

Willkommen

Sie haben einen der besten Bootsmotoren auf dem Markt gewählt. Zahlreiche Konstruktionsmerkmale gewährleisten eine einfache Bedienung und lange Lebensdauer.

Bei guter Pflege und Wartung wird Ihnen dieser Motor viele Jahre lang Freude bereiten. Lesen Sie dieses Handbuch vollständig durch, um optimale Leistung und einwandfreien Betrieb sicherzustellen.

Das Betriebs- und Wartungshandbuch enthält spezifische Anweisungen für die Bedienung und Wartung Ihres Produktes. Sie sollten dieses Handbuch bei dem Produkt aufbewahren, damit es bei Bedarf immer griffbereit ist.

Wir möchten uns bei Ihnen für den Kauf eines unserer Produkte bedanken. Wir sind davon überzeugt, dass Sie Freude daran haben werden!

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin, USA

Name/Funktion:

John Pfeifer, President,
Mercury Marine



Lesen Sie dieses Handbuch sorgfältig durch

WICHTIG: Wenn Sie einen Teil dieses Handbuchs nicht verstehen, wenden Sie sich an Ihren Händler. Ihr Händler kann Ihnen auch Start- und Betriebsverfahren vorführen.

Hinweis

Die in diesem Handbuch und auf Ihrem Antriebssystem verwendeten Hinweise „Warnung“ und „Vorsicht“ und die

sonstigen Hinweise, zusammen mit dem internationalen Symbol für GEFAHR (⚠) weisen den Mechaniker bzw. Benutzer auf besondere Anweisungen für bestimmte Wartungsarbeiten oder Verfahren hin, die bei falscher oder unvorsichtiger Ausführung gefährlich sein können. Diese Hinweise unbedingt beachten.

Diese Sicherheitshinweise allein können die angezeigten Gefahren selbstverständlich nicht vermeiden. Zur Durchführung von Wartungsarbeiten gehört neben der strikten Einhaltung dieser Hinweise auch gesunder Menschenverstand, um Unfällen vorzubeugen.

⚠ VORSICHT

Weist auf eine Gefahr hin, deren Nichtbeachtung zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen kann.

⚠ ACHTUNG

Weist auf eine Gefahr hin, deren Nichtbeachtung zu leichten oder mittelschweren Verletzungen führen kann.

HINWEIS

Weist auf eine Situation hin, deren Nichtbeachtung zum Ausfall des Motors oder anderer Hauptkomponenten führen kann.

WICHTIG: Informationen, die für die erfolgreiche Durchführung der Aufgabe unabdinglich sind.

HINWEIS: Informationen, die beim Verständnis eines bestimmten Schritts oder einer Maßnahme helfen.

WICHTIG: Der Bootsführer (Fahrer) ist für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb des Boots, die an Bord befindliche Ausrüstung und die Sicherheit aller Insassen verantwortlich. Wir empfehlen dringendst, dass sich der Bootsführer das Betriebs- und Wartungshandbuch gut durchliest und sich mit den Bedienungsanleitungen für das Antriebssystem und allen Zubehöerteilen vertraut macht, bevor er das Boot in Betrieb nimmt.

⚠ VORSICHT

Dem US-Bundesstaat Kalifornien ist bekannt, dass die Abgase dieses Motors Chemikalien enthalten, die Krebs, Geburtsschäden oder andere Schäden des Fortpflanzungssystems verursachen.

Die Seriennummern geben dem Hersteller Aufschluss über eine Vielzahl technischer Details Ihres Mercury Marine Antriebssystems. Wenn Sie sich mit Serviceangelegenheiten an Mercury Marine wenden, **geben Sie bitte stets die Modell- und Seriennummern an.**

Die hierin enthaltenen Beschreibungen und technischen Daten galten zum Zeitpunkt der Drucklegung. Mercury Marine behält sich das Recht vor, zum Zwecke der ständigen Verbesserung Modelle jederzeit auslaufen zu lassen und technische Daten oder Konstruktionen ohne Vorankündigung und daraus entstehende Verpflichtungen zu ändern.



Garantiehinweis

Das von Ihnen gekaufte Produkt wird mit einer **beschränkten Garantie** von Mercury Marine geliefert. Die Garantiebedingungen sind im Garantiehandbuch dieses Produkts zu finden. Das Garantiehandbuch enthält eine Beschreibung der gedeckten und ausgeschlossenen Garantieleistungen, Informationen über die Laufzeit, Empfehlungen zur Geltendmachung eines Garantieanspruchs, **wichtige Ausschlüsse und Beschränkungen** sowie andere relevante Informationen. Lesen Sie sich diese wichtigen Informationen bitte durch.

Die Produkte von Mercury Marine sind so entwickelt und gefertigt, dass sie unseren hohen Qualitätsstandards und den jeweiligen Industrienormen und -vorschriften entsprechen sowie bestimmte Abgasvorschriften erfüllen. Jeder Motor wird bei Mercury Marine betrieben und getestet, bevor er für den Versand verpackt wird, um seine Betriebsbereitschaft sicherzustellen. Außerdem werden bestimmte Mercury Marine Produkte in einem kontrollierten und überwachten Umfeld bis zu 10 Motorbetriebsstunden lang getestet, um die Einhaltung der geltenden Normen und Vorschriften zu gewährleisten und festzuhalten. Alle neuen Mercury Marine Produkte werden mit der entsprechenden Garantie geliefert, ungeachtet dessen, ob der Motor an einem der oben beschriebenen Testprogramme beteiligt war oder nicht.

Informationen zu Urheberrecht und Schutzmarken

© MERCURY MARINE. Alle Rechte vorbehalten. Die vollständige oder teilweise Reproduktion dieser Anleitung ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung gestattet.

Alpha, Axis, Bravo One, Bravo Two, Bravo Three, eingekreistes M mit Wellenlogo, K-planes, Mariner, MerCathode, MerCruiser, Mercury, Mercury mit Wellenlogo, Mercury Marine, Mercury Precision Parts, Mercury Propellers, Mercury Racing, MotorGuide, OptiMax, Quicksilver, SeaCore, Skyhook, SmartCraft, Sport-Jet, Verado, VesselView, Zero Effort, Zeus, #1 On the Water und We're Driven to Win sind eingetragene Marken der Brunswick Corporation. Pro XS ist eine Marke der Brunswick Corporation. Mercury Product Protection ist eine eingetragene Marke der Brunswick Corporation.

Identifizierungsunterlagen

Folgende Informationen bitte aufschreiben:

MerCruiser		
Motormodell und Leistung (in PS)		Seriennummer des Motors
Seriennummer der Spiegelplatte (Z-Antrieb)	Übersetzungsverhältnis	Seriennummer des Z-Antriebs
Getriebemodell (Innenborder)	Übersetzungsverhältnis	Seriennummer des Getriebes
Propellernummer	Steigung	Durchmesser
Rumpfnr. (HIN)		Kaufdatum
BootsHersteller	Bootsmodell	Länge
Nummer der Emissionsplakette (nur Europa)		

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel 1 - Was Sie über Ihr Antriebssystem wissen sollten

Adaptive Speed Control (ASC).....	2	Fernschaltungen (Motoren mit DTS).....	7
Kennzeichnung.....	2	Fernschaltungen.....	7
Identifizierung.....	2	Ausstattung bei Instrumententafelmontage.....	7
Motor-Seriennummer	2	Merkmale der Instrumententafel von TowSport	
Getriebe.....	3	Modellen.....	8
ZF Marine Getriebe.....	3	Überlastungsschutz der Elektrik.....	8
Notstoppschalter mit Reißleine.....	3	Optische und akustische Warnsysteme.....	11
Notstoppschalter und Reißleine in gutem Betriebszustand		Motorstörungsanzeige und OBD-M	
halten.....	4	Störungsleuchten-Kit.....	11
Instrumente.....	4	Test der OBD-M Störungsleuchte.....	11
VesselView.....	4	Akustisches Warnsystem.....	11
Digitale SmartCraft Instrumente.....	5	Vorsicht.....	12
Digitale System Link Anzeigen.....	5	Kritisch.....	12
Fernschaltungen (Motoren ohne DTS).....	6	Nicht konfigurierter Alarm – nur DTS.....	12
Merkmale der Fernschaltung – Ohne DTS.....	6	Test des akustischen Warnsystems.....	12
Schalten.....	6	Motorschutzstrategie.....	12

Kapitel 2 - Auf dem Wasser

Empfehlungen zur Sicherheit beim Bootsfahren.....	14	Bei still im Wasser liegendem Boot.....	18
Kontakt mit Kohlenmonoxid.....	15	Betrieb mit hoher Geschwindigkeit und Leistung.....	18
Gefahr von Kohlenmonoxidvergiftung.....	15	Sicherheit von Passagieren - Ponton- und Deckboote.....	19
Von Abgasbereichen fernhalten.....	15	Boote mit offenem Vorderdeck.....	19
Gute Belüftung	15	Boote mit erhöhten Anglersitzen im Bug.....	19
Schlechte Belüftung	16	Springen über Wellen und Kielwasser.....	19
Grundlagen zum Bootsbetrieb	16	Aufprall auf Unterwasserhindernisse.....	20
Aussetzen und Bootsbetrieb.....	16	Bedingungen, die sich auf den Betrieb auswirken.....	20
Betriebstabelle.....	16	Lastverteilung (Passagiere und Ausrüstung) im Boot... ..	20
Anlassen und Abstellen des Motors.....	16	Der Bootsboden.....	21
Starten des Motors.....	16	Kavitation.....	21
Abstellen des Motors.....	17	Ventilation.....	21
Nur-Gas-Betrieb – Instrumententafel für Tow Sports		Höhenlage und Klima.....	21
Modelle.....	17	Erste Schritte.....	21
Betrieb in Temperaturen unter dem Gefrierpunkt.....	18	20-stündige Einfahrzeit.....	21
Ablassstopfen und Bilgenpumpe.....	18	Nach der Einfahrzeit.....	22
Schutz von Personen im Wasser.....	18	Prüfung nach der ersten Saison.....	22
Bei Marschfahrt.....	18		

Kapitel 3 - Technische Daten

Kraftstoffanforderungen.....	24	Methanol- und Ethanolmischungen.....	24
Kraftstoffwerte.....	24	Motoröl.....	24
Verwendung umformulierter (sauerstoffangereicherter)		6.2 MPI TowSport - Technische Motordaten.....	25
Kraftstoffe (nur USA).....	24	Flüssigkeitsdaten.....	26
Alkoholhaltiges Benzin.....	24	Motor.....	26
Butanol-Kraftstoffmischungen Bu16.....	24	Getriebe.....	26

Kapitel 4 - Wartung

Verantwortungsbereiche des Eigners/Bootsführers.....	28	Überprüfung.....	29
Verantwortungsbereiche des Händlers.....	28		
Reinigungs- und Pflegeempfehlungen.....	28		
Reinigung der Anzeigen.....	28		
Reinigung der Fernschaltungen.....	28		
Wartung.....	28		
Do-It-Yourself-Wartungsempfehlungen.....	29		

MerCruiser Gas-Innenborder - Inspektions- und Wartungsplan.....	29	Vorsichtsmaßnahmen beim Umgang mit Batterien für Mehrfachmotoren mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung.....	37
Tägliche Prüfungen.....	29	Flammschutz.....	37
Nach jedem Einsatz.....	29	Wartung des Kraftstoffsystems.....	39
Wöchentliche Prüfungen.....	29	Kraftstoffanlage.....	39
Nach 20 Stunden Einfahrzeit.....	30	Kraftstoffleitung - Prüfung.....	39
Jährlich oder nach 100 Betriebsstunden.....	30	Wasserabscheidender Kraftstofffilter.....	39
Alle 3 Jahre oder nach 300 Betriebsstunden.....	30	Ausbau des Filtergehäuses.....	39
Alle 5 Jahre oder nach 500 Betriebsstunden.....	30	Entleeren des Filtergehäuses.....	40
Motoröl.....	30	Prüfung des Kraftstofffilters.....	40
Prüfen.....	30	Einbau des Filtergehäuses.....	40
Ölstand – überfüllt.....	31	Schmierung.....	41
Füllen.....	31	Getriebegehänge.....	41
Motoröl-Ablasspumpe.....	32	Rippenkeilriemen.....	41
Ölfilterwechsel.....	33	Verlegung des Rippenkeilriemens.....	41
Motorkühlmittel – Geschlossener Kühlkreislauf.....	33	Erkennung des Ausfalls eines Rippenkeilriemens.....	41
Prüfen.....	33	Prüfen.....	42
Füllen.....	34	Austauschen.....	43
Wechseln.....	35	Spülen des Antriebssystems – Modelle ohne Spülanschluss.....	44
Getriebeöl.....	35	Boot aus dem Wasser.....	44
Flüssigkeitsstand vor dem Betrieb prüfen.....	35	Boot im Wasser.....	45
Prüfen des Flüssigkeitsstands bei heißem Motor.....	36	Spülen des Antriebssystems – Modelle mit Spülanschluss.....	47
Wechseln.....	36		
Getriebeanoden – 45IV und 46IV.....	36		
Einstellung des Fernschaltzugs am Getriebe.....	36		
Batterie.....	36		

Kapitel 5 - Lagerung

Winter- oder Langzeitlagerung.....	52	Entleeren des Seewassersystems.....	54
Verwendung umformulierter (sauerstoffangereicherter) Kraftstoffe (nur USA).....	52	Ablassen des Seewassers.....	54
Alkoholhaltige Kraftstoffe.....	52	Luftbetätigtes Zentralablasssystem (Standardkühlsystem).....	54
Vorbereiten des Antriebssystems auf die Lagerung – MPI Modelle.....	52	Luftbetätigtes Zentralablasssystem (Zweikreiskühlsystem).....	57
Spezielles Kraftstoffgemisch.....	53	Batterielagerung.....	60
Vorbereitung von Motor und Kraftstoffsystem.....	53	Wiederinbetriebnahme des Antriebssystems.....	60
Langzeitlagerung von TowSport- und Innenborder-Getrieben.....	54		

Kapitel 6 - Fehlersuche

Diagnose von Problemen des elektronischen Kraftstoffeinspritzsystems.....	62	Überhöhte Motortemperatur.....	63
Motorschutzsystem.....	62	Motortemperatur zu niedrig.....	63
Fehlersuchtabellen.....	62	Niedriger Motoröldruck.....	63
Starter dreht den Motor nicht oder nur langsam.....	62	Batterie lässt sich nicht laden.....	63
Motor springt nicht oder nur schwer an.....	62	Fernschalthebel ist schwergängig oder gibt ungewöhnliche Geräusche von sich.....	63
Motor läuft unrund, setzt aus oder zündet fehl.....	62	Lenkrad bewegt sich nur schwer oder ruckt.....	63
Schlechte Motorleistung.....	62		

Kapitel 7 - Kundendienstinformationen

Serviceunterstützung für Eigner.....	66	Kontaktinformationen für Mercury Marine Kundendienst.....	67
Örtlicher Reparaturdienst.....	66	Kundendienstliteratur.....	67
Service unterwegs.....	66	In englischer Sprache.....	67
Diebstahl des Antriebssystems.....	66	Andere Sprachen.....	67
Maßnahmen nach Untertauchen.....	66	Bestellen von Literatur.....	67
Ersatzteile.....	66	USA und Kanada.....	68
Ersatzteil- und Zubehörfragen.....	66	Außerhalb der USA und Kanada.....	68
Im Falle eines Anliegens oder Problems.....	66		

Kapitel 8 - Checklisten

Inspektion vor der Auslieferung.....	70	Abnahme durch den Kunden.....	71
--------------------------------------	----	-------------------------------	----

Kapitel 9 - Wartungsprotokoll

Wartungsplanprotokoll.....	74	Hinweise zur Wartung des Bootes.....	75
----------------------------	----	--------------------------------------	----

Kapitel 1 - Was Sie über Ihr Antriebssystem wissen sollten

1

Inhaltsverzeichnis

Adaptive Speed Control (ASC).....	2	Fernschaltungen (Motoren mit DTS).....	7
Kennzeichnung.....	2	Fernschaltungen.....	7
Identifizierung.....	2	Ausstattung bei Instrumententafelmontage.....	7
Motor-Seriennummer	2	Merkmale der Instrumententafel von TowSport	
Getriebe.....	3	Modellen.....	8
ZF Marine Getriebe	3	Überlastungsschutz der Elektrik.....	8
Notstoppschalter mit Reißleine.....	3	Optische und akustische Warnsysteme.....	11
Notstoppschalter und Reißleine in gutem		Motorstörungsanzeige und OBD-M	
Betriebszustand halten	4	Störungsleuchten-Kit.....	11
Instrumente.....	4	Test der OBD-M Störungsleuchte	11
VesselView	4	Akustisches Warnsystem.....	11
Digitale SmartCraft Instrumente	5	Vorsicht	12
Digitale System Link Anzeigen	5	Kritisch	12
Fernschaltungen (Motoren ohne DTS).....	6	Nicht konfigurierter Alarm – nur DTS	12
Merkmale der Fernschaltung – Ohne DTS.....	6	Test des akustischen Warnsystems	12
Schalten	6	Motorschutzstrategie.....	12

Adaptive Speed Control (ASC)

Dieses Antriebssystem verfügt über Adaptive Speed Control (ASC, Adaptive Drehzahlregelung), um die von der Fernschaltung geforderte Motordrehzahl unabhängig von Laständerungen beizubehalten. Beispiel für die ASC-Funktionsweise: Wenn der Bootsführer eine scharfe Wendung des Bootes ausführt oder wenn das Boot mit geringer Gleitfahrtgeschwindigkeit der See folgt, d. h. wenn das Boot ohne hohe Geschwindigkeit gesteuert werden muss, passt das Antriebssteuermodul die Motorsteuerung automatisch an, um die Motordrehzahl beizubehalten, ohne dass der Bootsführer die Stellung des Fernschaltgriffs ändern muss. Mithilfe des ASC-Systems kann der Bootsführer beide Hände am Lenkrad lassen, wodurch die Sicherheit erhöht wird und der Bootsführer sich auf das Bootsfahrerlebnis konzentrieren kann.

Kennzeichnung

Identifizierung

Die Seriennummern geben dem Hersteller Aufschluss über eine Vielzahl technischer Details Ihres MerCruiser Antriebssystems. Wenn Sie sich mit Serviceangelegenheiten an MerCruiser wenden, müssen Sie stets die Modell- und Seriennummern angeben.

Motor-Seriennummer

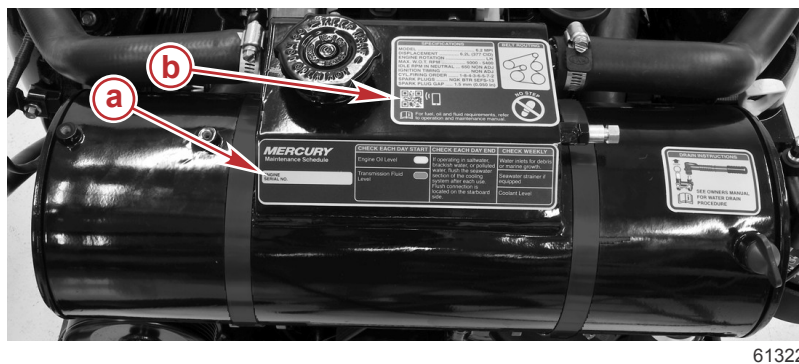
Die Seriennummer ist am Motor an zwei Stellen zu finden: am Motor-Typenschild auf der Motorabdeckung oder auf dem Wärmetauscher und auf der Steuerbordseite des Motorblocks in der Nähe des Starters.

Eine Kurzübersicht an der Motorabdeckung oder am Wärmetauscher bietet zusätzliche Informationen über den Motor und die sichere Handhabung des Bootes.



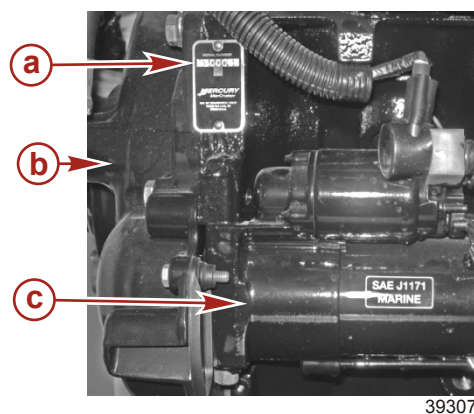
Rohwasserkühlung

- a - Motor-Seriennummernschild
- b - Schnellreferenzcode



Mit Süßwasser gekühlt

- a - Motor-Seriennummernschild
- b - Schnellreferenzcode



Seriennummer am Motorblock

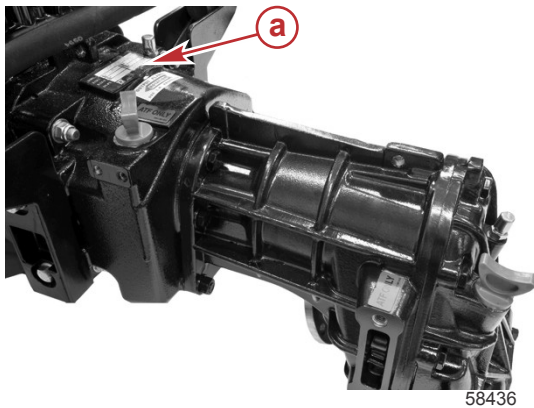
- a - Seriennummer auf dem Motor-Typenschild
- b - Schwungradgehäuse
- c - Starter

Getriebe

ZF Marine Getriebe

Auf den Typenschildern des ZF Marine Getriebes stehen Getriebeübersetzung, Seriennummer und Modellnummer.

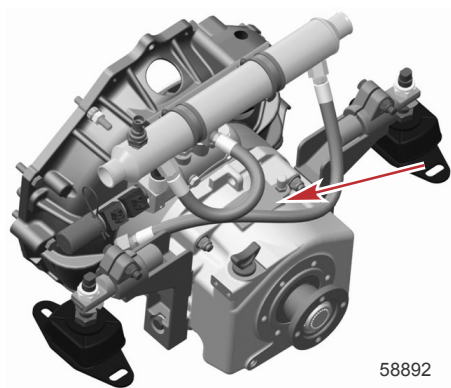
HINWEIS: Jeder Getriebetyp ist in digitaler und mechanischer Ausführung erhältlich.



58436

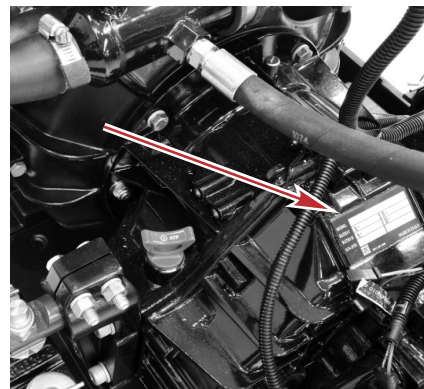
ZF 45IV V-Drive (digital), 46IV V-Drive ist ähnlich

a - Getriebe-Typenschild



58892

ZF 45C (digital)



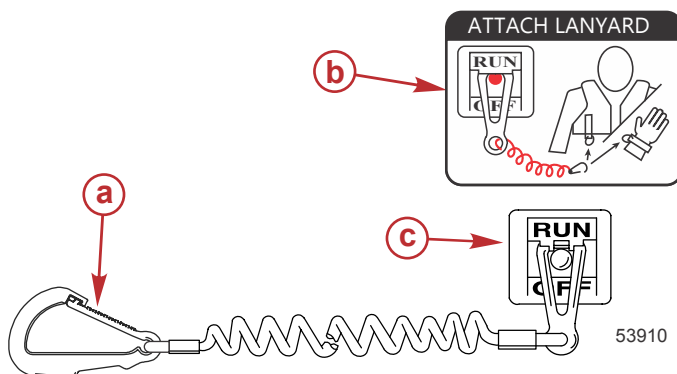
61400

63IV (digital)

Notstoppschalter mit Reißleine

Der Notstoppschalter dient zum Abstellen des Motors, falls sich der Bootsführer plötzlich vom Ruderstand wegbewegt, beispielsweise bei einem Sturz über Bord oder Ausbrechen des Bootes. Der Bootsführer befestigt die Reißleine des Notstoppschalters an seiner Rettungshilfe oder seinem Handgelenk.

Ein Aufkleber in der Nähe des Notstoppschalters erinnert den Bootsführer daran, die Reißleine an seiner Rettungshilfe oder seinem Handgelenk zu befestigen.



53910

a - Clip der Reißleine

b - Hinweisaufkleber für die Reißleine

c - Notstoppschalter

Stürze (auch über Bord) geschehen am häufigsten in bzw. bei:

- Sportboote mit niedrigem Freibord
- Bass-Boote
- Hochleistungsboote

Stürze können auch durch folgende Fehlverhalten verursacht werden:

- Schlechtes Fahrverhalten
- Sitzen auf dem Sitzrücken oder Bootsrand bei Gleitfahrt
- Stehen bei Gleitfahrt

- Gleitfahrt in flachen oder hindernisreichen Gewässern
- Loslassen des Lenkrads
- Fahrlässigkeit aufgrund von Alkohol- oder Drogenkonsum
- Bootsmanöver mit hoher Geschwindigkeit

Die Reißleine ist im ausgedehnten Zustand zwischen 122 und 152 cm (4 und 5 ft) lang und verfügt am einen Ende über ein Element, das auf den Schalter gesteckt wird, und am anderen Ende über einen Schnappverschluss, der am Bootsführer befestigt wird. Die Reißleine ist aufgerollt, damit sie im Ruhezustand so kurz wie möglich ist und sich nicht leicht in umliegenden Objekten verfängt. Die gestreckte Gesamtlänge verhindert das unbeabsichtigte Auslösen des Schalters, falls der Bootsführer sich etwas von seiner normalen Position entfernt. Um die Reißleine zu kürzen, kann sie vom Bootsführer um das Handgelenk gewickelt oder mit einem Knoten versehen werden.

Bei Aktivierung des Notstoppschalters wird der Motor sofort abgestellt. Das Boot gleitet allerdings je nach Geschwindigkeit noch ein Stück weiter. Während das Boot weiterfährt, kann es Personen in seinem Weg genauso schwere Verletzungen zufügen als stünde es noch unter Motorantrieb.

Alle Bootsinsassen mit den korrekten Start- und Betriebsverfahren vertraut machen, damit sie in der Lage sind, das Boot in einem Notfall zu betreiben.

⚠ VORSICHT

Wenn der Bootsführer aus dem Boot fällt, muss der Motor sofort abgestellt werden, um das Risiko einer schweren oder tödlichen Verletzung durch das Boot zu reduzieren. Der Bootsführer muss stets über die Reißleine mit dem Notstoppschalter verbunden sein.

Der Schalter kann während der normalen Fahrt auch unbeabsichtigt aktiviert werden. Daraus könnten sich die folgenden gefährlichen Situationen ergeben:

- Insassen können aufgrund des unerwarteten Verlusts des Vorwärtsdralls nach vorne geschleudert werden. Dieses Risiko ist besonders hoch für Personen, die sich vorne im Boot befinden und die über den Bug aus dem Boot geschleudert und von Antriebs- oder Steuerungskomponenten getroffen werden.
- Verlust des Antriebs und der Lenkbarkeit bei schwerem Seegang, starker Strömung oder starkem Wind.
- Verlust der Kontrolle beim Andocken.

⚠ VORSICHT

Schwere oder tödliche Verletzungen durch die bei einem versehentlichen oder unerwarteten Auslösen des Notstoppschalters entstehende Verzögerungskraft vermeiden. Der Bootsführer sollte seine Position auf keinen Fall verlassen, ohne zuvor die Reißleine zu lösen.

Notstoppschalter und Reißleine in gutem Betriebszustand halten

Vor jedem Betrieb sicherstellen, dass der Notstoppschalter ordnungsgemäß funktioniert. Den Motor starten und dann durch Ziehen der Reißleine abstellen. Wenn der Motor nicht abgestellt, den Notstoppschalter vor Inbetriebnahme des Boots reparieren lassen.

Vor jedem Betrieb die Reißleine prüfen, um zu gewährleisten, dass sie in gutem Zustand ist und keine(n) Brüche, Risse oder Verschleiß aufweist. Sicherstellen, dass die Clips an den Enden der Leine in gutem Zustand sind. Eine beschädigte oder verschlissene Reißleine austauschen.

Instrumente

VesselView

Es werden verschiedene VesselView-Produkte angeboten. VesselView dient zur Anzeige der einzelnen Motorinformationen, Fehlercodes, Bootsinformationen, grundlegenden Navigationsdaten und Systeminformationen. Bei Systemfehlern oder Ausfällen zeigt VesselView eine Warnmeldung an.

Das VesselView System kann auch an andere Bootssysteme wie GPS, Generatoren und Kartenplotter angeschlossen werden. Dank dieser Integration des Boots kann der Bootsführer über ein einzelnes Display eine Vielzahl von Bootssystemen kontrollieren und steuern.

Weitere Informationen finden Sie in der VesselView-Betriebsanleitung.

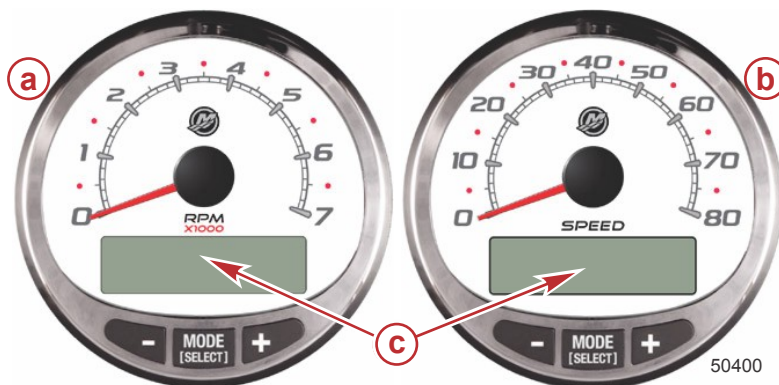


VesselView

Digitale SmartCraft Instrumente

Das SmartCraft Instrumentensystem erweitert die von VesselView gelieferten Informationen. Das Instrumentenpaket zeigt ggf. an:

- Drehzahlmesser
- Tachometer
- Motorkühlmitteltemperatur
- Motoröldruck
- Batteriespannung
- Kraftstoffverbrauch
- Motorbetriebsstunden



SmartCraft Tachometer und Drehzahlmesser

- a - Drehzahlmesser
- b - Tachometer
- c - LCD-Anzeige

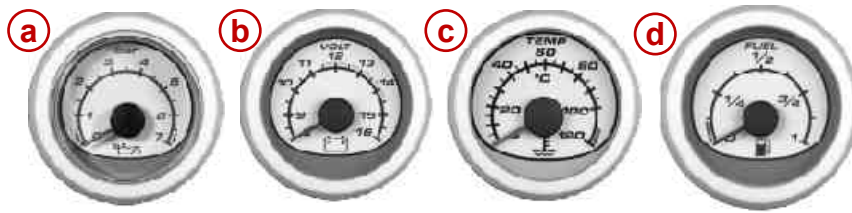
Das SmartCraft Instrumentensystem unterstützt außerdem die Identifikation der mit dem akustischen Warnsystem des Motors verbundenen Fehlercodes und zeigt wichtige Alarmdaten des Motors und andere relevante Probleme auf der LCD-Anzeige an.

In der mit Ihrem Anzeigensystem gelieferten Betriebsanleitung finden Sie grundlegende Informationen für den Betrieb des SmartCraft Instrumentensystems und Details über die von diesem System überwachten Warnfunktionen.

Digitale System Link Anzeigen

Einige Instrumentensysteme beinhalten System Link Anzeigen, die die Informationen von VesselView oder einem SmartCraft Drehzahlmesser und Tachometer zusätzlich erweitern. Der Besitzer/Bootsführer sollte mit allen Instrumenten und deren Funktionen im Boot vertraut sein. Lassen Sie sich die Anzeigen und normalen Werte auf Ihrem Boot von Ihrem Bootshändler erklären.

Die folgenden digitalen Instrumente können im Lieferumfang des Antriebssystems enthalten sein.



37925

System Link Digitalanzeigen

Pos.	Anzeige	Zeigt an
a	Öldruckanzeige	Motoröldruck
b	Voltmeter	Batteriespannung
c	Wassertemperaturanzeige	Motorbetriebstemperatur
d	Kraftstoffanzeige	Kraftstoffmenge im Tank

Fernschaltungen (Motoren ohne DTS)

Merkmale der Fernschaltung – Ohne DTS

Ihr Boot kann mit einer der gezeigten Fernschaltungen von Mercury Precision oder Quicksilver ausgestattet sein. Andernfalls die Funktionen und Bedienung der jeweiligen Fernschaltung vom Vertragshändler erläutern lassen.



58240

- a - Trimm-/Kippschalter
- b - Zündschalter – OFF (AUS), ON (EIN), START
- c - „Nur Gas“-Knopf
- d - Notstoppschalter

- **Trimm-/Kippschalter** – Zum Trimmen des Antriebs während des Betriebs oder zum Anheben des Antriebs für Anhängertransport, Aussetzen, Anlanden oder Flachwasserbetrieb.
- **„Nur Gas“-Knopf** – Der „Nur Gas“-Knopf ermöglicht die Verstellung des Gashebels ohne Schalten des Motors. Beim Drücken des „Nur Gas“-Knopfes wird der Schaltmechanismus vom Fernschalthebel getrennt. Der „Nur-Gas“-Knopf kann nur gedrückt und in der gedrückten Stellung gehalten werden, wenn der Fernschalthebel auf Neutral steht. Um das Starten des Motors zu unterstützen, den „Nur Gas“-Knopf drücken und den Gashebel nach vorn schieben.
- **Notstoppschalter mit Reißleine (sofern vorhanden)** – Der Notstoppschalter soll den Motor abstellen, wenn sich der Bootsführer so weit von seinem Führerstand entfernt, dass der Schalter ausgelöst wird. Ein Notstoppschalter kann nachträglich eingebaut werden – normalerweise auf dem Armaturenbrett oder seitlich an der Bootsführerposition.
- **Fernschalthebel** – Die Bedienung von Gas und Schaltung erfolgt über den Fernschalthebel. Den Fernschalthebel aus Neutral zügig nach vorne in die erste Rastposition schieben, um den Vorwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter vorschieben, um die Drehzahl zu erhöhen. Den Fernschalthebel aus der Neutralstellung zügig nach hinten in die erste Rastposition ziehen, um den Rückwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter zurückziehen, um die Drehzahl zu erhöhen.

WICHTIG: Wenn der Schaltmechanismus bei abgestelltem Motor mit Gewalt betätigt wird, kann das Produkt beschädigt werden.

Schalten

WICHTIG: Folgendes beachten:

- Den Antrieb nur dann in einen Gang schalten, wenn der Motor mit Leerlaufdrehzahl läuft.
- Den Antrieb bei abgestelltem Motor nicht in den Rückwärtsgang schalten.
- Ihr Antriebssystem ist mit drei Schaltpositionen ausgestattet: Vorwärts (F), Neutral (N) und Rückwärts (R).
- Beim Schalten stets zuerst in die Neutralstellung schalten und die Motordrehzahl auf Standgas zurückkehren lassen.
- Stets zügig in einen Gang schalten.

- Den Gang einlegen und dann den Hebel weiter verschieben, um die Drehzahl zu erhöhen.



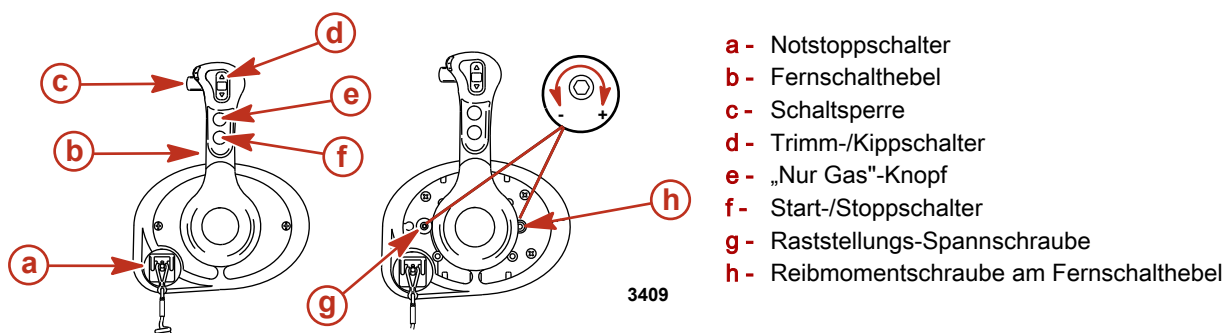
Fernschaltungen (Motoren mit DTS)

Fernschaltungen

WICHTIG: Ihr Boot ist mit einer elektronischen Fernschaltung von Mercury Marine ausgestattet. Diese Fernschaltung ist mit einem Schutz vor Start bei eingelegtem Gang ausgestattet. Wenn dieser Schutz aktiviert ist, wird verhindert, dass der Motor anspringt, wenn der Vor- oder Rückwärtsgang eingelegt ist. Siehe hierzu das Zubehörhandbuch von Mercury Precision Parts/Quicksilver.

Die digitale Gasregelung und Schaltung (DTS), die zum Betrieb dieses Motors erforderlich ist, bietet die folgenden Funktionen: Start- und Stoppfunktionen, Gasregelung, Schaltung, Schutz vor Start bei eingelegtem Gang und Notstoppschalter. Das DTS-System funktioniert mit speziellen Ruderstandteilen, wie einem Befehlsmodulkit und einer elektronischen Fernschaltung. Fragen Sie Ihren Händler nach einer Beschreibung und/oder Vorführung Ihrer Fernschaltung.

Ausstattung bei Instrumententafelmontage



Notstoppschalter – Schaltet die Zündung aus, wenn sich der (mit der Reißleine verbundene) Bootsführer weit genug von seiner Position entfernt, um den Schalter auszulösen. Siehe **Notstoppschalter mit Reißleine** bzgl. Informationen über die Verwendung dieses Schalters.

Fernschalthebel – Gas und Schaltung werden durch den Fernschalthebel gesteuert. Den Schalthebel aus Neutral zügig nach vorne in die erste Rastposition schieben, um den Vorwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter verschieben, um die Drehzahl zu erhöhen. Den Schalthebel aus Neutral zügig nach hinten in die erste Rastposition ziehen, um den Rückwärtsgang einzulegen, und weiter nach hinten ziehen, um die Drehzahl zu erhöhen.

Schaltsperre – Durch Drücken auf die Schaltsperre kann das Getriebe geschaltet werden. Die Schaltsperre muss immer gedrückt werden, um den Fernschalthebel aus der Neutralstellung bewegen zu können.

Trimm-/Kippschalter (falls vorhanden) - Siehe **Power-Trim**.

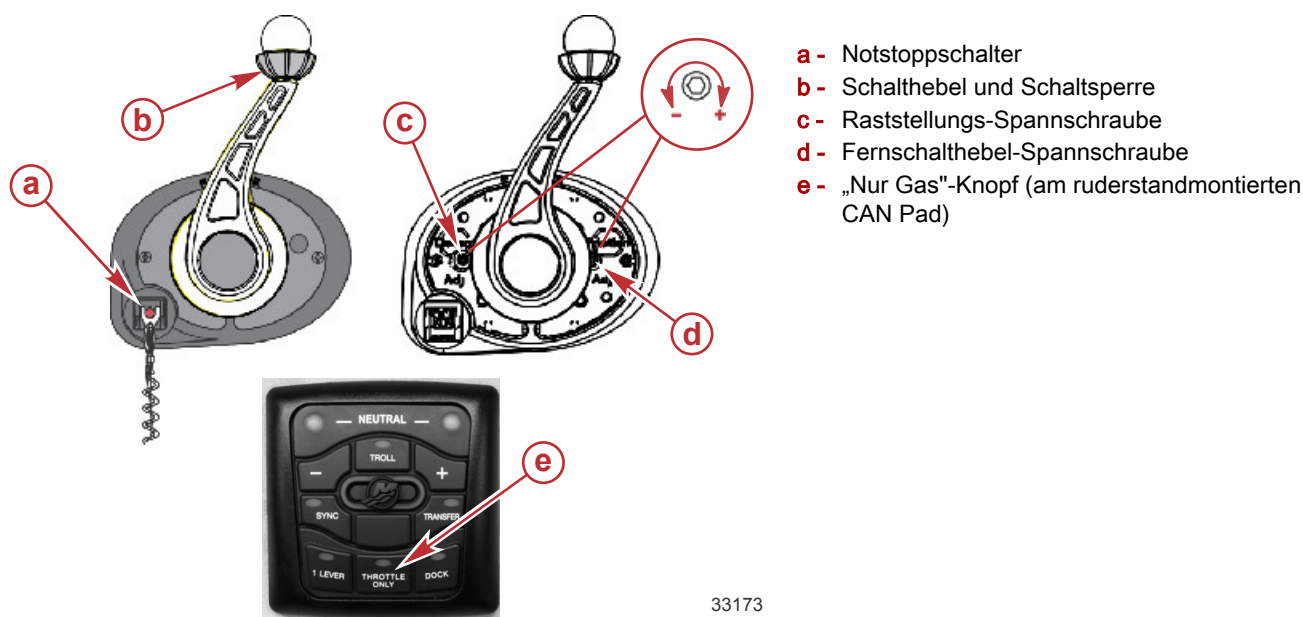
„Nur Gas“-Taste – Ermöglicht das Verschieben des Gashebels ohne Einlegen des Ganges. Die „Nur Gas“-Taste kann nur dann gedrückt werden, wenn der Fernschalthebel auf Neutral steht. Außerdem sollte sie nur verwendet werden, um das Anlassen oder Aufwärmen des Motors zu unterstützen.

Start-/Stoppschalter – Hiermit kann der Bootsführer den Motor ohne Verwendung des Zündschlüssels starten bzw. abstellen.

Raststellungs-Spannungsschraube - Diese Schraube kann eingestellt werden, um die zum Bewegen des Bedienhebels aus der Raststellung erforderliche Zugspannung zu erhöhen oder zu verringern (Abdeckung muss entfernt werden). Die Schraube im Uhrzeigersinn drehen, um den Widerstand zu erhöhen.

Reibmomentschraube am Fernschalthebel – Diese Schraube kann eingestellt werden, um die Zugspannung am Fernschalthebel zu erhöhen oder zu verringern (Abdeckung muss entfernt werden). Dies verhindert unbeabsichtigte Hebelbewegungen bei hohem Wellengang. Die Schraube im Uhrzeigersinn drehen, um die Spannung zu erhöhen und gegen den Uhrzeigersinn, um die Spannung zu verringern.

Merkmale der Instrumententafel von TowSport Modellen



33173

Notstoppschalter –Der Notstoppschalter schaltet die Zündung aus, wenn der Bootsführer mit der Reißleine verbunden ist und sich weit genug von seiner Position entfernt, um den Schalter auszulösen. Siehe **Notstoppschalter mit Reißleine** bzgl. weiterer Informationen.

Fernschalthebel –Der Fernschalthebel dient zur Schaltung und Gasregelung. Den Schalthebel aus Neutral zügig nach vorne in die erste Rastposition schieben, um den Vorwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter vorschieben, um die Drehzahl zu erhöhen. Den Schalthebel aus Neutral zügig nach hinten in die erste Rastposition ziehen, um den Rückwärtsgang einzulegen, und weiter nach hinten ziehen, um die Drehzahl zu erhöhen.

Schaltsperre –Durch Drücken auf die Schaltsperre kann das Getriebe geschaltet werden. Die Schaltsperre muss immer gedrückt werden, um den Fernschalthebel aus der Neutralstellung bewegen zu können.

Nur-Gas-Knopf (optional) –Der Nur-Gas-Knopf ermöglicht die Verstellung des Gashebels ohne Schalten des Motors. Der Nur-Gas-Knopf kann nur dann gedrückt werden, wenn der Fernschalthebel auf Neutral steht. Außerdem sollte dieser Knopf nur verwendet werden, um das Starten oder Aufwärmen des Motors zu unterstützen. Der an der Instrumententafel von TowSport Modellen montierte Fernschalthebel kann mit einem optionalen ruderstandmontierten CAN-Pad nachgerüstet werden, um die Fernschaltung mittels Nur-Gas-Knopf zu ermöglichen. Das Handgashebelkit mit Ein- und Ausschalter und Gaspedal kann ebenfalls mit dem an der Instrumententafel von TowSport Modellen montierten Fernschalthebel verwendet werden.

Funktionsweise des Nur-Gas-Betriebs –Der Nur-Gas-Betrieb ermöglicht die Verstellung des Gashebels ohne Schalten des Motors. Der Nur-Gas-Betrieb wird eingeleitet, wenn sich der Zündschalter in der Stellung **OFF (Aus)** und der Fernschalthebel in der Leerlauf-/Vorwärtsstellung befindet. Siehe **Nur-Gas-Betrieb – Instrumententafel für TowSport Modelle** in Abschnitt 2. Die Nur-Gas-Funktion sollte nur verwendet werden, um das Starten oder Aufwärmen des Motors zu unterstützen.

Raststellungs-Spannschraube –Diese Schraube einstellen, um die zum Bewegen des Bedienhebels aus den Raststellungen erforderliche Zugspannung zu erhöhen oder zu verringern. Die Abdeckung entfernen und die Schraube im Uhrzeigersinn drehen, um die Spannung zu erhöhen.

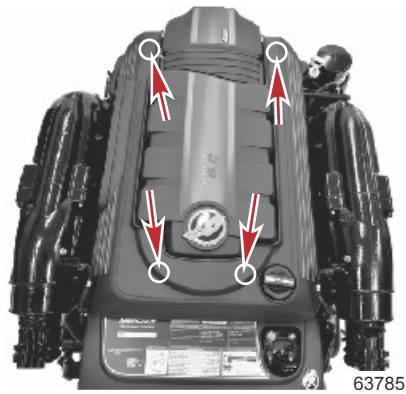
Fernschalthebel-Spannschraube –Diese Schraube einstellen, um das Reibmoment am Fernschalthebel zu erhöhen oder zu verringern. Dies verhindert unbeabsichtigte Hebelbewegungen bei hohem Wellengang. Die Abdeckung entfernen und die Schraube im Uhrzeigersinn drehen, um die Spannung zu erhöhen und gegen den Uhrzeigersinn, um die Spannung zu verringern.

Überlastungsschutz der Elektrik

Bei Überlastung eines elektrischen Systems brennt eine Sicherung durch oder der Sicherungsautomat wird geöffnet. Die Ursache für die Überlastung muss gefunden und behoben werden, bevor die Sicherung ausgetauscht bzw. der Sicherungsautomat rückgesetzt wird.

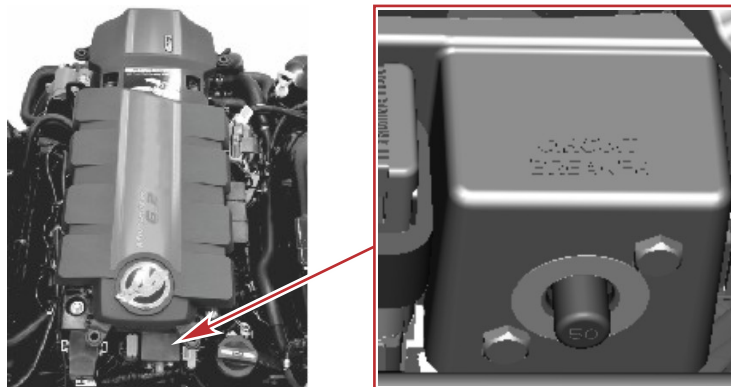
HINWEIS: Wenn der Motor in einem Notfall betrieben werden muss und die Ursache für den überhöhten Stromverbrauch nicht gefunden werden kann, müssen alle an den Motor oder die Instrumentenverdrahtung angeschlossenen Zubehörteile ausgeschaltet bzw. abgeklemmt werden. Den Sicherungsautomaten zurücksetzen. Wenn der Sicherungsautomat geöffnet bleibt, wurde die elektrische Überlastung nicht behoben. Den Vertragshändler aufsuchen.

Um Zugang zum Sicherungsautomaten und den Sicherungen zu erhalten, die äußere Motorabdeckung entfernen. Hierfür die Abdeckung von den vier Gummitüllen nach oben abziehen.



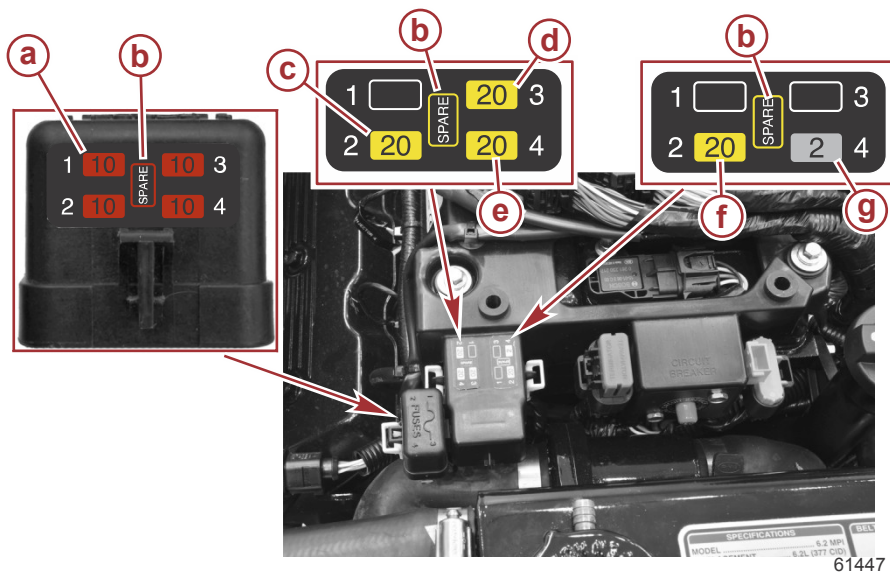
63785

Der Sicherungsautomat schützt den Motorkabelbaum und das Stromkabel der Instrumente.



63787

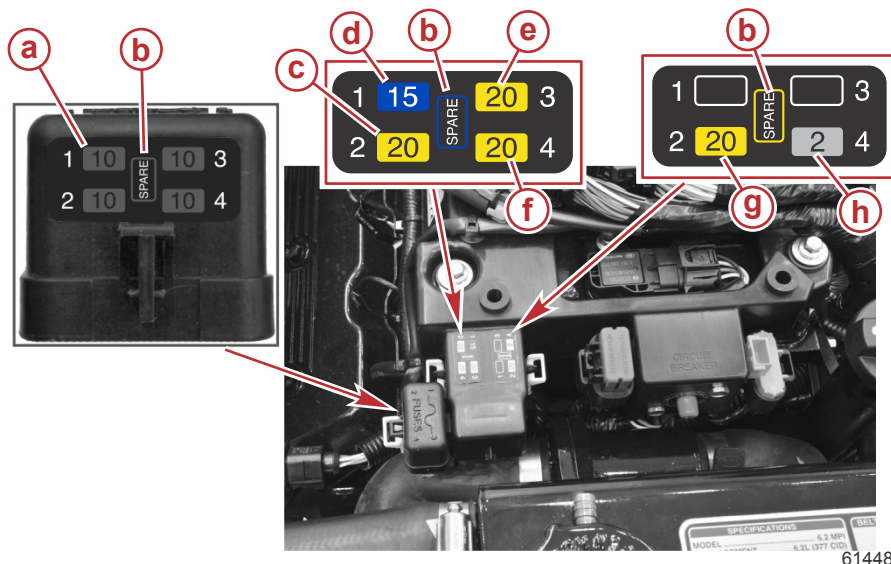
Alle Sicherungen für den Motorschutz sind vorne am Motor zu finden. Um Zugang zu den Sicherungen zu erhalten, die Sicherungshalter aus der Elektrikhalterung lösen.



61447

Mechanischer Motor, Frischwasserkühlung abgebildet, andere sind ähnlich

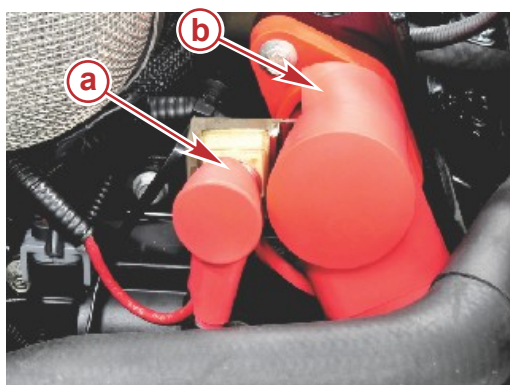
- a** - Sicherungen der Lambdasonden (4)
- b** - Ersatzsicherungen
- c** - Motor- und Trimmrelaissicherung
- d** - Sicherung der Einspritzventile
- e** - Relaissicherung des Generators und der Kraftstoffpumpe
- f** - Zündspulensicherung
- g** - Sicherung der Störungsleuchte



DTS-Motor, Frischwasserkühlung abgebildet, andere sind ähnlich

- a** - Sicherungen der Lambdasonden (4)
- b** - Ersatzsicherungen
- c** - Motor- und Trimmrelaissicherung
- d** - Stromsicherung des DTS-Ruders
- e** - Sicherung der Einspritzventile
- f** - Relaissicherung des Generators und der Kraftstoffpumpe
- g** - Zündspulensicherung
- h** - Sicherung der Störungsleuchte

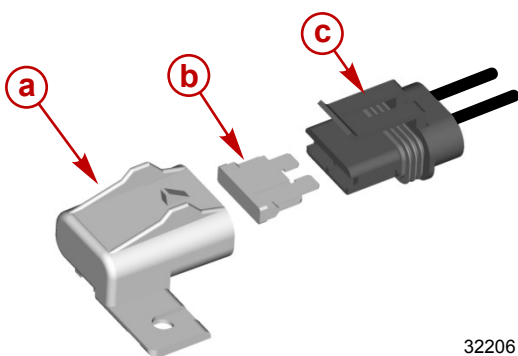
Eine 90-A-Sicherung in der Nähe des Flammsschutzes schützt den Stromversorgungs-Kabelbaum des Motors bei einer elektrischen Überlastung. Die Sicherung ist transparent, damit sie inspiziert werden kann, wenn die Sicherung durchgebrannt oder unterbrochen ist.



- a** - 90-A-Sicherung
- b** - Stromführender Bolzen

56871

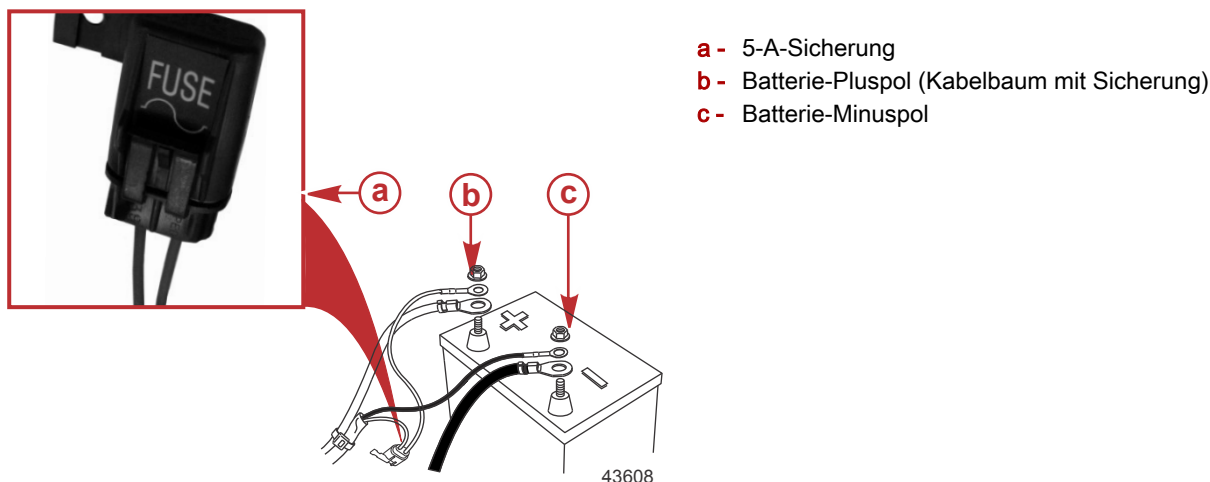
Eine 15-A-Sicherung am hinteren Ende des Motors schützt die Zubehörkreise.



- a** - Abdeckung
- b** - 15-A-Sicherung
- c** - Zubehörkabelbaum

32206

Dieses Antriebssystem verfügt über einen Kabelbaum für saubere Stromversorgung, der an die Starterbatterie des Motors angeschlossen ist. Der Kabelbaum für saubere Stromversorgung minimiert übermäßigen Spannungsabfall zum Motor und zum Elektriksystem der digitalen Antriebssteuerung. Dieser Kabelbaum ist durch eine 5-A-Sicherung geschützt und befindet sich in der Nähe der Starterbatterie des Motors.



Optische und akustische Warnsysteme

Motorstörungsanzeige und OBD-M Störungsleuchten-Kit

Boote mit Katalysator und Emissionsbegrenzungstechnologie (ECT) müssen mit einer mit SmartCraft-tauglichen Anzeige ausgestattet sein, die das Motorstörungssymbol anzeigen kann, oder aber mit einer an der Instrumententafel montierten Motorstörungsleuchte. Störungsleuchtenkits, die eine auf die Instrumententafel montierbare Motorstörungsleuchte sowie einen speziellen Kabelbaum, der an den Motorkabelbaum angeschlossen wird, enthalten, sind separat erhältlich.

Das Motorstörungssymbol oder die Motorstörungsleuchte zeigen einen Defekt im Emissionsbegrenzungssystem des Motors und bleiben erleuchtet, während der OBD-M Fehler aktiv ist.



SC 1000 Anzeige und Motorstörungsleuchte

Test der OBD-M Störungsleuchte

1. Den Zündschalter auf ON (EIN) drehen, ohne den Motor zu starten.
2. Das Motorstörungssymbol und die Motorstörungsleuchte leuchten 4 Sekunden lang auf, wenn das optische Warnsystem ordnungsgemäß funktioniert.

Akustisches Warnsystem

WICHTIG: Das akustische Warnsystem weist den Bediener auf ein Problem hin. Es dient nicht dazu, den Motor vor Schäden zu schützen.

Die meisten Fehler aktivieren den Warnhornkreis. Auf welche Art und Weise das Warnhorn aktiviert wird, ist vom Schweregrad der Störung abhängig.

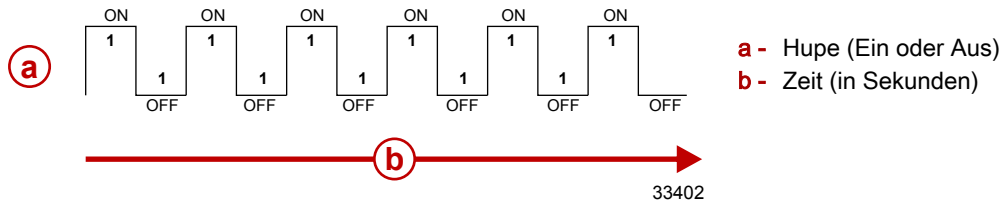
Die Warnhupe hat zwei Zustände:

- Vorsicht
- Kritisch

Ein Alarm ertönt außerdem, wenn der Ruderstand nicht ordnungsgemäß mit dem G3 Service Tool konfiguriert wurde.

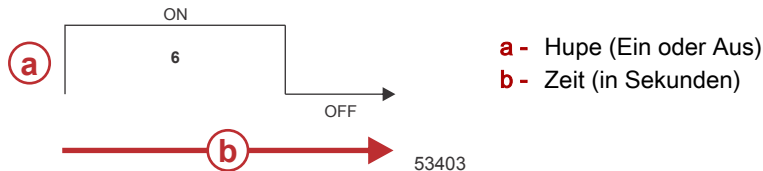
Vorsicht

Wenn ein „Vorsicht“-Zustand erfasst wurde, gibt das Warnsystem sechs einsekündige Warntöne ab.



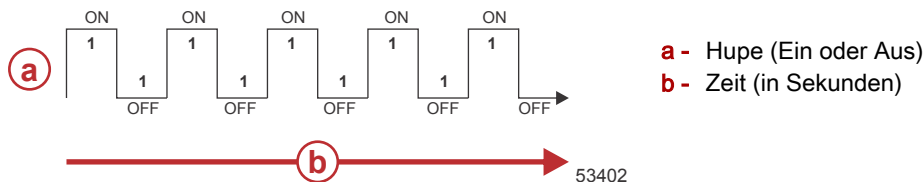
Kritisch

Wenn ein kritischer Zustand entdeckt wird, ertönt das akustische Warnsystem einmalig für sechs Sekunden.



Nicht konfigurierter Alarm – nur DTS

Wenn der Ruderstand nicht ordnungsgemäß mit dem G3 Service Tool konfiguriert wurde, ertönt das akustische Warnsystem in fünf 1-Sekunden-Intervallen.



Test des akustischen Warnsystems

1. Den Zündschalter auf ON (Ein) drehen, ohne den Motor zu starten.
2. Auf das akustische Warntone achten. Der Warnton ertönt, wenn das System ordnungsgemäß funktioniert.

Motorschutzstrategie

Das MerCruiser Engine Guardian Motorschutzsystem reduziert das Risiko von Motorschäden, indem es die Motorleistung begrenzt, wenn das Antriebssteuergerät ein Problem erkennt. Nachstehend sind einige Werte aufgeführt, die vom Engine Guardian Motorschutzsystem überwacht werden:

- Öldruck
- Motorüberdrehung
- Abgassammlertemperatur
- Getriebeöltemperatur

WICHTIG: Das Engine Guardian Motorschutzsystem kann die Leistung auf einen Wert zwischen 100 % und Leerlauf reduzieren, je nach Schweregrad des Problems. Wenn der Motor automatisch auf Leerlaufdrehzahl gesetzt wird, reagiert er ggf. nicht auf die Gashebeleinstellung.

Das Antriebssteuergerät speichert den Fehler für die Diagnose. Wenn zum Beispiel der Wassereinlass teilweise verstopft ist, reduziert das Engine Guardian Motorschutzsystem die verfügbare Motorleistung, um Motorschäden durch mangelnde Wasserzufuhr zu vermeiden. Wenn sich die Verstopfung löst und das Wasser wieder ungehindert durchfließen kann, stellt das Engine Guardian Motorschutzsystem das normale Motorleistungsniveau wieder her.

Kapitel 2 - Auf dem Wasser

Inhaltsverzeichnis

Empfehlungen zur Sicherheit beim Bootsfahren.....	14	Bei still im Wasser liegendem Boot	18
Kontakt mit Kohlenmonoxid.....	15	Betrieb mit hoher Geschwindigkeit und Leistung.....	18
Gefahr von Kohlenmonoxidvergiftung	15	Sicherheit von Passagieren - Ponton- und Deckboote.....	19
Von Abgasbereichen fernhalten	15	Boote mit offenem Vorderdeck	19
Gute Belüftung	15	Boote mit erhöhten Anglersitzen im Bug	19
Schlechte Belüftung	16	Springen über Wellen und Kielwasser.....	19
Grundlagen zum Bootsbetrieb	16	Aufprall auf Unterwasserhindernisse.....	20
Aussetzen und Bootsbetrieb.....	16	Bedingungen, die sich auf den Betrieb auswirken.....	20
Betriebstabelle	16	Lastverteilung (Passagiere und Ausrüstung) im Boot	20
Anlassen und Abstellen des Motors.....	16		20
Starten des Motors	16	Der Bootsboden.....	21
Abstellen des Motors	17	Kavitation.....	21
Nur-Gas-Betrieb – Instrumententafel für Tow Sports	17	Ventilation.....	21
Modelle.....	17	Höhenlage und Klima.....	21
Betrieb in Temperaturen unter dem Gefrierpunkt.....	18	Erste Schritte.....	21
Ablassstopfen und Bilgenpumpe.....	18	20-stündige Einfahrzeit.....	21
Schutz von Personen im Wasser.....	18	Nach der Einfahrzeit.....	22
Bei Marschfahrt	18	Prüfung nach der ersten Saison.....	22

Empfehlungen zur Sicherheit beim Bootsfahren

Um die Gewässer sicher genießen zu können, sollten Sie sich mit örtlichen und allen anderen geltenden Schifffahrtsregeln und -vorschriften vertraut machen und die folgenden Vorschläge beachten.

Kennen und achten Sie alle Schifffahrtsregeln und -gesetze.

- Wir empfehlen, dass alle Fahrer eines Motorboots einen Kurs über Bootssicherheit absolvieren. In den USA bieten die Unterabteilung der US Küstenwache, die Power Squadron, das Rote Kreuz und die staatliche oder lokale Wasserschutzpolizei solche Kurse an. Nähere Informationen erhalten Sie in den USA bei der Boat U.S. Foundation unter 1-800-336-BOAT (2628).

Sicherheitsprüfungen und vorgeschriebene Wartungsarbeiten durchführen.

- Einen regelmäßigen Wartungsplan einhalten und sicherstellen, dass alle Reparaturen ordnungsgemäß ausgeführt werden.

Sicherheitsausrüstung an Bord überprüfen.

- Folgendes sind einige Vorschläge für an Bord mitzuführende Sicherheitsausrüstung:
 - ☐ Zugelassene Feuerlöscher
 - ☐ Signalausrüstung: Taschenlampe, Leuchtraketen oder Leuchtkugeln, Fahne und Pfeife oder Horn
 - ☐ Werkzeug für kleinere Reparaturen
 - ☐ Anker und zusätzliche Ankerleine
 - ☐ Manuelle Bilgenpumpe und Ersatz-Ablassstopfen
 - ☐ Trinkwasser
 - ☐ Funkgerät/Radio
 - ☐ Paddel oder Ruder
 - ☐ Ersatzpropeller, Druckstücke und einen passenden Schraubenschlüssel
 - ☐ Erste-Hilfe-Kasten und Anleitungen
 - ☐ Wasserdichte Lagerungsbehälter
 - ☐ Ersatzausrüstung wie Batterien, Glühbirnen und Sicherungen
 - ☐ Kompass und Land- bzw. Seekarte der Gegend
 - ☐ Rettungshilfe (1 pro Person an Bord)

Auf Zeichen eines Wetterumschwungs achten und Bootsfahrten bei schlechtem Wetter und schwerem Seegang vermeiden.

Jemanden über das Ziel der Fahrt und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Rückkehr informieren.

Einsteigen von Passagieren.

- Wenn Passagiere ein- oder aussteigen oder sich in der Nähe des Bootshecks befinden, muss der Motor immer abgestellt werden. Es reicht nicht aus, den Antrieb nur in die Neutralstellung zu schalten.

Rettungshilfen verwenden.

- Bundesgesetze der USA schreiben vor, dass für alle Bootsinsassen eine zugelassene Schwimmweste der richtigen Größe (Rettungshilfe) an Bord und griffbereit sein muss, sowie ein Rettungskissen oder ein Rettungsring. Wir empfehlen dringendst, dass alle Bootsinsassen stets eine Schwimmweste tragen.

Andere Personen mit der Bootsführung vertraut machen.

- Mindestens eine weitere Person an Bord muss mit den Grundlagen für den Start und Betrieb des Motors und dem Umgang mit dem Boot vertraut gemacht werden, um einspringen zu können, falls der Fahrer betriebsunfähig wird oder über Bord fällt.

Das Boot nicht überlasten.

- Die meisten Boote sind auf eine Höchstlast (max. Gewicht) ausgelegt (siehe Nutzlastplakette an Ihrem Boot). Sie sollten die Betriebs- und Belastungsgrenzen Ihres Bootes kennen und wissen, ob Ihr Boot noch schwimmt, wenn es voll Wasser ist. Im Zweifelsfall den Mercury Marine Vertragshändler oder den Bootshersteller befragen.

Sicherstellen, dass alle Bootsinsassen ordnungsgemäß auf einem Sitzplatz sitzen.

- Insassen dürfen nicht auf nicht für diesen Zweck vorgesehenen Plätzen sitzen. Dies umfasst Sitzlehnen, Schandecks, Spiegelplatte, Bug, Decks, erhöhte Anglersitze und alle drehbaren Anglersitze. Passagiere sollten an keiner Stelle sitzen oder sich aufhalten, wo plötzliche, unerwartete Beschleunigung, plötzliches Stoppen, unerwarteter Verlust über die Kontrolle des Boots oder eine plötzliche Bewegung des Boots einen Sturz im Boot oder über Bord verursachen können. Sicherstellen, dass alle Passagiere über einen richtigen Sitzplatz verfügen und diesen auch benutzen, bevor das Boot anfährt.

Drogen oder Alkohol am Steuer sind verboten Dies wird strafrechtlich geahndet.

- Alkohol und Drogen können Ihr Urteils- und Reaktionsvermögen beeinträchtigen.

Mit dem Gebiet vertraut sein und alle gefährlichen Orte meiden.

Immer achtsam sein.

- Der Bootsführer ist gesetzlich dafür verantwortlich, Augen und Ohren offen zu halten, um mögliche Gefahren rechtzeitig zu erkennen. Er muss insbesondere nach vorne ungehinderte Sicht haben. Wenn das Boot mit mehr als Leerlaufdrehzahl oder Gleitfahrtübergangsdrehzahl betrieben wird, dürfen keine Passagiere, Ladung oder Anglersitze die Sicht des Bootsführers blockieren. Auf andere Boote, das Wasser und Ihr Kielwasser achten.

Niemals mit dem Boot direkt hinter einem Wasserskifahrer herfahren.

- Wenn das Boot mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h (25 mph) fährt, holen Sie einen gestürzten Wasserskifahrer, der sich 61 m (200 ft) vor Ihrem Boot befindet, innerhalb von 5 Sekunden ein.

Auf gefallene Wasserskifahrer achten.

- Wenn das Boot zum Wasserskifahren oder für ähnliche Aktivitäten genutzt wird, muss das Boot so zu gestürzten oder im Wasser liegenden Personen zurückfahren, dass diese sich immer auf der Fahrerseite befinden. Der Bootsführer muss gestürzte Wasserskifahrer stets im Auge behalten und darf auf keinen Fall rückwärts zu einer Person im Wasser fahren.

Unfälle melden.

- Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass Bootsführer einen Bootsunfallbericht bei der örtlichen Wasserschutzpolizei einreichen, wenn ihr Boot an bestimmten Arten von Unfällen beteiligt war. Ein Bootsunfall muss gemeldet werden, wenn 1.) ein Todesfall vorliegt oder vermutet wird, 2.) eine Verletzung zugefügt wurde, die nicht mit Erster Hilfe behandelt werden kann, 3.) ein Schaden an Booten oder anderem Eigentum entsteht, der 500 USD übersteigt oder 4.) das Boot ein Totalverlust ist. Weitere Unterstützung von der örtlichen Wasserschutzpolizei erbitten.

Kontakt mit Kohlenmonoxid

Gefahr von Kohlenmonoxidvergiftung

Kohlenmonoxid (CO) ist ein tödliches Gas, das in den Abgasen aller Verbrennungsmotoren, einschließlich Bootsmotoren sowie Generatoren, die verschiedene Bootszubehör antreiben, enthalten ist. Kohlenmonoxid ist an sich geruchlos, farblos und geschmacksneutral. Wenn Sie jedoch die Motorabgase riechen und schmecken können, atmen Sie CO ein.

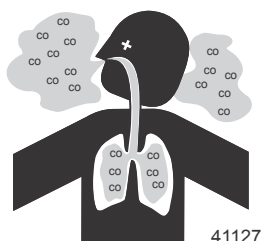
Zu den frühen Symptomen einer Kohlenmonoxidvergiftung, die denen von Seekrankheit oder Trunkenheit ähnlich sind, gehören Kopfschmerzen, Schwindelgefühl, Benommenheit und Übelkeit.

⚠ VORSICHT

Das Einatmen von Motorabgasen kann zu einer Kohlenmonoxidvergiftung führen, die Bewusstlosigkeit, Hirnschäden oder Tod verursachen kann. Kontakt mit Kohlenmonoxid vermeiden.

Bei laufendem Motor von den Abgasbereichen fernhalten. Das Boot muss während des Stillstands oder der Fahrt gut belüftet sein.

Von Abgasbereichen fernhalten

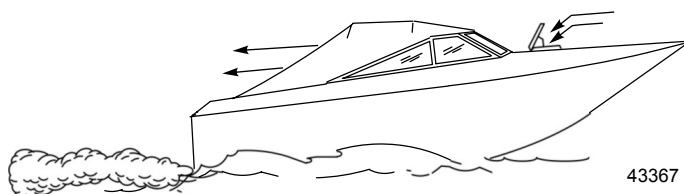


Motorabgase enthalten gefährliches Kohlenmonoxid. Bereiche vermeiden, in denen sich Motorabgase ansammeln. Bei laufendem Motor Schwimmer vom Boot fernhalten und nicht auf den Schwimmplattformen oder Bordleitern sitzen, liegen oder stehen. Während der Fahrt dürfen sich die Passagiere nicht direkt hinter dem Boot aufhalten (z. B. durch Anhängen an die Plattform oder zum Teak-/Bodysurfing). Durch solche Handlungsweisen setzen sich diese Personen nicht nur einer hohen Konzentration von Motorabgasen aus, sondern auch dem Risiko einer Verletzung durch den Bootspropeller.

Gute Belüftung

Den Passagierbereich belüften; die Seitenvorhänge oder vorderen Luken öffnen, um Abgase zu entfernen.

Beispiel einer optimalen Belüftung des Boots:

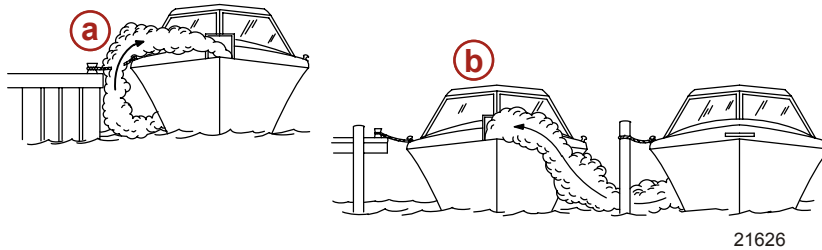


Schlechte Belüftung

Unter bestimmten Fahr- oder Windbedingungen kann bei permanent geschlossenen oder mit Segeltuch verschlossenen Kabinen oder Cockpits mit unzureichender Entlüftung Kohlenmonoxid eindringen. Mindestens einen Kohlenmonoxidmelder im Boot installieren.

In seltenen Fällen können Schwimmer und Passagiere an windstillen Tagen in einem offenen Bereich um ein liegendes Boot, dessen Motor läuft oder das sich in der Nähe eines laufenden Motors befindet, einer gefährlichen Menge von Kohlenmonoxid ausgesetzt werden.

1. Beispiele schlechter Entlüftung bei liegendem Boot:



- a** - Betrieb des Motors, wenn das Boot an einem engen Platz vertäut ist.
- b** - Vertäuen direkt neben einem anderen Boot, dessen Motor läuft

2. Beispiele schlechter Entlüftung bei fahrendem Boot:



- a** - Betrieb des Boots mit zu hoch eingestelltem Bugtrimmwinkel.
- b** - Betrieb des Boots mit geschlossenen Vorderluken (Kombiwagenwirkung).

Grundlagen zum Bootsbetrieb

Aussetzen und Bootsbetrieb

WICHTIG: Vor Aussetzen des Boots den Bilgenablassstopfen einsetzen.

Betriebstabelle

Bedienung Tabelle			
VOR DEM START	NACH DEM START	UNTERWEGS	NACH DEM ABSTELLEN
Bilgenablassstopfen einsetzen.	Alle Anzeigen beobachten, um den Motorzustand zu prüfen. Bei abnormalen Anzeigewerten den Motor abstellen.	Alle Anzeigen beobachten, um den Motorzustand zu prüfen. Bei abnormalen Anzeigewerten den Motor abstellen.	Zündschlüssel auf OFF (AUS) drehen.
Motorhaube öffnen.	Auf Kraftstoff-, Öl-, Wasser-, Flüssigkeits- und Abgaslecks prüfen.	Auf das akustische Warnsignal achten.	Batterieschalter ausschalten.
Batterieschalter einschalten.	Funktion von Schalt- und Gashebel prüfen.		Kraftstoffabsperrrventil öffnen.
Bilgengebläse einschalten.	Funktion der Steuerung prüfen.		Seehahn (falls vorhanden) schließen.
Kraftstoffabsperrrventil öffnen.			Kühlsystem nach Betrieb in Seewasser spülen.
Seehahn (falls vorhanden) öffnen.			Bilge entleeren.
Ablasssystem schließen.			
Motorölstand prüfen.			
Alle anderen, vom Händler und/oder Bootsbauer angegebenen Prüfungen durchführen.			
Auf den akustischen Alarm achten, wenn der Zündschlüssel auf ON (EIN) gedreht wird.			

Anlassen und Abstellen des Motors

Starten des Motors

- Alle Teile prüfen, die im folgenden Kapitel aufgeführt sind: **Betriebstabelle**.
- Den Fernschalthebel in die Neutralstellung legen.

HINWEIS

Unzureichende Kühlwasserversorgung führt zu Überhitzen und dadurch bedingter Beschädigung von Motor, Wasserpumpe und anderen Komponenten. Während des Betriebs für eine ausreichende Wasserversorgung an den Einlässen sorgen.

⚠ VORSICHT

Explosive Dämpfe im Motorraum können schwere oder tödliche Verletzungen durch Brand oder Explosion verursachen. Vor dem Starten des Motors das Bilgengebläse laufen lassen oder den Motorraum mindestens fünf Minuten lang entlüften.

***HINWEIS:** Dieses Antriebssystem ist mit SmartStart ausgestattet. Das SmartStart-System ist mit einem Startknopf ausgestattet. Statt zum Anlassen des Motors den Startknopf oder den Zündschalter zu halten und dann loszulassen, wenn der Motor startet, wird der gesamte Startvorgang durch SmartStart gesteuert. Wenn die Starttaste gedrückt wird, signalisiert das Antriebssteuergerät, den Motor zu starten. Wenn der Motor nicht startet, wird der Startvorgang nach einigen Sekunden beendet oder wenn die Motordrehzahl 400 U/min erreicht hat. Bei dem Versuch, einen bereits laufenden Motor zu starten, wird der Motor abgestellt.*

3. Den Zündschlüssel auf RUN (Betrieb) drehen.
4. Den Zündschlüssel auf START drehen und sofort loslassen oder den Start-/Stopppknopf drücken und loslassen. Einen kalten Motor 6 bis 10 Minuten lang mit Leerlaufdrehzahl laufen lassen oder bis die Motortemperatur 60 °C (140 °F) erreicht..
5. Wenn der Motor nach 3 Versuchen immer noch nicht startet:
 - a. Den „Nur Gas“-Knopf drücken und den Fernschalthebel bzw. Gashebel auf Viertelgas schieben.
 - b. Den Zündschlüssel auf START drehen. Wenn der Motor startet, den Zündschlüssel auf die Position ON (Ein) zurückkehren lassen.
6. Wenn der Motor nach Schritt 5 immer noch nicht startet:
 - a. Fernschalthebel/Gashebel auf Volllast stellen, dann zurück auf Viertelgas.
 - b. Den Zündschlüssel auf START drehen. Wenn der Motor startet, den Zündschlüssel auf die Position ON (Ein) zurückkehren lassen.
7. Das Antriebssystem auf Kraftstoff-, Öl-, Wasser- und Abgaslecks untersuchen.
8. Den Hebel zügig nach vorne schieben, um den Vorwärtsgang einzulegen bzw. nach hinten ziehen, um den Rückwärtsgang einzulegen. Nach dem Schalten den Gashebel in die gewünschte Stellung bringen.

HINWEIS

Durch Schalten bei höheren als Leerlaufdrehzahlen wird das Antriebssystem beschädigt. Den Antrieb nur dann in einen Gang schalten, wenn der Motor mit Leerlaufdrehzahl läuft

Abstellen des Motors

1. Den Fernschalthebel auf Neutral/Leerlauf stellen und die Motordrehzahl auf Leerlaufdrehzahl abfallen lassen. Wenn der Motor lange Zeit mit hohen Drehzahlen betrieben wurde, muss er zum Abkühlen mindestens 3–5 Minuten mit Leerlaufdrehzahl betrieben werden.
2. Der Motor kann mit einer der vier nachstehenden Methoden abgestellt werden:
 - a. Den Zündschlüssel auf ACCESSORY (Zubehör) oder OFF (Aus) drehen. Der Motor wird abgestellt und das Steuersystem wird deaktiviert.
 - b. Den Start-/Stopppknopf (falls vorhanden) drücken. Der Motor wird abgestellt und das Steuersystem bleibt aktiviert.
 - c. Den Zündschlüssel kurz auf START drehen und sofort loslassen. Das Steuersystem erkennt, dass der Motor läuft und stellt den Motor ab. Das Steuersystem bleibt aktiviert. Wenn der Zündschlüssel wieder auf START gedreht wird, wird eine Startanforderung an das Steuersystem gesendet, das daraufhin den Motor startet, sofern die Bedingungen gegeben sind.
 - d. Betätigung des Notstoppschalters (falls vorhanden). Der Motor wird abgestellt, aber das Steuersystem bleibt aktiviert. Das Steuersystem verhindert, dass der Motor startet, wenn der Notstoppschalter aktiviert ist.

Nur-Gas-Betrieb – Instrumententafel für Tow Sports Modelle

***HINWEIS:** Bei Betrieb im „Nur Gas“-Modus (Neutral) verhindert das DTS-System eine Erhöhung der Motordrehzahl auf über 3500 U/min.*

⚠ VORSICHT

Die digitale Zero Effort Gasregelung und Schaltung (DTS) kann den Motor oder das Getriebe bei Drehzahlen über Leerlaufdrehzahl schalten, wodurch eine unerwartete Bewegung des Boots verursacht wird, was wiederum zu schweren oder tödlichen Verletzungen oder Sachschäden durch einen Verlust der Kontrolle über das Boot führen kann. Vor dem Schalten des Schalthebels in den Vor- oder Rückwärtsgang stets den Gashebel auf Leerlauf stellen.

Fernschalthebel an der Instrumententafel für Tow Sports Modelle: An der Instrumententafel für Tow Sports Modelle montierte Fernschalthebel sind nicht mit einem „Nur Gas“-Knopf ausgestattet. Zur Aktivierung des „Nur Gas“-Modus:

1. Siehe **Fernschaltungen** bzgl. der Fernschaltungsfunktionen.
2. Den Zündschlüssel auf OFF (AUS) stellen.
3. Den Fernschalthebel in die Leerlauf/Vorwärts-Stellung bewegen.
4. Den Motor starten.
5. Wenn der Fernschalthebel über die Leerlauf/Vorwärts-Stellung vorgeschoben wird, erhöht sich die Motordrehzahl.

WICHTIG: Durch Stellen des Fernschalthebels zurück in die Leerlauf-/Neutralposition wird der „Nur Gas“-Modus deaktiviert und das Getriebe kann geschaltet werden.

6. Der „Nur Gas“-Modus wird durch Stellen des Fernschalthebels in die Leerlauf-/Neutralposition deaktiviert. Wenn der Fernschalthebel ohne Wiederholung der Schritte 1 bis 4 von der Leerlauf-/Neutralposition auf Leerlauf/Vorwärts oder Leerlauf/Rückwärts gestellt wird, schaltet das Getriebe in den gewünschten Gang.

Betrieb in Temperaturen unter dem Gefrierpunkt

WICHTIG: Wenn das Boot in Temperaturen unter dem Gefrierpunkt betrieben wird, müssen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, um Frostschäden am Antriebssystem zu vermeiden. Frostschäden werden nicht von der Mercury MerCruiser Garantie abgedeckt.

Ablasstopfen und Bilgenpumpe

Im Motorraum des Boots sammelt sich oft Wasser an. Aus diesem Grund sind Boote normalerweise mit einem Ablasstopfen und/oder einer Bilgenpumpe ausgestattet. Diese Teile müssen regelmäßig geprüft werden, um sicherzustellen, dass der Wasserstand nicht bis an das Antriebssystem reicht und Motorteile beschädigt. Schäden, die durch Untertauchen entstehen, werden nicht von der Mercury MerCruiser Garantie abgedeckt.

Schutz von Personen im Wasser

Bei Marschfahrt

Es ist äußerst schwierig für eine im Wasser befindliche Person, einem auf sie zukommenden Boot, selbst wenn es langsam fährt, schnell genug auszuweichen.



Daher stets die Fahrt verlangsamen und äußerst vorsichtig vorgehen, wenn sich Personen im Wasser befinden könnten.

Wenn ein Boot sich bewegt (auch wenn es nur gleitet) und die Schaltung in der Neutralstellung positioniert ist, übt das Wasser genug Druck aus, um den Propeller zu drehen. Diese neutrale Propellerdrehung kann schwere Verletzungen verursachen.

Bei still im Wasser liegendem Boot

⚠ VORSICHT

Ein drehender Propeller, ein fahrendes Boot und alle anderen festen, am Boot angebrachten Vorrichtungen können Schwimmer schwer oder tödlich verletzen. Den Motor sofort abstellen, wenn sich jemand im Wasser in der Nähe des Boots befindet.

Das Getriebe in die Neutralstellung schalten und den Motor abstellen, bevor Personen die Erlaubnis erteilt wird, in der Nähe des Bootes zu schwimmen oder ins Wasser zu gehen.

Betrieb mit hoher Geschwindigkeit und Leistung

Wenn Sie ein Hochgeschwindigkeits- oder Hochleistungsboot besitzen und nicht mit seinem Betrieb vertraut sind, sollten Sie es erst dann mit hoher Geschwindigkeit betreiben, nachdem Sie eine Orientierungs- und Vorführfahrt mit Ihrem Händler oder einer mit dem Boot vertrauten Person durchgeführt haben. Weitere Informationen finden Sie in der Broschüre **Hi-Performance Boat Operation (Bedienung von Hochleistungsbooten)** (90-849250R03) bei Ihrem Verkaufs-, Vertriebs Händler oder Mercury Marine.

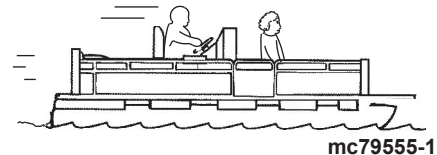
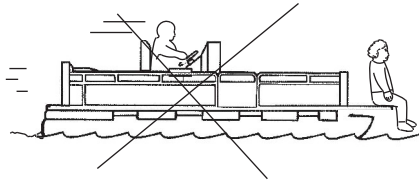
Sicherheit von Passagieren - Ponton- und Deckboote

Der Fahrer muss während der Fahrt stets alle Passagiere beobachten. Passagiere dürfen nicht stehen und keine Sitzplätze benutzen, die nicht für den Gebrauch bei fahrendem Boot vorgesehen sind. Eine plötzliche Reduzierung der Bootsgeschwindigkeit, wie z. B. beim Eintauchen in eine große Welle oder Kielwasser, bei einer plötzlichen Zurücknahme des Gashebels oder bei einer scharfen Wendung, kann die Passagiere nach vorn über das Boot schleudern. Wenn Passagiere am Bug zwischen die beiden Schwimmkörper fallen, werden sie überfahren.

Boote mit offenem Vorderdeck

Während der Fahrt darf sich niemand auf dem Deck vor der Reling befinden. Alle Passagiere müssen sich hinter der Bugreling aufhalten.

Personen auf dem Vorderdeck können leicht über Bord geschleudert werden, und Personen, die ihre Füße über den Bug baumeln lassen, können von einer Welle ins Wasser gezogen werden.



mc79555-1

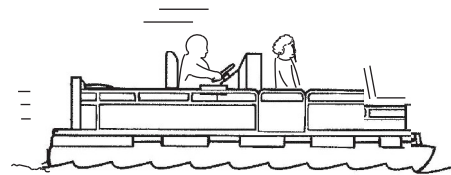
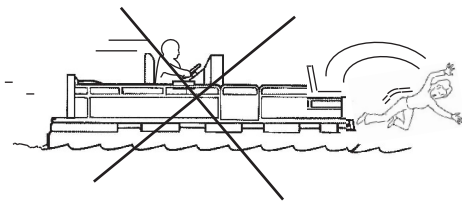
⚠ VORSICHT

Wenn das Boot mit einer Drehzahl über Leerlaufdrehzahl betrieben wird, kann das Sitzen oder Stehen an einer Stelle im Boot, die nicht für Passagiere ausgelegt ist, zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Während der Fahrt müssen alle Personen sitzen bleiben. Es dürfen sich keine Passagiere auf dem Vordeck von Deckbooten oder auf erhöhten Plattformen aufhalten.

Boote mit erhöhten Anglersitzen im Bug

Erhöhte Anglersitze sind nicht für den Gebrauch während der Fahrt mit erhöhter Drehzahl oder Trolling-Drehzahl vorgesehen. Bei höheren Geschwindigkeiten nur auf den dafür vorgesehenen Sitzplätzen sitzen.

Durch eine plötzliche Reduzierung der Bootsgeschwindigkeit können Passagiere auf erhöhten Anglersitzen am Bug über Bord stürzen.

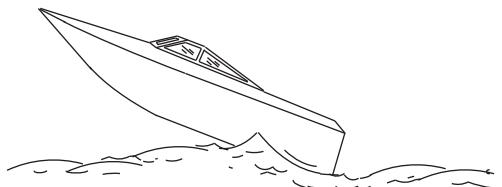


mc79557-1

Springen über Wellen und Kielwasser

⚠ VORSICHT

Beim Springen über Wellen und Kielwasser können Passagiere im Boot oder über Bord stürzen und sich schwere oder tödliche Verletzungen zuziehen. Das Springen über Wellen oder Kielwasser möglichst vermeiden.



mc79680-1

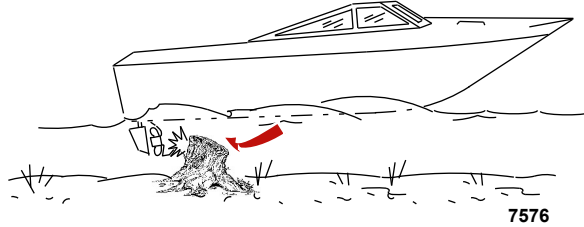
Die Fahrt über Wellen und Kielwasser gehört zum Bootsfahren. Wenn dies jedoch mit so hoher Geschwindigkeit getan wird, dass der Rumpf teilweise oder ganz aus dem Wasser springt, entstehen bestimmte Risiken, besonders beim Wiedereintritt des Boots ins Wasser.

Die größte Gefahr liegt darin, dass das Boot im Sprung die Richtung ändern kann. In diesem Fall kann das Boot bei der Landung scharf eine neue Richtung einschlagen. Durch einen solchen scharfen Richtungswechsel können Insassen von ihren Sitzen oder über Bord geschleudert werden.

Das Springen über eine Welle oder Kielwasser birgt ein weiteres Risiko. Falls sich der Bug in der Luft zu weit nach unten neigt, kann er beim Landen unter die Wasseroberfläche tauchen. Hierdurch stoppt das Boot sofort fast vollständig, wodurch Insassen nach vorne geschleudert werden können. Das Boot kann außerdem scharf nach einer Seite einschlagen.

Aufprall auf Unterwasserhindernisse

Wenn ein Boot in seichten Gewässern oder in Gebieten betrieben wird, in denen Antriebsteile, Ruder oder Bootsboden auf eventuelle Unterwasserhindernisse aufprallen können, die Geschwindigkeit reduzieren und vorsichtig weiterfahren.



WICHTIG: Um das Risiko von Verletzungen oder Schäden durch Aufprall auf Treibgut oder ein unter Wasser liegendes Hindernis so weit wie möglich zu reduzieren, ist eine Kontrolle der Bootsgeschwindigkeit unumgänglich. Unter diesen Umständen die Bootsgeschwindigkeit auf der Mindest-Gleitfahrtgeschwindigkeit halten, die gewöhnlich 24–40 km/h (15–25 mph) beträgt.

⚠ VORSICHT

Beim Aufprall auf Treibgut oder ein Unterwasserhindernis kann der Außenborder oder das Antriebssystem vollständig oder teilweise in das Boot geschleudert werden und schwere oder tödliche Verletzungen verursachen. Beim Betrieb in Gewässern, in denen sich Unterwasserhindernisse an oder direkt unter der Oberfläche befinden können, die Bootsgeschwindigkeit reduzieren und äußerst wachsam sein.

Gegenstände, die Motorschäden verursachen können, sind beispielsweise Ansaugrohre von Nassbaggern, Brückenträger, Bühnen, Bäume, Stümpfe und Steine.

Aufprall auf Treibgut oder ein Unterwasserhindernis kann viele Risiken bergen und Folgendes bewirken:

- Das Boot kann plötzlich einen scharfen Richtungswechsel ausführen. Durch einen scharfen Richtungswechsel können Insassen von ihren Sitzen oder über Bord geschleudert werden.
- Die Bootsgeschwindigkeit kann plötzlich reduziert werden. Hierdurch werden Insassen nach vorn oder sogar über Bord geschleudert.
- Unterwasserteile des Antriebs, das Ruder oder das Boot können durch den Aufprall beschädigt werden.

Nach dem Auftreffen auf ein unter Wasser liegendes Objekt den Motor sobald wie möglich abstellen und das Antriebssystem auf beschädigte oder lockere Teile untersuchen. Wenn Schäden vorhanden sind oder vermutet werden, sollte der Antrieb zur Inspektion und für etwaige Reparaturen zu einem Mercury MerCruiser Vertragshändler gebracht werden.

Das Boot muss auf Risse in Rumpf und Spiegel sowie Wasserlecks untersucht werden. Wenn nach einem Aufprall Wasserlecks entdeckt werden, muss sofort die Bilgenpumpe aktiviert werden.

Ein Betrieb mit beschädigten unter Wasser liegenden Antriebsteilen, beschädigtem Ruder oder beschädigtem Bootsboden kann weitere Schäden an anderen Teilen des Antriebssystems verursachen oder die Kontrolle über das Boot beeinträchtigen. Wenn das Boot weiter betrieben werden muss, ist die Geschwindigkeit stark zu reduzieren.

⚠ VORSICHT

Der Betrieb eines Boots oder eines Motors mit Aufprallschäden kann das Produkt beschädigen und zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Nach einem Aufprall das Boot oder den Antrieb von einem Mercury Marine Vertragshändler überprüfen und ggf. reparieren lassen.

Bedingungen, die sich auf den Betrieb auswirken

Lastverteilung (Passagiere und Ausrüstung) im Boot

Gewichtsverteilung zum Heck:

- Erhöht im Allgemeinen die Geschwindigkeit und Motordrehzahl
- Verursacht ein Springen des Bugs in rauen Gewässern
- Erhöht das Risiko, dass eine nachlaufende Welle in das Boot schwappt, wenn das Boot die Gleitfahrt verlässt
- Kann im Extremfall zum Aufsteigen des Bootes führen

Gewichtsverteilung zum Bug:

- Erleichtert die Gleitfahrt
- Verbessert die Fahrt in rauen Gewässern

- Kann im Extremfall dazu führen, dass das Boot schlingert (Bugsteuerung)

Der Bootsboden

Um die Höchstgeschwindigkeit beizubehalten, sollte der Bootsboden folgendermaßen sein:

- Sauber, frei von Muscheln und Bewuchs
- Unverzogen, fast flach am Kontaktpunkt mit dem Wasser
- Gerade und glatt in Längsrichtung

Am angedockten Boot kann sich Bewuchs ansetzen. Dieser Bewuchs muss vor dem Betrieb entfernt werden, da er die Wassereinlässe verstopfen und zu Motorüberhitzung führen kann.

Kavitation

Kavitation tritt auf, wenn der Wasserfluss dem Profil eines schnellen Unterwasserobjekts, wie z.B. einem Getriebegehäuse oder Propeller, nicht folgen kann. Kavitation erhöht die Propellerdrehzahl und reduziert die Fahrgeschwindigkeit des Boots. Kavitation kann die Oberfläche von Getriebegehäuse oder Propeller stark zerfressen. Folgendes sind häufige Ursachen von Kavitation:

- Kraut oder andere Fremdkörper, die sich im Propeller verfangen haben
- Verbogener Propellerflügel
- Grate oder scharfe Kanten am Propeller

Ventilation

Ventilation wird durch Luft oder Abgase um den Propeller verursacht, durch die der Propeller schneller, aber das Boot langsamer wird. Luftblasen schlagen auf die Propellerflügel und fressen die Oberflächen an. Wenn dieser Prozess anhält, brechen die Propellerflügel im Laufe der Zeit. Propellerventilation hat gewöhnlich folgende Umstände zur Ursache:

- Antrieb zu weit nach außen getrimmt
- Abstrahling fehlt
- Propeller oder Getriebegehäuse beschädigt, wodurch Abgase zwischen Propeller und Getriebegehäuse austreten können
- Antrieb zu hoch an der Spiegelplatte montiert

Höhenlage und Klima

Änderungen von Höhenlage und Klima beeinflussen die Leistung des Antriebssystems. Ein Leistungsverlust kann folgende Ursachen haben:

- Höhere Lagen
- Höhere Temperaturen
- Niedriger Luftdruck
- Hohe Luftfeuchtigkeit

Um optimale Motorleistung unter wechselnden Witterungsbedingungen aufrechtzuerhalten, muss der Motor mit einem Propeller ausgerüstet sein, mit dem er bei normaler Belastung und in normalen Witterungsbedingungen um den angegebenen Höchstdrehzahlbereich laufen kann.

In den meisten Fällen kann die empfohlene Drehzahl erzielt werden, indem ein Propeller mit geringerer Steigung angebaut wird.

Erste Schritte

20-stündige Einfahrzeit

WICHTIG: Die ersten 20 Betriebsstunden gelten als Einfahrzeit des Motors. Das korrekte Einfahrverfahren ist unumgänglich für minimalen Ölverbrauch und maximale Motorleistung. Während der Einfahrzeit müssen die folgenden Regeln beachtet werden:

- Den Motor während der ersten 10 Betriebsstunden nicht längere Zeit unter 1500 U/min betreiben. Falls die Umstände einen sicheren Betrieb zulassen, sofort nach dem Start einen Gang einlegen und den Gashebel über 1500 U/min legen.
- Den Antrieb nicht längere Zeit mit einer konstanten Drehzahl betreiben.
- Während der ersten 10 Betriebsstunden Dreiviertelgas nicht überschreiten. Während der nächsten 10 Betriebsstunden ist gelegentlicher Vollastbetrieb zulässig (in Intervallen von maximal fünf Minuten).
- Vollastbeschleunigung aus Leerlaufdrehzahl vermeiden.
- Den Motor erst dann mit Vollast betreiben, wenn er normale Betriebstemperatur erreicht hat.
- Den Motorölstand häufig prüfen. Nach Bedarf Öl nachfüllen. Während der Einfahrzeit kann der Ölverbrauch höher sein als normal.

Nach der Einfahrzeit

Um die Lebensdauer des Mercury MerCruiser Antriebssystems zu erhöhen, sollten die folgenden Empfehlungen beachtet werden:

- Sicherstellen, dass der Motor mit dem angebauten Propeller bei normaler Belastung an oder um den angegebenen maximalen Volllastbereich laufen kann. Siehe **Technische Daten** und **Wartung**.
- Den Motor höchstens mit Dreiviertelgas betreiben. Ein länger andauernder Volllastbetrieb ist zu vermeiden.
- Das Getriebeöl nach 25 Betriebsstunden wechseln. Bei Modellen mit Getriebefilter muss zu diesem Zeitpunkt außerdem der Filter gewechselt werden.

Prüfung nach der ersten Saison

Am Ende der ersten Betriebssaison planmäßige Wartungsarbeiten mit dem Mercury MerCruiser Vertragshändler besprechen bzw. durchführen lassen. In Gegenden, in denen das Boot ganzjährig genutzt wird, sollte der Händler mindestens nach 100 Betriebsstunden bzw. einmal im Jahr aufgesucht werden.

Kapitel 3 - Technische Daten

Inhaltsverzeichnis

Kraftstoffanforderungen.....	24	Methanol- und Ethanolmischungen	24
Kraftstoffwerte	24	Motoröl.....	24
Verwendung umformulierter (sauerstoffangereicherter)		6.2 MPI TowSport - Technische Motordaten.....	25
Kraftstoffe (nur USA)	24	Flüssigkeitsdaten.....	26
Alkoholhaltiges Benzin	24	Motor.....	26
Butanol-Kraftstoffmischungen Bu16	24	Getriebe.....	26

Kraftstoffanforderungen

HINWEIS

Wenn der Tank leergefahren wird, können Komponenten des Katalysators beschädigt werden. Die Tanks nicht leergefahren.

WICHTIG: Durch Verwendung einer falschen Kraftstoffsorte kann der Motor beschädigt werden. Motorschäden, die durch Verwendung einer falschen Kraftstoffsorte entstanden sind, werden als Motormissbrauch angesehen und sind nicht von der Garantie gedeckt.

Kraftstoffwerte

Mercury MerCruiser Motoren laufen zufriedenstellend mit einem unverbleiten Marken-Normalbenzin, das den folgenden Spezifikationen entspricht:

USA und Kanada – Eine ausgewiesene Oktanzahl von mindestens 87 (R+M)/2 für alle Modelle. Super-Kraftstoff (Oktanzahl 91 [R+M]/2) ist ebenfalls für alle Modelle akzeptabel. **Keinen** verbleiten Kraftstoff verwenden.

Alle anderen Länder (außer USA und Kanada) – Eine ausgewiesene Oktanzahl von mindestens 91 ROZ für alle Modelle. Super-Kraftstoff (95 ROZ) ist für alle Modelle ebenfalls akzeptabel. **Keinen** verbleiten Kraftstoff verwenden.

Verwendung umformulierter (sauerstoffangereicherter) Kraftstoffe (nur USA)

Umformulierter Kraftstoff ist in einigen Gebieten der USA vorgeschrieben und für die Verwendung in Ihrem Mercury Marine Motor akzeptabel. Das einzige Oxygenat, das derzeit in den USA Anwendung findet, ist Alkohol (Ethanol, Methanol oder Butanol).

Alkoholhaltiges Benzin

Butanol-Kraftstoffmischungen Bu16

Kraftstoffmischungen mit einem Butanol-Anteil von bis zu 16,1 % (Bu16), die den von Mercury Marine veröffentlichten Kraftstoffanforderungen entsprechen, sind als Alternative für unverbleites Benzin akzeptabel. Wenden Sie sich bzgl. spezifischer Empfehlungen für die Komponenten des Kraftstoffsystems Ihres Boots (Kraftstofftanks, -leitungen und -anschlüsse) an Ihren Bootshersteller.

Methanol- und Ethanolmischungen

WICHTIG: Die Komponenten des Kraftstoffsystems Ihres Mercury Marine Motors halten einem Alkoholgehalt (Methanol oder Ethanol) im Benzin von bis zu 10 % stand. Das Kraftstoffsystem Ihres Boots ist möglicherweise jedoch nicht für denselben Alkoholgehalt ausgelegt. Wenden Sie sich bzgl. spezifischer Empfehlungen für die Komponenten des Kraftstoffsystems Ihres Boots (Kraftstofftanks, -leitungen und -anschlüsse) an Ihren Bootshersteller.

Beachten Sie, dass Benzin, das Methanol oder Ethanol enthält, folgende Auswirkungen verstärkt:

- Korrosion von Metallteilen
- Verschleiß von Gummi- und Kunststoffteilen
- Undichtigkeiten in Gummi-Kraftstoffleitungen
- Mögliche Phasentrennung (Wasser und Alkohol trennen sich im Kraftstofftank vom Benzin)

⚠ VORSICHT

Austretender Kraftstoff kann zu Bränden und Explosionen sowie schweren und tödlichen Verletzungen führen. Alle Komponenten des Kraftstoffsystems sollten regelmäßig, insbesondere nach der Lagerung, auf Undichtigkeiten, weiche Stellen, Verhärtung, Verdickung und Korrosion untersucht werden. Jegliche Anzeichen von Undichtigkeiten oder Verschleiß erfordern den Austausch des jeweiligen Teils vor der erneuten Inbetriebnahme des Motors.

WICHTIG: Wenn Sie Benzin verwenden, das möglicherweise Methanol oder Ethanol enthält, müssen Sie das Kraftstoffsystem häufiger auf Undichtigkeiten und Abnormalitäten untersuchen.

WICHTIG: Wenn ein Mercury Marine Motor mit methanol- oder ethanolhaltigem Kraftstoff betrieben wird, darf der Kraftstoff nicht über einen längeren Zeitraum im Kraftstofftank gelagert werden. Kraftfahrzeuge verbrauchen Mischkraftstoffe gewöhnlich, bevor der Kraftstoff eine Feuchtigkeitsmenge absorbieren kann, die zu Problemen führt. Boote werden jedoch oft so lange nicht betrieben, dass eine Phasentrennung auftreten kann. Darüber hinaus kann während der Lagerung interne Korrosion auftreten, wenn der Alkohol die schützende Ölschicht der internen Komponenten entfernt hat.

Motoröl

Für optimale Motorleistung und maximalen Schutz das folgende Öl verwenden:

Anwendung	Empfohlene Ölorte
Alle MerCruiser Motoren	Mercury/Quicksilver 25W-40 Synthetische Motorölmischung, gemäß NMMA FC-W Catalyst Compatible Spezifikation

WICHTIG: Schmierungsanforderungen für Motoren mit Katalysator unterscheiden sich von den Anforderungen für Motoren ohne Katalysator. Manche Schmierstoffe für Bootsmotoren haben einen hohen Phosphorgehalt. Obwohl diese Schmiermittel mit hohem Phosphorgehalt u. U. eine akzeptable Motorleistung ermöglichen, wird der Katalysator bei länger andauerndem Kontakt beschädigt. Katalysatoren, die durch Schmiermittel mit hohem Phosphorgehalt beschädigt wurden, sind evtl. nicht durch die Garantie von MerCruiser gedeckt.

Wenn kein Mercury/Quicksilver 25W-40 Synthetisches Motoröl zur Verfügung steht, können die folgenden Schmiermittel verwendet werden, die in der Reihenfolge unserer Empfehlung aufgelistet sind.

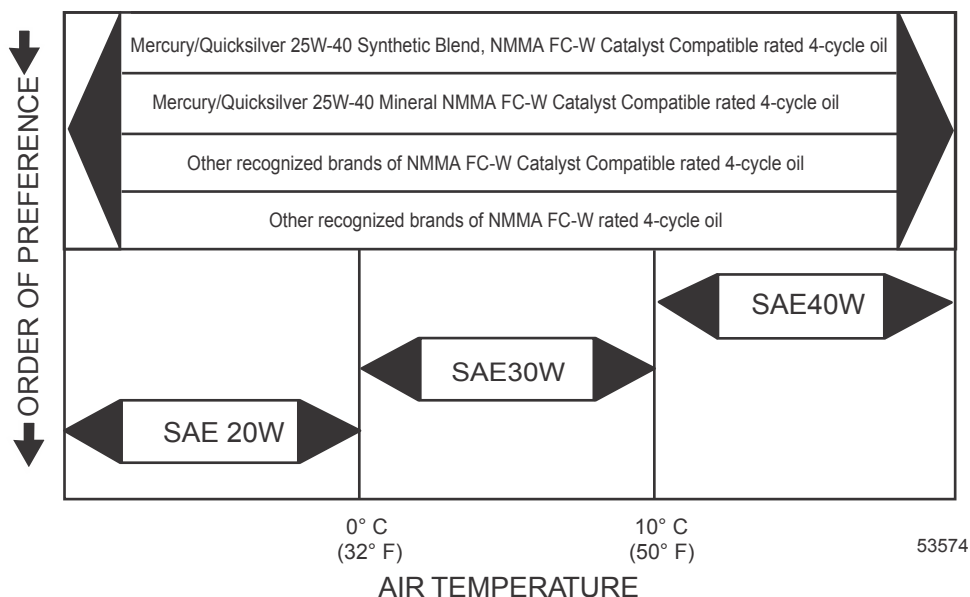
1. Mercury/Quicksilver 25W-40 Mineralöl NMMA FC-W Catalyst Compatible.

WICHTIG: Bei der Wartung eines Motors mit Katalysator die folgenden Ölsorten nur für kürzere Zeiträume verwenden.

2. Andere bekannte Marken von Viertaktölen mit der Klassifizierung NMMA FC-W Catalyst Compatible.
3. Andere bekannte Marken von Viertaktölen mit der Klassifizierung NMMA FC-W.
4. Ein qualitativ hochwertiges Einbereichs-Detergensöl gemäß der letzten Zeile der nachfolgenden Betriebstabelle.

HINWEIS: Die Verwendung von Ölen ohne Detergenswirkung, Mehrbereichsölen (außer den angegebenen), Synthetikölen ohne Klassifizierung FC-W, qualitativ minderwertigen Ölen oder Ölen mit Feststoffadditiven wird nicht empfohlen.

Die nachfolgenden Informationen zur Auswahl der Ölart in der bevorzugten Reihenfolge verwenden.



6.2 MPI TowSport - Technische Motordaten

HINWEIS: Motorleistung gemäß SAE J1228/ISO 8665 Kurbelwellenleistung gemessen und korrigiert.

Alle Messungen wurden bei normaler Motorbetriebstemperatur durchgeführt.

Der Drehzahlbereich wird mit einem geeichten Wartungs-Drehzahlmesser bei betriebswarmem Motor gemessen.

Öldruck muss bei betriebswarmem Motor geprüft werden.

HINWEIS: Öldruckangaben dienen nur zur Referenz und können unterschiedlich sein.

WICHTIG: Keine unterschiedlichen Zündkerzentypen für den Motor verwenden. Alle Zündkerzen sollten die gleiche Teile-Nr. haben.

Kurbelwellenleistung		235 kW (320 PS)
		272 kW (370 PS)
Hubraum		6,2 l (377 cid)
Generatorkapazität	Heiß	72 A
	Kalt	65 A
U/MIN	Vollast-Betriebsbereich	5000-5400
	Drehzahlbegrenzer	5550
	Leerlauf in Neutral	625 (nicht einstellbar)
	Leerlauf bei eingelegtem Gang	650 (nicht einstellbar)
Öldruck min.	Bei 2000 U/min	124 kPa (18 psi)
	Im Leerlauf	41 kPa (6 psi)
Thermostat	Standardkühlsystem	60 °C (140 °F)
	Zweikreiskühlung	77 °C (170 °F)
Zündfolge		1-8-4-3-6-5-7-2
Batteriekapazität min.*	Alle Modelle	800 CCA, 1000 MCA, 190 Ah
Zündkerzentyp	Werkseitig installiert	NGK (BPR5EFS-13)
Elektrodenabstand		1,3 mm (0,051 in.)
Emissionsbegrenzungssystem	ECT	Emissionsbegrenzungstechnologie, beheizte Lambda-Sonde (HO2S), Katalysator
	EC	Elektronische Motorsteuerung

*Batteriehersteller bewerten und testen ihre Batterien ggf. nach unterschiedlichen Normen. MCA, CCA, Ah und Reserve Capacity (RC) sind die von Mercury Marine anerkannten Werte. Hersteller, die andere Standards als diese verwenden (z. B. vergleichbare MCA-Werte), erfüllen die Batterieanforderungen von Mercury Marine nicht.

Flüssigkeitsdaten

Motor

WICHTIG: Stets den Ölmesstab benutzen, um die genau erforderliche Öl- oder Flüssigkeitsmenge zu bestimmen.

Alle Modelle	Füllmenge	Flüssigkeitssorte
6.2L Motoröl (mit Filter)	4,7 l (5 US qt)	Mercury/Quicksilver 25W-40 Synthetische Motorölmischung, gemäß NMMA FC-W®
6.2L Seewasser-Kühlsystem (nur für die Winterlagerung)	26,5 l (28 US qt)	Propylenglykol und destilliertes Wasser
6.2L Zweikreiskühlsystem	17 l (17.9 US qt)	Mercury Langzeit-Kühl-/Frostschutzmittel oder Langzeit-Ethylenglykol 5/100 Frostschutzmittel zu gleichen Teilen mit destilliertem Wasser gemischt

Getriebe

Modell	Füllmenge	Flüssigkeitssorte
45C	2,5 l (2.6 US qt)	Dexron III Automatikgetriebeöl
45IV und 46IV	Hauptgetriebe	
	V-Drive	
63IV	V-Drive	

Kapitel 4 - Wartung

Inhaltsverzeichnis

Verantwortungsbereiche des Eigners/Bootsführers.....	28	Wechseln	36
Verantwortungsbereiche des Händlers.....	28	Getriebeanoden – 45IV und 46IV.....	36
Reinigungs- und Pflegeempfehlungen.....	28	Einstellung des Fernschaltzugs am Getriebe	36
Reinigung der Anzeigen.....	28	Batterie.....	36
Reinigung der Fernschaltungen.....	28	Vorsichtsmaßnahmen beim Umgang mit Batterien für	
Wartung.....	28	Mehrfachmotoren mit elektronischer	
Do-It-Yourself-Wartungsempfehlungen.....	29	Kraftstoffeinspritzung.....	37
Überprüfung.....	29	Flammschutz.....	37
MerCruiser Gas-Innenborder - Inspektions- und		Wartung des Kraftstoffsystems.....	39
Wartungsplan.....	29	Kraftstoffanlage.....	39
Tägliche Prüfungen	29	Kraftstoffleitung - Prüfung.....	39
Nach jedem Einsatz	29	Wasserabscheidender Kraftstofffilter.....	39
Wöchentliche Prüfungen	29	Ausbau des Filtergehäuses	39
Nach 20 Stunden Einfahrzeit	30	Entleeren des Filtergehäuses	40
Jährlich oder nach 100 Betriebsstunden	30	Prüfung des Kraftstofffilters	40
Alle 3 Jahre oder nach 300 Betriebsstunden	30	Einbau des Filtergehäuses	40
Alle 5 Jahre oder nach 500 Betriebsstunden	30	Schmierung.....	41
Motoröl.....	30	Getriebegestänge.....	41
Prüfen.....	30	Rippenkeilriemen.....	41
Ölstand – überfüllt	31	Verlegung des Rippenkeilriemens.....	41
Füllen.....	31	Erkennung des Ausfalls eines Rippenkeilriemens....	41
Motoröl-Ablaspumpe.....	32	Prüfen.....	42
Ölfilterwechsel.....	33	Austauschen.....	43
Motorkühlmittel – Geschlossener Kühlkreislauf.....	33	Spülen des Antriebssystems – Modelle ohne Spülanschluss	
Prüfen.....	33		44
Füllen.....	34	Boot aus dem Wasser	44
Wechseln	35	Boot im Wasser	45
Getriebeöl.....	35	Spülen des Antriebssystems – Modelle mit Spülanschluss	
Flüssigkeitsstand vor dem Betrieb prüfen	35		47
Prüfen des Flüssigkeitsstands bei heißem Motor	36		

Verantwortungsbereiche des Eigners/Bootsführers

Der Bootsführer muss alle Sicherheitskontrollen durchführen, sicherstellen, dass alle Schmier- und Wartungsanweisungen beachtet werden und den Motor regelmäßig von einem Mercury MerCruiser Vertragshändler inspizieren lassen.

Für normale Wartungsarbeiten und Ersatzteile ist der Bootseigner/Bootsführer verantwortlich. Diese sind nicht als „Material- oder Verarbeitungsfehler“ unter der Garantie abgedeckt. Die erforderlichen Wartungsarbeiten werden von individuellem Fahrverhalten und Nutzung beeinflusst.

Eine sachgemäße Wartung und Pflege Ihres Antriebssystems gewährleistet optimale Leistung und Zuverlässigkeit und reduziert die anfallenden Betriebskosten auf ein Minimum. Für Wartungsarbeiten wenden Sie sich an einen autorisierten Mercury MerCruiser Händler.

Verantwortungsbereiche des Händlers

Normalerweise gehören eine Inspektion und Vorbereitung vor der Auslieferung zum Verantwortungsbereich des Händlers. Darunter fällt Folgendes:

- Sicherstellen, dass das Boot korrekt ausgerüstet ist.
- Vor Auslieferung sicherstellen, dass das Mercury MerCruiser Antriebssystem und andere Ausrüstungen ordnungsgemäß funktionieren.
- Alle für eine optimale Leistung erforderlichen Einstellungen durchführen.
- Den Kunden mit der Ausrüstung an Bord vertraut machen.
- Den Betrieb des Antriebssystems und Boots erläutern und vorführen.
- Dem Kunden eine Kopie der Checkliste der Inspektion vor der Auslieferung übergeben.
- Ihr Verkaufshändler muss direkt nach dem Verkauf des neuen Produkts die Garantiekarte vollständig ausfüllen und an das Werk schicken.

Reinigungs- und Pflegeempfehlungen

Reinigung der Anzeigen

WICHTIG: Zur Reinigung der Anzeigen keinen Hochdruckwasserstrahl verwenden.

Es wird empfohlen, die Anzeige regelmäßig zu reinigen, um Ansammlung von Salz und anderem Schmutz zu verhindern. Kristallisiertes Salz kann die Linse der Anzeige kratzen, wenn ein trockenes oder feuchtes Tuch verwendet wird. Sicherstellen, dass das Tuch mit reichlich frischem Wasser getränkt wurde, um Salz- oder Mineralablagerungen aufzulösen und zu entfernen. Bei der Reinigung keinen übermäßigen Druck auf die Anzeigenlinse ausüben.

Wenn Wasserflecken nicht mit einem feuchten Tuch entfernt werden können, sollte eine Lösung aus gleichen Teilen warmem Wasser und Isopropylalkohol zur Reinigung der Anzeigenlinse verwendet werden. **Keine** Lösungsmittel wie Aceton, Waschbenzin, Terpentin oder Reinigungsprodukte auf Ammoniakbasis verwenden. Die Verwendung starker Lösungs- oder Reinigungsmittel kann zu einer Beschädigung der Beschichtung, des Kunststoffs oder der Gummitasten der Anzeigen führen. Wenn eine Sonnenschutzabdeckung für die Anzeige verfügbar ist, wird empfohlen, die Abdeckung anzubringen, wenn das Gerät nicht verwendet wird, um eine Beschädigung der Kunststoffblenden und der Gummitasten durch UV-Strahlen zu verhindern.

Reinigung der Fernschaltungen

WICHTIG: Zur Reinigung der Fernschaltungen keinen Hochdruckwasserstrahl verwenden.

Es wird empfohlen, die Außenflächen der Fernschaltungen regelmäßig zu reinigen, um Ansammlung von Salz und anderem Schmutz zu verhindern. Ein mit reichlich frischem Wasser getränktes Tuch verwenden, um Salz- und Mineralablagerungen aufzulösen und zu entfernen.

Wenn Wasserflecken nicht mit einem Tuch entfernt werden können, sollte eine Lösung aus gleichen Teilen warmem Wasser und Isopropylalkohol zur Reinigung der Fernschaltung verwendet werden. **Keine** Lösungsmittel wie Aceton, Waschbenzin, Terpentin oder Reinigungsprodukte auf Ammoniakbasis verwenden. Die Verwendung starker Lösungs- oder Reinigungsmittel kann zur Beschädigung der Beschichtung, des Kunststoffs oder der Gummikomponenten der Fernschaltung führen.

Wartung

⚠ VORSICHT

Die Durchführung von Arbeiten ohne vorheriges Abklemmen der Batterie kann zu Produktschäden, Verletzungen oder tödlichen Unfällen aufgrund von Brand, Explosion, Stromschlag oder unerwartetem Anspringen des Motors führen. Stets die Batteriekabel von der Batterie abklemmen, bevor Reparatur-, Wartungs- und Installationsarbeiten ausgeführt bzw. Motoren oder Antriebsteile ausgebaut werden.

⚠ VORSICHT

Im Motorraum eingeschlossene Kraftstoffdämpfe können zu Reizungen führen und die Atmung erschweren oder sich entzünden und ein Feuer oder eine Explosion verursachen. Den Motorraum vor Arbeiten am Antriebssystem stets gut lüften.

WICHTIG: Für eine komplette Liste aller durchzuführenden Wartungsarbeiten siehe „Wartungsplan“. Einige Arbeiten sollten nur von einem Mercury MerCruiser Vertragshändler durchgeführt werden. Wir empfehlen, vor der Durchführung von Wartungs- oder Reparaturarbeiten, die nicht in diesem Handbuch behandelt werden, ein Mercury Marine Werkstatthandbuch zu kaufen und dieses gründlich zu lesen.

HINWEIS: Wartungspunkte sind farbcodiert, damit sie leichter identifiziert werden können.

Wartungspunkt – Farbcodes	
Gelb	Motoröl
Rot	ATF (Getriebe)
Orange	Kühflüssigkeit
Blau	Rohwasserspülung

Do-It-Yourself-Wartungsempfehlungen

Moderne Bootsgeräte wie z. B. Ihr Mercury MerCruiser Antriebssystem sind komplizierte technische Maschinen. Elektronische Zündungen und spezielle Kraftstoffsysteme verbessern zwar den Kraftstoffverbrauch, sind jedoch für ungeschulte Mechaniker auch schwieriger instand zu halten.

Wenn Sie zu den Menschen gehören, die gerne selber an Motoren arbeiten, sollten Sie die folgenden Punkte beachten.

- Etwaige Reparaturen sollten nur dann durchgeführt werden, wenn man mit den Vorsichtsmaßnahmen, Warnhinweisen und allen Verfahren vertraut ist. Ihre Sicherheit liegt uns am Herzen.
- Wenn Sie das Produkt selbst instand halten möchten, empfehlen wir Ihnen die Bestellung des Werkstatthandbuchs für das jeweilige Modell. Das Werkstatthandbuch beschreibt die korrekten, zu befolgenden Verfahren. Es ist für geschulte Mechaniker geschrieben, so dass einige Verfahren evtl. für Laien unverständlich sind. Führen Sie keine Reparaturen durch, wenn Sie die Anleitungen nicht verstehen.
- Für einige Reparaturen ist spezielles Werkzeug erforderlich. Führen Sie diese Reparaturen nur dann durch, wenn dieses Werkzeug bzw. die erforderliche Ausrüstung vorhanden ist. Andernfalls können Schäden am Produkt entstehen, deren Reparaturkosten die Kosten überschreiten würden, die ein Händler berechnen würde.
- Wenn Sie den Motor oder Antrieb außerdem teilweise zerlegt haben und nicht wieder zusammenbauen können, muss der Mechaniker in der Werkstatt des Händlers die Teile wieder zusammenbauen und das Produkt testen, um das Problem festzustellen. Hierdurch entstehen höhere Kosten, als wenn Sie das Produkt nach Feststellung eines Problems direkt zu einem Händler gebracht hätten. Zur Behebung des Problems ist ggf. nur eine einfache Einstellung nötig.
- Rufen Sie den Händler, die Servicefiliale oder das Werk nicht an, um eine Ferndiagnose des Systems oder die Erläuterung eines Reparaturverfahrens zu erhalten. Probleme können nur schwer telefonisch diagnostiziert werden.

Ihr Vertragshändler kümmert sich gerne um Ihr Antriebssystem. Er verfügt über werksgeschulte Mechaniker.

Ihr Vertragshändler sollte regelmäßige Wartungsprüfungen an Ihrem Antriebssystem durchführen. Er kann den Motor im Herbst auf den Winter vorbereiten und vor Beginn der nächsten Bootssaison instandsetzen. Dies reduziert die Wahrscheinlichkeit etwaiger Probleme, die während der Bootssaison auftreten können, wenn Sie das Bootsfahren ungestört genießen möchten.

Überprüfung

Das Antriebssystem häufig und regelmäßig untersuchen, um die optimale Betriebsleistung zu gewährleisten und potenziellen Problemen vorzubeugen. Das gesamte Antriebssystem einschließlich aller zugänglicher Motorteile sollte sorgfältig geprüft werden.

- Auf lockere, beschädigte oder fehlende Teile, Schläuche und Schellen untersuchen; ggf. anziehen oder austauschen.
- Zünd- und Stromkabel auf Schäden untersuchen.
- Propeller abbauen und untersuchen. Bei tiefen Kerben, Rissen oder starker Verbiegung den Mercury MerCruiser Vertragshändler aufsuchen.
- Einkerbungen und Korrosionsschäden an der Lackierung des Antriebssystems reparieren. Kontakt mit dem Mercury MerCruiser Vertragshändler aufnehmen.

MerCruiser Gas-Innenborder - Inspektions- und Wartungsplan

Tägliche Prüfungen

- Motorölstand prüfen
- Getriebeölstand prüfen.
- Notstoppschalter prüfen

Nach jedem Einsatz

- Den Motor mit Frischwasser, Brackwasser oder Salzwasser spülen.

Wöchentliche Prüfungen

- Seewassereinlassöffnungen auf Bewuchs untersuchen.
- Seewasserfilter reinigen (sofern vorhanden).

- Den Kühlmittelstand prüfen (sofern vorhanden).
- Getriebeölstand prüfen.

Nach 20 Stunden Einfahrzeit

- Getriebeöl und -filter wechseln - ZF-Anforderung zur Aufrechterhaltung der Garantie (Händler-Service).

Jährlich oder nach 100 Betriebsstunden

- Anschlüsse und Zustand der Batterie prüfen (Händler-Service).
- Keilverzahnung der Propellerwelle schmieren.
- Anzugsdrehmoment der Propellermutter prüfen.
- Die Anzeigen reinigen und Kabelanschlüsse prüfen (Händler-Service).
- Fehler im Lack ausbessern und Antriebssystem mit Korrosionsschutzmittel einsprühen.
- Motoröl und -filter wechseln
- Getriebeöl und -filter wechseln (Händler-Service).
- Füllstand und Konzentration der Kühlflüssigkeit im Zweikreiskühlsystem auf Gefrierschutz überprüfen.
- Den wasserabscheidenden Kraftstofffilter austauschen.
- Kurbelgehäuse-Entlüftung prüfen - nur 8.2L.
- Leerlaufsteuerungsventil-Schalldämpfer prüfen - nur 8.2L.
- Flammschutz reinigen - nur 8.2L.
- 6.2L MIE-Modelle, Abgasanlage prüfen. Wenn das Antriebssystem mit Rückschlagklappen ausgestattet ist, muss sichergestellt werden, dass diese angebracht und nicht verschlissen sind (Händler-Service).
- Den Zustand des Zubehör-Antriebsriemens prüfen (Händler-Service).
- PCV-Ventil austauschen.
- Antriebssystem mit Korrosionsschutzspray einsprühen.
- Anoden prüfen (sofern vorhanden).

Alle 3 Jahre oder nach 300 Betriebsstunden

- Zündkerzen und -kabel prüfen.¹
- Flammschutz und Kurbelgehäuse-Entlüftungsschläuche reinigen.
- Die Befestigungsteile der Motoraufhängungen auf festen Sitz prüfen und ggf. gemäß den Spezifikation nachziehen (Händler-Service).
- Elektrik auf lockere, beschädigte oder korrodierte Befestigungsteile untersuchen (Händler-Service).
- Schlauchschellen von Kühlsystem und Abgasanlage auf festen Sitz prüfen. Auf Beschädigung oder undichte Stellen untersuchen (Händler-Service).
- Seewasserkreis des Zweikreiskühlsystems untersuchen und reinigen (sofern vorhanden) (Händler-Service).
- Den Druckdeckel des Zweikreiskühlsystems reinigen, untersuchen und testen (sofern vorhanden) (Händler-Service).
- Seewasserpumpe prüfen. Verschlissene Teile austauschen (Händler-Service).
- Innenborder-Modelle - Abgassystem prüfen. Wenn das Antriebssystem mit Rückschlagklappen ausgestattet ist, muss sichergestellt werden, dass diese angebracht und nicht verschlissen sind (Händler-Service).
- Das Entlüftungsventil an jedem Auslasskrümmer austauschen (Backbord und Steuerbord) - falls vorhanden (Händler-Service).
- TowSport-Modelle - Neutralstellung beim manuellen Schaltgetriebe prüfen. Fernschaltzug nach Bedarf justieren (Händler-Service).²

Alle 5 Jahre oder nach 500 Betriebsstunden

- Frostschutzmittel alle zwei Jahre wechseln, sofern kein Langzeit-Kühl-/Frostschutzmittel verwendet wird (Händler-Service).

Motoröl

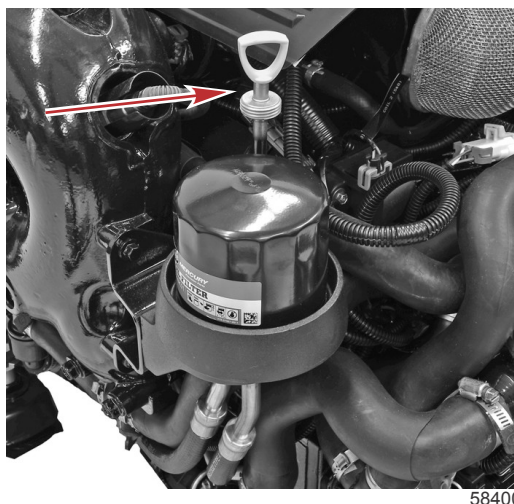
Prüfen

HINWEIS

Das Ablassen von Öl, Kühlmittel oder anderen Motor-/Antriebsflüssigkeiten in die Umwelt ist gesetzlich verboten. Beim Betrieb oder bei der Wartung des Boots vorsichtig vorgehen, damit kein Öl, Kühlmittel oder andere Flüssigkeiten verschüttet werden. Die örtlichen Vorschriften hinsichtlich Entsorgung oder Recycling von Abfallprodukten beachten und die Flüssigkeiten ordnungsgemäß auffangen und entsorgen.

1. Den Zustand der Zündkerzen und -kabel prüfen. Nach Bedarf austauschen. Wenn der Zustand dieser Teile bei der Inspektion zufriedenstellend war, diese Inspektion alle 100 Stunden bzw. mindestens einmal pro Jahr wiederholen.
2. Die Inspektion nach der 3-Jahre- oder 300-Stunden-Inspektion alle 100 Stunden oder mindestens einmal pro Jahr wiederholen.

1. Bei warmem und abgestelltem Motor fünf Minuten warten, damit das Öl in die Ölwanne laufen kann.
2. Messstab herausziehen, abwischen und wieder vollständig in den Stutzen einführen. 60 Sekunden warten, damit eingeschlossene Luft entweichen kann. Den Ölmesstab herausziehen.



Modell mit V-Drive abgebildet



Modell mit Inline-Antrieb abgebildet

3. Den Ölstand auf dem Ölmesstab ablesen. Der Ölstand muss zwischen den Markierungen ADD und FULL oder OK auf dem Ölmesstab liegen. Den Messstab wieder in das Messstabrohr einstecken. Wenn der Ölstand niedrig ist, siehe „Füllen“.

Ölstand – überfüllt

WICHTIG: Nicht zu viel Motoröl einfüllen. Wenn zu viel Öl in das Kurbelgehäuse eingefüllt wird, kann der Öldruck schwanken oder abfallen und die Kipphebel können klappern, was zu abfallender Motorleistung führen kann.

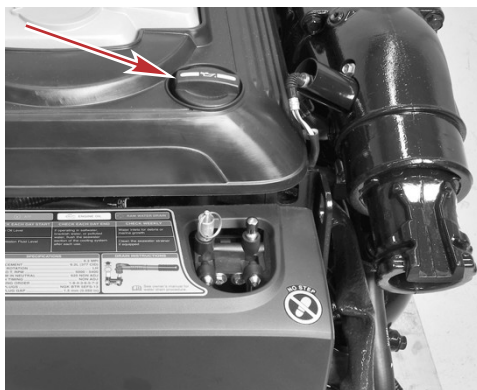
Ein überfülltes Kurbelgehäuse (Ölstand zu hoch) kann zu schwankendem oder abfallendem Öldruck und klappernden Kipphebeln führen. Dieser Zustand führt dazu, dass die Kurbelwelle des Motors das Öl spritzt und schüttelt, wodurch es schäumt (mit Luft durchsetzt wird). Aufgrund des lufthaltigen Öls werden die Hydrostößel nicht mehr spezifikationsgemäß in Position gehalten. Dies führt zu klappernden Kipphebeln und abfallender Motorleistung.

Den Motorölstand sorgfältig prüfen. Der Ölstand muss zwischen den Markierungen ADD und FULL oder OK auf dem Ölmesstab liegen.

Füllen

WICHTIG: Nicht zu viel Motoröl einfüllen. Stets den Ölmesstab benutzen, um die genau erforderliche Öl- oder Flüssigkeitsmenge zu bestimmen.

1. Den Öleinfülldeckel entfernen.



58405

Modell mit V-Drive abgebildet



58404

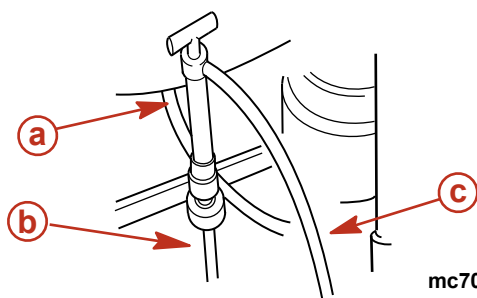
Modell mit Inline-Antrieb abgebildet

2. Empfohlenes Motoröl bis zur Markierung FULL oder OK am Messstab nachfüllen (nicht darüber). Den Ölstand prüfen.
3. Den Einfülldeckel wieder anbringen.

Alle Modelle	Füllmenge	Flüssigkeitssorte
Motoröl (mit Filter)	4,7 l (5 US qt)	Mercury/Quicksilver 25W40 Synthetische Motorölmischung, gemäß NMMA FCW

Motoröl-Ablasspumpe

1. Den Ölfilter lösen, um das System zu entlüften.
2. Den Ölmesstab herausziehen.
3. Die Ölpumpe auf das Ölmesstabrohr setzen.



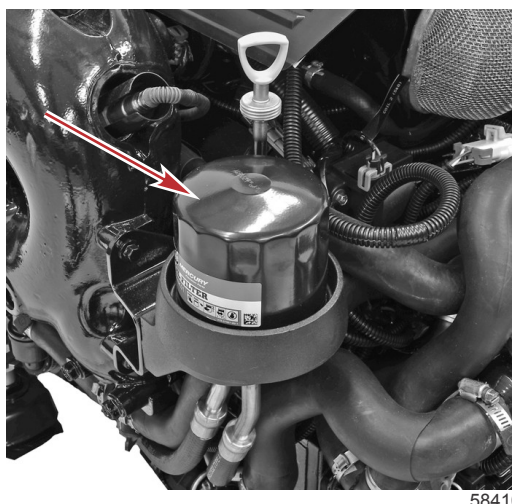
mc70571-1

- a - Ölpumpe
- b - Ölmesstabrohr
- c - Ölablassschlauch

4. Das Schlauchende der Motorölpumpe in einen geeigneten Behälter hängen und mit dem Pumpengriff so lange pumpen, bis das Kurbelgehäuse leer ist.
5. Die Pumpe abnehmen.
6. Den Ölmesstab einführen.

Ölfilterwechsel

1. Einen Lappen verwenden, um ggf. verschüttetes Öl aufzufangen. Ölfilter ausbauen und entsorgen.



58410

Modell mit V-Drive abgebildet



58411

Modell mit Inline-Antrieb abgebildet

2. Ggf. an der Ölfilterhalterung vorhandenes Restöl entfernen.
3. Motoröl auf den Dichtring am neuen Filter auftragen.
4. Den Ölfilter entsprechend den Herstelleranweisungen einsetzen und fest anziehen. Nicht zu fest anziehen.
5. Den Öleinfülldeckel abnehmen.
6. Empfohlenes Öl einfüllen, bis der Ölstand die Unterkante der Markierung OK am Ölmesstab erreicht.
7. Schritte 5 und 6 nach Bedarf wiederholen, während das Boot vertäut ist oder vor Anker im Wasser liegt.

HINWEIS: Durch Hinzufügen von 0,95 l (1 US qt) Motoröl steigt der Motorölstand von der Markierung ADD bis zum oberen OK-Bereich.

Alle Modelle	Füllmenge	Flüssigkeitssorte
Motoröl (mit Filter)	4,7 l (5 US qt)	Mercury/Quicksilver 25W40 Synthetische Motorölmischung, gemäß NMMA FCW

8. Den Motor starten, drei Minuten lang betreiben und dabei auf Undichtigkeiten prüfen.
9. Wenn das Boot vertäut oder vor Anker im Wasser liegt, den Motor abstellen und das Öl ca. 5 Minuten lang in die Ölwanne ablaufen lassen.
10. Den Ölstand mithilfe des Ölmesstabs bestimmen. Ggf. Öl nachfüllen.

Motorkühlmittel – Geschlossener Kühlkreislauf

Prüfen

⚠ ACHTUNG

Durch plötzlichen Druckverlust kann heißes Kühlmittel siedend und herausspritzen und schwere Verbrennungen verursachen. Vor dem Abnehmen des Kühlmittel-Druckdeckels den Motor abkühlen lassen.

1. Den Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen.

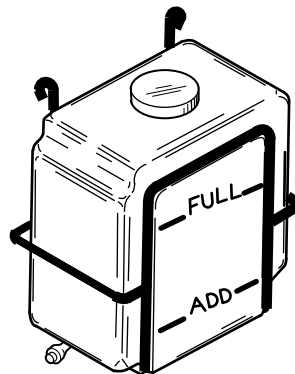
- Deckel vom Wärmetauscher abnehmen und den Flüssigkeitsstand prüfen.



61326

Wärmetauscherdeckel

- Der Kühlmittelstand im Wärmetauscher sollte bis zum unteren Rand des Einfüllstutzens reichen. Bei niedrigem Kühlmittelstand sicherstellen, dass Kühlflüssigkeit im Kühlmittel-Ausgleichsbehälter vorhanden ist. Wenn der Kühlmittel-Ausgleichsbehälter leer ist, einen Mercury MerCruiser Vertragshändler aufsuchen.
- Den Deckel auf dem Wärmetauscher installieren.
WICHTIG: Den Deckel beim Einsetzen fest anziehen, sodass er fest auf dem Einfüllstutzen sitzt.
- Den Kühlmittelstand im Ausgleichsbehälter bei betriebswarmem Motor prüfen.
- Kühlmittelstand muss zwischen ADD und FULL (nachfüllen und voll) liegen.



6102

- Bei Bedarf mehr Kühlmittel nachfüllen.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 122	Extended Life Antifreeze/ Coolant (Langzeitkühl-/ frostschutzmittel)	Zweikreiskühlsystem	92-877770K1

Füllen

HINWEIS

Die Verwendung von Propylenglykol-Frostschutzmittel im Zweikreiskühlsystem kann das Kühlsystem oder den Motor beschädigen. Das Zweikreiskühlsystem mit einer Ethylenglykol-Frostschutzmittellösung füllen, die für die niedrigsten zu erwartenden Temperaturen geeignet ist.

HINWEIS

Bei unzureichender Kühlwasserversorgung überhitzen Motor, Wasserpumpe und andere Komponenten und werden beschädigt. Während des Betriebs für eine ausreichende Wasserversorgung an den Einlässen sorgen.

HINWEIS

Im Zweikreiskühlsystem eingeschlossene Luft kann zu einer Überhitzung des Motors und damit zu Motorschäden führen. Beim erstmaligen Füllen des geschlossenen Kühlkreises verhindern, dass Luft eindringt. Daher das Boot so positionieren, dass die Vorderseite des Motors höher liegt als die Rückseite.

HINWEIS: Kühlmittel nur bei betriebswarmem Motor einfüllen.

- Einfülldeckel vom Ausgleichsbehälter abnehmen. Die Dichtung untersuchen und nach Bedarf austauschen.
WICHTIG: Kühlmittel fließt schnell in diesem Zweikreiskühlsystem. Höhere Leerlaufdrehzahlen können Luft im System einschließen und Entlüftungsverfahren erschweren. Beim Füllen oder Entlüften des Systems den Motor in Leerlaufdrehzahl laufen lassen.

2. Bis zur FULL-Markierung mit angegebenem Kühlmittel füllen.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 122	Extended Life Antifreeze/ Coolant (Langzeitkühl-/ frostschutzmittel)	Geschlossener Kühlkreislauf	92-877770K1

3. Die Frostschutzmittelkonzentration prüfen, um festzustellen, ob der Frostschutz ausreicht, und die Konzentration nach Bedarf ändern. Siehe unter **Spezifikationen** in diesem Handbuch.
4. Einfülldeckel am Ausgleichsbehälter anbringen.

Wechseln

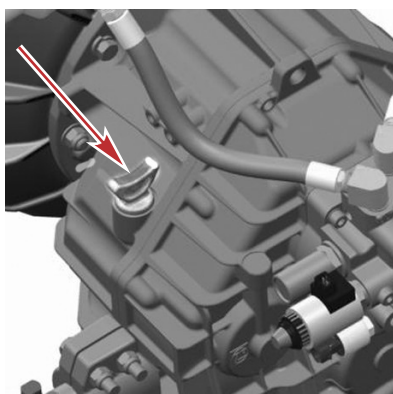
Kontakt mit dem Mercury MerCruiser Vertragshändler aufnehmen.

Getriebeöl

Flüssigkeitsstand vor dem Betrieb prüfen

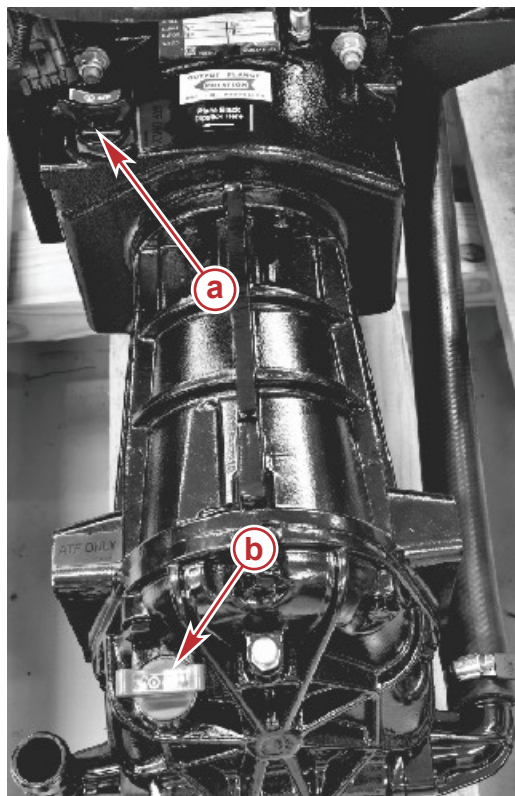
WICHTIG: Vor dem Starten und Betrieb des Motors stets den Flüssigkeitsstand prüfen.

1. Den Ölmesstab durch Drehen des Knebelgriffs gegen den Uhrzeigersinn lockern.



61380

63IV Ölmesstab, andere sind ähnlich



59042

45IV abgebildet, 46IV ist ähnlich

- a** - Vorderer Ölmesstab (schwarz)
b - Hinterer Ölmesstab (rot)

2. Den Ölmesstab entfernen und mit einem sauberen Lappen abwischen.
3. Den Ölmesstab einsetzen, ohne ihn zu drehen.

- Den Ölmesstab herausziehen und den Flüssigkeitsstand ablesen. Der Flüssigkeitsstand muss zwischen der Mindest- und Höchstmarkierung liegen. Falls erforderlich Flüssigkeit nachfüllen, aber nicht über die Höchstmarkierung hinaus.
- Den Ölmesstab einsetzen und den Ankergriff fest anziehen. Nicht zu fest anziehen.

Prüfen des Flüssigkeitsstands bei heißem Motor

Das Verfahren zum Prüfen des Flüssigkeitsstands bei heißem Motor ist mit der Prüfung des Flüssigkeitsstands vor dem Betrieb identisch.

Wechseln

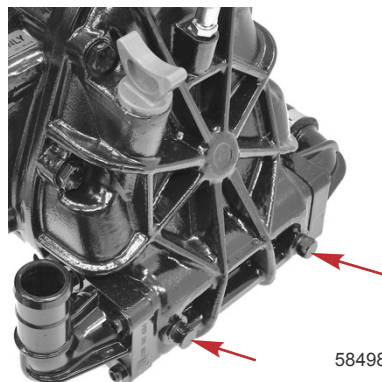
Kontakt mit dem Mercury MerCruiser Vertragshändler aufnehmen.

Getriebeanoden – 45IV und 46IV

Die Getriebeanoden sind im Getriebegehäuse integriert, um den Einfluss von Korrosion zu hemmen. Die Anoden sollten einmal pro Jahr, bei Verwendung des Boots in Brack- oder Salzwasser häufiger, untersucht werden. Wenn die Anode zu 50 % oder mehr erodiert ist, muss sie ersetzt werden.

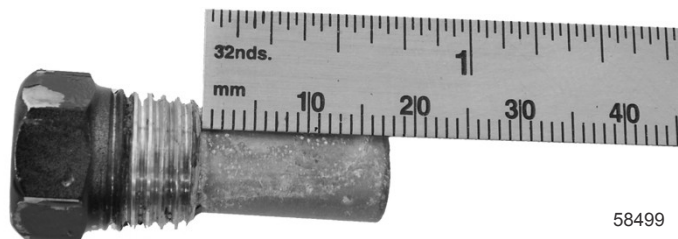
- Den Seehahn (falls vorhanden) schließen.
- Die Anode vom Getriebe entfernen.

HINWEIS: Durch das Entfernen der Anode kann das Wasser aus dem Getriebe in das Boot ablaufen.



45IV abgebildet, 46IV ist ähnlich

- Die Anode messen. Die Anode austauschen, wenn sie zu 50 % oder mehr erodiert ist.



Neue Anode abgebildet

- Die Anode anbringen und auf das angegebene Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Anode	24,4	–	18

Einstellung des Fernschaltzugs am Getriebe

WICHTIG: Getriebe, an denen Fernschaltzüge zur Änderung der Drehrichtung des Propellers verwendet werden, müssen von einem qualifizierten Mechaniker untersucht und eingestellt werden. Wenn der Fernschaltzug nicht an dem im Wartungsplan beschriebenen Zeitpunkt untersucht und eingestellt wird, kann die Antriebskupplung des Getriebes vorzeitig ausfallen.

Batterie

Siehe spezielle Anweisungen und Warnhinweise, die im Lieferumfang der Batterie enthalten sind. Stehen diese Informationen nicht zur Verfügung, beim Umgang mit einer Batterie die folgenden Vorsichtsmaßnahmen befolgen.

⚠ VORSICHT

Beim Aufladen einer schwachen Batterie im Boot oder bei der Verwendung von Starthilfekabeln und einer Hilfsbatterie zum Starten des Motors kann es zu schweren oder tödlichen Verletzungen durch Brand oder Explosionen kommen. Die Batterie aus dem Boot ausbauen und in einem gut belüfteten Bereich, entfernt von Funken und offenen Flammen, aufladen.

⚠ VORSICHT

Bei der Verwendung und beim Laden der Batterie wird ein Gas produziert, das sich entzünden und explodieren kann. Hierdurch kann Schwefelsäure aus der Batterie spritzen und schwere Verbrennungen verursachen. Bei der Handhabung oder Wartung der Batterien den Bereich um die Batterie gut belüften und Schutzausrüstung tragen.

Vorsichtsmaßnahmen beim Umgang mit Batterien für Mehrfachmotoren mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung

Generatoren: Generatoren laden die Batterie auf, die den Motor mit elektrischem Strom versorgt, an dem der Generator installiert ist. Wenn Batterien zur Versorgung von zwei Motoren angeschlossen sind, liefert ein Generator den Ladestrom für beide Batterien. Normalerweise muss der Generator des anderen Motors keinen Ladestrom liefern.

Steuergerät der elektronischen Kraftstoffeinspritzung: Das Steuergerät benötigt eine stabile Spannungsquelle. Während des Mehrmotorenbetriebs kann ein an Bord installiertes elektrisches Gerät plötzlich einen Spannungsverlust der Motorbatterie verursachen. Dies führt dazu, dass die Spannung eventuell unter die erforderliche Mindestspannung des Steuergeräts abfällt. Außerdem beginnt möglicherweise der Generator des anderen Motors nun mit dem Aufladen. Dies kann eine Spannungsspitze in der Motorelektrik zur Folge haben.

In beiden Fällen stellt sich das Steuergerät ggf. ab. Wenn die Spannung in den vom Steuergerät erforderlichen Bereich zurückkehrt, stellt es sich selbst zurück und der Motor läuft normal weiter. Das Steuergerät stellt sich ab und stellt sich selbst so schnell wieder zurück, dass es nur so erscheint, als hätte der Motor eine kurze Fehlzündung.

Batterien: Ist ein Boot mit mehreren EFI-Motoren ausgestattet, muss jeder Motor an seine eigene Batterie angeschlossen sein. Hierdurch wird gewährleistet, dass jedes Motorsteuergerät mit einer stabilen Spannung versorgt ist.

Batterieschalter: Batterieschalter sollten immer so angebracht sein, dass jeder Motor mit seiner eigenen Batterie läuft. Die Motoren nicht betreiben, wenn die Schalter auf BOTH (beide) oder ALL (alle) stehen. Notfalls kann zum Starten eines Motors mit leerer Batterie die Batterie eines anderen Motors verwendet werden.

Batterietrennschalter: Mit den Trennschaltern kann eine Hilfsbatterie aufgeladen werden, die das Zubehör im Boot versorgt. Diese Schalter sollten nur dann zum Laden einer Batterie eines anderen Motors im Boot verwendet werden, wenn der Trennschalterttyp speziell für diesen Zweck ausgelegt ist.

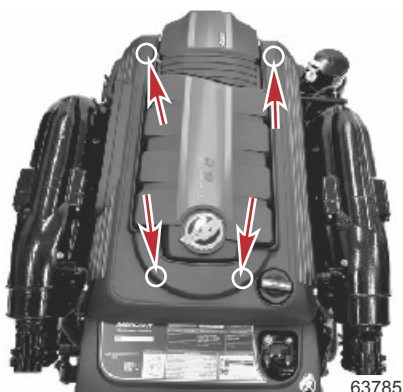
Generatoren: Die Batterie des Generators ist als Batterie eines anderen Motors zu betrachten.

Flammschutz

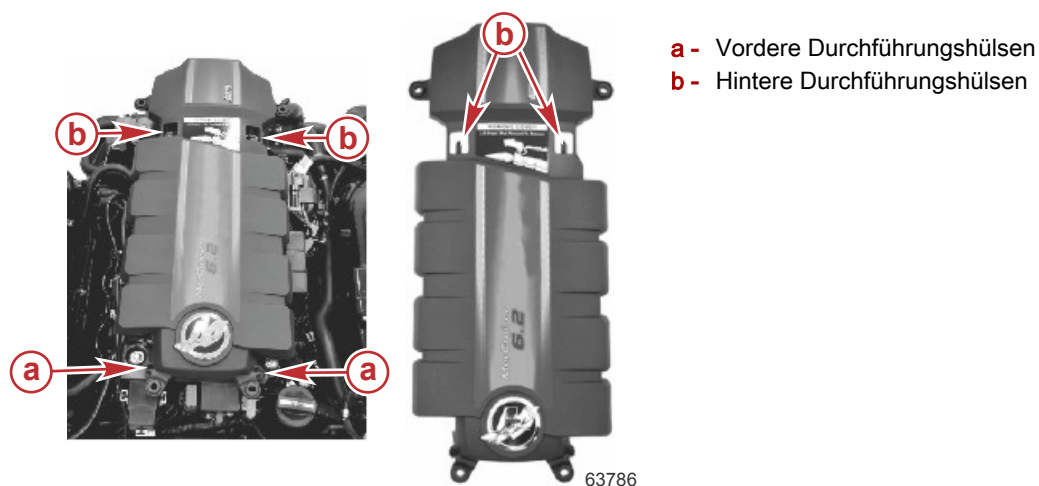
⚠ VORSICHT

Kraftstoff ist brennbar und explosiv. Sicherstellen, dass die Zündung ausgeschaltet und der Notstoppschalter so positioniert ist, dass der Motor nicht starten kann. Bei Arbeiten im Bereich des Motors nicht rauchen und Funken oder offene Flammen aus dem Arbeitsbereich fernhalten. Für gute Belüftung des Arbeitsbereichs sorgen und längeren Kontakt mit Dämpfen vermeiden. Den Motor vor dem Starten stets auf Lecks prüfen und verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen.

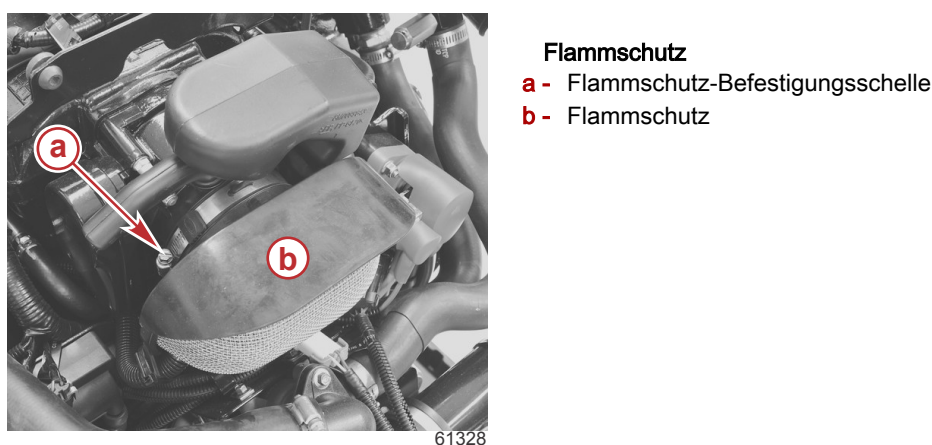
1. Für den Zugriff auf den Flammschutz müssen zwei Motorhauben entfernt werden:
 - a. Dafür die äußere Motorhaube hochziehen, um diese von den vier Gummibefestigungen zu lösen.
 - b. Die Haube vorsichtig an der Lambda-Sonde vorbeiführen.



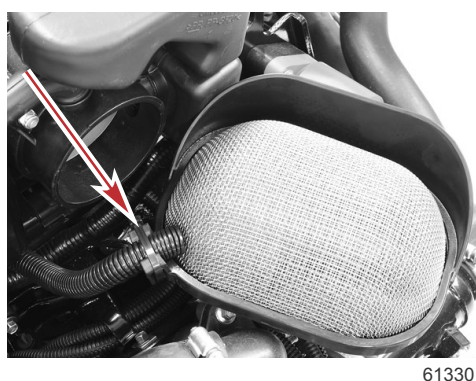
- c. Die Vorderseite der zweiten Haube anheben, um die Haube von den vorderen Durchführungshülsen zu lösen. Die Haube zur Vorderseite des Motors ziehen, um diese von den beiden hinteren Durchführungshülsen zu entfernen.



2. Die Flammenschutz-Befestigungsschelle lockern und den Flammenschutz entfernen.



3. Den Kabelbinder durchschneiden, mit dem der Entlüftungsschlauch des Kurbelgehäuses am Flammenschutz befestigt ist, und den Entlüftungsschlauch vorsichtig vom Flammenschutz abziehen.



4. Den Flammenschutz mit warmem Wasser und einem milden Reinigungsmittel säubern.
5. Den Flammenschutz auf Löcher, Risse oder Verschleiß untersuchen. Ggf. austauschen.
6. Den Flammenschutz vor Gebrauch vollständig an der Luft trocknen lassen.
7. Den Entlüftungsschlauch wieder anbringen und mit einem Kabelbinder befestigen.
8. Den Flammschutz einbauen und die Flammenschutz-Befestigungsschelle auf das angegebene Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Flammschutz-Befestigungsschelle	6,2	55	–

9. Die Motorabdeckungen installieren.

Wartung des Kraftstoffsystems

Kraftstoffanlage

⚠ VORSICHT

Kraftstoff ist brennbar und explosiv. Sicherstellen, dass die Zündung ausgeschaltet und der Notstoppschalter so positioniert ist, dass der Motor nicht angelassen werden kann. Bei Arbeiten im Bereich des Motors nicht rauchen und Funken oder offene Flammen aus dem Arbeitsbereich fernhalten. Für gute Belüftung des Arbeitsbereichs sorgen und längeren Kontakt mit Dämpfen vermeiden. Den Motor vor dem Anlassen stets auf Lecks prüfen und verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen.

WICHTIG: Zum Auffangen und Aufbewahren von Kraftstoff nur zugelassene Behälter verwenden. Verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen. Material, das zum Aufwischen von Kraftstoff verwendet wurde, in einem zugelassenen Abfallbehälter entsorgen.

Vor Arbeiten an Teilen des Kraftstoffsystems:

1. Den Motor abstellen und die Batterie abklemmen.
2. Die Wartung des Kraftstoffsystems in einem gut belüfteten Bereich durchführen.
3. Das Kraftstoffsystem nach Abschluss aller Arbeiten auf Kraftstofflecks untersuchen.

Kraftstoffleitung - Prüfung

Die Kraftstoffleitung visuell auf Risse, Verdickung, Lecks, Verhärtung und andere Anzeichen von Alterung oder Schäden prüfen. Wenn einer oder mehrere dieser Zustände festgestellt werden, muss die Kraftstoffleitung ersetzt werden.

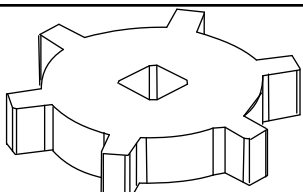
Wasserabscheidender Kraftstofffilter

Der wasserabscheidende Kraftstofffilter ist ein Niederdruckfilter, der Schmutz und Wasser entfernt, bevor der Kraftstoff zur Hochdruck-Kraftstoffpumpe gelangt. Den wasserabscheidenden Kraftstofffilter möglichst bei kaltem Motor warten bzw. mehrere Stunden nach dem letzten Motorbetrieb. Selbst wenn der Motor mehrere Stunden lang nicht gelaufen ist, können hohe Umgebungstemperaturen dazu führen, dass das Kraftstoffsystem unter Druck steht. Der Druck im System ist von der Art des im Boot installierten Kraftstoffsystems abhängig.

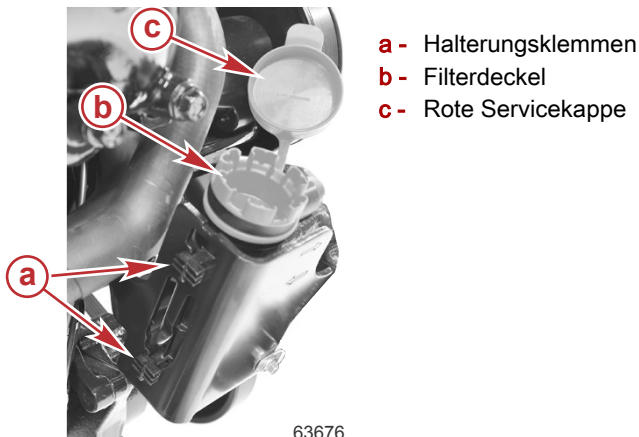
Siehe nachfolgenden **Inspektions- und Wartungsplan** bezüglich des vorgeschriebenen Wartungszeitraums.

Ausbau des Filtergehäuses

1. Sicherstellen, dass sich der Zündschalter in der Position OFF (AUS) befindet. Dann den Zündschlüssel abziehen.
2. Die Batterien abklemmen.
3. Den wasserabscheidenden Kraftstofffilter vorne auf der Steuerbordseite des Motors ausfindig machen.
4. Die rote Servicekappe entfernen.
5. Einen Lappen oder ein Handtuch um das Kraftstofffiltergehäuse wickeln, damit kein Kraftstoff entweichen oder heraussprühen kann.
6. Das Filterwerkzeug verwenden oder den Schaft eines Schraubendrehers zwischen den Ansätzen am Filterdeckel einführen und den Kraftstofffilterdeckel gegen den Uhrzeigersinn lösen. Den Deckel nicht entfernen.

Kraftstofffilterwerkzeug	91-896661
 24896	Zum Abnehmen und Aufsetzen der Kraftstofffilterkappe.

- Das Filtergehäuse nach oben schieben, um es aus der Halterung zu lösen. Die Kraftstoffschläuche sind locker genug geführt, um das Filtergehäuse von der Halterung zu entfernen.



Entleeren des Filtergehäuses

⚠ VORSICHT

Kraftstoff ist brennbar und explosiv. Sicherstellen, dass die Zündung ausgeschaltet und der Notstoppschalter so positioniert ist, dass der Motor nicht starten kann. Bei Arbeiten im Bereich des Motors nicht rauchen und Funken oder offene Flammen aus dem Arbeitsbereich fernhalten. Für gute Belüftung des Arbeitsbereichs sorgen und längeren Kontakt mit Dämpfen vermeiden. Den Motor vor dem Starten stets auf Lecks prüfen und verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen.

Das Filtergehäuse umdrehen und den Filterdeckel entfernen, um die Flüssigkeit in einen geeigneten Behälter zu gießen. Den Kraftstoff entsprechend den lokalen Vorschriften entsorgen.



Prüfung des Kraftstofffilters

Der Kraftstofffilter ist eine wichtige Komponente im Kraftstoffzufuhrsystem und sollte daher alle 100 Betriebsstunden auf Schmutz und Verschleiß untersucht werden. Den Kraftstofffilter falls erforderlich austauschen.

Einbau des Filtergehäuses

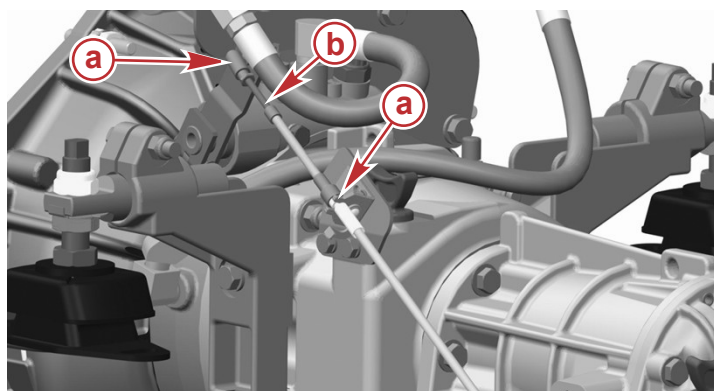
- Die Montagelaschen des Filtergehäuses in die Schlitze der Halterung schieben und das Filtergehäuse nach unten drücken, um die Montagelaschen in der verriegelten Position einzurasten.
- Die Dichtringe des Filters mit sauberem Öl schmieren.
- Den Filter einsetzen und den Deckel festziehen.
- Die rote Servicekappe installieren.
- Die Batteriekabel anschließen.
- Den Zündschlüssel auf ON (Ein) oder RUN (Betrieb) drehen. Den Motor nicht starten.
- Das Filtergehäuse und die Schläuche auf austretenden Kraftstoff untersuchen.

WICHTIG: Den Motor vor dem Starten auf austretenden Kraftstoff untersuchen.

Schmierung

Getriebegehäuse

1. Die Schaltzug-Gelenkpunkte mit 25W-40 Öl schmieren.
2. Die Schaltzugführung mit 2-4-C mit PTFE schmieren.



58835

45IV Getriebe abgebildet, andere sind ähnlich

- a** - Schaltzug-Gelenkpunkte
b - Schaltzugführung

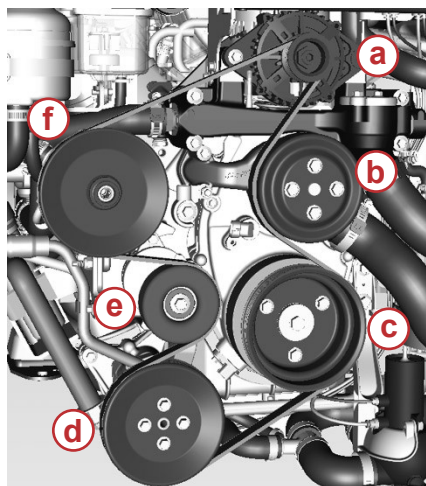
Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
139	Mercury 25W-40 Synthetisches Viertakt-Bootsmotorenöl	Schaltzug-Gelenkpunkte	92-8M0078622
95	2-4-C mit PTFE	Schaltzugführung	92-802859Q 1

Rippenkeilriemen

Verlegung des Rippenkeilriemens

⚠ VORSICHT

Die Inspektion der Riemen bei laufendem Motor kann schwere oder tödliche Verletzungen verursachen. Vor Spannen oder Prüfen der Riemen den Motor abstellen und den Zündschlüssel abziehen.



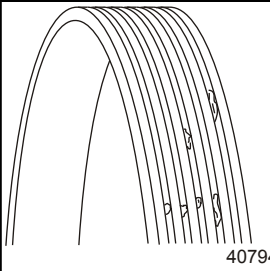
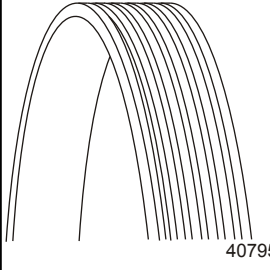
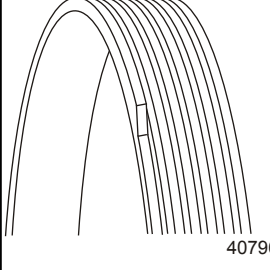
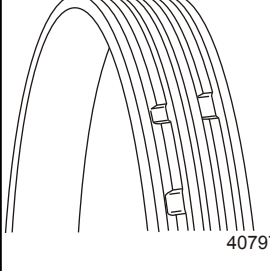
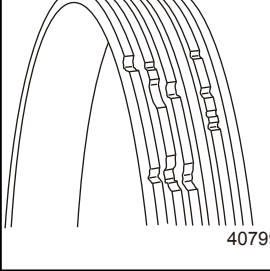
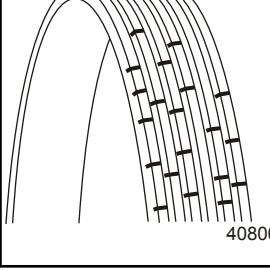
55041

Mit Seewasserpumpe

- a** - Generator-Riemenscheibe
b - Riemenscheibe der Umwälzpumpe
c - Riemenscheibe der Kurbelwelle
d - Riemenscheibe der Seewasserpumpe
e - Riemenspanner
f - Spannrolle

Erkennung des Ausfalls eines Rippenkeilriemens

Aussehen	Beschreibung	Ursache	Lösung
 40791	Abrieb Der Riemen sieht auf beiden Seiten glänzend oder glasig aus. Gravierender Zustand: Stoff liegt frei.	Der Riemen hat Kontakt mit einem Objekt. Kann durch falsche Riemenspannung oder Defekt des Riemenspanners verursacht werden.	Riemen austauschen und auf Kontakt mit einem Objekt überprüfen. Riemenspanner auf Funktion überprüfen.

Aussehen	Beschreibung	Ursache	Lösung
 40794	Pilling Riemenmaterial wird von den Rippen abgesichert und sammelt sich in den Riemenuten.	Hierfür gibt es mehrere Ursachen: z. B. mangelnde Spannung, Fehlausrichtung, verschlissene Riemenscheiben oder eine Kombination dieser Faktoren.	Wenn Pilling zu Riemengeräuschen oder übermäßiger Vibration führt, sollte der Riemen ausgetauscht werden.
 40795	Unsachgemäße Installation Die Riemenrippen beginnen, sich von den Verbindungssträngen abzulösen. Ohne Gegenmaßnahme löst sich oft die Riemenhülle und bewirkt, dass sich der Riemen auftrennt.	Unsachgemäße Riemeninstallation ist eine häufige Ursache für vorzeitigen Ausfall. Eine der äußeren Riemenrippen liegt dabei außerhalb der Riemennut und verursacht, dass eine Riemenrippe ohne die abstützende oder ausrichtende Riemennut läuft.	Die Lebensdauer des Riemens wurde stark eingeschränkt und der Riemen sollte unverzüglich ausgetauscht werden. Sicherstellen, dass alle Rippen des Ersatzriemens in den Riemenscheibennuten liegen. Den Motor laufen lassen. Den Riemen dann bei abgestelltem Motor und abgeklemmter Batterie auf einwandfreie Installation überprüfen.
 40796	Fehlausrichtung Seitenwände des Riemens sehen glasig aus oder der Randstrang franst aus und die Rippen fallen ab. Das Ergebnis ist ein auffallendes Geräusch. In schweren Fällen kann der Riemen von der Riemenscheibe springen.	Fehlausrichtung der Riemenscheibe. Durch Fehlausrichtung knickt oder verdreht sich der Riemen im Betrieb und verursacht vorzeitigen Verschleiß.	Riemen austauschen und die Ausrichtung der Riemenscheibe prüfen.
 40797	Bröckeln Gummimaterial bröckelt vom Riemen ab. Bei auftretendem Bröckeln kann ein Riemen jederzeit ausfallen.	Bröckeln kann auftreten, wenn sich mehrere Risse in einem Bereich parallel zur Stranglinie bewegen. Die Hauptfaktoren sind Hitze, Alterung und Beanspruchung.	Den Riemen unverzüglich austauschen.
 40799	Ungleichmäßiger Rippenverschleiß Der Riemen weist Beschädigung an der Seite auf, mit möglichen Brüchen im Zugstrang oder gezackten Rippen.	Ein Fremdkörper in der Riemenscheibe kann ungleichmäßigen Verschleiß verursachen und in den Riemen schneiden.	Riemen auswechseln und alle Riemenscheiben auf Fremdkörper oder Beschädigung untersuchen.
 40800	Rissbildung Kleine sichtbare Längsrisse in einer oder mehreren Rippen.	Ununterbrochene Einwirkung hoher Temperaturen und die Biegebungsbeanspruchung der Riemenscheibe führen zu Rissbildung. Risse beginnen in den Rippen und bilden sich in der Stranglinie weiter aus. Wenn drei oder mehr Risse in einem 3-Zoll-Abschnitt eines Riemens auftreten, sind 80 Prozent der Nutzungsdauer verloren.	Den Riemen unverzüglich austauschen.

HINWEIS: Kleinere Querrisse (quer über die Riemenbreite) sind u. U. akzeptabel. Längsrisse (entlang der Riemenlänge), die auf Querrisse treffen, sind NICHT akzeptabel.

Prüfen

Den Antriebsriemen auf folgende Anzeichen untersuchen:

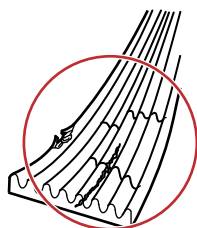
- Korrekte Riemendurchbiegung

- Übermäßigen Verschleiß
- Risse
- Ausfransen
- Verglaste Oberflächen
- Korrekte Spannung

Den längsten Riemenstrang zwischen zwei Riemenscheiben mit mäßigem Daumendruck herunterdrücken.

Beschreibung	
Durchbiegung	13 mm (1/2 in.)

HINWEIS: Kleinere Querrisse (quer über die Riemenbreite) sind u. U. akzeptabel. Längsrisse (entlang der Riemenlänge), die auf Querrisse treffen, sind nicht akzeptabel.



21062

Austauschen

WICHTIG: Wenn der Riemen ausgebaut wurde und in akzeptablen Zustand ist, muss er in der ursprünglichen Drehrichtung montiert werden.

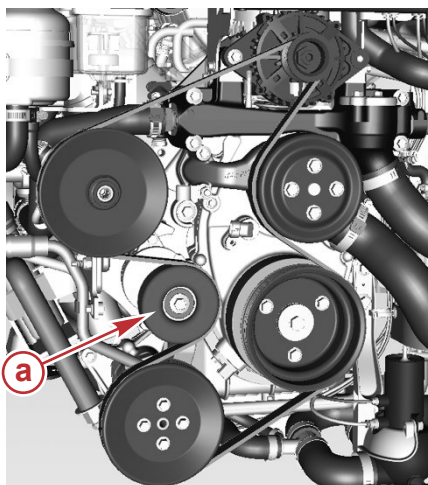
HINWEIS: Alle Antriebssysteme sind vorne am Motor mit einem Aufkleber versehene. Der Aufkleber zeigt die Verlegung des Rippenkeilriemens. Beim Aufziehen des Riemens den Aufkleber als Referenz verwenden.

Der Riemenspanner läuft in den durch die Gussanschlüge gesetzten Bewegungslimits, sofern die Riemenlänge und -geometrie korrekt sind. Wenn der Spanner während des Betriebs an einen der Gussanschlüge stößt, die Halterungen und Riemenlänge prüfen. Lockere oder defekte Halterungen, eine Bewegung von Zubehörtriebsteilen, falsche Riemenlänge oder defekte Riemen können dazu führen, dass der Spanner die Gussanschlüge berührt. Falls einer dieser Zustände vorliegt, Ihren MerCruiser Vertragshändler aufsuchen.

⚠ ACHTUNG

Wenn der Spanner schnell losgelassen wird oder zurückschnellt, können Verletzungen oder Produktschäden verursacht werden. Die Federspannung langsam entlasten.

1. Zum Entlasten des Spanners ein Hebeleisen und einen passenden Steckschlüssel verwenden. Den Spanner gegen den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag vom Riemen wegdrehen.
2. Den Riemen von der Spannrolle abziehen und die Spannung am Hebeleisen langsam entlasten.



54989

Standardkühlsystem abgebildet, Zweikreiskühlsystem ist ähnlich

a - Riemenspanner

3. Den Riemen auf Schäden untersuchen und falls erforderlich austauschen.
4. Den Riemen entsprechend des auf dem Aufkleber dargestellten Schemas verlegen.
5. Den Riemenspanner vorsichtig lösen und sicherstellen, dass der Riemen ordnungsgemäß positioniert bleibt.
6. Die Riemenspannung prüfen.

HINWEIS: Die korrekte Riemenspannung wird anhand der Durchbiegung gemessen; hierzu den längsten Riemenstrang in der Mitte mit mäßigem Daumendruck herunterdrücken.

Beschreibung	
Durchbiegung	13 mm (0,5 in.)

Spülen des Antriebssystems – Modelle ohne Spülanschluss

Boot aus dem Wasser

WICHTIG: Das Spülen des Antriebssystems ist effektiver, wenn das Boot nicht im Wasser liegt.

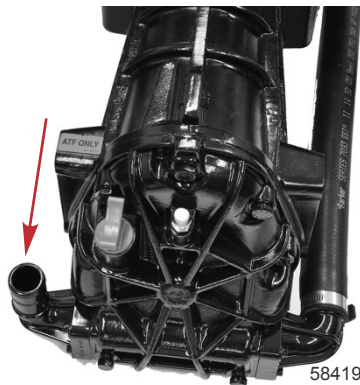
WICHTIG: Das Antriebssystem muss gespült werden, wenn es in salzigen, brackigen, mineralhaltigen oder verschmutzten Gewässern betrieben wurde. Für optimale Ergebnisse empfehlen wir, das Antriebssystem nach jeder Fahrt und vor Winter- oder Langzeitlagerung zu spülen.

⚠ VORSICHT

Drehende Propeller können schwere oder tödliche Verletzungen verursachen. Den Motor auf keinen Fall mit angebautem Propeller betreiben, wenn das Boot nicht im Wasser liegt. Vor An- oder Abbau eines Propellers den Antrieb auf Neutral schalten und den Notstoppschalter betätigen, um zu verhindern, dass der Motor startet. Einen Holzklötz zwischen Propellerflügel und Antiventilationsplatte klemmen.

1. Modelle mit 45IV oder 46IV Getriebe:

- Den Seehahn (falls vorhanden) schließen und den Seewasser-Einlassschlauch vom Seewasser-Einlassanschluss am Getriebe abklemmen.
- Falls kein Seehahn vorhanden ist, den Seewasser-Einlassschlauch vom Seewasser-Einlassanschluss am Getriebe abklemmen und mit einem Stopfen verschließen.

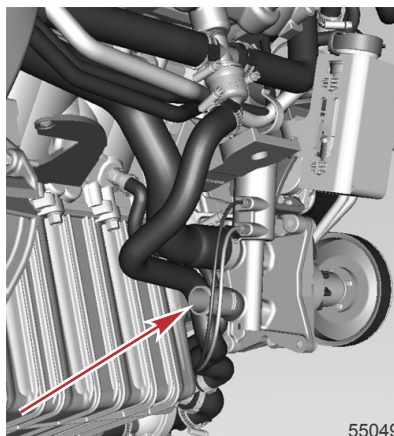


45IV abgebildet, 46IV ist ähnlich

- Ein passendes Anschlussstück am Frischwasser-Versorgungsschlauch anbringen und am Seewasser-Einlassanschluss des Getriebes anschließen.
- Weiter mit Schritt 3.

2. Alle anderen Modelle:

- Den Seehahn (falls vorhanden) schließen und den Seewassereinlassschlauch vom Seewasserpumpen-Einlassanschluss abklemmen.
- Falls kein Seehahn vorhanden ist, den Seewassereinlassschlauch von der Seewasserpumpe abklemmen und den Schlauch mit einem Stopfen verschließen.



Seewassereinlassschlauchverbindung

- c. Ein passendes Anschlussstück am Spülschlauch der Wasserquelle anbringen und am Wassereinlass der Seewasserpumpe anschließen.
- d. Weiter mit Schritt 3.

HINWEIS

Wenn der Motor beim Spülen nicht läuft, sammelt sich Wasser im Abgassystem, wodurch der Motor beschädigt wird. Wenn der Motor nicht läuft, darf er nicht länger als 15 Sekunden lang mit Spülwasser versorgt werden.

- 3. Den Wasserhahn aufdrehen, um die maximale Wasserzufuhr zu gewährleisten.
- 4. Den Fernschalthebel in die Neutralstellung (Leerlaufdrehzahl) legen.
- 5. Den Motor sofort starten.

HINWEIS

Bei Betrieb des Motors aus dem Wasser mit hohen Drehzahlen wird ein Vakuum erzeugt, wodurch der Wasserversorgungsschlauch zusammengedrückt werden und der Motor überhitzen kann. Den Motor niemals mit einer Drehzahl über 1400 U/min und ohne ausreichende Kühlwasserversorgung betreiben, wenn das Boot nicht im Wasser liegt.

- 6. Den „Nur Gas“-Knopf drücken und den Gashebel langsam verschieben, bis der Motor mit 1300 U/min (± 100 U/min) läuft.
- 7. Die Wassertemperaturanzeige beobachten und sicherstellen, dass der Motor im normalen Bereich läuft.
- 8. Den Motor mindestens 10 Minuten im Leerlauf laufen lassen.
- 9. Die Gasregelung langsam auf Leerlaufdrehzahl zurückstellen.
- 10. Den Motor abstellen.
- 11. Den Wasserhahn sofort abdrehen und den Spülanschluss abnehmen.
- 12. Den Wassereinlassschlauch an den Seewassereinlass der Seewasserpumpe bzw. den Wassereinlass des 45IV-Getriebes anschließen.
- 13. Die Schlauchschellen fest anziehen.

Boot im Wasser

WICHTIG: Das Spülen des Antriebssystems ist effektiver, wenn das Boot nicht im Wasser liegt.

WICHTIG: Das Antriebssystem muss gespült werden, wenn es in salzigen, brackigen, mineralhaltigen oder verschmutzten Gewässern betrieben wurde. Für optimale Ergebnisse empfehlen wir, das Antriebssystem nach jeder Fahrt und vor Winter- oder Langzeitlagerung zu spülen.

HINWEIS

Wenn der Seewasser-Einlassschlauch abgenommen wird, tritt Wasser in die Bilge ein und verursacht Motorschäden. Den Seehahn schließen, bevor der Seewasser-Einlassschlauch abgenommen wird. Den Seewasser-Einlassschlauch sofort nach dem Abnehmen mit einem Stopfen verschließen.

- 1. Modelle mit 45IV- oder 46IV-Getriebe:
 - a. Den Seehahn (falls vorhanden) schließen und den Seewassereinlassschlauch vom Seewasser-Einlassanschluss am Getriebe abklemmen.

HINWEIS

Wenn der Seewassereinlassschlauch abgenommen wird, tritt Wasser in die Bilge ein und verursacht Motorschäden. Den Seehahn schließen, bevor der Seewassereinlassschlauch abgenommen wird. Den Seewasserschlauch sofort nach Abnehmen mit einem Stopfen verschließen.

- b. Falls kein Seehahn vorhanden ist, den Seewassereinlassschlauch vom Seewassereinlassanschluss am Getriebe abklemmen und sofort mit einem Stopfen verschließen, damit kein Wasser zurück in den Motor oder das Boot laufen kann.

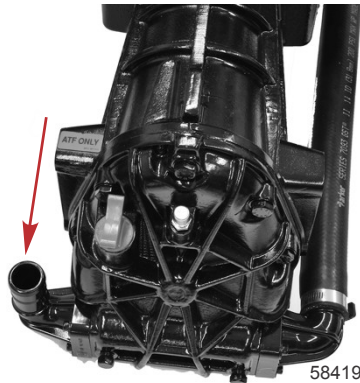


Abbildung zeigt 45IV (46IV ähnlich)

- c. Ein passendes Anschlussstück am Spülschlauch der Wasserquelle anbringen und das Anschlussstück an den Seewassereinlassanschluss am Getriebe anschließen.
- d. Weiter mit Schritt 3.

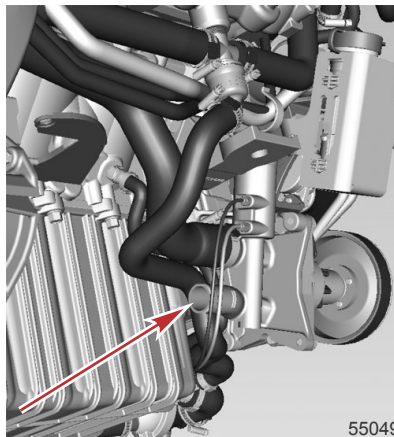
2. Alle anderen Modelle:

- a. Den Seehahn (falls vorhanden) schließen und den Seewassereinlassschlauch vom Seewasserpumpen-Einlassanschluss abklemmen.

HINWEIS

Wenn der Seewassereinlassschlauch abgenommen wird, tritt Wasser in die Bilge ein und verursacht Motorschäden. Den Seehahn schließen, bevor der Seewassereinlassschlauch abgenommen wird. Den Seewasserschlauch sofort nach Abnehmen mit einem Stopfen verschließen.

- b. Falls kein Seehahn vorhanden ist, den Seewassereinlassschlauch vom Seewasserpumpen-Einlassanschluss abklemmen und sofort mit einem Stopfen verschließen, damit kein Wasser zurück in den Motor oder das Boot laufen kann.



Seewassereinlassschlauchverbindung

- c. Ein passendes Anschlussstück am Spülschlauch der Wasserquelle anbringen und am Wassereinlass der Seewasserpumpe anschließen.
- d. Weiter mit Schritt 3.

HINWEIS

Wenn der Motor beim Spülen nicht läuft, sammelt sich Wasser im Abgassystem, wodurch der Motor beschädigt wird. Wenn der Motor nicht läuft, darf er nicht länger als 15 Sekunden lang mit Spülwasser versorgt werden.

3. Den Wasserhahn aufdrehen, um die maximale Wasserzufuhr zu gewährleisten.
4. Den Fernschalthebel in der Neutralstellung (Leerlaufdrehzahl) positionieren.
5. Den Motor sofort starten.

HINWEIS

Bei Betrieb des Motors aus dem Wasser mit hohen Drehzahlen wird ein Vakuum erzeugt, wodurch der Wasserversorgungsschlauch zusammengedrückt werden und der Motor überhitzen kann. Den Motor niemals mit einer Drehzahl über 1400 U/min und ohne ausreichende Kühlwasserversorgung betreiben, wenn das Boot nicht im Wasser liegt.

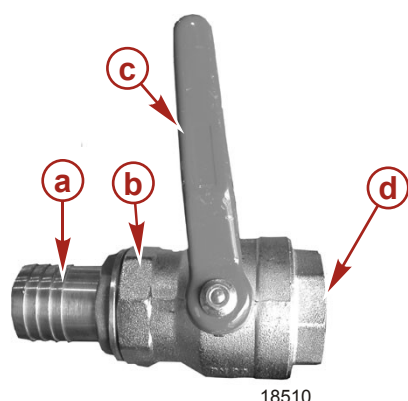
6. Den „Nur Gas“-Knopf drücken und den Gashebel langsam verschieben, bis der Motor mit 1300 U/min (± 100 U/min) läuft.
7. Die Wassertemperaturanzeige beobachten und sicherstellen, dass der Motor im normalen Bereich läuft.
8. Den Motor mindestens 10 Minuten im Leerlauf laufen lassen.
9. Die Gasregelung langsam auf Leerlaufdrehzahl zurückstellen.
10. Den Motor abstellen.
11. Den Wasserhahn sofort abdrehen und den Spülanschluss abnehmen.
12. Den Wassereinlassschlauch wieder an den Seewassereinlass der Seewasserpumpe bzw. den Wassereinlass des V-Drive anschließen.
13. Die Schlauchschellen fest anziehen.
14. Ein Schild am Zündschalter anbringen, das darauf hinweist, dass vor dem Starten des Motors der Seehahn geöffnet werden muss.

Spülen des Antriebssystems – Modelle mit Spülanschluss

HINWEIS: Spülen ist nur nach Betrieb in salzigem, brackigem, mineralhaltigem oder verschmutztem Wasser erforderlich. Für optimale Motorleistung sollte der Motor nach jeder Fahrt gespült werden.

WICHTIG: Der Motor darf während dem Spülen keine Luft bzw. kein Seewasser aus anderen Wasserquellen einziehen. Sicherstellen, dass alle alternativen Wassereinlassschläuche, sofern vorhanden, an beiden Enden verschlossen sind.

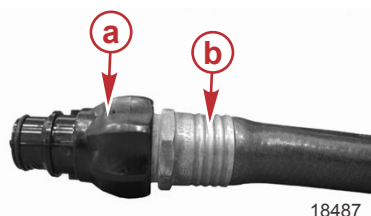
1. Den Seehahn (falls vorhanden) schließen.



Zur besseren Veranschaulichung ist der Seehahn nicht abgebildet

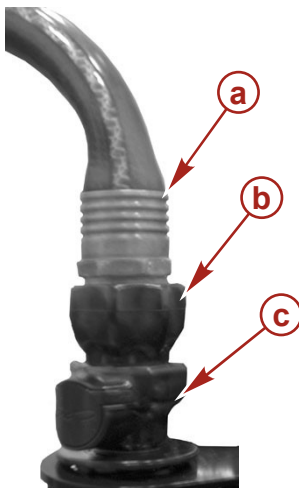
- a - Schlauchanschluss am Motor
- b - Seehahn
- c - Griff (in geschlossener Stellung)
- d - Zum Wassereinlass-Anschluss

2. Falls kein Seehahn im Boot vorhanden ist, den Wasserschlauch vom Wassereinlass abklemmen und beide Enden mit Stopfen verschließen, damit kein Wasser in das Boot zurücklaufen kann.
3. Die Schnellkupplung aus dem mit dem Motor mitgelieferten Teilebeutel entnehmen.
4. Die Schnellkupplung an einen Wasserschlauch anschließen.



- a - Schnellkupplung (Wasserschlauchende)
- b - Wasserschlauch

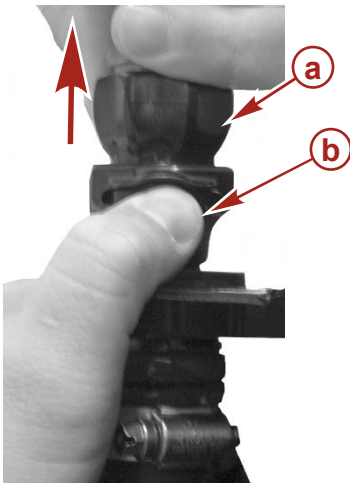
5. Die Schnellkupplung mit dem Wasserschlauch in die Spülbuchse am Motor stecken.



- a** - Wasserschlauch
- b** - Schnellkupplung (Wasserschlauchende)
- c** - Spülbuchse

18489

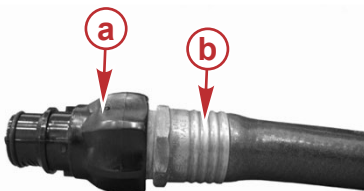
6. Die Wasserzufuhr zum Wasserschlauch voll aufdrehen.
7. Die Fernschaltung auf Neutral und Leerlaufdrehzahl stellen und den Motor starten.
8. Ohne Einlegen eines Ganges langsam den Gashebel vorschieben, bis der Motor mit 1300 U/min (± 100 U/min) läuft.
9. Die Motortemperatur während des Betriebs des Motors überwachen.
10. Im Leerlauf bleiben und den Motor für mindestens 10 Minuten laufen lassen.
11. Den Gashebel langsam wieder auf die Leerlaufdrehzahl stellen und den Motor abschalten.
12. Wasserzufuhr abstellen.
13. Die Schnellkupplung und den Wasserschlauch von der Spülbuchse am Motor abziehen. Hierzu auf den Freigabeknopf an der Spülbuchse drücken.



- a** - Schnellkupplung (Wasserschlauchende)
- b** - Spülbuchsen-Freigabeknopf

18488

14. Die Schnellkupplung vom Wasserschlauch abziehen.



- a** - Schnellkupplung (Wasserschlauchende)
- b** - Wasserschlauch

18487

15. Die Schnellkupplung mit dem Wasserschlauchende separat in einem Staufach am Boot für leichten Zugang aufbewahren.

WICHTIG: Die Schnellkupplung nicht in der Spülbuchse am Motor lagern. Andernfalls kann die Seewasserpumpe während des Motorbetriebs Luft ansaugen und überhitzen. Schäden durch Überhitzen des Motors sind nicht durch die Mercury MerCruiser Garantie gedeckt.



Die Schnellkupplung auf dem Boot lagern, aber NICHT am Motor.

16. Die Staubschutzkappe in die Spülbuchse am Motor einführen.



Staubschutzkappe in der Spülbuchse installiert

a - Staubschutzkappe

b - Spülbuchse

17. Die Stopfen aus dem Wasserschlauch entfernen und an die Anschlussstücke anschließen. Die Schlauchschellen fest anziehen.
18. Den Seehahn (falls vorhanden) öffnen.

WICHTIG: Wenn der Antrieb im Wasser gelagert werden soll, muss der Seehahn geschlossen bleiben, bis der Antrieb in Betrieb genommen wird. Den Seehahn öffnen, wenn der Antrieb nicht im Wasser gelagert werden soll.

Notizen:

Kapitel 5 - Lagerung

Inhaltsverzeichnis

Winter- oder Langzeitlagerung.....	52	Entleeren des Seewassersystems.....	54
Verwendung umformulierter (sauerstoffangereicherter)		Ablassen des Seewassers.....	54
Kraftstoffe (nur USA).....	52	Luftbetätigtes Zentralablasssystem	
Alkoholhaltige Kraftstoffe.....	52	(Standardkühlsystem).....	54
Vorbereiten des Antriebssystems auf die Lagerung –		Luftbetätigtes Zentralablasssystem	
MPI Modelle.....	52	(Zweikreiskühlsystem).....	57
Spezielles Kraftstoffgemisch	53	Batterielagerung.....	60
Vorbereitung von Motor und Kraftstoffsystem	53	Wiederinbetriebnahme des Antriebssystems.....	60
Langzeitlagerung von TowSport- und			
Innenborder-Getrieben.....	54		

Winter- oder Langzeitlagerung

Verwendung umformulierter (sauerstoffangereicherter) Kraftstoffe (nur USA)

Diese Benzinsorte ist in den meisten Gebieten der USA vorgeschrieben. In den Kraftstoffen werden zwei Arten von sauerstoffhaltigen Kraftstoffkomponenten verwendet: Alkohol (Ethanol) oder Äther (MTBE oder ETBE). Besonders bei Kraftstoff mit Ethanolanteil kann es dazu kommen, dass der Kraftstoff Feuchtigkeit aus der Luft aufnimmt, Harzrückstände oder Feststoffe bildet oder sich über einer Wasser- oder Alkoholschicht eine Kraftstoffschicht bildet. Um das Risiko dieser Phasentrennung zu reduzieren, sollte Kraftstoff in Behältern gelagert werden, die Oxidation oder die Vermischung mit Wasserdampf verhindern. Wenn in Ihrer Region Ethanol im Benzin verwendet wird, siehe **Alkoholhaltige Kraftstoffe**.

In Ihrem Mercury Marine Motor können Kraftstoffe mit bis zu 10 % Ethanol oder Äther verwendet werden.

Alkoholhaltige Kraftstoffe

Kraftstoffe, die entweder Methanol (Methylalkohol) oder Ethanol (Ethylalkohol) enthalten, können bestimmte nachteilige Auswirkungen haben. Diese nachteiligen Auswirkungen machen sich bei Methanol stärker bemerkbar. Je höher der Prozentsatz von Alkohol im Kraftstoff, desto schwerer können die Auswirkungen sein.

Einige dieser nachteiligen Auswirkungen sind darauf zurückzuführen, dass alkoholhaltiges Benzin Feuchtigkeit aus der Luft aufnimmt, wodurch eine Wasser-/Alkoholphasentrennung vom Benzin im Kraftstofftank stattfindet.

Die Komponenten des Kraftstoffsystems Ihres Mercury Marine Motors können einen Alkoholgehalt im Benzin von ca. 10 % standhalten. Wir wissen nicht, welchen Prozentsatz das Kraftstoffsystem Ihres Boots aushält. Wenden Sie sich an Ihren Bootshersteller bzgl. spezifischer Empfehlungen für die Kraftstoffsystemkomponenten Ihres Boots (Kraftstofftanks, -leitungen und -anschlüsse). Beachten Sie, dass alkoholhaltiges Benzin folgende Auswirkungen verstärkt:

- Korrosion von Metallteilen
- Verschleiß von Gummi- und Kunststoffteilen
- Undichtigkeiten in Gummi-Kraftstoffleitungen
- Start- und Betriebsschwierigkeiten

⚠ VORSICHT

Austretender Kraftstoff kann zu Bränden und Explosionen sowie schweren und tödlichen Verletzungen führen. Alle Komponenten des Kraftstoffsystems sollten regelmäßig, insbesondere nach der Lagerung, auf Undichtigkeiten, weiche Stellen, Verhärtung, Verdickung und Korrosion untersucht werden. Jegliche Anzeichen von Undichtigkeiten oder Verschleiß erfordern den Austausch des jeweiligen Teils vor der erneuten Inbetriebnahme des Motors.

Aufgrund der potenziellen negativen Auswirkungen von Alkohol im Kraftstoff sollte nur Kraftstoff ohne Alkoholanteil verwendet werden. Wenn kein Kraftstoff ohne Alkoholanteil zur Verfügung steht oder der Alkoholanteil nicht bekannt ist, das Kraftstoffsystem häufiger auf Undichtigkeiten und Anomalitäten untersuchen.

WICHTIG: Wenn ein Mercury Marine Motor mit alkoholhaltigem Kraftstoff betrieben wird, darf der Kraftstoff nicht über einen längeren Zeitraum im Kraftstofftank gelagert werden. Längere Lagerungsperioden, die bei Booten nicht ungewöhnlich sind, führen zu außergewöhnlichen Problemen. Kraftfahrzeuge verbrauchen Mischkraftstoffe gewöhnlich, bevor der Kraftstoff eine Feuchtigkeitmenge absorbieren kann, die zu Problemen führt. Boote werden jedoch oft tage-, wochen- oder monatelang nicht betrieben, sodass eine Phasentrennung auftreten kann. Darüber hinaus kann der Alkohol während der Lagerung zu interner Korrosion führen, wenn er die schützende Ölschicht der internen Komponenten abgespült hat.

WICHTIG: Mercury MerCruiser rät dringendst, diese Arbeit von einem Mercury MerCruiser Vertragshändler durchführen zu lassen. Frostschäden werden NICHT von der Mercury MerCruiser Garantie abgedeckt.

HINWEIS

Im Seewasserteil des Kühlsystems eingeschlossenes Wasser kann Korrosions- bzw. Frostschäden verursachen. Sofort nach Betrieb oder vor der Lagerung bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt den Seewasserteil des Kühlsystems entleeren. Wenn das Boot im Wasser liegt, den Seehahn geschlossen lassen, bis der Motor wieder gestartet wird, damit kein Wasser in das Kühlsystem zurückfließen kann. Wenn das Boot nicht mit einem Seehahn ausgestattet ist, den Wassereinlassschlauch abgeklemmt und mit einem Stopfen verschlossen lassen.

HINWEIS: Als Vorsichtsmaßnahme ein Schild am Zündschloss oder Lenkrad des Bootes anbringen, das den Bediener daran erinnert, den Seehahn zu öffnen oder den Wassereinlassschlauch zu öffnen und wieder anzuschließen, bevor der Motor gestartet wird.

WICHTIG: Mercury MerCruiser schreibt bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt oder bei der Langzeitlagerung die Verwendung von Propylenglykol-Frostschutzmittel für den Seewasserteil des Kühlsystems vor. Dieses muss gemäß den Herstelleranweisungen gemischt werden. Sicherstellen, dass das Propylenglykol-Frostschutzmittel Rostinhibitoren enthält und für den Gebrauch in Bootsmotoren geeignet ist. Die Anweisungen des Propylenglykol-Herstellers befolgen.

Vorbereiten des Antriebssystems auf die Lagerung – MPI Modelle

Systeme mit Saugrohreinjection (Multipoint Fuel Injection, MPI) erfordern eine spezielle Mischung aus Kraftstoff, Kraftstoffstabilisator und Schmiermittel. Das Kraftstoffversorgungssystem vollständig füllen. Dieses Kraftstoffgemisch stabilisiert den Kraftstoff, schmiert die Kraftstoffpumpen, den Kraftstoffregler und die Einspritzventile und reduziert interne Oxidation der Metallkomponenten des Kraftstoffsystems.

WICHTIG: Dieses spezielle Kraftstoffgemisch kann in Mercury Marine Benzinmotoren mit Katalysator verwendet werden.

Spezielles Kraftstoffgemisch

⚠ VORSICHT

Kraftstoff ist brennbar und explosiv. Sicherstellen, dass die Zündung ausgeschaltet und der Notstoppschalter so positioniert ist, dass der Motor nicht starten kann. Bei Arbeiten im Bereich des Motors nicht rauchen und Funken oder offene Flammen aus dem Arbeitsbereich fernhalten. Für gute Belüftung des Arbeitsbereichs sorgen und längeren Kontakt mit Dämpfen vermeiden. Den Motor vor dem Starten stets auf Lecks prüfen und verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen.

⚠ VORSICHT

Im Motorraum eingeschlossene Kraftstoffdämpfe können zu Reizungen führen und die Atmung erschweren oder sich entzünden und ein Feuer oder eine Explosion verursachen. Den Motorraum vor Arbeiten am Antriebssystem stets gut lüften.

1. Einen 23 Liter (6 US gal) fassenden externen Kraftstofftank mit 19 l (5 US gal) bleifreiem Normalbenzin mit 90 ROZ (87 Oktan) füllen.
2. Eine Mischung aus 1,89 l (2 US qt) Premium Plus Zweitakt-Außenborderöl TC-W3 und 29,5 ml (1 oz) Mercury Quickstor Kraftstoffstabilisator in den externen Kraftstofftank gießen.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 115	Premium Plus Zweitakt-Außenborderöl TC-W3	Kraftstoffsystem	92-858026Q01
 124	Quickstor Kraftstoffstabilisator	Kraftstoffsystem	92-8M0047922

3. Den Deckel am externen Kraftstofftank anbringen und sicherstellen, dass die Additive gut mit dem Kraftstoff vermischt werden.

Vorbereitung von Motor und Kraftstoffsystem

⚠ VORSICHT

Kraftstoff ist brennbar und explosiv. Sicherstellen, dass die Zündung ausgeschaltet und der Notstoppschalter so positioniert ist, dass der Motor nicht starten kann. Bei Arbeiten im Bereich des Motors nicht rauchen und Funken oder offene Flammen aus dem Arbeitsbereich fernhalten. Für gute Belüftung des Arbeitsbereichs sorgen und längeren Kontakt mit Dämpfen vermeiden. Den Motor vor dem Starten stets auf Lecks prüfen und verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen.

⚠ VORSICHT

Im Motorraum eingeschlossene Kraftstoffdämpfe können zu Reizungen führen und die Atmung erschweren oder sich entzünden und ein Feuer oder eine Explosion verursachen. Den Motorraum vor Arbeiten am Antriebssystem stets gut lüften.

HINWEIS

Wenn der Tank leergefahren wird, können Komponenten des Katalysators beschädigt werden. Die Tanks nicht leergefahren.

1. Die Konzentration des Frostschutzmittels (sofern zutreffend) prüfen. Siehe Abschnitt **Technische Daten**.
2. Vor dem Hinzufügen von Mercury Quickstor Kraftstoffstabilisator zum Kraftstoff die in den Kraftstofftanks vorhandene Kraftstoffsorte ermitteln und wie folgt fortfahren:
 - a. Boote mit Kraftstoff ohne Alkoholanteil – Die Kraftstofftanks des Boots mit frischem, alkoholfreiem Benzin füllen und eine ausreichende Menge Mercury Quickstor Kraftstoffstabilisator zur Benzinkonditionierung hinzugeben. Die Anweisungen auf dem Behälter befolgen.
 - b. Boote mit Kraftstoff mit Alkoholanteil – Die Kraftstofftanks so weit wie möglich leeren und eine ausreichende Menge Mercury Quickstor Kraftstoffstabilisator zur Konditionierung des verbleibenden Benzins hinzugeben. Die Anweisungen auf dem Behälter befolgen.
3. Das Kühlsystem spülen. Siehe hierzu das **Wartung**.
4. Die Kühlwasserversorgung zum Motor herstellen. Siehe Abschnitt **Wartung**.
5. Das Kraftstoffabsperrventil (falls vorhanden) schließen oder den Kraftstofftankschlauch des Boots abklemmen und verschließen.
6. Den externen Kraftstofftank mit dem speziellen Kraftstoffgemisch am Kraftstoffeinlassanschluss anschließen.
7. Den Motor starten und fünf Minuten lang mit 1300 U/min betreiben. Dies ist gewöhnlich ausreichend, um das spezielle Kraftstoffgemisch im Kraftstoffsystem zu zirkulieren. Sicherstellen, dass keine Öllecks vorhanden sind. Den Motor abstellen.

WICHTIG: Darauf achten, dass der Kraftstoff nicht ausgeht.

8. Den Schlauch vom externen Kraftstofftank mit dem speziellen Kraftstoffgemisch vom Kraftstoffeinlassanschluss abklemmen. Den Schlauch des Bootskraftstofftanks an den Einlassanschluss anschließen. Das Kraftstoff-Absperrventil (falls vorhanden) öffnen.
9. Motoröl und Ölfilter wechseln.
10. Das wasserabscheidende Kraftstofffilterelement (sofern zutreffend) austauschen.
11. Seewasserkühlsystem des Motors entleeren. Siehe **Entleeren des Seewassersystems**.

HINWEIS

Im Seewasserteil des Kühlsystems eingeschlossenes Wasser kann Korrosions- bzw. Frostschäden verursachen. Sofort nach Betrieb oder vor der Lagerung bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt den Seewasserteil des Kühlsystems entleeren. Wenn das Boot im Wasser liegt, den Seehahn geschlossen lassen, bis der Motor wieder gestartet wird, damit kein Wasser in das Kühlsystem zurückfließen kann. Wenn das Boot nicht mit einem Seehahn ausgestattet ist, den Wassereinlassschlauch abgeklemmt und mit einem Stopfen verschlossen lassen.

12. Das Seewasserkühlsystem mit Propylenglykol-Frostschutzmittel füllen, das entsprechend den Herstelleranweisungen gemischt wurde, um den Motor bei Frost oder bei niedrigen Temperaturen während der Langzeitlagerung bis zur niedrigsten Temperatur zu schützen. Dadurch wird außerdem die Bildung von abblätterndem Rost in den Kanälen des Kühlsystems verhindert.
13. Die Batterie gemäß den Herstelleranweisungen lagern.

Langzeitlagerung von TowSport- und Innenborder-Getrieben

Bei Getrieben von TowSport- und Innenborder-Antriebssystemen müssen die Flüssigkeit und, falls zutreffend, der Filter nach 300 Betriebsstunden bzw. mindestens einmal pro Jahr (je nachdem, was zuerst eintritt) ausgetauscht werden. Es wird empfohlen, vor der Langzeitlagerung des Antriebssystems die Getriebeflüssigkeit zu wechseln und, falls zutreffend, den Filter auszutauschen.

Entleeren des Seewassersystems

Ablassen des Seewassers

⚠ ACHTUNG

Wenn das Ablasssystem geöffnet ist, kann Wasser in die Bilge laufen. Dies kann Motorschäden verursachen oder das Boot zum Sinken bringen. Das Boot aus dem Wasser nehmen oder den Seehahn schließen, den Seewassereinlassschlauch abmontieren und mit einem Stopfen verschließen. Vor dem Entleeren sicherstellen, dass die Bilgenpumpe läuft. Den Motor nicht mit offenem Ablasssystem laufen lassen.

WICHTIG: Nur den Seewasserteil des Zweikreiskühlsystems entleeren. Seewasser wird manchmal auch als Rohwasser bezeichnet.

WICHTIG: Das Boot muss so waagrecht wie möglich liegen, um das vollständige Entleeren des Kühlsystems sicherzustellen.

WICHTIG: Der Motor darf während dieses Ablassverfahrens keinesfalls laufen.

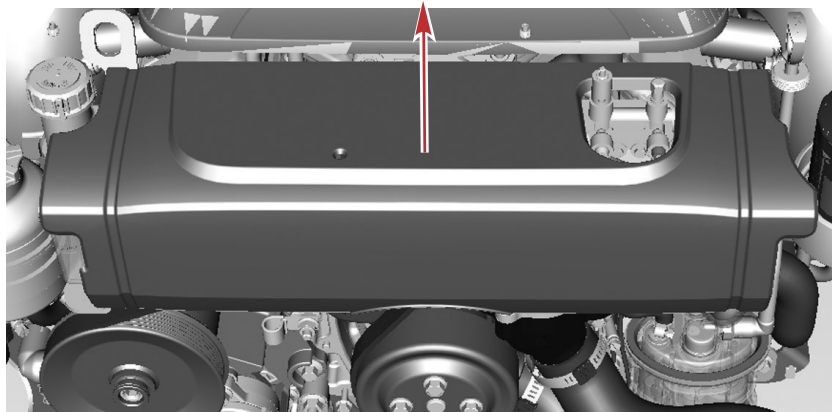
WICHTIG: Mercury MerCruiser schreibt bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt oder bei der Langzeitlagerung die Verwendung von Propylenglykol-Frostschutzmittel für den Seewasserteil des Kühlsystems vor. Dieses muss gemäß den Herstelleranweisungen gemischt werden. Sicherstellen, dass das Propylenglykol-Frostschutzmittel Rostinhibitoren enthält und für den Gebrauch in Bootsmotoren geeignet ist. Die Anweisungen des Propylenglykol-Herstellers befolgen.

Luftbetätigtes Zentralablasssystem (Standardkühlsystem)

Die folgenden Anweisungen gelten für Ablassverfahren an Motoren, die an im Wasser liegenden Booten installiert sind. Für Boote, die nicht im Wasser liegen, muss der Seehahn (sofern vorhanden) nicht geschlossen bzw. der Wassereinlassschlauch nicht entfernt und verschlossen werden.

1. Den Seehahn schließen (falls vorhanden) oder den Wassereinlassschlauch entfernen und verschließen.

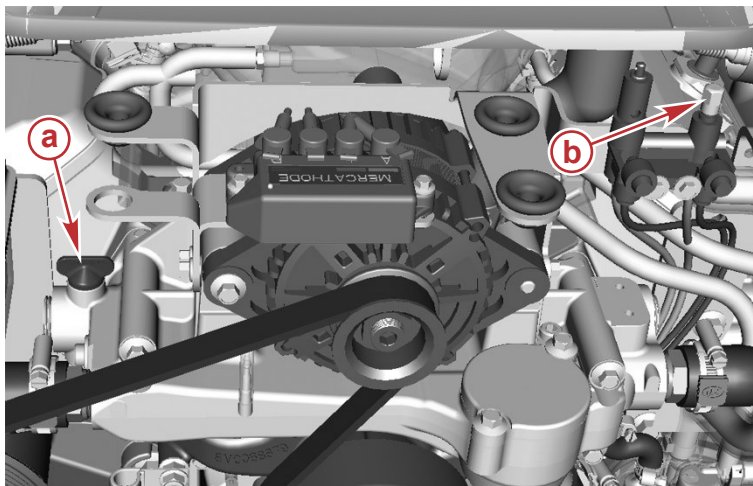
2. Die vordere Abdeckung des Motors nach oben ziehen und abnehmen.



55105

3. Den blauen Stopfen vom Motorblock-Verbindungsrohr abnehmen.
4. Den Deckel der druckluftbetätigten Ventilbaugruppe entfernen.

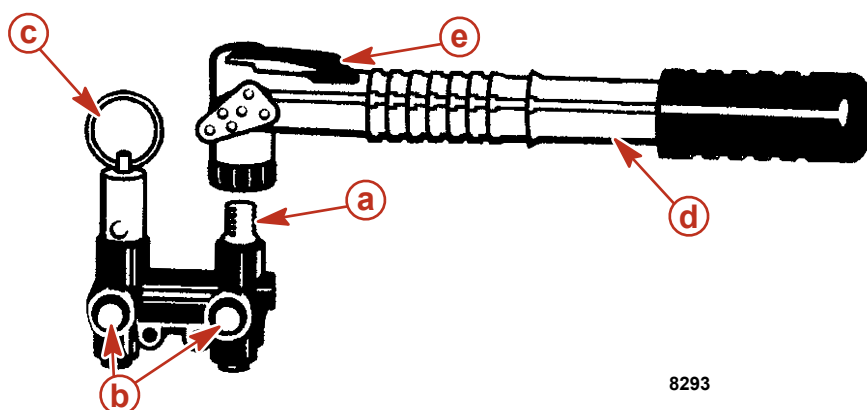
HINWEIS: Bei einigen Modellen mit V-Antrieb befindet sich das druckluftbetätigte Ventil an der Rückseite des Motors.



- a - Blauer Stopfen
- b - Deckel

55106

5. Sicherstellen, dass der Hebel oben auf der Luftpumpe bündig mit dem Griff ist (horizontal).
6. Die Luftpumpe am Unterdruckdosenanschluss anschließen.
7. Den Hebel an der Luftpumpe hochziehen (senkrecht), um die Pumpe am Anschlussstück zu verriegeln.

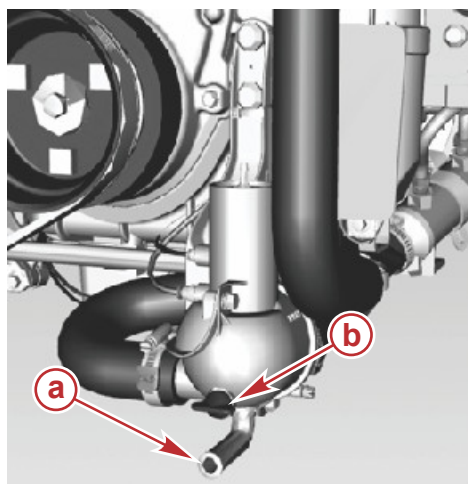


- a - Betätigungsanschluss
- b - Grüne Anzeiger
- c - Handventil
- d - Luftpumpe
- e - Hebel (Verriegelung)

8293

8. Luft in das System pumpen, bis beide grünen Anzeiger aus der Betätigungseinheit ausfahren.
9. Wasser sollte nun allmählich aus dem Verteilergehäuse austreten.

WICHTIG: Tritt kein Wasser aus dem Verteilergehäuse aus, wenn beide grünen Anzeiger ausgerückt sind, den blauen Ablassstopfen am Verteilergehäuse entfernen.

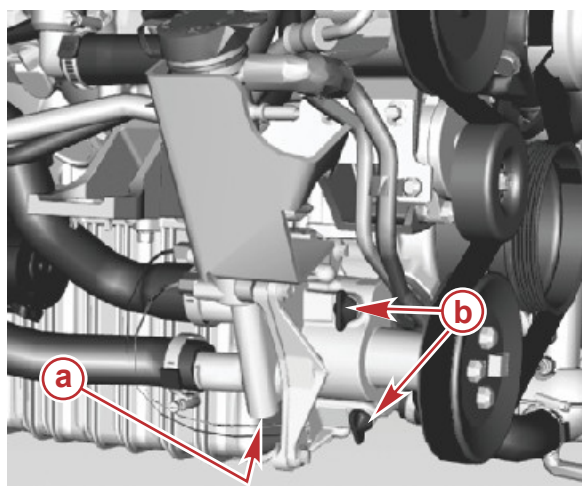


55101

- a** - Wasseraustritt Verteilergehäuse
- b** - Blauer Ablassstopfen

10. Prüfen, ob Wasser aus dem Seewasserpumpengehäuse abfließt.

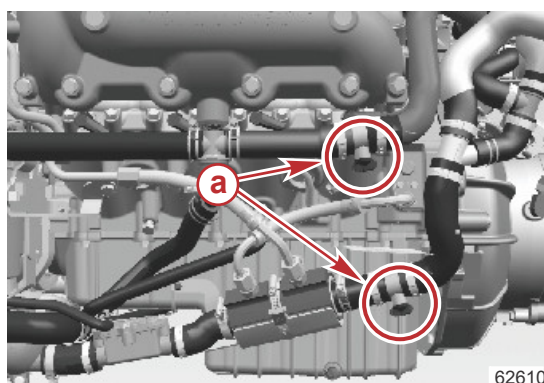
WICHTIG: Tritt kein Wasser aus dem Seewasserpumpengehäuse aus, wenn beide grünen Anzeiger ausgerückt sind, die blauen Ablassstopfen am Seewasserpumpengehäuse entfernen.



56033

- a** - Wasseraustritt Seewasserpumpengehäuse
- b** - Blaue Ablassstopfen

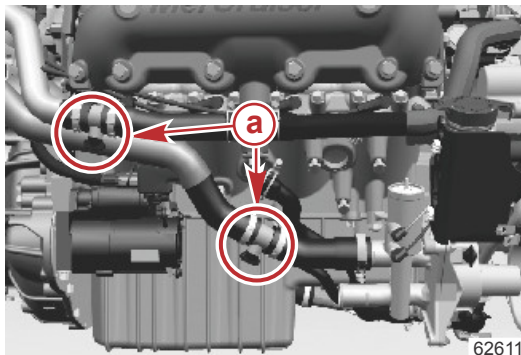
11. Da das luftbetätigte Ablasssystem aufgrund des großen Motorwinkels nicht ordnungsgemäß entleert werden kann, müssen bestimmte blaue Ablassschrauben entfernt werden. Die in den folgenden Abbildungen dargestellten blauen Ablassschrauben entfernen.



62610

Backbordseite

- a** - Standardkühlsystem (zwei blaue Ablassschrauben)



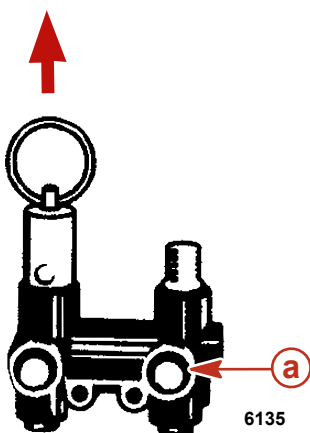
Steuerbordseite

a - Standardkühlsystem (zwei blaue Ablassschrauben)

12. Das System mindestens 10 Minuten lang auslaufen lassen. Bei Bedarf Luft einpumpen, damit die grünen Anzeiger ausgefahren bleiben.
13. Motor mit dem Starter kurz durchdrehen, um Wasser aus der Seewasserpumpe zu entfernen. Motor nicht starten lassen.

WICHTIG: Dieser Motor verfügt über eine automatische Startfunktion, die vom Antriebssteuergerät geregelt wird. Die Startfunktion kann durch Drehen des Zündschlüssels auf OFF (Aus) abgebrochen werden.

14. Motor nicht starten lassen.
15. Nachdem das Wasser aus dem Motor abgelassen wurde, die blauen Stopfen am Verteilergehäuse und an der Seewasserpumpe installieren (falls diese entfernt wurden) und fest anziehen.
16. Den Verriegelungshebel nach unten auf die Luftpumpe drücken und die Pumpe von der Luftbetätigungseinheit entfernen. Die Kappe auf den Anschluss aufsetzen.
17. Den blauen Stopfen am Motorblock-Verbindungsrohr anbringen und fest anziehen.
18. Das Ablasssystem sollte während des Transports des Bootes bzw. der Durchführung anderer Wartungsarbeiten geöffnet bleiben, damit das Wasser vollständig ablaufen kann.
19. Vor Aussetzen des Bootes am Handventil ziehen. Sicherstellen, dass die grünen Anzeiger nicht mehr ausgefahren sind.



a - Grüne Anzeiger

20. Vor Inbetriebnahme des Motors den Seehahn (falls vorhanden) öffnen bzw. den Stopfen entfernen und den Schlauch anschließen.

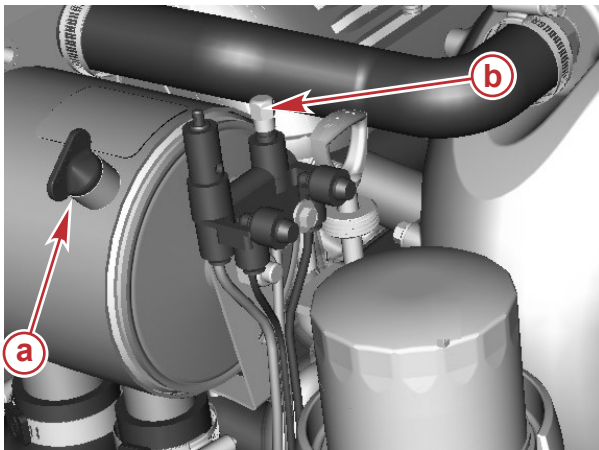
Luftbetätigtes Zentralablasssystem (Zweikreiskühlsystem)

Die folgenden Anweisungen gelten für Ablassverfahren an Motoren, die an im Wasser liegenden Booten installiert sind. Für Boote, die nicht im Wasser liegen, muss der Seehahn (sofern vorhanden) nicht geschlossen bzw. der Wassereinlassschlauch nicht entfernt und verschlossen werden.

1. Den Seehahn schließen (falls vorhanden) oder den Wassereinlassschlauch entfernen und verschließen.
2. Den blauen Stopfen vom Wärmetauscher entfernen.

HINWEIS: Bei einigen Modellen mit V-Antrieb befindet sich das druckluftbetätigte Ventil an der Rückseite des Motors.

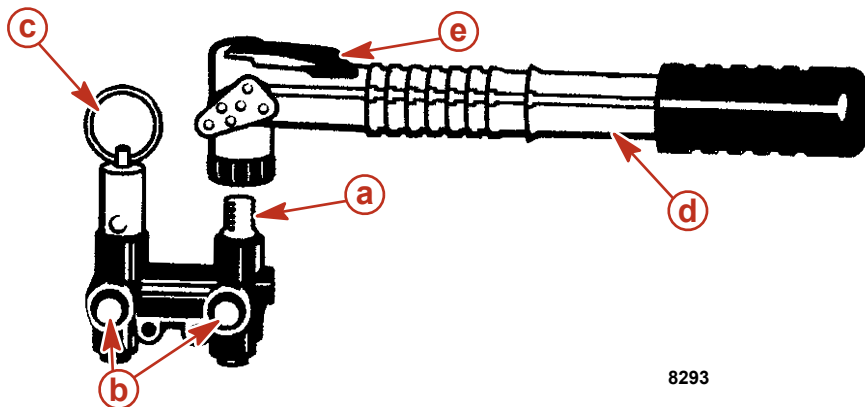
- Die Kappe vom luftbetätigten Ventilsystem abnehmen.



- a - Blauer Stopfen
- b - Kappe

55099

- Sicherstellen, dass der Hebel oben auf der Luftpumpe bündig mit dem Griff ist (horizontal).
- Die Luftpumpe am Unterdruckdosenanschluss anschließen.
- Den Hebel an der Luftpumpe hochziehen (senkrecht), um die Pumpe am Anschlussstück zu verriegeln.

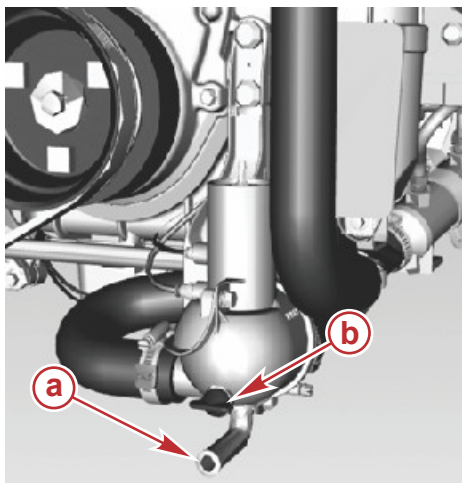


- a - Betätigungsanschluss
- b - Grüne Anzeiger
- c - Handventil
- d - Luftpumpe
- e - Hebel (Verriegelung)

8293

- Luft in das System pumpen, bis beide grünen Anzeiger aus der Betätigungseinheit ausfahren.
- Sicherstellen, dass Wasser aus dem Verteilergehäuse austritt.

WICHTIG: Wenn die beiden grünen Anzeiger ausgefahren sind und kein Wasser aus dem Verteilergehäuse austritt, den blauen Stopfen aus dem Verteilergehäuse entfernen.

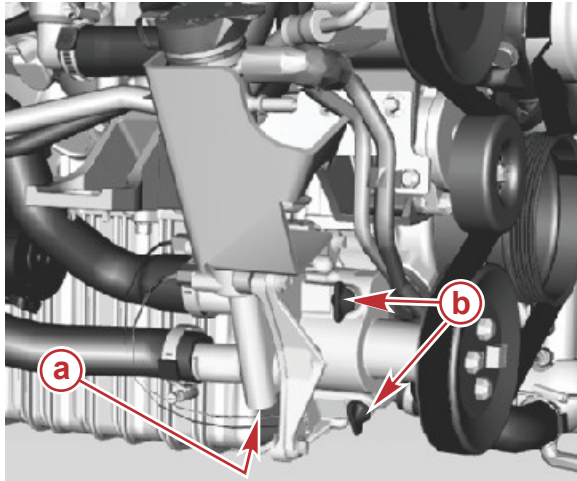


- a - Verteilergehäuse-Wasserablass
- b - Blauer Stopfen

55101

- Sicherstellen, dass Wasser aus dem Seewasserpumpengehäuse austritt.

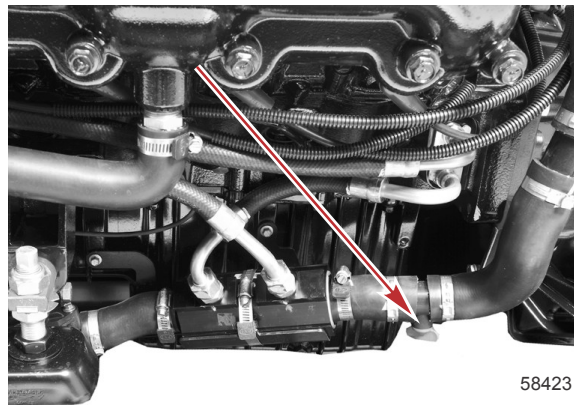
WICHTIG: Wenn beide grünen Anzeiger ausgefahren sind und kein Wasser aus dem Seewasserpumpengehäuse austritt, die blauen Stopfen aus dem Seewasserpumpengehäuse entfernen.



- a - Seewasserpumpengehäuse-Wasserablass
- b - Blaue Stopfen

56033

10. Bei manchen Antriebssystemen müssen aufgrund eines Motorwinkels, der größer ist als für das luftbetätigte Ablasssystem zulässig, bestimmte Ablassschrauben entfernt werden, um das System ordnungsgemäß entleeren zu können. Die in den folgenden Abbildungen dargestellten blauen Schrauben entfernen.



58423

Backbordseitige Ansicht des Inline-Getriebes an TowSport-Modellen mit Zweikreiskühlsystem



58765

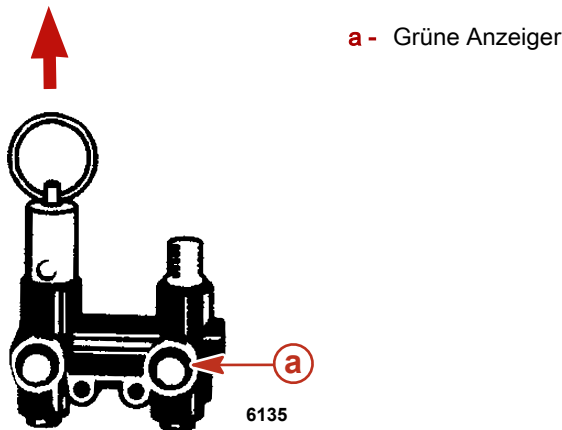
Backbordseitige Ansicht des Inline-Getriebes an TowSport-Modellen mit Zweikreiskühlsystem

11. Das System mindestens 10 Minuten lang auslaufen lassen. Bei Bedarf Luft einpumpen, damit die grünen Anzeiger ausgefahren bleiben.
12. Motor mit dem Starter kurz durchdrehen, um Wasser aus der Seewasserpumpe zu entfernen. Motor nicht starten lassen.

WICHTIG: Dieser Motor verfügt über eine automatische Startfunktion, die vom Antriebssteuergerät geregelt wird. Die Startfunktion kann durch Drehen des Zündschlüssels auf OFF (Aus) abgebrochen werden.

13. Nachdem das Wasser aus dem Motor abgelassen wurde, die blauen Stopfen am Verteilergehäuse und an der Seewasserpumpe installieren (falls diese entfernt wurden) und fest anziehen.
14. Den Verriegelungshebel nach unten auf die Luftpumpe drücken und die Pumpe von der Luftbetätigungseinheit entfernen. Die Kappe auf den Anschluss aufsetzen.

15. Den blauen Stopfen am Wärmetauscher anbringen und fest anziehen.
16. Das Ablasssystem sollte während des Transports des Bootes bzw. der Durchführung anderer Wartungsarbeiten geöffnet bleiben, damit das Wasser vollständig ablaufen kann.
17. Vor Aussetzen des Bootes am Handventil ziehen. Sicherstellen, dass die grünen Anzeiger nicht mehr ausgefahren sind.



18. Vor Inbetriebnahme des Motors den Seehahn (falls vorhanden) öffnen bzw. den Stopfen entfernen und den Schlauch anschließen.

Batterielagerung

Wenn die Batterie über längere Zeit gelagert wird, sicherstellen, dass die Zellen mit Wasser gefüllt sind und dass die Batterie voll geladen und in gutem Betriebszustand ist. Sie sollte sauber und dicht sein. Zur Lagerung die Anweisungen des Batterieherstellers befolgen.

Wiederinbetriebnahme des Antriebssystems

1. Sicherstellen, dass alle Kühltystemschräuche korrekt angeschlossen sind und die Schlauchschellen fest sitzen.

⚠ ACHTUNG

Abklemmen oder Anschließen der Batteriekabel in der falschen Reihenfolge kann zu Verletzungen durch Stromschlag oder zur Beschädigung der Elektrik führen. Das Minuskabel (-) der Batterie stets zuerst abklemmen und zuletzt wieder anschließen.

2. Eine voll aufgeladene Batterie einbauen. Die Batteriekabelklemmen und -pole reinigen und die Kabel wieder anschließen. Die einzelnen Kabelklemmen beim Anschließen fest anziehen.
3. Klemmanschlüsse mit Korrosionsschutzmittel für Batteriepole beschichten.
4. Alle Prüfungen durchführen, die in der Spalte **Vor dem Start** der **Betriebstabelle** aufgeführt sind.

HINWEIS

Unzureichende Kühlwasserversorgung führt zu Überhitzen und dadurch bedingter Beschädigung von Motor, Wasserpumpe und anderen Komponenten. Während des Betriebs für eine ausreichende Wasserversorgung an den Einlässen sorgen.

5. Motor starten und Instrumente beobachten, um sicherzustellen, dass alle Systeme ordnungsgemäß funktionieren.
6. Den gesamten Motor sorgfältig auf Kraftstoff-, Öl-, Flüssigkeits-, Wasser- und Abgaslecks untersuchen.
7. Lenkung, Schalt- und Gashebel auf ordnungsgemäße Funktion prüfen.

Kapitel 6 - Fehlersuche

Inhaltsverzeichnis

Diagnose von Problemen des elektronischen Kraftstoffeinspritzsystems.....	62	Überhöhte Motortemperatur.....	63
Motorschutzsystem.....	62	Motortemperatur zu niedrig.....	63
Fehlersuchtabellen.....	62	Niedriger Motoröldruck.....	63
Starter dreht den Motor nicht oder nur langsam.....	62	Batterie lässt sich nicht laden.....	63
Motor springt nicht oder nur schwer an.....	62	Fernschalthebel ist schwergängig oder gibt ungewöhnliche Geräusche von sich.....	63
Motor läuft unrund, setzt aus oder zündet fehl.....	62	Lenkrad bewegt sich nur schwer oder ruckt.....	63
Schlechte Motorleistung.....	62		

Diagnose von Problemen des elektronischen Kraftstoffeinspritzsystems

Ihr Mercury MerCruiser Vertragshändler verfügt über die korrekte Wartungsausrüstung, die zur Diagnose von Problemen mit dem elektronischen Kraftstoffeinspritzsystem notwendig ist. Das Steuergerät dieser Motoren kann einige Probleme des Systems beim ersten Auftreten erkennen und speichert diese Informationen. Ein Wartungsmechaniker kann diese Fehlercodes dann später mit einem speziellen Diagnosewerkzeug lesen.

Motorschutzsystem

Das Motorschutzsystem überwacht die wichtigen Motorsensoren auf frühe Anzeichen von Problemen. Das System reagiert auf ein Problem, indem es einen Dauerton abgibt und/oder die Motorleistung zum Schutz des Motors reduziert.

Wenn das Motorschutzsystem aktiviert ist, muss die Drehzahl reduziert werden. Das Horn schaltet sich ab, wenn die Drehzahl innerhalb des zulässigen Grenzbereichs liegt. Wenden Sie sich bitte an einen Mercury MerCruiser Vertragshändler.

Fehlersuchtabellen

Starter dreht den Motor nicht oder nur langsam

Mögliche Ursache	Abhilfe
Batterieschalter ausgeschaltet.	Batterieschalter einschalten.
Fernschaltung nicht in der Neutralstellung.	Schalthebel in die Neutralstellung legen.
Sicherungsautomat unterbrochen oder Sicherung durchgebrannt.	Hauptstromkreis prüfen und Sicherungsautomat zurücksetzen oder Sicherung austauschen. Die 5-A-Sicherung am Kabelbaum untersuchen, der an der Batterie angeschlossen ist, und nach Bedarf austauschen.
Elektrische Anschlüsse locker oder verschmutzt oder Verkabelung beschädigt.	Alle elektrischen Anschlüsse und Kabel prüfen (insbesondere die Batteriekabel). Fehlerhafte Anschlüsse reinigen und festziehen.
Schlechte Batterie oder niedrige Batteriespannung.	Batterie prüfen und ggf. aufladen; defekte Batterien austauschen.
Notstoppschalter aktiviert.	Notstoppschalter prüfen.

Motor springt nicht oder nur schwer an

Mögliche Ursache	Abhilfe
Notstoppschalter aktiviert.	Notstoppschalter prüfen.
Falsches Startverfahren.	Startverfahren durchlesen.
Unzureichende Kraftstoffversorgung.	Tank füllen oder Ventil öffnen.
Defektes Zündsystemteil	Zündsystem reparieren.
Kraftstofffilter verstopft	Kraftstofffilter wechseln.
Alter oder verunreinigter Kraftstoff	Kraftstofftank leeren. Mit frischem Kraftstoff befüllen.
Kraftstoffleitung oder Tankentlüftungsleitung geknickt oder verstopft	Geknickte Leitungen austauschen oder Verstopfungen mit Druckluft aus den Leitungen blasen.
Fehlerhafte Kabelanschlüsse.	Kabelanschlüsse prüfen.
Fehler des elektronischen Kraftstoffeinspritzsystems (EFI-System).	EFI-System von einem Mercury MerCruiser Vertragshändler untersuchen lassen.

Motor läuft unrund, setzt aus oder zündet fehl

Mögliche Ursache	Abhilfe
Kraftstofffilter verstopft	Filter wechseln.
Alter oder verunreinigter Kraftstoff	Kraftstofftank leeren. Mit frischem Kraftstoff befüllen.
Geknickte oder verstopfte Kraftstoffleitung oder Kraftstofftank-Entlüftungsleitung	Geknickte Leitungen austauschen oder Verstopfungen mit Druckluft aus den Leitungen blasen.
Flammschutz verschmutzt.	Flammschutz reinigen.
Defektes Zündsystemteil	Zündsystem warten.
Leerlaufdrehzahl zu niedrig.	EFI-System von einem Mercury MerCruiser Vertragshändler untersuchen lassen.
Fehler des elektronischen Kraftstoffeinspritzsystems (EFI-System).	EFI-System von einem Mercury MerCruiser Vertragshändler untersuchen lassen.

Schlechte Motorleistung

Mögliche Ursache	Abhilfe
Drosselklappe nicht ganz geöffnet.	Gaszug und -gestänge auf Funktionstüchtigkeit prüfen.
Propeller beschädigt oder falsche Größe.	Propeller austauschen.
Zu viel Wasser in der Bilge.	Ablassen und Ursache feststellen.
Boot überlastet oder Last falsch verteilt.	Last reduzieren oder gleichmäßiger verteilen.
Flammschutz verschmutzt.	Flammschutz reinigen.
Bootsboden verschmutzt oder beschädigt.	Nach Bedarf reinigen oder reparieren.
Zündungsproblem.	Siehe Motor läuft unrund, setzt aus oder zündet fehl .
Motor überhitzt.	Siehe Überhöhte Motortemperatur .
Fehler des elektronischen Kraftstoffeinspritzsystems (EFI-System).	EFI-System von einem Mercury MerCruiser Vertragshändler untersuchen lassen.

Überhöhte Motortemperatur

Mögliche Ursache	Abhilfe
Wassereinlass blockiert oder Seehahn geschlossen.	Öffnen.
Antriebsriemen locker oder in schlechtem Zustand.	Riemen austauschen oder einstellen.
Seewassereinlässe oder Seewasserfilter verstopft	Blockierung entfernen.
Thermostat defekt.	Austauschen.
Niedriger Kühlmittelstand im geschlossenen Kühlkreis (falls vorhanden).	Die Ursache für den niedrigen Kühlmittelstand feststellen und beheben. Das System mit der korrekten Kühlmittellösung befüllen.
Wärmetauscher oder Flüssigkeitskühler mit Fremdkörpern verstopft.	Den Wärmetauscher, Motorölkühler und Getriebeölkühler (Sonderausstattung) reinigen.
Druckverlust im im geschlossenen Kühlkreis.	Auf Undichtigkeiten prüfen. Druckdeckel reinigen, inspizieren und prüfen.
Seewasserpumpe defekt.	Reparieren.
Seewasserauslass eingeschränkt oder verstopft	Krümmer reinigen.

Motortemperatur zu niedrig

Mögliche Ursache	Abhilfe
Thermostat defekt.	Austauschen.

Niedriger Motoröldruck

Mögliche Ursache	Abhilfe
Nicht genügend Öl im Kurbelgehäuse.	Ölstand prüfen und Öl auffüllen.
Zu viel Öl im Kurbelgehäuse (verursacht Verschäumung).	Ölstand prüfen und überschüssiges Öl absaugen. Ursache des Ölüberschusses feststellen (falsches Füllverfahren).
Verdünntes Öl oder Öl der falschen Viskosität.	Öl und Ölfilter wechseln; Öl der korrekten Sorte und Viskosität verwenden. Ursache der Verdünnung feststellen (zu langer Betrieb mit Leerlaufdrehzahl).

Batterie lässt sich nicht laden

Mögliche Ursache	Abhilfe
Zu hohe Stromaufnahme von der Batterie.	Unwesentliche Nebenverbraucher abschalten.
Generatorriemen locker oder in schlechtem Zustand.	Austauschen und/oder einstellen.
Batteriezustand inakzeptabel.	Batterie prüfen und nach Bedarf austauschen.
Elektrische Anschlüsse locker oder verschmutzt oder Verkabelung beschädigt.	Alle elektrischen Anschlüsse und Kabel prüfen (insbesondere die Batteriekabel). Fehlerhafte Anschlüsse reinigen und festziehen. Kabel reparieren oder austauschen.
Generator defekt.	Generatorleistung prüfen und Generator nach Bedarf austauschen.

Fernschalthebel ist schwergängig oder gibt ungewöhnliche Geräusche von sich

Mögliche Ursache	Abhilfe
Reibmoment falsch eingestellt.	Reibmoment richtig einstellen.
Raststellung falsch eingestellt.	Raststellung richtig einstellen.
Reibbelag in der Fernschaltung verschlissen.	Fernschaltung austauschen.

Lenkrad bewegt sich nur schwer oder ruckt

Mögliche Ursache	Abhilfe
Unzureichende Schmierung der Lenkungsteile.	Schmieren.
Lockere oder fehlende Befestigungselemente oder Teile der Lenkung.	Alle Teile und Befestigungselemente prüfen. Bei lockeren oder fehlenden Teilen sofort einen Mercury MerCruiser Vertragshändler aufsuchen.

Notizen:

Kapitel 7 - Kundendienstinformationen

Inhaltsverzeichnis

Serviceunterstützung für Eigner.....	66	Kontaktinformationen für Mercury Marine Kundendienst	
Örtlicher Reparaturdienst	66		67
Service unterwegs	66	Kundendienstliteratur.....	67
Diebstahl des Antriebssystems	66	In englischer Sprache	67
Maßnahmen nach Untertauchen	66	Andere Sprachen	67
Ersatzteile	66	Bestellen von Literatur.....	67
Ersatzteil- und Zubehörfragen	66	USA und Kanada	68
Im Falle eines Anliegens oder Problems	66	Außerhalb der USA und Kanada	68

Serviceunterstützung für Eigner

Örtlicher Reparaturdienst

Wenn Ihr Boot mit Mercury MerCruiser Antrieb repariert werden muss, bringen Sie es zu Ihrem Vertragshändler. Nur Vertragshändler spezialisieren in Mercury MerCruiser Produkten und verfügen über werksgeschulte Mechaniker, Spezialwerkzeug und Geräte und Original Quicksilver Teile und Zubehör, um Ihren Motor ordnungsgemäß reparieren zu können.

HINWEIS: Quicksilver Teile und Zubehör werden von Mercury Marine speziell für die Verwendung an und in Mercury MerCruiser Z-Antrieben und Innenbordern entwickelt und gebaut.

Service unterwegs

Wenn Sie sich auf Reisen entfernt von Ihrem Händler befinden und eine Reparatur oder Wartung benötigen, wenden Sie sich an den nächsten Vertragshändler. Wenn Sie aus irgendeinem Grund keinen Service anfordern können, wenden Sie sich an das nächste regionale Service Center. Außerhalb der Vereinigten Staaten und Kanada wenden Sie sich an das nächste Marine Power International Service Center.

Diebstahl des Antriebssystems

Wenn das Antriebssystem gestohlen wurde, sofort die örtlichen Behörden sowie Mercury Marine verständigen und Informationen über die Modell- und Seriennummer(n) und den Namen der im Falle einer Wiederbeschaffung zu verständigenden Person angeben. Diese Informationen werden bei Mercury Marine in einer Datenbank gespeichert und helfen den Behörden und Händlern bei der Wiederbeschaffung gestohlener Antriebssysteme.

Maßnahmen nach Untertauchen

1. Vor der Bergung Kontakt mit einem Mercury MerCruiser Vertragshändler aufnehmen.
2. Nach der Bergung muss ein Mercury MerCruiser Vertragshändler den Motor umgehend instand setzen, um das Risiko schwerer Motorschäden zu reduzieren.

Ersatzteile

⚠ VORSICHT

Brand- oder Explosionsgefahren vermeiden. Die Teile der Elektrik, der Zündung und des Kraftstoffsystems von Mercury Marine Produkten erfüllen die US- und internationalen Normen zur Verringerung des Risikos von Bränden und Explosionen. Keine Ersatzteile für Elektrik oder Kraftstoffsystem verwenden, die diese Normen nicht erfüllen. Bei Reparatur von Elektrik und Kraftstoffsystem alle Teile ordnungsgemäß installieren und anziehen.

Bootsmotoren müssen die meiste Zeit in oder um Volllastdrehzahl betrieben werden. Sie sind für den Betrieb sowohl in Süß- als auch Meerwasser bestimmt. Aus diesem Grund erfordern sie zahlreiche Spezialteile. Beim Austausch von Bootsmotorteilen muss aufgepasst werden, da sich ihre Spezifikationen deutlich von denen eines normalen Kfz-Motors unterscheiden. Eines der wichtigsten Ersatzteile ist beispielsweise die Zylinderkopfdichtung. In Bootsmotoren dürfen keine Kfz-Zylinderkopfdichtungen aus Stahl verwendet werden, da Salzwasser stark korrodierend ist. Zylinderkopfdichtungen für Bootsmotoren bestehen aus speziellem, korrosionsbeständigem Material.

Da Bootsmotoren die meiste Zeit um ihre Höchstdrehzahl laufen müssen, verfügen sie außerdem über spezielle Ventildfedern, Ventilstößel, Kolben, Lager, Nockenwellen und andere stark beanspruchbare bewegliche Teile.

Mercury MerCruiser Motoren weisen auch andere spezielle Modifikationen auf, die eine lange Lebensdauer und zuverlässige Leistung bieten.

Ersatzteil- und Zubehörfragen

Alle Fragen zu originalen Ersatzteilen und Zubehör von Mercury Precision Parts oder Quicksilver Marine Parts and Accessories an Ihren Vertragshändler richten. Händler verfügen über die entsprechenden Systeme, um Ersatz- und Zubehörteile zu bestellen, sollten diese nicht auf Lager sein. Bei der Bestellung müssen das Motormodell und die Seriennummer angegeben werden.

Im Falle eines Anliegens oder Problems

Ihrem Händler und uns liegt Ihre Zufriedenheit mit Ihrem Mercury MerCruiser Produkt am Herzen. Bei Problemen, Fragen oder Anliegen bezüglich des Antriebssystems wenden Sie sich an Ihren Händler oder einen Mercury MerCruiser Vertragshändler. Wenn Sie weitere Unterstützung benötigen:

1. Reden Sie mit dem Verkaufsleiter oder Service-Manager des Händlers. Wenden Sie sich an den Besitzer der Niederlassung, wenn weder Verkaufsleiter noch Service-Manager das Problem lösen konnten.
2. Wenn Sie Fragen, Anliegen oder Probleme haben, die nicht vom Händler gelöst werden können, wenden Sie sich bitte an eine Mercury Marine Serviceniederlassung. Mercury Marine wird gemeinsam mit Ihnen und Ihrem Händler alle Probleme lösen.

Unser Kundendienst benötigt folgende Informationen:

- Ihren Namen und Ihre Anschrift
- Telefonnummer

- Modell- und Seriennummern des Antriebssystems
- Name und Anschrift Ihres Händlers
- Art des Problems

Kontaktinformationen für Mercury Marine Kundendienst

Unterstützung kann telefonisch, schriftlich oder per Fax angefordert werden. Geben Sie bitte in allen Briefen und Telefaxen eine Telefonnummer an, unter der Sie tagsüber zu erreichen sind.

USA, Kanada		
Telefon	Englisch +1 920 929 5040 Französisch +1 905 636 4751	Mercury Marine W6250 Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Fax	Englisch +1 920 929 5893 Französisch +1 905 636 1704	
Website	www.mercurymarine.com	

Australien, Pazifik		
Telefon	+61 3 9791 5822	Brunswick Asia Pacific Group 41-71 Bessemer Drive Dandenong South, Victoria 3175 Australien
Fax	+61 3 9706 7228	

Europa, Mittlerer Osten, Afrika		
Telefon	+32 87 32 32 11	Brunswick Marine Europe Parc Industriel de Petit-Rechain B-4800 Verviers, Belgien
Fax	+32 87 31 19 65	

Mexiko, Mittelamerika, Südamerika, Karibik		
Telefon	+1 954 744 3500	Mercury Marine 11650 Interchange Circle North Miramar, FL 33025 USA
Fax	+1 954 744 3535	

Japan		
Telefon	+072 233 8888	Kisaka Co., Ltd. 4-130 Kannabecho Sakai-shi Sakai-ku 5900984 Osaka, Japan
Fax	+072 233 8833	

Asien, Singapur		
Telefon	+65 65466160	Brunswick Asia Pacific Group T/A Mercury Marine Singapore Pte Ltd 29 Loyang Drive Singapur, 508944
Fax	+65 65467789	

Kundendienstliteratur

In englischer Sprache

Publikationen in englischer Sprache können bei folgender Quelle bezogen werden:

Mercury Marine
Attn: Publications Department
W6250 West Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54935-1939

Außerhalb der Vereinigten Staaten und Kanada wenden Sie sich an das nächste Mercury Marine oder Marine Power International Service Center.

Bei Bestellung bitte folgende Informationen angeben:

- Produkt, Modell, Baujahr und Seriennummern aufschreiben.
- Literatur und Menge
- Den vollen Betrag als Scheck oder Postanweisung (KEINE ZAHLUNG GEGEN NACHNAHME) beilegen

Andere Sprachen

Um ein Betriebs-, Wartungs- und Garantiehandbuch in einer anderen Sprache zu erhalten, wenden Sie sich bitte an das nächste Mercury Marine oder Marine Power International Service Center. Eine Liste mit Teilenummern für andere Sprachen ist im Lieferumfang Ihres Motors enthalten.

Bestellen von Literatur

Bevor Sie Broschüren oder Handbücher bestellen, müssen Sie die folgenden Informationen über Ihr Antriebssystem bereithalten:

Kapitel 7 - Kundendienstinformationen

Modell		Seriennummer	
Motorleistung (PS)		Jahr	

USA und Kanada

Weitere Veröffentlichungen über Ihr Mercury Marine Antriebssystem erhalten Sie bei Ihrem Mercury Marine Vertragshändler, oder wenden Sie sich an:

Mercury Marine		
Telefon	Fax	Post
(920) 929-5110 (nur USA)	(920) 929-4894 (nur USA)	Mercury Marine Attn: Publications Department P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54935-1939

Außerhalb der USA und Kanada

Zusätzliche Literatur, die für Ihr jeweiliges Antriebssystem verfügbar ist, erhalten Sie vom nächsten Mercury Marine Service Center.

Das Bestellformular mit Bezahlung an folgende Anschrift senden:	Mercury Marine Attn: Publications Department W6250 West Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Versand an: (Bitte kopieren Sie dieses Formular und schreiben oder tippen Sie folgende Informationen ein - Dies dient als Versandetikett.)	
Name	
Anschrift:	
Stadt, Land, Province	
PLZ	
Land	

Menge	Teil	Ersatzteilnummer	Preis	Gesamtbetrag
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
Fälliger Gesamtbetrag				.

Kapitel 8 - Checklisten

Inhaltsverzeichnis

Inspektion vor der Auslieferung.....	70	Abnahme durch den Kunden.....	71
--------------------------------------	----	-------------------------------	----

Inspektion vor der Auslieferung

WICHTIG: Diese Checkliste gilt für Antriebssysteme, die nicht mit der Joystick-Steuerung für Z-Antriebe (JPS) ausgestattet sind. Für Antriebssysteme mit JPS die JPS-spezifische Checkliste verwenden, die in der JPS Betriebsanleitung zu finden ist.

Diese Schritte vor der Abnahme durch den Kunden durchführen.

–	Prüfen/ Einstellen	Pos.
	n	
☐	☐	Aktualisierungen oder Reparaturen aus Service-Bulletins abgeschlossen
	☐	Ablassschraube installiert und Ablassventile geschlossen
☐	☐	Seewassereinlassventil geöffnet
	☐	Motoraufhängungen fest
☐	☐	Motorflucht
☐	☐	Antriebssystem-Befestigungselemente mit Spezifikation angezogen
☐	☐	Befestigungselemente der Power-Trim-Zylinder angezogen
	☐	Batterie mit ausreichender Kapazität, voll aufgeladen, ordnungsgemäß gesichert, Schutzabdeckungen angebracht
	☐	Alle elektrischen Anschlüsse fest
	☐	Schlauchschnellen der Abgasanlage fest angezogen.
	☐	Alle Kraftstoffanschlüsse fest
	☐	Propeller richtig ausgewählt, installiert und mit Spezifikation angezogen
	☐	Befestigungselemente von Gas-, Schalt- und Lenksystemen mit Spezifikation angezogen
☐	☐	Funktion von OBDM-Warnsystem und -Störungsleuchte testen (nur EC-Modelle)
	☐	Lenkung über den gesamten Bereich
	☐	Drosselklappen öffnen und schließen sich vollständig
	☐	Motorölstand
☐	☐	Ölstand im Power-Trim-System
☐	☐	Ölstand im Z-Antrieb
☐	☐	Stand der Servolenkflüssigkeit
☐	☐	Flüssigkeitsstand im Zweikreiskühlsystem
☐	☐	Korrektur Getriebeölstand
☐	☐	V-Motoren: Spannung des Rippenkeilriemens
☐	☐	Spannung des Generatorriemens (3.0L)
☐	☐	Spannung des Servolenkumpfenriemens (3.0L)
☐	☐	Kalibrierung der SmartCraft Anzeigen (falls vorhanden)
☐	☐	Funktion des Warnsystems
☐	☐	Funktion des Trimmbegrenzungsschalters

Checkliste für die Inspektion vor der Auslieferung (Fortsetzung)

–	Prüfen/ Einstellen	Pos.
	n	
		Prüfungen auf dem Wasser
☐	☐	Motorflucht (nur Innenborder)
	☐	Funktion des Sicherheitsschalters für den Start im Leerlauf
	☐	Funktion des Motorstopp-/Notstoppschalters (alle Ruderstände)
	☐	Funktion der Seewasserpumpe
	☐	Funktion der Instrumente
	☐	Kraftstoff-, Öl- und Flüssigkeitslecks
	☐	Abgaslecks
	☐	Zündeneinstellung
	☐	Funktion der Vorwärts-, Neutral- und Rückwärtsschaltung
	☐	Lenkung über den gesamten Bereich
	☐	Beschleunigung aus Leerlaufdrehzahl ist normal
	☐	Vollastdrehzahl _____ U/min (im Vorwärtsgang) innerhalb der Spezifikation
☐	☐	EC-Modelle: Den Motor für zwei volle Betriebszyklen (Zündung Ein/Aus) bis Vollast und bei normaler Betriebstemperatur betreiben und dabei mit dem G3 CDS System überwachen, um zu bestätigen, dass der Motor in den Regelbetrieb übergeht.
☐	☐	Funktion des Power-Trim-Systems
☐	☐	Fahrverhalten des Boots
		Nach den Prüfungen auf dem Wasser
	☐	Propellermutter mit Spezifikation angezogen
	☐	Kraftstoff-, Öl-, Kühlmittel- und Flüssigkeitslecks
	☐	Öl- und Flüssigkeitsstände
	☐	Antriebssystem mit Quicksilver Corrosion Guard einsprühen
	☐	Betriebs-, Wartungs- und Garantiehandbuch im Boot vorhanden
		Bei Registrierung des Bootes auf einen Einwohner von Kalifornien
☐	☐	CARB-Anhänger im Boot vorhanden
☐	☐	CARB-Aufkleber ordnungsgemäß am Bootsrumpf angebracht

Abnahme durch den Kunden

WICHTIG: Diese Checkliste gilt für Antriebssysteme, die nicht mit der Joystick-Steuerung ausgestattet sind. Bei Motorsystemen mit Joystick-Steuerung die Checkliste verwenden, die in der Betriebsanleitung des Joysticks enthalten ist. Diese Schritte nach der Inspektion vor der Auslieferung durchführen. Diese Inspektion muss in Anwesenheit des Kunden durchgeführt werden.

- | – | Durchgeführt | Pos. |
|--------------------------|--------------------------|--|
| | ☐ | Betriebs- und Wartungshandbuch - Dem Kunden eine Kopie überreichen und den Inhalt besprechen. Darauf hinweisen, wie wichtig die „Sicherheitshinweise“ und Motorprüfverfahren von Mercury sind. |
| | ☐ | Äußeres Erscheinungsbild des Produkts (Lackierung, Motorhaube, Aufkleber usw.) abnehmen |
| | ☐ | Garantie - Dem Kunden überreichen und erläutern. Service des Händlers erläutern. |
| ☐ | ☐ | Optionalen Mercury Product Protection Plan (nur in Nordamerika) erläutern |
| | | Bedienung der Ausstattungselemente - erläutern/vorführen: |
| | ☐ | Funktion des Motorstopp-/Notstoppschalters (alle Ruderstände) |
| | ☐ | Ursache und Wirkung des Lenkmoments oder Lenkzugs erläutern; den Kunden anweisen, das Lenkrad stets gut festzuhalten; Ausbrechen des Bootes besprechen und Trimmung für neutrale Lenkung zeigen. |
| | ☐ | Erklärung der Warnhornsignale – Vorsicht und kritische Probleme |
| ☐ | ☐ | Kapazitätsplakette der US-Küstenwacht |
| | ☐ | Angemessene Sitzplätze |
| | ☐ | Bedeutung anlegbarer Schwimmausrüstung (PFDs oder Schwimmwesten) und werfbarer PFDs (Wurfkissen) besprechen |
| ☐ | ☐ | Funktion des SmartCraft Zubehörs (falls zutreffend) |
| | ☐ | Lagerung außerhalb der Saison und Wartungsplan |
| | ☐ | Spülvorgang des Antriebssystems – Erläuterung |
| | ☐ | Motor (Starten, Abstellen, Schalten, Gassystem) |
| | ☐ | Boot (Beleuchtung, Lage des Batterieschalters, Sicherungen/Sicherungsautomaten) |
| ☐ | ☐ | Anhänger (falls zutreffend) |
| | | Registrierung: |
| | ☐ | Garantieregistrierung ausfüllen und einreichen - Dem Kunden eine Kopie überreichen. |

Notizen:

Kapitel 9 - Wartungsprotokoll

Inhaltsverzeichnis

Wartungsplanprotokoll.....	74	Hinweise zur Wartung des Bootes.....	75
----------------------------	----	--------------------------------------	----

Wartungsplanprotokoll

100 Stunden		
Tatsächliche Betriebsstunden		
Wartungshinweise		
Händlername	Unterschrift	Datum

200 Stunden		
Tatsächliche Betriebsstunden		
Wartungshinweise		
Händlername	Unterschrift	Datum

300 Stunden		
Tatsächliche Betriebsstunden		
Wartungshinweise		
Händlername	Unterschrift	Datum

400 Stunden		
Tatsächliche Betriebsstunden		
Wartungshinweise		
Händlername	Unterschrift	Datum

500 Stunden		
Tatsächliche Betriebsstunden		
Wartungshinweise		
Händlername	Unterschrift	Datum

600 Stunden		
Tatsächliche Betriebsstunden		
Wartungshinweise		
Händlername	Unterschrift	Datum

