frostschutzmittel)



ACHTUNG

Ethylenglykol und
Korrosionsschutzmittel können
bei Verschlucken tödlich sein.
Hautkontakt vermeiden.

! Wichtig

Das empfohlene
Frostschutzmittel darf nicht mit
Korrosionsschutzmittel auf
Nitritgrundlage gemischt
werden.

! Wichtig

Wird zu viel **Scania
Korrosionsschutzmittel** mit
Frostschutzmittel gemischt,
kann dies zur Bildung von
Ablagerungen führen.

! Wichtig

Werden Kühlmittelfilter
eingebaut, dürfen diese **kein**
Korrosionsschutzmittel
enthalten.

- 14. Kraftstoffstand prüfen (siehe Seite 35).
- 17. Elektrolytstand der Batterien prüfen (siehe Seite 37).
- 18. Ladezustand der Batterien prüfen (siehe Seite 37).
- 20. Kühlmittelstandgeber prüfen (siehe Seite 38).
- 21. Temperatur-Wächter prüfen (siehe Seite 39).
- 22. Öldruck-Wächter prüfen (siehe Seite 40).
- 23. Notabschaltung prüfen (siehe Seite 40).
- 24. Keilriemenspannung prüfen (siehe Seite 42).



ACHTUNG

Bei Arbeiten am Motor die Starteinrichtung stillsetzen. Bei unbeabsichtigtem Starten des Motors besteht HOHES VERLETZUNGSRISIKO.

PRÜFUNGEN VOR BETRIEB

Vor dem Betrieb des Motors ist die "Tägliche Wartung" gemäß Angaben im Wartungsplan durchzuführen. Siehe Seite 19.

MOTOR STARTEN

Wurde der Kraftstofftank leergefahren oder wurde der Motor längere Zeit nicht genutzt, das Kraftstoffsystem entlüften. Siehe Seite 35.

Um die Belastung für die Umwelt möglichst gering zu halten, wurde der neue Scania Motor so entwickelt, daß er beim Starten eine geringere Kraftstoffmenge benötigt. Eine Einspritzung unnötig großer Kraftstoffmengen für das Starten des Motors führt immer zur Freisetzung von unverbranntem Kraftstoff an die Atmosphäre .

- Motoren mit mechanischer Abstellsteuerung: Abstellsteuerung einschalten.
- Kraftstoffventil öffnen (falls vorhanden).
- Auskuppeln (nicht bei Motoren mit Festkupplung, z. B. Generatoren).
- Motoren mit Batterie-Hauptschalter: Spannungsversorgung mit dem Batterie-Hauptschalter einschalten.
- Drehzahlregelung auf angehobene Leerlaufdrehzahl einstellen. (Nicht bei Generatoren).
- Motor starten.

Starten bei niedrigen Temperaturen

Örtlich geltende Umweltschutzanforderungen müssen befolgt werden. Zur Vermeidung von Startproblemen und Weißrauchbildung Starthilfe, Motorstandheizung und/oder Flammstartanlage verwenden.

Zur Begrenzung von Weißrauchabgabe ist der Motor bei niedriger Drehzahl und mäßiger Last zu betreiben. Motorlauf bei Leerlaufdrehzahl für längere Zeit als unbedingt erforderlich vermeiden.



ACHTUNG

Motor nur in gut belüfteten Bereichen starten. Beim Betrieb des Motors in geschlossenen Räumen sind geeignete Absauganlagen für Abgase und Gase aus der Kurbelgehäuseentlüftung zu verwenden.



ACHTUNG

Keinesfalls Starterspray oder ähnliches als Starthilfe verwenden. Andernfalls kann eine Explosion im Ansaugrohr die Folge sein, die zu Verletzungen führen kann.

Bei Temperaturen unter 0 °C:

Hinweis: Nur von Scania empfohlene Starthilfen verwenden.

- Der Startermotor darf bei jedem Startversuch nicht länger als 30 Sekunden lang betätigt werden. Anschließend 2 Minuten warten.

Wenn der Motor mit einer Flammstartanlage ausgerüstet ist:

- Bedienung einer Flammstarteinrichtung *ohne Zeitgeberrelais*:
Betätigungsknopf drücken, der auch als Vorglühknopf arbeitet (max. 20 Sekunden). Die Glühkerze glüht weiter, solange dieser Knopf nach Anspringen des Motors gedrückt gehalten wird. Maximale Nutzungszeit: 5 Minuten.
- Bedienung einer Flammstarteinrichtung *mit Zeitgeberrelais*:
Vorglühknopf maximal 20 Sekunden lang drücken. Beim Anspringen des Motors loslassen. Das Zeitgeberrelais schaltet die Glühkerze nach 5 Minuten aus. Wird eine kürzere Glühzeit benötigt, die Auslösetaste drücken. Schlüssel in Stellung 0 drehen, wenn der Startversuch fehlschlägt.

! Wichtig

Die maximale Betriebszeit des Anlassers beträgt 30 Sekunden. Überhitzungsgefahr. Anlasser nach einem Startversuch 2 Minuten abkühlen lassen, bevor der Motor erneut durchgedreht wird.

Hinweis: Bei Motoren mit INTERLOCK-Schalter muß dieser Schalter gedrückt und gehalten werden, bis der Öldruck ausreichend hoch ist.

- Stromerzeugungsaggregate sind unmittelbar nach dem Anspringen unter Last zu betreiben, um das Risiko einer Weißrauchbildung zu vermeiden. Dies trifft besonders für Motoren zu, die ohne Einrichtungen für ein Vorheizen oder das Aufbringen einer Grundlast installiert wurden.
- Bevor der Motor eine Drehzahl von 1000/min erreicht, erforderliche Leerlaufdrehzahl einstellen (gilt nicht für Stromerzeugungsaggregate).
- Motor unter leichter Last auf Betriebstemperatur bringen. Leichte Belastung eines kalten Motors erbringt bessere Verbrennung und schnellere Erwärmung als Warmlauf ohne Last.

BETRIEB

Instrumente und Warnleuchten in regelmäßigen Zeitabständen ablesen.

Drehzahl

Der Scania Drehzahlmesser ist wie folgt in verschiedenfarbige Bereiche unterteilt:

0-500/min	roter Bereich:	unzulässige Motordrehzahl, wird beim Abstellen und Starten durchlaufen.
500-700/min	gelber Bereich:	niedriger Leerlauf.
700-2200/min	grüner Bereich:	normaler Betriebsdrehzahlbereich. Höchstes Drehmoment und geringster Kraftstoffverbrauch bei 1400-1600/min. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motorverschleiß geringer.
2200-2600/min	gelb/grün gestreift:	ungeeigneter Betriebsdrehzahlbereich. Kann beim Ausschalten auftreten.
2600-3000/min	roter Bereich:	unzulässige Motordrehzahl.

Kühlmitteltemperatur

Korrekte Kühlmitteltemperatur während des Betriebs:

70 - 93 °C bei System mit Umgebungsdruck.

70 - ca. 100 °C bei System mit Überdruck.

Hohe Kühlmitteltemperaturen haben Motorschäden zur Folge. Zum Senken der Temperatur Motorlast reduzieren. Sinkt die Temperatur nicht, Motor ausschalten und auf Fehler prüfen.

Bei längerem Betrieb mit geringer Leistungsabnahme wird eine Betriebstemperatur von 70 °C möglicherweise erst spät erreicht. Bei erhöhter Last steigt die Temperatur jedoch an.

Öldruck

Maximaler Öldruck:

betriebswarmer Motor bei Drehzahlen über 800/min 6 bar

Normaler Öldruck:

betriebswarmer Motor bei Betriebsdrehzahl 3 - 6 bar

Mindestöldruck:

betriebswarmer Motor bei 800/min 0,7 bar

Bei Drehzahlen unter 800/min wird u. U. niedriger Öldruck angezeigt, obwohl kein Fehler vorliegt.

Ein Öldruck unter 0,7 bar bei Drehzahlen über 800/min führt zu Motorschäden. In einem solchen Fall umgehend den Motor abstellen.

**Ein hoher Schmieröldruck
(über 6 bar) ist beim Starten
eines kalten Motors normal.**

Ladekontrolleuchte

Falls die Leuchte beim Betrieb des Motors aufleuchtet:

- Antriebsriemen des Generators prüfen/einstellen. Siehe Wartungsschritt. Siehe Seite 42.
- Bleibt die Ladekontrolleuchte weiterhin erleuchtet, kann dies auf eine Störung im Generator oder in der elektrischen Anlage verweisen.

MOTOR ABSTELLEN

1. Wurde der Motor längerfristig stark belastet, den Motor einige Minuten lang ohne Last drehen lassen.
2. Motor über Abstellvorrichtung ausschalten. Motoren mit Abstellmagnet und Kraftstoffabsperrentil werden über die Abschalttaste ausgeschaltet. Den Abstellknopf gedrückt halten, bis der Motor vollkommen zum Stillstand gekommen ist.
3. Motoren mit Batterie-Hauptschalter: Spannungsversorgung über Batterie-Hauptschalter unterbrechen. (Gilt nicht für Notstromaggregate).
4. Schalter auf 0 stellen. (Gilt nicht für Notstromaggregate).

! Wichtig

Es kann zu Turboladerschäden und Nachkochen kommen, wenn der Motor abgestellt wird, ohne vorher abkühlen zu können.

Notabschaltung

Das Abstellmagnetventil-System verfügt über einen mit "STOP" gekennzeichneten Knopf. Gestängesystem mit Hilfe dieses Knopfes in Stop-Stellung ziehen, falls der Motor nicht über das Abstellmagnetventil ausgeschaltet werden kann.

! Wichtig

Die Stromversorgung darf nicht ausgeschaltet werden, ehe der Motor zum Stillstand gekommen ist.

Kupplung

- *Kupplungsbetätigung und Arbeiten an der Kupplung siehe Herstelleranleitungen des Kupplungsherstellers.*

ACHTUNG! Dreht sich die Kupplungsabtriebswelle (z. B. bei Installationen mit mehreren Motoren, bei denen andere Motoren noch laufen), kann die Kupplung aufgrund ihres Eigenmoments in die eingerückte Stellung gezogen werden. **HIERDURCH KÖNNEN VERLETZUNGEN und Motorschäden VERURSACHT WERDEN.** Aus diesem Grund immer die Kupplung in der ausgerückten Stellung sichern, falls das Risiko besteht, daß die Abtriebswelle zu drehen beginnt.

PRÜFUNGEN NACH DEM BETRIEB

- Sicherstellen, daß am Batterie-Hauptschalter die Stromversorgung unterbrochen wurde und daß der Stellschalter in die Stellung "0" gebracht wurde.
- Kraftstofftank befüllen. Auf Sauberkeit des Einfüllverschlusses und des umgebenden Bereichs achten, um eine Verunreinigung des Kraftstoffs zu vermeiden.
- Besteht Frostgefahr, muß das Kühlsystem entleert werden, falls der Frostschutzmittelgehalt nicht ausreichend ist. Siehe Seite 26.
- Seewasserventil schließen (falls vorhanden).
- *Bei Frostgefahr muß das Seewassersystem entleert werden.*
- Bei Temperaturen unter 0 °C: Nächsten Start durch Einschalten der Motorheizung vorbereiten (falls vorhanden).



ACHTUNG

Bei Arbeiten am Motor die Starteinrichtung stillsetzen. Bei unbeabsichtigtem Starten des Motors besteht HOHES VERLETZUNGSRISIKO.



Wichtig

Kühlmittel nachfüllen, wenn der Motor nach dem ersten Betreiben abgestellt wird.

WARTUNG

Durch das Wartungsprogramm werden 27 Wartungspunkte abgedeckt, die sich auf die folgenden Hauptgruppen verteilen:

Schmiersystem	Seite 20
Kühlsystem	Seite 24
Luftfilter	Seite 32
Kraftstoffsystem	Seite 35
Elektrik, Wächter, Batterien usw.	Seite 37
Verschiedenes	Seite 42

Die Wartungspunkte sind folgenden Zeitintervallen zugeordnet:

Tägliche Wartung

Wartung vor Inbetriebnahme

Wartung nach den ersten 400 Betriebsstunden

Periodische Wartung alle 200 Betriebsstunden (durchzuführen nach 200, 400, 600, 800 usw. Betriebsstunden)

Periodische Wartung alle 400 Betriebsstunden (durchzuführen nach 400, 800, 1200, 1600 usw. Betriebsstunden)

Periodische Wartung alle 1200 Betriebsstunden (durchzuführen nach 1200, 2400, 3600 usw. Betriebsstunden)

Periodische Wartung alle 2400 Betriebsstunden (durchzuführen nach 2400, 4800 usw. Betriebsstunden)

Periodische Wartung alle 4800 Betriebsstunden (durchzuführen nach 4800, 9600 usw. Betriebsstunden)

Jährlich

Wartung alle 5 Jahre

MOTOREN MIT WENIGEN BETRIEBSSTUNDEN

Notstromsysteme u. ä., die nicht regelmäßig eingesetzt werden, müssen entsprechend den Herstelleranweisungen geprüft werden.

Motor auf Betriebstemperatur bringen und folgende Wartungsschritte durchführen:

1. Ölstand prüfen
5. Kühlmittelstand prüfen
10. Niederdruckanzeige prüfen
14. Kraftstoffstand prüfen
17. Elektrolytstand in den Batterien prüfen
18. Ladezustand der Batterie prüfen
19. Batterien reinigen
25. Auf Undichtigkeiten prüfen. Ggf. beheben



ACHTUNG

Bei Arbeiten am Motor die Starteinrichtung stillsetzen. Bei unbeabsichtigtem Starten des Motors besteht HOHES VERLETZUNGSRISIKO.

! Wichtig

Bei Motoren mit wenigen Betriebsstunden, die nicht entsprechend dem Wartungsplan auf Seite 19 periodisch gewartet werden, sind die Wartungsarbeiten gemäß dem folgenden Plan durchzuführen:
"Jährlich"
"Alle 5 Jahre"

WARTUNGSPLAN

	Täglich	Erstmals bei		Intervall				Zumindest	
		Beim ersten Starten	400 h	200 h	400 h	1200 h	2400 h	4800 h	Jährlich
SCHMIERSYSTEM, Seite 20									
1. Ölstand prüfen	•	•							
2. Ölwechsel					•1				•
3. Schmierölrreiniger reinigen					•1				•
4. Turboladerfilter wechseln					•1				•
KÜHLSYSTEM, Seite 24									
5. Kühlmittelstand prüfen	•								
6. Korrosionsschutzstäbe prüfen 4)					•5				•
7. Flügelrad der Seewasserpumpe prüfen 4)					•5				•
8. Kühlmittel prüfen		•				•6			•6
9. Kühlsystem reinigen							•1		•
LUFTFILTER, Seite 32									
10. Niederdruckanzeige prüfen	•								
11. Vorfilter reinigen				•1					•
12. Filtereinsatz reinigen oder erneuern					•3				•
13. Sicherheitselement erneuern						•			•
KRAFTSTOFFSYSTEM, Seite 35									
14. Kraftstoffstand prüfen	•	•							
15. Hauptfilter wechseln					•1				•
16. Einspritzdüsen prüfen						•			•
ELEKTRISCHE ANLAGE, Seite 37									
17. Elektrolytstand in den Batterien prüfen		•		•2					•
18. Ladezustand der Batterien prüfen		•		•2					•
19. Batterien reinigen				•2					•
20. Flüssigkeitsstand-Wächter prüfen		•			•				•
21. Temperatur-Wächter prüfen		•			•				•
22. Öldruck-Wächter prüfen		•			•				•
23. Abstellvorrichtung prüfen		•			•				•
VERSCHIEDENES, Seite 42									
24. Keilriemen prüfen		•		•					•
25. Auf Undichtigkeiten prüfen. Ggf. beheben	•								
26. Ventilspiel prüfen/einstellen			•			•			
27. Ventil für geschlossene Kurbelgehäuseentlüftung erneuern (oder reinigen)						•			

1. Öfter falls nötig.
2. Motoren mit niedriger Betriebsstundenzahl. Siehe Seite 18.
3. Früher, wenn die Niederdruckanzeige auf Rot steht.
4. Gilt nur für M-Motoren mit Seewasserpumpe.
5. Richtwerte: Ändern sich je nach Seewasserzusammensetzung.
6. Wurde über fünf Jahre kein Korrosionsschutz nachgefüllt, ist die Kühlmittelbefüllung zu wechseln.

SCHMIERSYSTEM

ÖLQUALITÄT

Das Motoröl muß **mindestens** einer der folgenden Spezifikationen entsprechen:

-ACEA E3, E4 oder E5

- Die TBN-Zahl muß *mindestens 12-13 betragen* (ASTM 2896).
- Stellen Sie bitte bei Ihrem Öllieferanten sicher, daß das verwendete Motoröl die genannten Anforderungen erfüllt.
- Die aufgeführten Ölwechselintervalle setzen einen *Schwefelgehalt von nicht mehr als 0,3 Gewichts-% im Kraftstoff voraus*. Liegt der Schwefelgehalt zwischen 0,3 und 1,0 Gewichts-%, sind die Ölwechselintervalle zu halbieren (200 h).
- Viskositäten siehe unten.
- Betrieb bei sehr niedrigen Umgebungstemperaturen: Informationen zum Vermeiden von Startschwierigkeiten erhalten Sie von Ihrer Scania Vertretung.

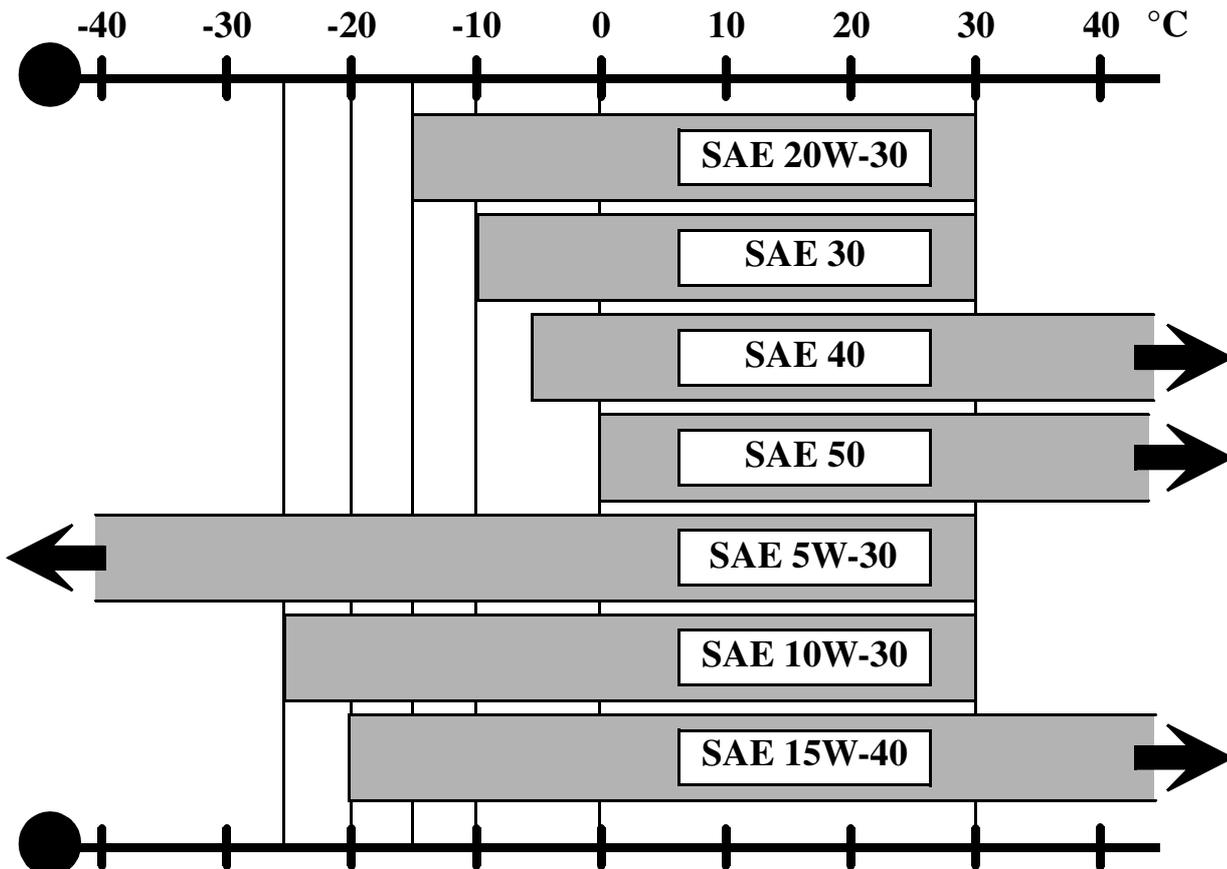
! Wichtig
 Es dürfen keine Additive verwendet werden.
 Das Öl muß für alle vor dem Zeitpunkt des nächsten Ölwechsels erwarteten Temperaturänderungen geeignet sein.

Ölanalyse

Manche Mineralölgesellschaften bieten eine Motorölanalyse an. Bei dieser Analyse werden TBN-Zahl (Total Base Number) des Öls, TAN-Zahl (Total Acid Number), Kraftstoffverdünnung, Wassergehalt, Viskosität und Menge der Reibpartikel und Ablagerungen im Öl bestimmt.

Die Ergebnisse einer Analysereihe werden dann als Grundlage zur Ermittlung eines geeigneten Ölwechselintervalls herangezogen.

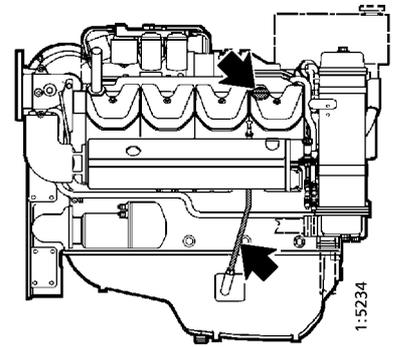
Ändern sich die Betriebsbedingungen des Motors, muß auf der Basis einer neuen Analysereihe das neue Ölwechselintervall bestimmt werden.



1. Täglich: ÖLSTAND PRÜFEN

Hinweis: Vor dem Prüfen des Ölstands: Der Motor muß mindestens seit einer Minute abgestellt sein.

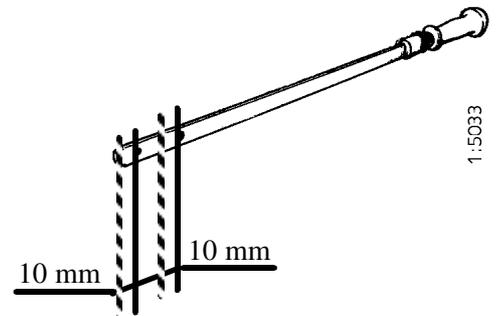
- Der korrekte Ölstand liegt zwischen den Markierungen auf dem Ölmeßstab. Nachfüllen, wenn der Füllstand die untere Markierung erreicht.
- Korrekte Ölsorte, siehe "Ölqualität" auf Seite 20.



Ölstand während des Betriebs prüfen

Bei manchen Motoren kann der Ölstand während des Betriebs geprüft werden.

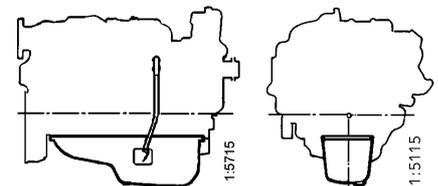
- Öleinfülldeckel abschrauben, um den Druck im Kurbelgehäuse abzubauen.
- Ölstand auf dem Ölmeßstab ablesen. Korrekter Ölstand: **10 mm unter Min- bzw. Max-Markierung.**



2. Alle 400 Betriebsstunden: ÖLWECHSEL

Hinweis: Unter besonders erschwerten Betriebsbedingungen, insbesondere in staubigen Bereichen oder wenn die Ablagerungen im Ölreiniger 20 mm überschreiten: Öl häufiger wechseln.

- Öl bei betriebswarmem Motor mit der Öllenzpumpe abpumpen.
- Neues Öl einfüllen.
- Ölstand auf dem Ölmeßstab ablesen.



Max. 30 dm³
Min. 25 dm³



Max. 26 dm³
Min. 20 dm³



ACHTUNG

Das Öl kann heiß sein.
Schutzhandschuhe und
Schutzbrille tragen.



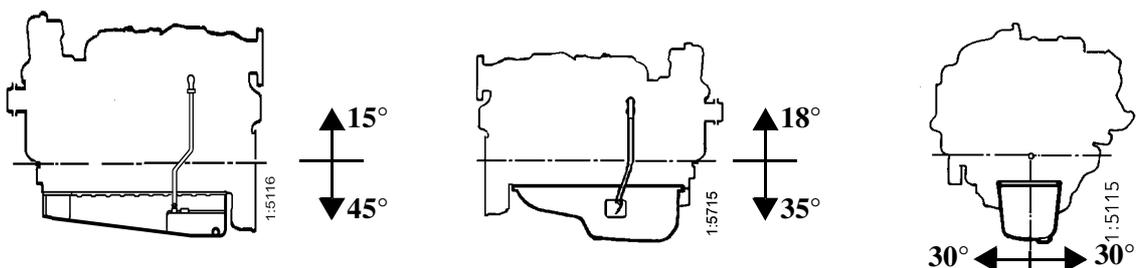
Handeln Sie umweltbewußt!

Um Ölaustritt beim Ölwechsel zu vermeiden, stets geeigneten Behälter unterstellen.
Altöl durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

Maximale Neigungswinkel beim Betrieb

Die maximal zulässigen Neigungswinkel beim Betrieb hängen von der Art der Ölwanne ab – siehe Abbildung.

Hinweis: Der angegebene Winkel darf nur kurzzeitig vorliegen.



3. Alle 400 Betriebsstunden: ÖLREINIGER REINIGEN (zur gleichen Zeit wie Ölwechsel)

- Mutter abschrauben, und Deckel abnehmen.

! ACHTUNG
Deckel vorsichtig öffnen. Das Öl kann heiß sein.

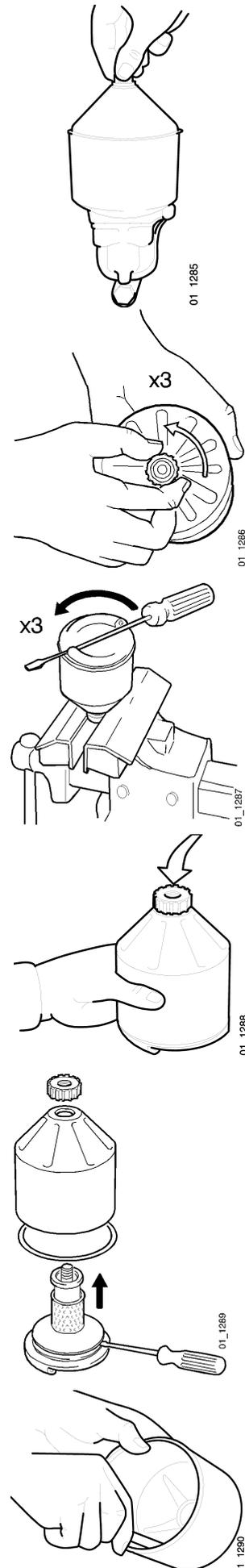
- Rotor herausheben, und Rotorbehältermutter drei Umdrehungen lösen.

- Wenn die Mutter klemmt:
Mutter, *nicht den Rotor*, in Schraubstock einspannen, und Rotor von Hand oder mit Schraubendreher drei Umdrehungen drehen.

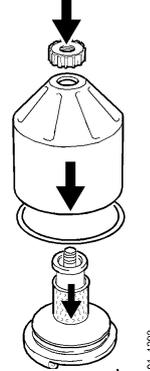
- Mit der Hand oder einen Kunststoffhammer leicht auf die Mutter klopfen, damit sich der Rotorbehälter von der Bodenplatte löst.

- Mutter abschrauben, und Rotorbehälter abnehmen.
- Sieb vorsichtig von der Bodenplatte abhebeln.

- Ablagerungen von der Innenseite des Rotorbehälters abschaben. Falls keine Ablagerungen vorhanden sein, zeigt dies an, daß der Reiniger nicht korrekt arbeitet.
- Wenn die Ablagerungen *stärker sind als 20 mm: Häufiger reinigen.*



- Alle Teile in Dieselkraftstoff reinigen.
- O-Ring in Rotorbehälter einlegen. **Sicherstellen, daß der O-Ring unbeschädigt ist.**
Ggf. erneuern.
- Rotor zusammenbauen.



- Mutter des Rotors **von Hand festziehen.**



- Rotor einbauen.
- Sicherstellen, daß er sich leicht dreht.



- Sicherstellen, daß der O-Ring im Rotorbehälter nicht beschädigt ist.
Harte oder beschädigte O-Ringe müssen erneuert werden.
- Rotorbehälter fest **von Hand** aufschrauben.



Wenn die Mutter mit einem Werkzeug festgezogen wird, können Rotorwelle, Mutter oder Rotorbehälter beschädigt werden.

Funktionsprüfung

Der Rotor dreht sehr schnell und läuft nach Abschalten des Motors nach.

- Motor im betriebswarmen Zustand ausschalten.
- Auf das Drehgeräusch vom Rotor hören oder prüfen, ob das Gehäuse des Reinigers vibriert.

Nach dem Abschalten des Motors dreht der Rotor normalerweise noch **30 - 60 Sekunden** weiter.

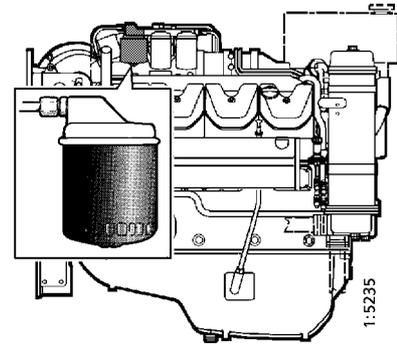
Ist dies nicht der Fall: Zerlegen und prüfen.



4. Alle 400 Betriebsstunden: TURBOLADERFILTER ERNEUERN

(zur gleichen Zeit wie Ölwechsel)

- Alten Filter ausbauen.
- Gummidichtung mit Öl bestreichen und einen neuen original Scania-Ölfilter anbauen.
- Filter nur von Hand festziehen.
Keinesfalls mit Werkzeug festziehen. Der Filter kann hierdurch beschädigt werden und den Durchfluß behindern.
- Motor starten und Kraftstoffsystem auf Dichtheit prüfen.



Wichtig! *Überschreiten die Ablagerungen im Zentrifugalreiniger 20 mm, muß der Ölfiler häufiger gewechselt werden – gleichzeitig mit Reinigen des Zentrifugalfilters und Ölwechsel.*



Handeln Sie umweltbewußt!

Beim Wechsel des Ölfilters Öl stets in geeignetem Behälter auffangen, um ein Verschütten zu vermeiden.

Gebrauchte Filter durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

KÜHLSYSTEM

5. Täglich:

KÜHLMITTELSTAND PRÜFEN

- Verschlußdeckel des Kühlmittelausgleichbehälters abschrauben und Kühlmittelstand prüfen.
- *Korrektter Füllstand: (Scania Ausgleichbehälter).*
 - Kalter Motor: Kühlmittel muß am untersten Teil des Einfüllstutzens anstehen
 - Warmer Motor: Kühlmittel muß 10-20 mm über dem untersten Teil des Einfüllstutzens anstehen
- Bei anderen Ausgleichbehälterttypen die Anweisungen des Einbauers beachten
- Kühlmittel nach Bedarf auffüllen. Siehe Wartungspunkt 6.



ACHTUNG

Deckel vorsichtig öffnen. Heißes Kühlmittel und Dampf können austreten.



Wichtig

Immer mit fertig gemischter Kühlmittelmischung auffüllen.

Hinweis: Beim Einfüllen großer Kühlmittelmengen:

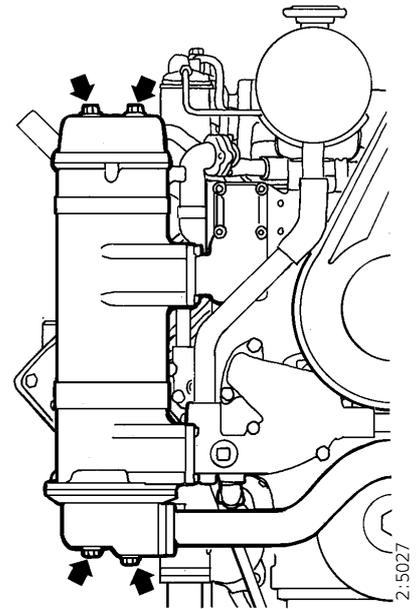
Niemals kaltes Kühlmittel in einen heißen Motor einfüllen. Dies kann zu einer Ribbildung in Zylinderblock und Zylinderkopf führen.

6. Alle 400 Betriebsstunden: KORROSIONSSCHUTZSTÄBE PRÜFEN

(Nur Motoren mit Wärmetauscher)

- Seewasserkreislauf entleeren und die Korrosionsschutzstäbe (Schutzanoden) prüfen. Einbaulage gemäß Abbildung.
- An jeder Anode alles lose Material abkratzen.
- Wenn mehr als der halbe Korrosionsschutzstab verbraucht ist, austauschen.
Ein neuer Schutzstab ist 55 mm lang und hat 17 mm Durchmesser.

Wichtig! Falls die Korrosionsschutzstäbe stark korrodiert sind, müssen sie häufiger überprüft werden, beispielsweise alle 200 Betriebsstunden.



7. Alle 400 Betriebsstunden: FLÜGELRAD DER SEEWASSERPUMPE PRÜFEN

(Nur Motoren mit Wärmetauscher)

- Bei Fahrzeugen mit unter der Wasserlinie angeordneter Seewasserpumpe das Bodenventil schließen
- Seewasserkreislauf entleeren
- Deckel von Seewasserpumpe abbauen
- Flügel des Flügelrads auf Verschleiß oder Beschädigung prüfen

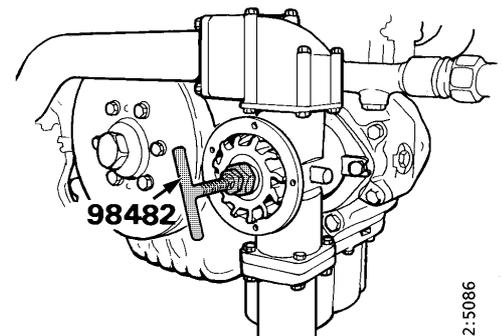
Wichtig! Wenn es häufig erforderlich ist, das Flügelrad auszutauschen, muß das einströmende Seewasser besser gereinigt werden.

Flügelrad austauschen

- Flügelrad mit Abzieher 98 482 (Scania Spezialwerkzeug) aus der Pumpe ziehen.
- Neues Flügelrad einsetzen und Deckel anbauen. Sicherstellen, daß die Deckeldichtung nicht verhärtet oder beschädigt ist.

Hinweis: Es sollte ein Austauschflügelrad an Bord mitgeführt werden.

- Längere Perioden der Nichtnutzung können zu Verformungen des Flügelrads führen. Flügelrad vor längeren Stillsetzungszeiten ausbauen oder danach austauschen. Siehe auch "Vorbereitungen für die Stillsetzung".



8. Alle 2400 Betriebsstunden: KÜHLMITTEL PRÜFEN

Kühlmittel wie folgt prüfen:

- Kühlmittel sichtprüfen.
- Kühlmittel mit Glykol: Frostschutzmittelanteil bestimmen.
- Kühlmittel nur mit *Scania Korrosionsschutzmittel*: Korrosionsschutz prüfen.

Die Zusammensetzung des Kühlmittels wird unter "Starten und Betrieb" beschrieben.

a)

Kühlmittel sichtprüfen.

- In ein geeignetes Gefäß etwas Kühlmittel füllen und prüfen, ob das Kühlmittel rein und klar ist.
- Bei verunreinigtem oder trübem Kühlmittel dieses ggf. wechseln.
- Dem Kühlmittel beigegebenes Wasser muß klar und frei von Verunreinigungen sein.
- Trinkwasser mit einem pH-Wert von 6-9 verwenden.

b)

Frostschutzmittelgehalt prüfen

Bei Frostgefahr lediglich Frostschutzmittel als Korrosionsschutz in der Kühlmittelmischung verwenden.

- Um einen angemessenen Korrosionsschutz bereitzustellen, müssen Kühlmittelmischungen mindestens 30 Volumen-% Frostschutzmittel enthalten.
- Ein Frostschutzmittelgehalt von 30 Volumen-% ist für Temperaturen bis -16 °C ausreichend. Wird ein höherer Frostschutz benötigt, siehe Tabelle auf der nächsten Seite zur Berechnung der erforderlichen Frostschutzmittelmenge.

Es werden ausschließlich *nitritfreie* Frostschutzmittel mit den folgenden Bezeichnungen empfohlen:

BASF G48 oder BASF D542

- *Immer Frostschutzmittel nachfüllen, wenn der Frostschutzmittelanteil unter 30 Volumen-% abfällt. Eine Frostschutzmittelkonzentration von mehr als 60 Volumen-% bietet keinen weiterreichenden Frostschutz.*
- In der Tabelle ist die Temperatur angegeben, bei der Eisbildung beginnt. Die im Motor enthaltenen Flüssigkeiten frieren erst bei bedeutend niedrigeren Temperaturen (siehe Diagramm) völlig ein, und es kommt zu Rißbildung.
- Eisbildung im Kühlmittel verursacht häufig Fehlfunktionen ohne Schadensrisiko. Wenn sich Eis zu bilden beginnt, sollte der Motor keiner starken Belastung ausgesetzt werden.

Hinweis: Kühlmittel beim Reinigen des Kühlsystems wechseln: alle 4800 Betriebsstunden oder mindestens alle 5 Jahre.

Wichtig! Wird im Kühlsystem ein Kühlmittelfilter verwendet, darf er kein Korrosionsschutzmittel enthalten.

**Kühlmittel-
Zusammensetzung:**

Bei Frostgefahr:
mindestens 30 Volumen-%
Frostschutzmittel
höchstens 60 Volumen-%
Frostschutzmittel

Wenn keine Frostgefahr besteht:
7-12 Volumen-%
Scania-Korrosionsschutz

 **ACHTUNG**

Ethylenglykol kann bei Einnahme tödlich wirken.
Hautkontakt mit Frostschutzmittel vermeiden.

! Wichtig

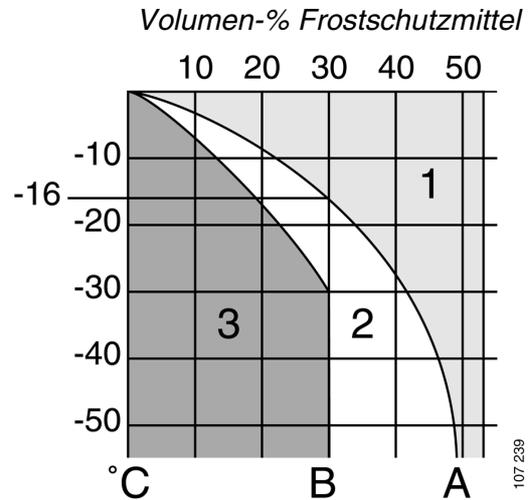
Kühlmittel vor dem Einfüllen vormischen.
Kühlsystem niemals ausschließlich nur mit Wasser oder nur mit Frostschutzmittel befüllen!

! Wichtig

Das empfohlene Frostschutzmittel darf nicht mit Korrosionsschutzmittel auf Nitritgrundlage gemischt werden.
Es besteht das Risiko von Schlamm- und Schmutzbildung und herabgesetzter Kühlleistung.

Frostschutzmitteleigenschaften bei niedrigen Temperaturen:

- Beispiel mit 30 Volumen-% Frostschutzmittel
- Eisbildung beginnt bei -18 °C
- Fehlfunktionen können bei -30 °C auftreten
- Bei mindestens 30 Volumen-% Frostschutzmittelgehalt kann es nicht zum Einfrieren des Motors und zu Frostsprengung kommen



- Kurve A: Eisbildung beginnt
 Kurve B: Temperatur, bei der Schäden durch Eisbildung auftreten können
1. Sicherer Bereich
 2. Fehlfunktionen können auftreten (Eisbildung)
 3. Gefahr durch Frostsprengung

A

Volumen-% Frostschutzmittel	15	20	25	30	35	40	45	50	60	Kühlsystem Kapazität, dm ³
Eisbildung beginnt bei °C	-6	-9	-12	-16	-22	-27	-36	-46	-55	
Frostschutzmittel dm ³ (Liter)	5	6	8	9	11	12	14	15	18	30
	6	8	10	12	14	16	18	20	24	40
	8	10	13	15	18	20	23	25	30	50
	9	12	15	18	21	24	27	30	36	60
	11	14	18	21	25	28	32	35	42	70
	12	16	20	24	28	32	36	40	48	80
	14	18	23	27	32	36	41	45	54	90
	15	20	25	30	35	40	45	50	60	100
	17	22	28	33	39	44	50	55	66	110
	18	24	30	36	42	48	54	60	72	120
	20	26	33	39	46	52	59	65	78	130
	21	28	35	42	49	56	63	70	84	140
	23	30	38	45	53	60	68	75	90	150
	24	32	40	48	56	64	72	80	96	160
	26	34	43	51	60	68	77	85	102	170
	27	36	45	54	63	72	81	90	108	180
29	38	48	57	67	76	86	95	114	190	
30	40	50	60	70	80	90	100	120	200	

A= Zu vermeidende Mischungsverhältnisse. Nur zu Berechnungszwecken angeführt.

Kühlmittel-Gefriertemperatur mit Eisbildung bei unterschiedlichen Frostschutzmittel-Mischungsverhältnissen

c)

Korrosionsschutz prüfen

Die Kühlmittelmischung muß zu allen Zeiten einen ausreichenden Korrosionsschutzmittelanteil enthalten, um das Kühlsystem vor Korrosion schützen zu können.

Wenn keine Frostgefahr besteht, wird die ausschließliche Verwendung von *Scania Korrosionsschutzmittel* empfohlen.

Scania Korrosionsschutzmittel ist nitritfrei.

Der korrekte Korrosionsschutzmittelanteil beträgt **7-12 Volumen-%**.

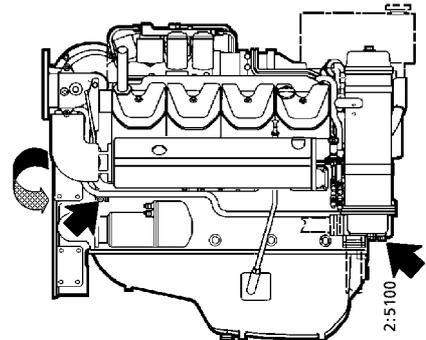
- Alle 2400 Betriebsstunden muß 1,0 Volumen-% *Scania Korrosionsschutzmittel* nachgefüllt werden.
- **Niemals ausschließlich nur mit Wasser oder nur mit Korrosionsschutzmittel nachfüllen!**
Flüssigkeitsverluste sind stets durch vorgemischtes Kühlmittel wetzumachen:
Wasser + 10 Volumen-% Scania Korrosionsschutzmittel.

Hinweis: Beim Reinigen des Kühlsystems ist das Kühlmittel zu wechseln: alle 4800 Betriebsstunden oder mindestens alle 5 Jahre.

Kühlmittelwechsel

1. Verschlußdeckel vom Kühlmittelausgleichbehälter abschrauben.
2. Kühlmittel wird an zwei Stellen abgelassen, siehe Abbildung:
 - an der "untersten Stelle" der Zylinderblocks. Siehe Abbildung.
 - an der "untersten Stelle" des Kühlsystems.
3. Ventile schließen.
4. Über den Einfüllstutzen des Ausgleichbehälters Kühlmittel nachfüllen.

Kühlmittelmischung gemäß Angaben auf Seite 26 ansetzen.



Handeln Sie umweltbewußt!

Beim Wechsel des Kühlmittels das Kühlmittel stets in geeignetem Behälter auffangen, um ein Verschütten zu vermeiden.

Gebrauchtes Kühlmittel durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

9. Alle 4800 Betriebsstunden: KÜHLSYSTEM REINIGEN

Hinweis: Das Kühlsystem muß ggf. häufiger gereinigt werden.

Außenreinigung

Wärmetauscher

1. Kühlmittel ablassen, siehe "Kühlmittel wechseln".
2. Seewasserkreis entleeren.
3. Schlauch- und Rohranschlüsse am Wärmetauscher abbauen.
4. Wärmetauscher wie dargestellt zerlegen.
5. Kühlelement äußerlich reinigen. Einen Motorreiniger auf Paraffinbasis verwenden.
6. Ablagerungen in den Rohren mit einer Rundfeile entfernen.
7. Wärmetauscher mit neuen Dichtungen und O-Ringen zusammenbauen.
O-Ring 4 vor dem Einbau mit Fett schmieren.
8. Schlauch- und Rohranschlüsse anbauen.
9. Kühlmittel gemäß den Anweisungen auf Seite 26 einfüllen.

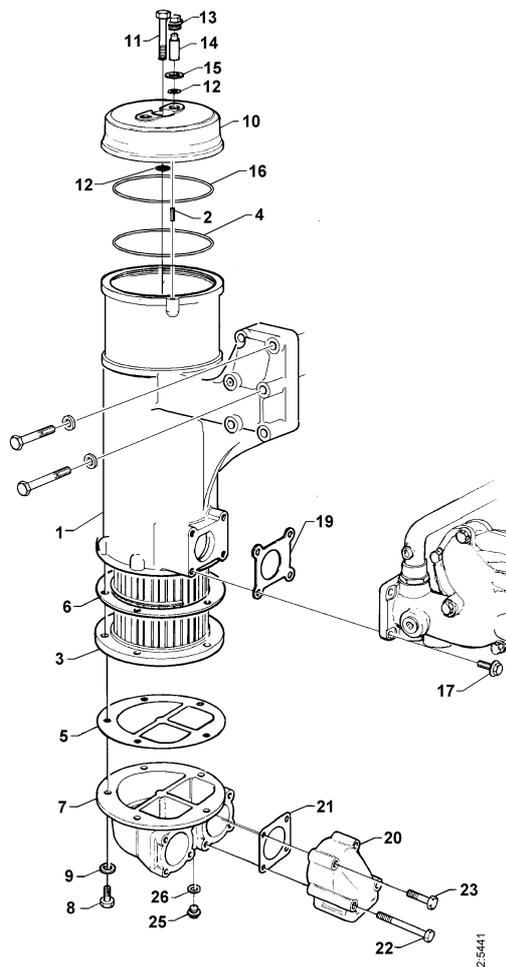
! Wichtig

Kühlsystem keinesfalls mit Ätznatron reinigen. Andernfalls können die Aluminium-Bauteile beschädigt werden.

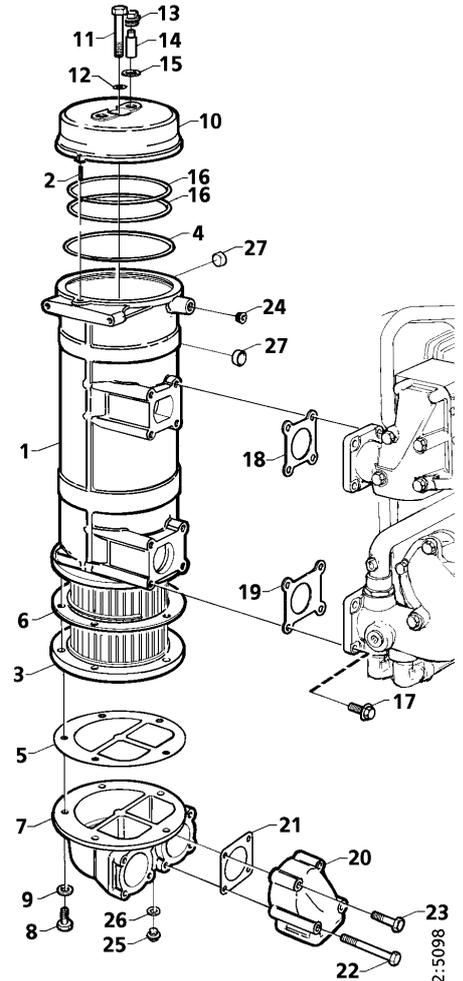
! Wichtig

Zwischen Gehäuse und Element sind im Wärmetauscher rechts Federn und Dichtstreifen eingebaut, die nicht abgebildet sind.

1. Gehäuse
2. Spiral-Spannstift
3. Element
4. O-Ring (nur DSI)
5. Dichtung
6. Dichtung
7. Deckel
8. Schraube
9. Schraube
10. Deckel
11. Schraube
12. O-Ring
13. Stopfen
14. Opferanode
15. Dichtung
16. O-Ring
17. Schraube
18. Dichtung
19. Dichtung
20. Flanschrohr
21. Dichtung
22. Schraube
23. Schraube
24. Stopfen
25. Stopfen
26. Scheibe
27. Stopfen



DI14 68, DI14 75



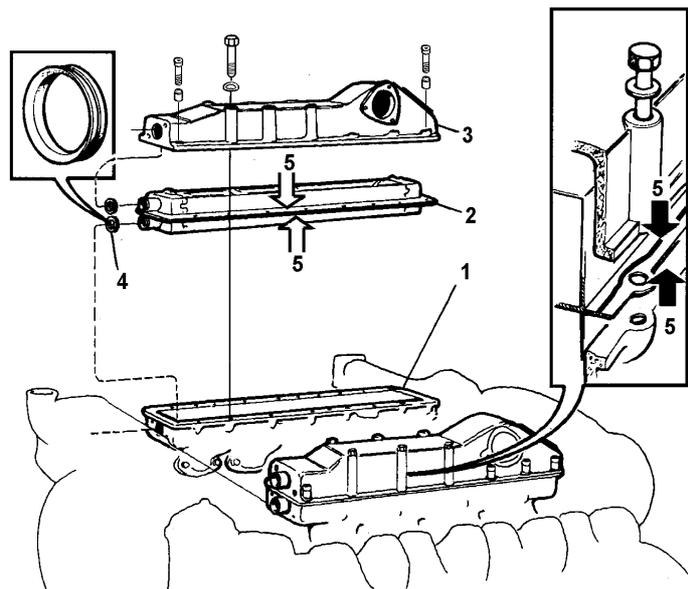
Ladeluftkühler

1. Kühlmittel aus Motor ablassen – siehe "Kühlmittel wechseln".
2. Einlaß- und Auslaßanschlüsse von Ladeluftkühler abbauen.
3. Oberen Teil des Ansaugkrümmers abbauen.
4. Ladeluftkühler gemäß Abbildung zerlegen.
Vorsichtig vorgehen – Kühlmittelanschlüsse des Kühlelements nicht beschädigen.
5. Kühlelement außen reinigen. Dies ist besonders wichtig, falls der Motor über eine geschlossene Kurbelgehäuseentlüftung verfügt. Einen Motorreiniger auf Paraffinbasis verwenden.
6. Dichtflächen am Kühlelement und am Ansaugkrümmer oben und unten mit einem Reiniger auf Alkoholbasis reinigen und entfetten.
7. Dichtmittel (Silikon 816 064) in einer gleichmäßigen Dichtmittelraupe von ca. 2-3 mm auf beide Dichtflächen am Kühlelement auftragen.
8. Neue V-Dichtringe an Anschlüsse des Kühlelements anbauen.
9. Ladeluftkühler innerhalb von 15 Minuten nach Auftragen des Dichtmittels anbauen. Schrauben mit 50 Nm festziehen.
10. Ein- und Auslaßanschlüsse mit neuen O-Ringen anbauen.
11. Ansaugkrümmer an Turbolader anbauen.
12. Mit Kühlmittel gemäß Spezifikation auf Seite 26 befüllen.

! Wichtig

Kühlsystem keinesfalls mit Ätznatron reinigen. Andernfalls können die Aluminium-Bauteile beschädigt werden.

Wichtig! *Dichtmittel mindestens 24 Stunden aushärten lassen, bevor der Motor betrieben wird.*



1. Ansaugkrümmer, unterer Teil
2. Kühler
3. Ansaugkrümmer, oberer Teil
4. V-Ring-Dichtung
5. Dichtmittel 816 064

Kühlmittel auffüllen. Motoren ohne Wärmetauscher (Kielkühlung)

1. Kühlelemente/-leitungen innen und außen am Kiel prüfen.
2. Ggf. mit Motorreiniger auf Paraffinbasis reinigen oder Ablagerungen an Außenleitungen vorsichtig abkratzen.

Kühlelemente und Kühlleitungen dabei nicht beschädigen.

Innenreinigung

Öl und Fett entfernen

- Falls möglich, Motor bis zum Erreichen der Betriebstemperatur drehen lassen, und dann das Kühlsystem entleeren.
- Thermostate ausbauen.
- Kühlsystem mit sauberem, heißen Wasser befüllen, das mit Spülmittel für den Hausgebrauch gemischt wurde.
Spülmittelkonzentration 1 % (0,1/10 l).
- Motor auf Betriebstemperatur bringen. Dazu ca. 20-30 Minuten drehen lassen. Einschalten der Fahrerhausheizung (falls vorhanden) nicht vergessen.
- Kühlsystem entleeren.
- Kühlsystem erneut mit sauberem, heißen Wasser befüllen, und Motor ca. 20-30 Minuten drehen lassen.
- Wasser aus dem System ablassen.
- Thermostate einbauen.
- Mit neuem Kühlmittel gemäß Spezifikation auf Seite 26 befüllen.



ACHTUNG

**Handhabung von
Reinigungsmitteln für das
Kühlsystem:
Warnhinweise auf dem Behälter
beachten.**

Ablagerungen entfernen

- Falls möglich, Motor bis zum Erreichen der Betriebstemperatur laufen lassen, und dann das Kühlsystem entleeren.
- Thermostate ausbauen.
- Kühlsystem mit einem Gemisch aus sauberem, heißen Wasser und handelsüblichem Kühlerreinigungsmittel auf Sulfaminsäurebasis mit Dispergiermittel befüllen. Für Mischungsverhältnisse und Einwirkzeiten Herstelleranleitungen befolgen.
- Motor für die vorgeschriebene Zeitspanne drehen lassen, und dann das Kühlsystem entleeren.
- Kühlsystem mit heißem Wasser befüllen, und Motor ca. 20-30 Minuten drehen lassen.
- Wasser aus dem System ablassen.
- Thermostate einbauen.
- Mit neuem Kühlmittel gemäß Spezifikation auf Seite 26 befüllen.



**Handeln Sie
umweltbewußt!**

**Beim Ablassen des Kühlmittels
das Kühlmittel stets in
geeignetem Behälter auffangen,
um ein Verschütten zu
vermeiden.**

**Gebrauchtes Kühlmittel durch
autorisierten Betrieb entsorgen
lassen.**

Zahnrad der Kühlmittelpumpe vorsorglich erneuern

Hinweis: Muss beim Reinigen des Kühlsystems erfolgen.

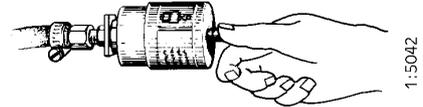
- Kühlmittelpumpe abbauen.
- Zahnrad ausbauen.
- Neues Zahnrad einbauen und Mutter mit 200 Nm festziehen.

Hinweis: Anzugsdrehmoment nicht über das Zahnrad beaufschlagen.

- Kühlmittelpumpe mit neuen Dichtungen am Steuergehäuse anbauen.

LUFTFILTER

10. Täglich:



NIEDERDRUCKANZEIGE ABLESEN

Wenn der rote Stift der Niederdruckanzeige sichtbar ist, muß der Luftfiltereinsatz erneuert oder gereinigt werden, Punkt 12.

11. Alle 200 Betriebsstunden:

LUFTFILTER REINIGEN (VORFILTER)

1. Abdeckung von Vorfilter abbauen.
2. Konischen Filter an Vorfilter abheben. Schmutzpartikel entfernen und Filter reinigen.
3. Vorfilter einbauen und Abdeckung aufschrauben.

! Wichtig
Der Vorfilter muß immer in senkrechter Stellung angebaut werden.

12. Alle 1200 Betriebsstunden:

FILTERELEMENT REINIGEN ODER WECHSELN

Hinweis: Früher, falls Unterdruck-Sensor rot anzeigt.

Zerlegen

1. Seitlichen Deckel von Luftfilter abbauen.
2. Filterelement wechseln oder reinigen.

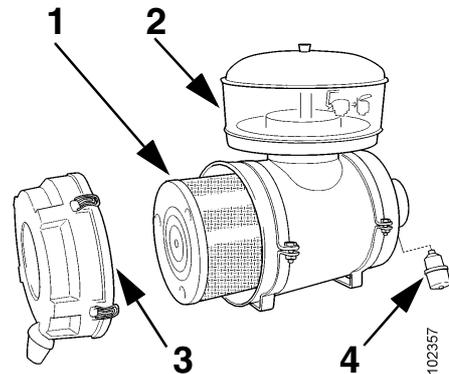
Hinweis: Reinigung des Filterelements bringt immer das Risiko einer Beschädigung mit sich. Das Filterelement kann maximal viermal gereinigt werden. Ein gereinigtes Filterelement besitzt ein geringeres Staubrückhaltevermögen als ein neues Element.

3. Gereinigtes Filterelement entsprechend kennzeichnen.

Reinigen des Filterelements

- Filterelement vorsichtig von der Innenseite her mit Druckluft ausblasen.

Hinweis: Das Filterelement darf nicht in Wasser ausgewaschen werden.



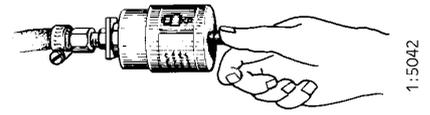
1. Filterelement
 2. Vorfilter
 3. Deckel
 4. Niederdruckanzeige
- Luftfilter mit Vorfilter

! Wichtig
Nur original Scania Luftfilter verwenden. Ein beschädigtes Filterelement auswechseln.
Beschädigte Filterelemente können Motorschäden verursachen.

! ACHTUNG
Motor keinesfalls bei abgebautem Luftfilter starten. Gefahr von Verletzungen oder Motorschäden.

Prüfen

- Mit einer Lampe das Element von innen durchleuchten und von außen prüfen, ob im Filterpapier Risse oder Löcher vorhanden sind.
- Beschädigte Filterelemente müssen erneuert werden. Gefahr von Motorschäden.



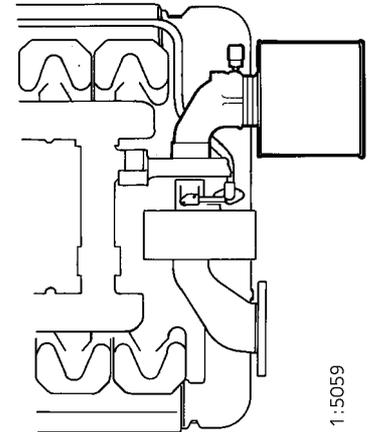
Zusammenbau

1. Bauteile in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen.
2. Roten Stift der Unterdruckanzeige durch Drücken auf den Knopf rücksetzen.

Filter ohne Wechselelement (einteiliger Filter)

Reinigen

- Der Filter kann maximal dreimal gereinigt werden. Filter nach jedem Reinigen entsprechend kennzeichnen.
 - Eine Reinigungslösung aus Wasser mit ca. 1 % mildem Reinigungsmittel verwenden.
1. Die Reinigungslösung in den Filterauslaß gießen, während gleichzeitig der Filter gedreht wird, so daß die Reinigungslösung entgegen der Luftströmungsrichtung durch den Filter läuft.
 2. Filter 5 Minuten lang in die Reinigungslösung legen und dann aus dieser nehmen, so daß alle Reinigungslösung aus dem Filter abläuft.
 3. Filter in ca. 30 Litern sauberem Wasser bei 30 - 40 °C spülen. Spülwasser in gleicher Weise wie die Reinigungslösung in den Filter gießen.
 4. Filter aus dem Spülwasser nehmen, und das Spülwasser ablaufen lassen.
 5. Arbeitsvorgang wiederholen, bis das Spülwasser klar bleibt.
 6. Filter einige Tage lang an einem warmen Ort trocknen lassen.



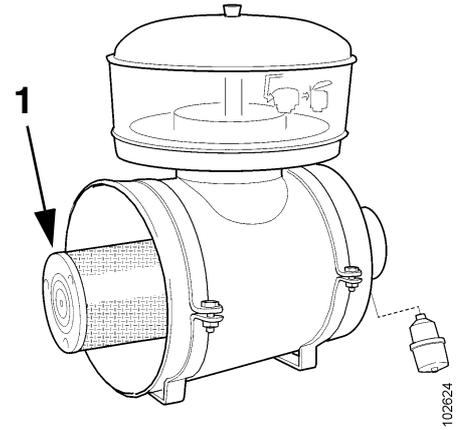
Hinweis: Der Filter darf nicht mit Druckluft getrocknet werden.

13. Alle 2400 Betriebsstunden: SICHERHEITSELEMENT ERNEUERN

Hinweis: Nicht alle Filter sind mit einem Sicherheitselement ausgestattet.

1. Seitlichen Deckel von Luftfilter abbauen.
2. Filtereinsatz ausbauen.
3. Sicherheitselement ausbauen.
4. Neues Scania Sicherheitselement einbauen.
5. Filterelement wechseln oder reinigen, siehe Punkt 12.
6. Luftfilter zusammenbauen.

! Wichtig
Sicherheitselement nicht unnötig ausbauen.



1. Sicherheitselement
Luftfilter mit Sicherheitselement

! Wichtig
Sicherheitselement niemals reinigen

KRAFTSTOFFSYSTEM

14. Täglich:

KRAFTSTOFFSTAND PRÜFEN

- Kraftstoff bei Bedarf nachfüllen.
- Wenn der Kraftstofftank leergefahren wurde, muß das Kraftstoffsystem entlüftet werden, siehe Punkt 15.

15. Alle 1200 Betriebsstunden:

KRAFTSTOFFFILTER ERNEUERN

Kraftstoffbehälter

- Möglicherweise vorhandenes Wasser aus den Kraftstoffbehältern ablassen.

Hauptfilter

Der Filter besteht aus zwei parallelen Filtereinheiten.

- Außenseite der Filter reinigen und abschrauben. Filter gemäß den gesetzlichen Bestimmungen entsorgen.
- Neuen Filter *von Hand* aufschrauben.

Keinesfalls mit Werkzeug festziehen. Der Filter kann sonst beschädigt werden, und den Durchfluß behindern.

- Kraftstoffsystem wie nachstehend beschrieben entlüften.
- Motor starten, und Kraftstoffsystem auf Dichtheit prüfen.

Kraftstoffsystem entlüften

- Entlüftungsschraube 1 am Hauptfilter öffnen.
- Handpumpe betätigen, 2 bis an der Haupt-Entlüftungsschraube blasenfreier Kraftstoff austritt.
- Entlüftungsschraube schließen. Mit Handpumpe einige Male pumpen.

Falls der Motor nach dem Entlüften nicht anspringt.

- Überströmventil der Einspritzpumpe 3 um eine halbe Umdrehung lösen und erneut versuchen, den Motor zu starten.

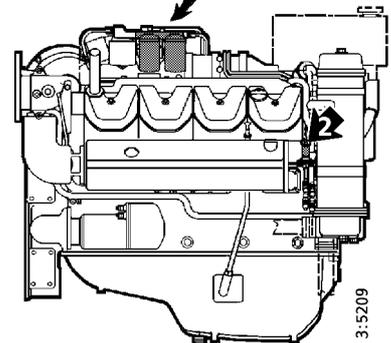
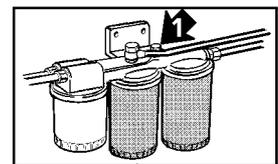
Wenn sich der Motor weiterhin nicht starten läßt . . .

- Handpumpe betätigen, bis blasenfreier Kraftstoff aus dem Überströmventil austritt.
- Überströmventil nach dem Starten des Motors festziehen.

! Important

Bei Arbeiten am Kraftstoffsystem stets auf absolute Sauberkeit achten.

Fehler können leicht auftreten, und es können Schäden an der Einspritzanlage die Folge sein.



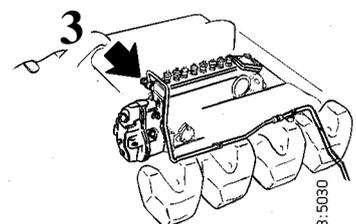
! Wichtig

Nur original Scania Kraftstofffilter verwenden.



Handeln Sie umweltbewußt!

Zur Vermeidung von Flüssigkeitsaustritt beim Entlüften von Systemen oder Erneuern von Bauteilen stets geeignete Behälter verwenden.



16. Alle 2400 Betriebsstunden: EINSPRITZDÜSEN PRÜFEN

Eine Prüfung der Einspritzdüsen hat durch geschultes Personal mit Zugang zu der erforderlichen Prüfausrüstung zu erfolgen. Eine Prüfung ist zumindest einmal jährlich oder alle 2400 Betriebsstunden durchzuführen.

Ausbau

1. Bereich um Einspritzdüsen und Anschlüsse inkl. Schellen und Halter reinigen.
2. Einspritzleitungen und Leckölleitungen abbauen.
3. Einspritzdüse ausschrauben.
4. Schutzstopfen an Einspritzdüse und Einspritzleitung anbauen.
5. Sitzscheibe unten aus dem Einspritzdüsensitz nehmen, falls diese nicht mit der Einspritzdüse zusammen ausgebaut wurde.
6. Einen Verschlußstopfen in den Einspritzdüsensitz im Zylinderkopf einsetzen.
7. Einspritzdüsen reinigen und mit einem Einspritzdüsen-Prüfgerät prüfen/einstellen.

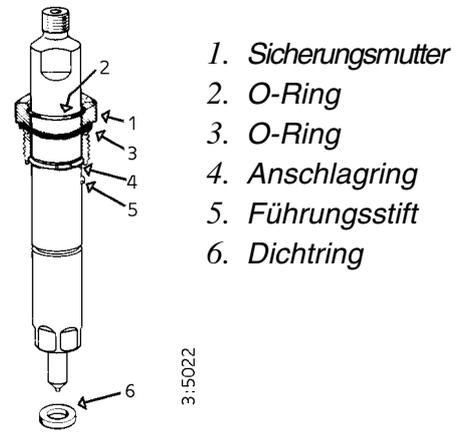
Korrektter Öffnungsdruck siehe Technische Daten, Seite 49.

Einbau

1. Sicherstellen, daß keine alte Sitzscheibe unten im Einspritzdüsensitz zurückgelassen wurde, und eine neue Sitzscheibe einsetzen.
2. Neuen O-Ring in Düsenklemmmutter und neue Dichtung unter der Düsenklemmmutter anbauen.
3. Einspritzdüse einbauen.
4. Düsenklemmmutter auf 70 Nm festziehen.
5. Einspritzleitung anbauen und Muttern mit 20 Nm festziehen. Schellen und Halter anbauen.

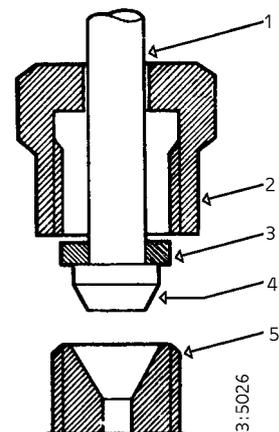
Wichtig! *Darauf achten, daß die Einspritzleitung verspannungsfrei angebaut wird und sicherstellen, daß das Kegelstück korrekt in seiner Aufnahme sitzt.*

6. Leckölleitung anbauen. Schrauben mit 11 Nm festziehen.



! Wichtig
Die Einspritzleitungen dürfen keinesfalls gebogen werden.
Alle Schellen sind wieder anzubringen.

! ACHTUNG
Bei der Prüfung von Einspritzdüsen stets Schutzhandschuhe und Schutzbrille tragen.
Unter hohem Druck austretender Kraftstoff kann Körpergewebe durchdringen und schwere Verletzungen verursachen.



1. Einspritzleitung
2. Überwurfmutter
3. Scheibe
4. Kegelhülse
5. Anschluß an Einspritzdüse oder -pumpe

Einspritzleitungsanschluß

ELEKTRISCHE ANLAGE

17. Alle 200 Betriebsstunden:

ELEKTROLYTSTAND IN DEN BATTERIEN PRÜFEN

1. Batteriestopfen ausschrauben, und den Elektrolytstand in allen Zellen prüfen.
2. Mit destilliertem Wasser nachfüllen, bis der Füllstand 10-15 mm über den Platten steht.



ACHTUNG

Offenes Feuer und Funkenbildung im Bereich der Batterien vermeiden.

Die während des Ladevorgangs aus Batterien austretenden Gase sind leicht brennbar und können explodieren.

18. Alle 200 Betriebsstunden:

LADEZUSTAND DER BATTERIEN PRÜFEN

Hinweis: Alle 200 Betriebsstunden bezieht sich auf Generatoren und ähnliche Installationen. Andere Anwendungen alle 1200 Betriebsstunden.

- Säuredichte mit einem Säureprüfer (Aräometer) prüfen.

Eine vollständig geladene Batterie muß folgende Werte aufweisen:

1,280 bei +20 °C

1,294 bei 0 °C

1,308 bei -20 °C

- Wird eine Säuredichte von weniger als 1,20 gemessen, muß die Batterie geladen werden.
- Entladene Batterien frieren bei -5 °C ein.

Batterien nicht schnellladen. Dies führt längerfristig zu Batterieschäden.



ACHTUNG

Beim Laden sowie bei der Handhabung von Batterien Schutzhandschuhe und Schutzbrille tragen.

Batterien enthalten einen stark korrosiven Elektrolyt (Schwefelsäure).

19. Alle 200 Betriebsstunden:

BATTERIEN REINIGEN

Hinweis: Alle 200 Betriebsstunden bezieht sich auf Generatoren und ähnliche Installationen. Andere Anwendungen alle 1200 Betriebsstunden.

1. Batterien, Kabel und Klemmen reinigen.
2. Festen Sitz der Kabelklemmen überprüfen.
3. Batteriepole und Kabelklemmen mit Vaseline bestreichen.



ACHTUNG

Kabel nur an korrekte Klemmen anschließen. Andernfalls kann die elektrische Anlage stark beschädigt werden.

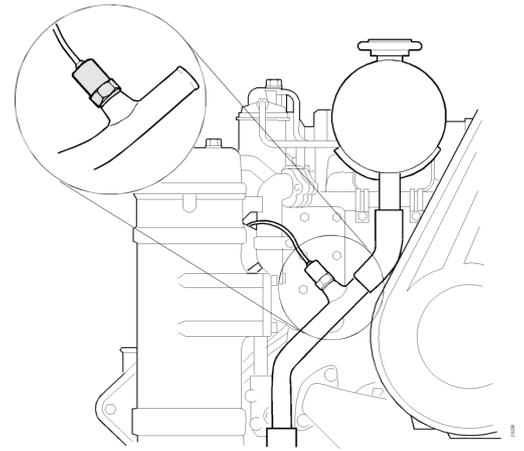
Bei einem Kurzschluß der Klemmen kommt es zu Funkenbildung.

20. Alle 1200 Betriebsstunden: KÜHLMITTEL PRÜFEN

(optional)

Hinweis: Kühlmittelstands-Wächter bei kaltem Motor prüfen.

1. Clips an Kabel des Kühlmittelstands-Wächters am Motor lösen, und Stecker abziehen.
2. Geeigneten Behälter unter wassergekühlten Auspuffkrümmer stellen, und Kühlmittelstands-Wächter herausrauben. Umgehend die Aufnahmebohrung mit einem M18x1,5 Gewindestopfen verschließen. **Beim Umgang mit Kühlmittel Hautkontakt vermeiden.**
3. Stecker des Kühlmittelstands-Wächters aufstecken, und den Stellschalter in die Stellung "ON" bringen.
4. Sicherstellen, daß die Warnleuchte leuchtet und der Warnsummer ertönt (falls eingebaut).
5. Kühlmittelstands-Wächter in Metallbehälter (Stahl) mit Flüssigkeit absenken. Es ist wichtig, daß das Gehäuse des Wächters Metallkontakt hat.
6. Nach ca. 2 Sekunden sollte die Warnleuchte erlöschen.
7. Wächter aus der Flüssigkeit nehmen. Nach ca. 7 Sekunden leuchtet die Warnleuchte wieder auf und der Warnsummer ertönt (falls eingebaut).
8. Stecker von Wächter abziehen, und Wächter in den Abgaskrümmer einschrauben.
9. Kabel wie zuvor festklemmen, und Stecker aufstecken.
10. Kühlsystem mit Kühlmittel gemäß Spezifikationen auf Seite 26 befüllen.



2-poliger Kühlmittelstands-Wächter

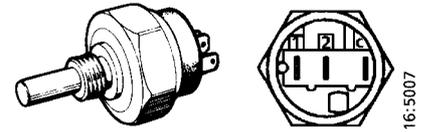
21. Alle 1200 Betriebsstunden:

TEMPERATUR-WÄCHTER PRÜFEN

1. Kühlsystem entleeren, damit der Temperatur-Wächter ausgebaut werden kann.
2. Kabel des Temperatur-Wächters abziehen.
3. Temperaturwächter ausschrauben.
4. Kabel an Temperatur-Wächter anbauen.
5. Wächtergehäuse in Wasser tauchen. Wasser langsam (ca. 1° pro Minute) z. B. mit Tauchsieder erwärmen.
6. Stellschalter in die Stellung "ON" drehen. Mit Hilfe eines Thermometers prüfen, ob die Warnleuchte bei der korrekten Temperatur aufleuchtet bzw. daß bei der korrekten Temperatur ein Warnsignal ertönt.

Die korrekte Temperatur ist auf dem Sechskant des Wächters angegeben.

Die Streubreite des Wächters beträgt $\pm 3^\circ$.



C = Gemeinsamer Anschluß
1 = Anschluß C -1 schließt bei eingprägter Temperatur
2 = Anschluß C -2 öffnet bei eingprägter Temperatur
2-poliger Temperatur-Wächter

TEMPERATUR-SENSOR PRÜFEN

1. Kühlsystem entleeren, damit der Temperatur-Sensor ausgebaut werden kann.
2. Kabel des Temperatur-Sensors abziehen.
3. Sensor ausschrauben.
4. Ein Ohmmeter am Temperatur-Sensor anschließen.
5. Sensorgehäuse in Wasser tauchen. Wasser langsam erwärmen (ca. 1° pro Minute) z. B. mit Tauchsieder.
6. Den Sensorwiderstand bei den unten angegebenen Temperaturen messen.
7. Folgende Ablesungen sollten erhalten werden:

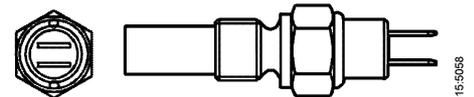
Bei Temperatur °C	Widerstand Ω	Streubreite °C
60	134 ± 13.5	± 4
90	$51,2 \pm 4,3$	± 3
100	$38,5 \pm 3$	± 3



Handeln Sie umweltbewußt!

Zur Vermeidung von Flüssigkeitsaustritt beim Ablassen von Kühlmittel stets geeignete Behälter verwenden.

Gebrauchtes Kühlmittel durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.



2-poliger Temperatur-Sensor

22. Alle 1200 Betriebsstunden:

Geberfunktion

Ausgangsspannung des Sensors (Pin 3) bei unterschiedlichen Öldrücken messen. Die Ausgangsspannung des Sensors muß folgenden Werten entsprechen:

0,85-1,15 bar	=	2,45 V
1,80-2,20 bar	=	3,70 V
2,75-3,25 bar	=	4,50 V
3,79-4,20 bar	=	5,20 V
4,55-5,45 bar	=	5,70 V
5,40-6,6 bar	=	6,10 V

Die Toleranzen gelten bei Temperaturen von +30 °C - 110 °C. Bei geringeren Temperaturen ist der Toleranzbereich größer, z. B. 0 °C = x 1,4.

Wächterfunktion

Prüfleuchte an Öldruck-Wächter, Pin 4 (- Masse) anschließen, und sicherstellen, daß der Wächter beim Ein- und Ausschalten des Motors bei den korrekten Drücken einschaltet. Der Wächter muß einschalten bei **0,7 ± 0,15 bar**, wenn der Motor ausgeschaltet wird.

Wichtig! *Während der Messung muß am Sensor/Wächter Spannung anliegen. Maximal 4 W Stromaufnahme von einer Prüfleuchte.*

Wächter für automatische Abschaltung bei Auftreten einer Störung angeschlossen:

1. Motor starten.
2. Auf dem Öldruckmesser überprüfen, daß der Öldruck ansteigt.
3. Motor von Hand abstellen (mit der Notstopvorrichtung).
4. Auf dem Öldruckmesser ablesen, bei welchem Druck das Abstellmagnetventil betätigt wird und der Wächter öffnet. Korrekter Druck: **0,7 ± 0,15 bar**.

Wächter an Warnsummer angeschlossen:

1. Hauptschalter in Betriebsstellung; prüfen, daß der Warnsummer ertönt.
2. Bei laufendem Motor prüfen, daß der Warnsummer verstummt, wenn der Öldruck **über 1,1 ± 0,15 bar** ansteigt, und der Wächter schließt.

23. Alle 400 Betriebsstunden:

ABSTELLVORRICHTUNG PRÜFEN

Sicherstellen, daß das Abstellmagnetventil aktiviert ist und den Motor abschaltet, wenn das Stop-Signal von Knopf, Temperatur-Wächter, Kühlmittelstands-Wächter und Öldruck-Wächter ausgegeben wird, falls diese für ein automatisches Abstellen bei Auftreten eines Fehlers eingestellt sind.

ABSCHALTRELAIS PRÜFEN

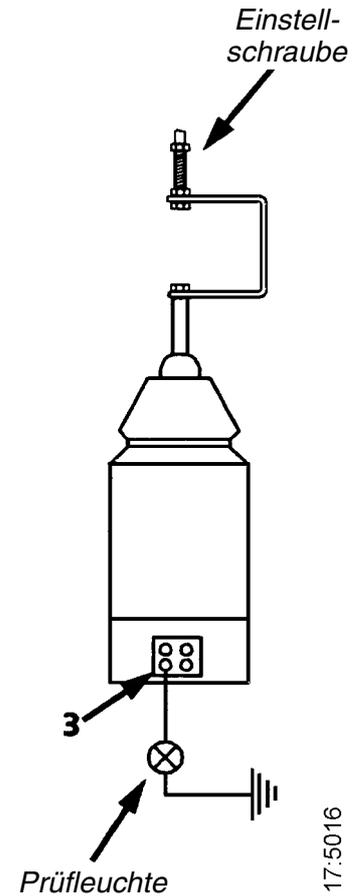
Folgendes muß beim Erneuern des Abschaltrelais geprüft werden:

Endposition des Stößels

- Prüfleuchte zwischen Pin 3 im Stecker des Abschaltrelais und Minuspol der Batterie anschließen.
- Bei aktiviertem Abschaltrelais muß die Prüfleuchte leuchten, d. h. an Pin 3 muß eine Spannung anliegen. Abschaltrelais-Gestänge bei aktiviertem Abschaltrelais einstellen, bis die Prüfleuchte leuchtet (Einstellschraube am Gabelstück, siehe Abbildung).

Die Prüfleuchte zeigt an, daß die Einzugsspule abgeschaltet und die Haltespule eingeschaltet ist.

Das Abschaltrelais wird beschädigt, wenn die Einzugsspule mehr als 10 Sekunden eingeschaltet ist.



17:5016

Abschalthebel an Einspritzpumpe prüfen

RSV-Regler

- Der Abschalthebel darf den Anschlag in der Betriebs- und Endstellung nur ganz leicht berühren.

RQ/RQV-K-Regler

- Der Abschalthebel muss am mechanischen Anschlag im Reglergehäuse sowohl in der Betriebs- als auch in der Endstellung anliegen.

Wichtig! Ggf. mit Einstellmutter am Gabelstück einstellen.

BATTERIE WECHSELN

Ausbau

1. Batterie-Massekabel (-) von der Batterie abklemmen.
2. Batterie-Pluskabel (+) von der Batterie abklemmen (das an den Anlasser angeschlossene Kabel).

Einbau

1. Batterie-Pluskabel (+) an die Batterie anklemmen (das an den Startermotor angeschlossene Kabel).
2. Batterie-Massekabel (-) an die Batterie anklemmen.



ACHTUNG

Kabel nur an korrekte Klemmen anschließen.

Andernfalls kann die elektrische Anlage stark beschädigt werden.

Bei einem Kurzschluß der Klemmen kommt es zu Funkenbildung.



Handeln Sie umweltbewußt!

Altbatterien durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

VERSCHIEDENES

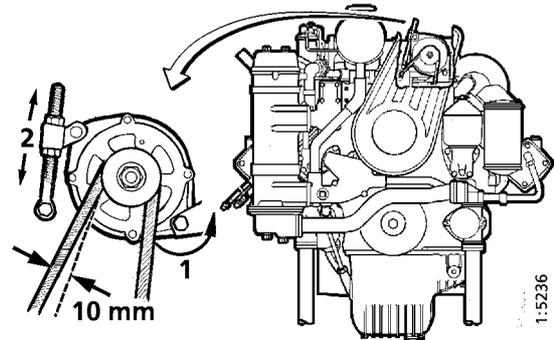
24. Alle 200 Betriebsstunden: KEILRIEMENSPIANNUNG PRÜFEN

Korrekt gespannte Antriebsriemen können bei einer Kraft von 35-50 N um ca. 10 mm niedergedrückt werden (dies ist abhängig von der Länge des Riemen).

Verschlossene oder beschädigte Riemen erneuern.

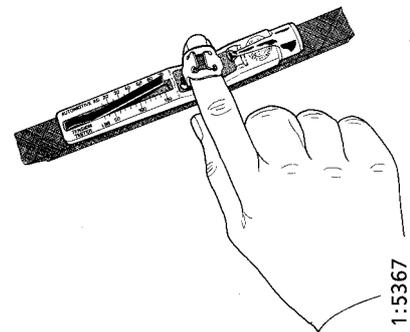
1. Schrauben lösen.
2. Korrekte Spannung mit Einstellschraube einstellen.

Riemen nicht überspannen.



Messung der Riemenspannung mit Krikrit (Teile-Nr. 587 495)

1. Meßarm durch Drücken auf Null stellen.
 2. Meßuhr auf Keilriemen in gleichem Abstand von zwei Riemenscheiben aufsetzen.
 3. Drücken, bis die Meßuhr klickt.
 4. Wert ablesen.
- Die empfohlene Riemenspannung von Scania Riemen beträgt bei der Prüfung **300 N**.
 - Beim Erneuern von Riemen muß die Riemenspannung um ca. 10-15 % höher sein.



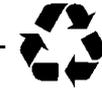
25. Täglich:

AUF UNDICHTIGKEITEN PRÜFEN UND GGF. INSTAND SETZEN

- Motor starten.
- Auf Öl-, Kühlmittel-, Kraftstoff-, Luft- und Abgas-Undichtigkeiten prüfen.
- Undichte Verbindungen festziehen oder austauschen.
Überlaufbohrungen (1) auf Undichtigkeit der O-Ringe zwischen Zylinderlaufbuchse und Kurbelgehäuse prüfen, siehe Abbildung.
 - a) Wenn Kühlmittel austritt, sind die zwei oberen O-Ringe undicht.
 - b) Wenn Öl austritt, ist der untere O-Ring undicht.
- Die Ablassöffnung (2) an der Kühlmittelpumpe darf nicht verstopft sein, siehe Abbildung. Bei Undichtigkeit muß die Pumpendichtung erneuert werden.
- Sicherstellen, daß der Ablauf im V-Winkel hinter der Einspritzpumpe über die gesamte Länge des Zylinderblocks durchgängig ist. Leitung entleeren, damit sich keine Flüssigkeit im V-Winkel sammelt. Siehe Abbildung.

Geringfügige Undichtigkeiten an den Überlaufbohrungen in der Einfahrzeit des Motors sind normal. (Dichtungen und O-Ringe werden beim Einbau mit Fettseife oder Öl geschmiert).

Solche Undichtigkeiten verschwinden nach einer gewissen Zeit.

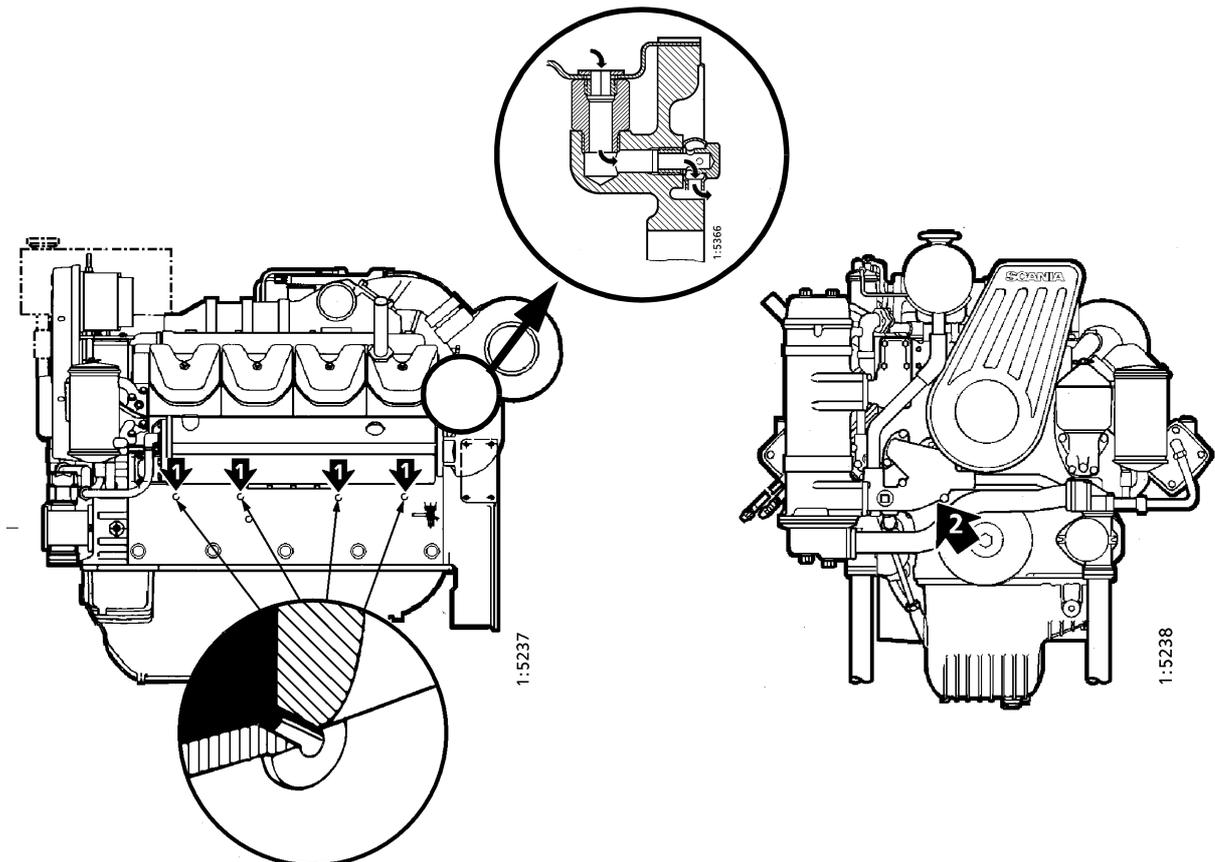


Handeln Sie umweltbewußt!

Sicherstellen, daß Undichtigkeiten die Umwelt nicht belasten.

! Wichtig

Bei starken Undichtigkeiten Scania Werkstatt kontaktieren.



26. Alle 2400 Betriebsstunden:

VENTILSPIEL PRÜFEN/EINSTELLEN

Hinweis: Das Ventilspiel ist nach den ersten 400 Betriebsstunden zu prüfen bzw. einzustellen.

Das Ventilspiel wird bei kaltem Motor, d. h. mindestens 30 Minuten nach dem Abschalten, eingestellt.

Die Ventildeckeldichtungen sind nach Bedarf zu erneuern.
Anzugsdrehmoment: 25 Nm.

Einlaßventilspiel: 0,45 mm
Auslaßventilspiel: 0,80 mm.

Methode 1

- Kurbelwelle in Drehrichtung drehen, bis der Kolben von Zylinder 1 auf 30° nach OT des Arbeitstakts steht. Bei diesem Winkel befindet sich eine Markierung ⊥.

- Die folgenden Ventile können nun eingestellt werden:

Rechte Seite	Zylinder 1	Einlaß und Auslaß
	2	Auslaß
	4	Auslaß
Linke Seite	Zylinder 5	Einlaß und Auslaß
	7	Einlaß
	8	Einlaß

- Kurbelwelle in Drehrichtung eine Umdrehung bis zur Markierung ⊥ drehen. Kolben von Zylinder 1 steht dann 30° nach OT im Ansaugtakt.

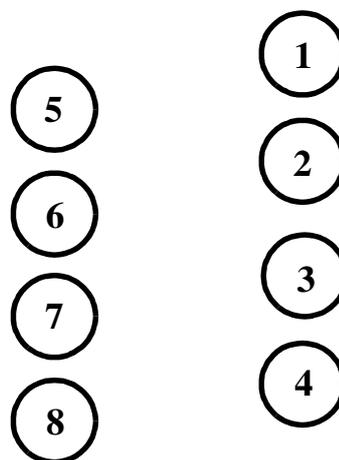
- Die folgenden Ventile können nun eingestellt werden:

Rechte Seite	Zylinder 2	Einlaß
	3	Einlaß und Auslaß
	4	Einlaß
Linke Seite	Zylinder 6	Einlaß und Auslaß
	7	Auslaß
	8	Auslaß



ACHTUNG

Bei Arbeiten am Motor die Starteinrichtung stillsetzen.
Bei unbeabsichtigtem Starten des Motors besteht
**HOHES
VERLETZUNGSRISIKO.**



SCHWUNGRAD

Zylinder-Nummerierung

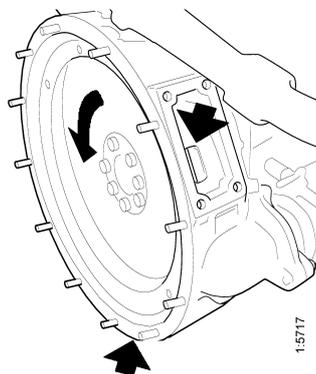
Kolben von Zylinder 1 steht 30°
nach OT im

Arbeitshub Ansaugtakt

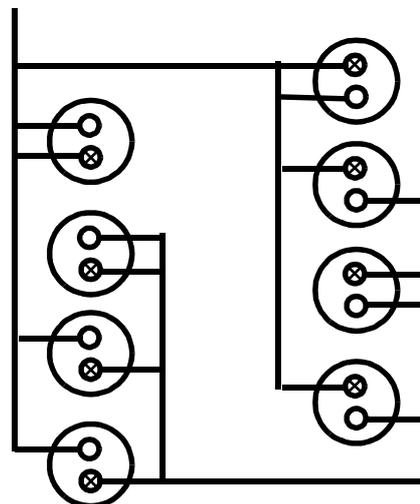
Hinweis

Bei Gehäusen aus *Silumin-Legierungen* können Werte nur von unten abgelesen werden.

Bei Gehäusen aus *Guß Eisen* können die Werte entweder von unten oder von der Seite (60°) abgelesen werden (je nach Zugänglichkeit).



Ableseöffnungen
in Schwungradgehäuse



SCHWUNGRAD

○ Einlaßventil

⊗ Auslaßventil

Methode 2

- Kolben von Zylinder 1 auf OT stellen, dazu Motor in Drehrichtung drehen, bis beide Ventile geschlossen sind.
- Ventile von Zylinder 1 einstellen. Das korrekte Ventilspiel ist auf einem Schild auf einem der Ventildeckel angegeben.
- Vorgehensweise bei übrigen Zylindern in Reihenfolge 5 - 4 - 2 - 6 - 3 - 7 - 8 (Zündfolge) wiederholen, dazu die Kurbelwelle jeweils 1/4 Umdrehung in Drehrichtung weiterdrehen.

27. Alle 2400 Betriebsstunden:

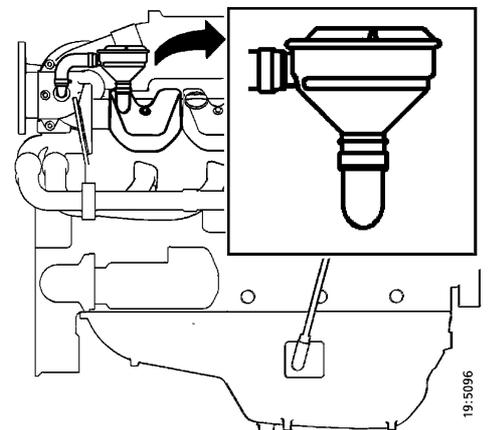
AUSTAUSCH (oder REINIGUNG) DES ENTLÜFTUNGSVENTILS DER GESCHLOSSENEN KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG

Methode 1:

Ventil zu den angegebenen Intervallen austauschen.

Methode 2:

- Ventil zum angegebenen Intervall ausbauen.
- Ventil über Nacht in Dieseldieselkraftstoff eintauchen. Dann einige Male mit Dieseldieselkraftstoff spülen und abtropfen lassen.
- Ventil wieder einbauen.
- Das Ventil kann nach den ersten 2400 Betriebsstunden *maximal zweimal* wiederverwendet (gereinigt) werden. Ventil nach dem Reinigen entsprechend kennzeichnen.



LÄNGERFRISTIGE STILLSETZUNG

Wenn der Motor über einen längeren Zeitraum nicht genutzt werden soll, müssen spezielle Vorkehrungen getroffen werden, um das Kühlsystem, das Kraftstoffsystem und die Brennräume vor Korrosion und die Außenseite des Motors vor dem Einrosten zu schützen.

Der Motor kann normalerweise bis zu sechs Monate lang ungenutzt bleiben. Soll der Motor für einen darüber hinausgehenden Zeitraum nicht betrieben werden, sind die folgenden Vorkehrungen zu treffen, die einen Motorschutz für bis zu vier Jahre bieten. Alternativ hierzu muß der Motor alle 6 Monate gestartet und auf Betriebstemperatur gebracht werden.

Vorbereitung des Motors für längerfristige Stillsetzung heißt:

- Motor sorgfältig reinigen
- Motor eine Zeitlang mit Konservierungskraftstoff, Konservierungsöl und Konservierungskühlmittel betreiben
- Motor auf die Stillsetzung vorbereiten (Filterwechsel, Schmierung usw.)

Konservierungskühlmittel

Soll der Motor bei befülltem Kühlsystem stillgesetzt werden, ist eine Kühlmittelmischung mit 50% Volumen-% Frostschutzmittel zu verwenden. Frostschutzmittel *ohne* Korrosionsschutzmittel auf Nitritbasis ist zu verwenden, z. B. **BASF G48** oder **BASF D542**.

Konservierungskraftstoff

- Mit Lubrizol 560A oder ähnlichem gemischten Dieselmotorkraftstoff verwenden.
- 1 cm³ (ml) Lubrizol 560A mit 10 dm³ (l) Kraftstoff mischen.



ACHTUNG

Ethylenglykol kann bei Verschlucken tödlich wirken. Hautkontakt vermeiden.



HANDHABUNG VON LUBRIZOL 560A

Gefahrstoff!

Enthält aromatische Kohlenwasserstoffe

Bei Risiko einer Dampfansammlung Absaugeinrichtungen verwenden.
Bei der Handhabung von Lubrizol Schutzhandschuhe und Schutzbrille tragen. Kontaminierte Bekleidungsstücke nicht länger tragen.

Gelangt Lubrizol in die Augen: mindestens 15 Minuten mit Wasser spülen. Ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen.

Bei Hautkontakt: Betroffene Bereiche mit Seife und Wasser waschen.

Bei Einatmen: Frischluft, Ruhe und Wärme

Entzündlich: Gefahrklasse IIA. Flammpunkt + 27°.

Im Brandfall: Mit Kohlendioxid, Pulver oder Schaum löschen.

Aufbewahrung: In gut verschlossenem Behälter an einem kühlen, trockenen Ort. **Außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahren.**

Konservierungsöl

Die meisten Mineralölgesellschaften halten Konservierungsöl vorrätig.

Beispiel: Dinitrol 40 oder ähnliches.

Vorbereitungen für die Stillsetzung

- Kühlsystem entleeren und spülen. Mit Konservierungskühlmittel befüllen.
- Motor mit Normalkraftstoff bis zum Erreichen der Betriebstemperatur laufen lassen. Motor abstellen, und das Schmiersystem entleeren.
- Kraftstofffilter und Turbfilter wechseln.
- Motor mit Konservierungsöl bis zur MIN-Markierung auf dem Meßstab befüllen.
- Konservierungskraftstoff in einem Behälter ansetzen. Kraftstoffleitung an der Förderpumpe abklemmen, und einen Schlauch vom Behälter anschließen.
- Kraftstoffleitung am Überlaufventil abklemmen, und einen Rücklaufschlauch in den Behälter geben.
- Motor starten und ca. 20-25 Minuten bei 1000/min drehen lassen (gilt nicht für Eindrehzahlmotoren).
- Motor ausschalten, Schläuche abbauen, und Kraftstoffleitungen anbauen.
- Ventiltrieb reichlich mit Konservierungsöl einölen.
- Einspritzdüsen abbauen, und Konservierungsöl in jeden Zylinder sprühen; *maximal 30 cm³ (ml)*. Motor mit dem Anlasser einige Umdrehungen drehen. *Kleine* zusätzliche Ölmenge in jeden Zylinder sprühen. Hierauf darf der Motor nicht mehr mit dem Starter durchgedreht werden. Einspritzdüsen anbauen.
- Konservierungsöl aus dem Motor ablassen. Frisches Motoröl kann direkt oder bei Wiederinbetriebnahme nach Stillsetzung eingefüllt werden.
- Kühlsystem entleeren, wenn der Motor nicht mit befülltem Kühlsystem stillgesetzt werden soll. Alle Anschlüsse des Kühlsystems mit Stopfen und Klebeband verschließen (wenn das Kühlsystem nicht komplett zusammengebaut wird).
- Luftfilter: Filterelement reinigen oder wechseln.
- Lufteinlaß- und Abgasrohre verschließen.
- Generator und Startermotor:
- Mit wasserabweisenden Korrosionsschutzöl CRC 226, LPS1 oder ähnlichem besprühen.
- Außenseite glänzender Metallteile des Motors zunächst mit Konservierungsöl (z. B. Dinitrol 25B) und anschließend mit Dinitrol 112 oder ähnlichem besprühen.

Stillsetzung über Winter

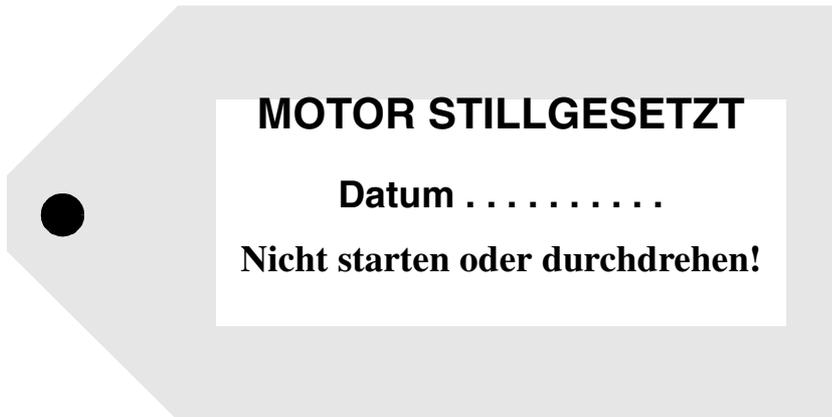
- Um das Risiko einer Kondenswasserbildung im Kraftstoffbehälter bei einer Stillsetzung über Winter zu minimieren, muß der Kraftstoffbehälter mit Kraftstoff gefüllt werden.



Handeln Sie umweltbewußt!

Zur Vermeidung von Flüssigkeitsaustritt beim Ablassen von Öl und Kühlmittel stets geeignete Behälter verwenden. Altöl und Kühlmittel durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

- Ein Schild am Motor anbringen, das Auskunft über das Datum der Stillsetzung gibt und klar anweist, daß der Motor weder gestartet noch mit dem Starter durchgedreht werden darf.



Batterien

Batterien ausbauen und an der Ladestation normalladen. (Gilt nicht für laut Herstellerangaben wartungsfreie Batterien). Das gleiche gilt bei kurzzeitiger Stillsetzung des Motors, wenn dieser nicht wie zuvor angegeben für die Stillsetzung vorbereitet wurde.

Lagerung

Nach den vorbereitenden Arbeiten muß der Motor bei Zimmertemperatur an einem trockenen Ort gelagert werden.

Wiederinbetriebnahme nach Stillsetzung

(Vorgehen bei der Wiederinbetriebnahme des Motors)

- Klebeband und Stopfen von den Anschlüssen des Kühlsystems, Lufteinlaß- und Abgasrohren nehmen.
- System mit Kühlmittel befüllen. Siehe Seite 12.
- Ölstand im Motor prüfen bzw. neues Motoröl einfüllen.
- Motor einige Male bei ausgebauten Einspritzdüsen mit dem Starter durchdrehen und gleichzeitig den Ventiltrieb mit Stößelstangen und Ventilstößeln reichlich ölen.

Wichtig! *Der Motor muß mit ausgebauten Einspritzdüsen durchgedreht werden, damit überschüssiges Konservierungsöl aus den Zylindern ausgetrieben wird.*

- Einspritzdüsen einbauen.
- Konservierungsöl aus Hauptfilter des Kraftstoffsystems ablassen.
- Kraftstoffsystem entlüften.
- Äußerlich aufgebrachtetes Konservierungsöl mit Terpentinersatz abwaschen.



ACHTUNG

Beim Laden sowie bei der Handhabung von Batterien Schutzhandschuhe und Schutzbrille tragen. Batterien enthalten einen stark korrosiven Elektrolyt (Schwefelsäure).



Handeln Sie umweltbewußt!

Zur Vermeidung von Flüssigkeitsaustritt beim Ablassen von Öl und Kühlmittel stets geeignete Behälter verwenden. Altöl und Kühlmittel durch autorisierten Betrieb entsorgen lassen.

TECHNISCHE DATEN

ALLGEMEINES	DI14
Zylinderzahl	V8, 90°
Bohrung mm	127
Hub mm	140
Hubraum dm³ (Liter)	14,2
Anzahl Hauptlager	5
Zündfolge	1 - 5 - 4 - 2 - 6 - 3 - 7 - 8
Verdichtungsverhältnis	15:1 Erhöhte Motorleistung: 13,5:1
Kurbelwellen-Drehrichtung bei Draufsicht von hinten	Gegen den Uhrzeigersinn
Lüfter-Drehrichtung bei Draufsicht von vorn	Gegen den Uhrzeigersinn
Kühlung	Flüssigkeit
Ventilspiel, kalter Motor:	
Einlaßventil mm	0,45
Auslaßventil mm	0,80
Gewicht, ohne Kühlmittel oder Öl	
Motor <u>mit</u> Wärmetauscher kg	1400
Motor <u>ohne</u> Wärmetauscher (Kielkühlung) kg	1325
Leistung	Siehe "Engine record card"
SCHMIERANLAGE	
Max. Öldruck (warmer Motor bei Drehzahlen über 800/min) bar (kp/cm²)	6
Normaler Öldruck (warmer Motor bei Betriebsdrehzahl) bar (kp/cm²)	3 - 6
Min. Öldruck (betriebswarmer Motor bei 800/min) bar (kp/cm²)	0,7
Ölkapazität, siehe Seite 21	
Kurbelgehäusedruck mit geschlossener Kurbelgehäuseentlüftung mm VP	-55 - +20

KRAFTSTOFFANLAGE		DI14
Pumpeneinstellung vor OT		Siehe Schild am Ventildeckel
Einspritzdüsen, Öffnungsdruck	bar (kp/cm ²)	300
Niedriger Leerlauf	U/min	700
Höchste Vollastdrehzahl		Siehe "Enginge record card"
Kraftstoff		Dieselkraftstoff ¹⁾
Anzugsdrehmomente:		
Düsenklemmutter, Einspritzdüse	Nm	70
Überwurfmutter, Einspritzleitung	Nm	20
Anschluß, Leckölleitung	Nm	11
¹⁾ Siehe Seite 51		
KÜHLSYSTEM		
Anzahl der Thermostate		2
Thermostat, Öffnungstemperatur	°C	79
Kühlmitteltemperatur:		
System mit Umgebungsdruck	°C	70 - 93
System mit Überdruck	°C	70 – ca. 100
Kapazität		
<u>mit</u> Wärmetauscher	dm ³ (Liter)	93
<u>ohne</u> Wärmetauscher (Kielkühlung)	dm ³ (Liter)	50
ELEKTRISCHE ANLAGE		
Systemspannung	V	24
Generator, Strom	A	65 oder 120 oder 2x65
Startermotor, Leistung	kW (PS)	6,7 (9,1)
Wächter, Einstellungen:		
Öldruck-Wächter	bar (kp/cm ²)	2-polig: 0,7 ± 0,15
Temperatur-Wächter	°C	In Sechskant des Wächters eingepreßt

KRAFTSTOFF

Dieseldieselfkraftstoff

Die Zusammensetzung des Dieseldieselfkraftstoffs ist für den Betrieb und die Lebensdauer des Motors sowie der Einspritzpumpe von entscheidender Bedeutung. Motorleistung sowie Abgase hängen ebenfalls von der Kraftstoffqualität ab.

Die Anforderungen und Prüfstandards der wichtigsten Eigenschaften können dem Servicehandbuch entnommen werden. Die entsprechenden Gruppen können über ihren Scania Händler oder direkt bei Scania bestellt werden. Die Anschrift des Unternehmens ist auf dem Umschlag abgedruckt.

Der Dieseldieselfkraftstoff muß dem folgenden Standard entsprechen: EN 590 (Europäischer Standard).

Die Tabelle unten zeigt die Anforderungen für einige der wichtigsten Eigenschaften:

Eigenschaft	Anforderung
Viskosität bei 40°C	2,0 - 4,5 mm ² /s (cSt)
Dichte bei 15°C	0,82 - 0,86 kg/dm ³
Schwefelgehalt (Masseanteil)	max. 0,3 %
Zündwilligkeit (Cetanzahl)	mind. 49
Flammpunkt	56 °C

Unter Umweltgesichtspunkten vorzuziehende Kraftstoffe (Kraftstoffe mit niedrigem Schwefelgehalt)

Es gibt drei verschiedene Klassen dieser Kraftstoffe (SS15 54 35). Klasse 1 enthält keinen, Klasse 2 nur wenig Schwefel. Im Vergleich zur Klasse 3 (Normalkraftstoff) besitzen diese Kraftstoffe eine geringere Dichte, was die Leistungsabgabe des Motors herabsetzt. Zusammen mit einem Katalysator darf nur Kraftstoff der Klasse 1 verwendet werden.

Die kurzfristige Verwendung von Kraftstoff mit einem Schwefelgehalt von über 0,05 % (Gewichtsanteil) verursacht keine bleibenden Schäden am Katalysator.

Zum Erreichen der gewohnten Wirksamkeit des Katalysators müssen anschließend u. U. jedoch zeitweilig Kraftstoffe mit geringem Schwefelanteil verwendet werden.

Temperaturabhängigkeit von Dieselkraftstoff

Bei niedrigeren als den angegebenen Temperaturen bildet sich im Diesel-Kraftstoff Paraffinwachs, das Kraftstofffilter und -leitungen verstopfen kann. Dies kann zu Leistungsverlust oder Absterben des Motors führen.

Diesel-Kraftstoffe sind für den Einsatz in den jeweiligen Ländern spezifiziert. Wird ein Fahrzeug oder Motor in einer Temperaturzone mit ungewohnt niedrigen Temperaturen betrieben, **zuerst die Temperatureigenschaften des jeweiligen Kraftstoffs bestimmen.**

Das Kälteverhalten des Kraftstoffs kann verbessert werden, indem eine der folgenden Maßnahmen ergriffen wird, **bevor die Temperatur sinkt:**

- Ist der Kraftstoff nicht für die erwarteten Temperaturen ausgelegt und ist kein Dieselkraftstoff mit den geeigneten Temperatureigenschaften verfügbar, sollte **als vorbeugende Maßnahme** eine elektrische Kraftstoffheizung eingebaut werden.
- Die Temperatureigenschaften von Dieselkraftstoff lassen sich bei niedrigen Temperaturen durch Zugabe von Petroleum **als vorbeugende Maßnahme** verbessern. Es dürfen maximal 20 % Petroleum zugegeben werden. Das Petroleum ist beim Tanken zuerst einzufüllen, damit es sich mit dem Diesel-Kraftstoff durchmischt.

Hinweis: Die Verwendung von Petroleum als Motor-Kraftstoff ist in manchen Ländern verboten.

- Um zu vermeiden, daß das Wasser im Kraftstoff gefriert, dürfen maximal 0,5-2 % Alkohol (Isopropanol) zugegeben werden.

Kraftstoffbehälter entleeren, und Kraftstofffilter regelmäßig entleeren oder erneuern.



ACHTUNG

Diesel-Kraftstoffen, die schon an ein bestimmtes Klima angepaßt sind, darf kein Petroleum zugefügt werden. Dies kann zu Beschädigungen der Einspritzpumpe führen. Die Zugabe von allen anderen Kraftstoffen außer Petroleum ist nicht zulässig, da dadurch Motorschäden verursacht werden können.



Wichtig

Dem Dieselkraftstoff darf kein Benzin beigemischt werden. Benzin kann zu Verschleiß an der Einspritzpumpe und zu Motorschäden führen.

ALPHABETISCHES VERZEICHNIS

<p>Abschaltrelais 41</p> <p>Batterie wechseln 42</p> <p>Betrieb 15</p> <p>Drehzahl 15</p> <p>Einspritzdüsen 36</p> <p>Entlüften, Kraftstoffsystem 35</p> <p>Erstes Starten 12</p> <p>Filter, Kraftstoff 35</p> <p>Filterelement, Luftfilter 32</p> <p>Garantie 1</p> <p>Glykol 26</p> <p>Inbetriebnahme-Bericht 1</p> <p>Korrosionsschutz 28</p> <p>Kraftstofffilter erneuern 35</p> <p>Kraftstoffspezifikationen 51</p> <p>Kraftstoffstand 35</p> <p>Kraftstoffsystem entlüften 35</p> <p>Kupplung 17</p> <p>Kühlmittel 26</p> <p>Kühlmittelstand 24</p> <p>Kühlmittelstands-Wächter 38</p> <p>Kühlmitteltemperatur 15</p> <p>Kühlmitteltemperatur-Wächter 39</p> <p>Kühlmittelwechsel 28</p> <p>Kühlsystem reinigen 29</p> <p>Lagerung 48</p> <p>Luftfilter, Element 32</p> <p>Luftfilter, Niederdruckanzeige 32</p> <p>Luftfilter, Sicherheitselement 34</p> <p>Luftfilter, Vorfilter 32</p> <p>Motor ausschalten 16</p> <p>Motor starten 13</p>	<p>Niederdruckanzeige 32</p> <p>Notabschaltung 16</p> <p>Prüfungen nach dem Betrieb 17</p> <p>Prüfungen vor Betrieb 13</p> <p>Schmieröldruck 16</p> <p>Sicherheitselement, Luftfilter 34</p> <p>Sicherheitshinweise 6</p> <p>Sicherheitshinweise für den Betrieb 7</p> <p>Sicherheitshinweise für die Handhabung von Material 8</p> <p>Sicherheitshinweise für Pflege und Wartung .. 8</p> <p>Technische Daten 49</p> <p>Temperatur-Wächter 39</p> <p>Turboladerfilter 24</p> <p>Typbezeichnung 10</p> <p>Umweltschutz 4</p> <p>Undichtigkeiten 43</p> <p>Ventilspiel 44</p> <p>Vorfilter, Luftfilter 32</p> <p>Vorwort 2</p> <p>Wartung 18</p> <p>Wartungsplan 19</p> <p>Wiederinbetriebnahme nach Stillsetzung 48</p> <p>Zertifizierte Motoren 5</p> <p>Ölanalyse 20</p> <p>Öldruck 16</p> <p>Ölfüllmenge 21</p> <p>Ölreiniger 22</p> <p>Öl-Spezifikation 20</p> <p>Ölstand 21</p> <p>Ölwechsel 21</p>
---	---