



Der Kampf um sauberen Diesel



Der Motor bleibt immer im ungünstigsten Moment stehen. Ursache sind meistens Verunreinigungen im Diesel. Die Weltumsegler Michaela und Volker Kießling geben Praxistipps, wie nur sauberer Diesel in die Einspritzdüsen gelangt **Text und Fotos: Dr. Volker Kießling**

Am besten, ich schaue jetzt einfach nicht mehr hin. Soeben habe ich für 350 Liter Diesel ein halbes Vermögen bezahlt und nun sind drei junge Polynesier in Blaumännern dabei, den Treibstoff in unsere Kanister zu füllen. Das Fass, aus dem der Diesel mit einer handbetriebenen Pumpe ans Tageslicht befördert wird, steht auf dem staubigen Hinterhof der nationalen Mineralölgesellschaft Tuvalu und hat schon wesentlich bessere Zeiten gesehen: Zumindest außen ist es völlig verrostet.

Von der Handpumpe läuft der Diesel in einen Eimer, dessen rote Farbe mit der weißen Aufschrift ihn unzweideutig als Feuerlösch-eimer ausweist. Dass der Eimer leckt wie ein Sieb, ist nicht überraschend, denn üblicherweise wartet er

mit Sand befüllt auf seinen Einsatz. Auf dem Weg vom Fass in unsere Kanister muss der Diesel aber den Umweg über den Eimer nehmen, da die Arbeiter nur anhand seiner Volumenmarkierung die gelieferte Menge abmessen können.

Vom Eimer wird der Treibstoff sodann in unsere Kanister geschüttet. Als Trichter dient eine aufgeschnittene Plastikflasche. Als eine Windhose eine dichte Staubwolke in Richtung unserer Kanister treibt, wende ich mich endgültig ab.

Nicht nur, dass der Diesel hier unverschämt teuer ist und ich ihn kanisterweise zu Fuß zur Dingilandestelle schleppen und dann hinaus zu unserem Schiff *La Gitana* fahren muss. Mit dem ganzen Sand, Staub, Rost und wahrscheinlich auch noch Kondenswasser ist der Diesel ziemlich sicher zu ei-

ner Giftbrühe mutiert, die wohl unverzüglich zu einem Infarkt der Treibstoffversorgung und zum Stillstand unseres Motors führen wird.

Kein Diesel ist wirklich sauber

Beinahe jede Yacht ist heutzutage mit einem Hilfsmotor ausgerüstet, meistens mit einem Dieselaggregat. Und die modernen Selbstzünder arbeiten so zuverlässig und störungsfrei, dass Ausfälle nahezu immer auf Probleme in der Treibstoffversorgung zurückzuführen sind. Neben Luft im System handelt es sich dabei meistens um Verunreinigungen im Treibstoff, die die hochpräzisen Einspritzdüsen zusetzen.

Und Verunreinigungen gibt es selbst in vermeintlich sauberem Diesel reichlich. Wer es nicht glaubt, kontrolliere einfach den Inhalt eines Dieselskanisters,

nachdem dieser mehrere Stunden an Deck einer motorenden Yacht stand. Die Vibrationen erzeugen Schwingungen im Diesel, an deren Überlagerungen sich die Schmutzpartikel zu kleinen und größeren Klumpen sammeln und am Kanisterboden ablagern.

Vor allem Wasser im Diesel kann zu einer ganzen Kettenreaktion unangenehmer Folgen führen, denn an der Grenzschicht von Wasser und Diesel finden Mikroorganismen wie Bakterien und Algen ein überraschend wachstumsfreundliches Biotop. Insbesondere bei warmen Temperaturen können sie sich explosionsartig vermehren und eine schleimige, gallertartige Masse bilden, die innerhalb kürzester Zeit Filter, Einspritzpumpe und die Einspritzdüsen blockiert. Um das Wachstum dieser Mikroorganismen einzudämmen, gibt