



MERCURY
GO BOLDLY.™



**Betriebs-
und
Wartungs-
handbuch**

8M0149119

418 deu



© 2018 Mercury Marine

V6 (175-225), V8 (200-300) CMS DTS

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 Zubehörteilen vertraut macht, bevor er das Boot in Betrieb nimmt.

California Proposition 65



WARNHINWEIS: Durch dieses Produkt können Sie Chemikalien einschließlich Dieselausgasen ausgesetzt werden, die dem Bundesstaat Kalifornien als krebserregend und als Ursache von Geburtsfehlern oder sonstiger reproduktiver Schäden bekannt sind. Für weiterführende Informationen siehe www.P65Warnings.ca.gov.

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, Axius, Bravo One, Bravo Two, Bravo Three, eingekreistes M mit Wellenlogo, GO BOLDLY, K-planes, Mariner, MerCathode, MerCruiser, Mercury, Mercury mit Wellenlogo, Mercury Marine, Mercury Precision Parts, Mercury Propellers, Mercury Racing, MotorGuide, OptiMax, Pro XS, 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. Das Mercury Product Protection Logo ist eine eingetragene Dienstleistungsmarke der Brunswick Corporation.

Identifizierungsunterlagen

Folgende Informationen bitte aufschreiben:

Außenborder		
Motormodell und Leistung (in PS)		
Seriennummer des Motors		
Übersetzungsverhältnis		
Propellernummer	Steigung	Durchmesser
WIN (Watercraft Identification Number, Kennnummer des Wasserfahrzeugs) oder HIN (Hull Identification Number, am Rumpf angebrachte Schiffsnummer)		Kaufdatum
Bootshersteller	Bootsmodell	Länge
Nummer der Emissionsplakette (nur Europa)		

Allgemeine Informationen

Verantwortung des Bootsführers.....	1
Vor Inbetriebnahme des Außenborders.....	1
Bootsleistung.....	1
Betrieb von Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsbooten.....	2
Propellerauswahl.....	2
Außenborder mit Fernschaltung.....	4
Notstoppschalter mit Reißleine.....	4
Schutz von Personen im Wasser.....	6
Sicherheitsinformationen für Passagiere - Ponton- und Deckboote.....	6
Springen über Wellen und Kielwasser.....	8
Aufprall auf Unterwasserhindernisse.....	8
Abgasemissionen.....	10
Auswahl von Zubehörteilen für den Außenborder.....	11
Empfehlungen zur Sicherheit beim Bootsfahren.....	11
Notieren der Seriennummer.....	13
Technische Daten - V6-Modelle.....	14
Technische Daten - V8-Modelle.....	16
300R Modelle.....	19
Identifizierung von Bauteilen.....	20
Getriebegehäuse-Kennzeichnung.....	20

Transport

Anhängertransport des Boots/Außenborders.....	23
---	----

Kraftstoff und Öl

Kraftstoffanforderungen.....	24
Kraftstoffadditive.....	25
Kraftstoffschlauch mit geringer Permeation.....	25
Kraftstoffdosierventil.....	25
Motorölempfehlungen – Standard, Pro XS und Race (R) Modelle.....	25
Motorölempfehlungen – SeaPro-Modelle.....	26
Motorölstand prüfen und Öl auffüllen.....	26

Ausstattung und Bedienelemente

Adaptive Geschwindigkeitsregelung.....	30
Funktionsmerkmale und Bedienung der instrumententafelmontierten Fernschaltung.....	30
Funktionsmerkmale und Bedienung der Slim Binnacle-Fernschaltung.....	32
Funktionsmerkmale und Bedienung der konsolenmontierten Doppelhebel-Fernschaltung.....	38
Funktionsmerkmale und Bedienung der Shadow Mode-Fernschaltung mit CAN-Trackpad.....	45
Hot Foot.....	46
Zero Effort Fernschaltungen.....	49
Warnsystem.....	49
Power-Trim- und Kippsystem.....	51

Betrieb

Wichtige tägliche Prüfung vor jedem Betrieb	54
Checkliste vor dem Start.....	54
Betrieb bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt.....	54
Betrieb in Seewasser oder verschmutztem Wasser.....	55
Betrieb in Höhenlagen.....	55
Einfluss von Höhenlage und Witterung auf die Motorleistung.....	55
Einstellen des Trimmwinkels bei Betrieb mit Leerlaufdrehzahl.....	56
Motor-Einfahrverfahren.....	56
Anreicherung des Kraftstoffversorgungsmoduls.....	57
Starten des Motors.....	58
Schalten.....	61
Abstellen des Motors.....	63

Wartung

Reinigungs- und Pflegeempfehlungen.....	64
EPA-Emissionsvorschriften.....	65
Inspektions- und Wartungsplan.....	66
Wartungsplanaufkleber.....	68
Spülen des Kühlsystems.....	73
Motorhaube – Abbau und Anbau.....	74
Prüfung der Batterie	76
Batteriekabel und Stromkabelbaum.....	76
Kraftstoffsystem.....	78
Opferanode.....	80
Ab- und Anbau des Propellers.....	81
Propeller – Ab- und Anbau – Propellerwelle mit 31,75 mm (1-1/4 in.) Durchmesser.....	84
Zündkerzen - Prüfen und Austauschen.....	85
Sicherungen.....	88
Generatorriemen	89
Schmierstellen.....	89
Power-Trim-Flüssigkeit prüfen.....	91
Hydrauliklenkungsflüssigkeit prüfen.....	92
Servolenkflüssigkeit prüfen.....	92
Motoröl und -filter wechseln.....	93
Motorölstand prüfen.....	97
Inspektion des Abwassersiebs.....	98
Getriebeöl.....	100

Lagerung

Vorbereitung auf die Lagerung.....	105
Schutz externer Außenborderteile.....	105
Schutz der internen Motorteile.....	105
Getriebegehäuse.....	106
Positionierung des Außenborders für die Lagerung.....	106
Batterielagerung.....	106

Fehlersuche

Starter dreht den Motor nicht.....	107
Motor springt nicht an.....	107
Motor startet, kann aber nicht geschaltet werden.....	107
Motor läuft unregelmäßig.....	107
Leistungsabfall.....	108
Batterie hält die Ladung nicht.....	108

Serviceunterstützung für Eigentümer

Serviceunterstützung.....	109
Bestellen von Literatur.....	110

Wartungsprotokoll

Wartungsprotokoll.....	112
------------------------	-----

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Verantwortung des Bootsführers

Der Bootsführer (Fahrer) ist für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb des Boots und die Sicherheit aller Insassen sowie der allgemeinen Öffentlichkeit verantwortlich. Vor Inbetriebnahme des Außenborders sollte jeder Bootsführer das gesamte Handbuch durchlesen und verstehen.

Sicherstellen, dass mindestens eine weitere Person an Bord mit den Grundlagen für den Start und Betrieb des Außenborders und dem Umgang mit dem Boot vertraut ist, falls der Bootsführer fahruntüchtig werden sollte.

Vor Inbetriebnahme des Außenborders

Lesen Sie diese Anleitung sorgfältig durch. Beachten Sie die Anleitungen für den sachgemäßen Betrieb Ihres Außenborders. Bei Fragen wenden Sie sich an Ihren Händler.

Durch die Beachtung der Sicherheits- und Betriebsinformationen und Anwendung von gesundem Menschenverstand können Verletzungen und Produktschäden vermieden werden.

In diesem Handbuch und auf den Sicherheitsschildern am Außenborder werden folgende Sicherheitswarnungen verwendet, um Ihre Aufmerksamkeit auf spezielle Sicherheitsanweisungen zu lenken, die zu beachten sind.

GEFAHR

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

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.

Bootsleistung

VORSICHT

Ein Überschreiten der maximalen Motorleistung des Boots kann schwere oder tödliche Verletzungen verursachen. Eine Übermotorisierung kann die Bootssteuerung und Schwimmigenschaften des Boots beeinträchtigen oder den Spiegel brechen. Keinen Motor installieren, der die maximale Leistungsauslegung des Boots überschreitet.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Das Boot nicht übermotorisieren oder überlasten. An den meisten Booten ist eine Kapazitätsplakette angebracht, auf der die maximale Leistung und Belastung angegeben ist, die vom Hersteller unter Beachtung bestimmter gesetzlicher Richtlinien festgelegt wurde. Im Zweifelsfall den Vertragshändler oder Bootshersteller befragen.

U.S. COAST GUARD CAPACITY	
MAXIMUM HORSEPOWER	XXX
MAXIMUM PERSON CAPACITY (POUNDS)	XXX
MAXIMUM WEIGHT CAPACITY	XXX

26777

Betrieb von Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsbooten

Wenn Ihr Außenborder an einem Hochgeschwindigkeits oder Hochleistungsboot verwendet wird, mit dem Sie nicht vertraut sind, sollten Sie ihn erst dann mit hohen Geschwindigkeiten betreiben, nachdem Sie eine Orientierungs- und Vorführfahrt mit Ihrem Händler oder einer mit dem Boot/Außenborder vertrauten Person durchgeführt haben. Für weitere Informationen besorgen Sie sich eine Kopie des Dokuments **Hi-Performance Boat Operation (Bedienung von Hochleistungsbooten)** bei Ihrem Verkaufs-, Vertriebshändler oder Mercury Marine.

Propellerauswahl

Der Propeller Ihres Außenborders ist eine der wichtigsten Komponenten des Antriebssystems. Ein falscher Propeller kann die Leistung Ihres Bootes enorm beeinträchtigen und Schäden am Außenborder verursachen.

Mercury Marine führt eine breite Palette an Alu- und Edelstahlpropellern, die speziell für Ihren Außenborder entworfen wurden. Das gesamte Produktangebot und den Propeller, der am besten für Ihre Anwendung geeignet ist, finden Sie unter www.mercmarinepropellers.com oder bei Ihrem örtlichen Mercury Vertragshändler.

AUSWAHL DES RICHTIGEN PROPELLERS

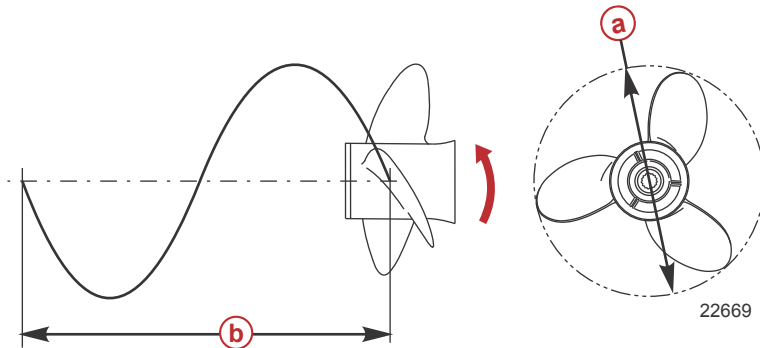
Bei der Auswahl des richtigen Propellers ist ein genauer Drehzahlmesser unabdinglich.

Wählen Sie einen Propeller, mit dem der Motor im angegebenen Vollast-Betriebsbereich laufen kann. Bei Bootsbetrieb unter normalen Belastungsbedingungen sollte die Motordrehzahl in der oberen Hälfte des empfohlenen Vollast-Drehzahlbereichs liegen. Siehe **Technische Daten**. Falls die Drehzahl über diesem Bereich liegt, wählen Sie einen Propeller mit höherer Steigung, um die Motordrehzahl zu reduzieren. Falls die Drehzahl unter dem empfohlenen Bereich liegt, wählen Sie einen Propeller mit niedrigerer Steigung, um die Motordrehzahl zu erhöhen.

WICHTIG: Um die korrekte Passung und Leistung sicherzustellen, empfiehlt Mercury Marine die Verwendung von Mercury oder Quicksilver Propellern und Befestigungselementen.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Propeller werden nach Durchmesser, Steigung, Anzahl der Flügel und Material unterschieden. Durchmesser und Steigung sind in die Seite oder das Ende der Propellernabe eingestanzt (gegossen). Die erste Zahl ist der Durchmesser und die zweite die Steigung. Zum Beispiel: 14x19 ist ein Propeller mit 14 Zoll Durchmesser und 19 Zoll Steigung.



- a** - Durchmesser
- b** - Steigung - Länge einer Umdrehung

Die folgenden grundlegenden Erläuterungen erleichtern die Auswahl des korrekten Propellers für Ihre Bootsanwendung.

Durchmesser - Der Durchmesser ist die Distanz quer durch einen imaginären Kreis während der Propellerdrehung. Der korrekte Durchmesser jedes Propellers wurde für das Design Ihres Außenborders vorbestimmt. Wenn für dieselbe Steigung jedoch mehr als ein Durchmesser erhältlich ist, verwenden Sie einen größeren Durchmesser für schwerere Bootsanwendungen und einen kleineren für leichtere Anwendungen.

Steigung - Unter Steigung versteht sich die theoretische Distanz in Zoll, die ein Propeller während einer Vorwärtsumdrehung zurücklegt. Die Steigung kann mit den Gängen eines Autos verglichen werden. Je niedriger der Gang, desto schneller beschleunigt das Auto, allerdings ist die Höchstgeschwindigkeit niedriger. Ebenso beschleunigt ein Propeller mit niedrigerer Steigung schnell, aber die Höchstgeschwindigkeit ist begrenzt. Je höher die Propellersteigung, desto schneller läuft das Boot normalerweise, jedoch mit langsamerer Beschleunigung.

Bestimmen der korrekten Steigung - Zunächst die Vollastdrehzahl unter normalen Belastungsbedingungen prüfen. Falls die Vollastdrehzahl im empfohlenen Bereich liegt, einen Ersatzpropeller mit derselben Steigung auswählen.

- Wenn die Steigung um 1 Zoll erhöht wird, reduziert sich die Vollastdrehzahl um 150 bis 200 U/min
- Wenn die Steigung um 1 Zoll verringert wird, erhöht sich die Vollastdrehzahl um 150 bis 200 U/min
- Durch Aufrüsten von einem Propeller mit 3 Flügeln auf einen mit 4 Flügeln wird die Vollastdrehzahl gewöhnlich um 50 bis 100 U/min verringert

WICHTIG: Motorschäden verhindern. Keinen Propeller verwenden, mit dem der Motor bei normalem Vollastbetrieb den empfohlenen Vollastdrehzahlbereich übersteigt.

PROPELLERMATERIAL

Mercury Marine fertigt hauptsächlich Propeller aus Aluminium oder Edelstahl. Aluminium ist für allgemeine Anwendungszwecke geeignet und Standardausrüstung an vielen neuen Booten. Edelstahl hält mehr als fünf Mal so lang wie Aluminium und bietet gewöhnlich verbesserte Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit aufgrund seines effizienteren Designs. Edelstahlpropeller sind auch in mehr Größen und Ausführungen erhältlich, wodurch Sie die bestmögliche Leistung Ihres Bootes erreichen.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

3 FLÜGEL GG. 4 FLÜGEL

Propeller mit 3 und 4 Flügeln sind in verschiedenen Größen in Aluminium- und Edelstahlausführung erhältlich und weisen unterschiedliche Leistungsmerkmale auf. Im Allgemeinen sind Propeller mit 3 Flügeln gut für allgemeine Anwendungszwecke geeignet und bieten schnellere Höchstgeschwindigkeiten als Propeller mit 4 Flügeln. Propeller mit 4 Flügeln bringen ein Boot schneller in die Gleitfahrt und sind bei Teillastdrehzahlen sparsamer. Sie reichen jedoch nicht an die Höchstgeschwindigkeiten heran, die mit einem Propeller mit 3 Flügeln erreicht werden.

Außenborder mit Fernschaltung

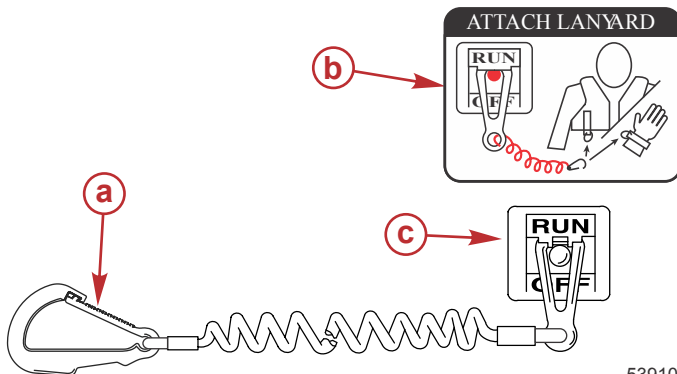
Der Außenborder muss mit einer Mercury Fernschaltung für ein digitales Gas- und Schaltsystem ausgestattet sein. Eine Anlassperre bei eingelegtem Gang wird durch das Fernschaltsystem geregelt.

Notstoppschalter mit Reißleine

Der Notstoppschalter mit Reißleine soll den Motor ausschalten, wenn sich der Betriebsführer so weit von seiner Position entfernt (wie z. B. bei einem Sturz), dass der Schalter ausgelöst wird. Außenborder mit Ruderpinne und einige Motoren mit Fernschaltung sind mit einem solchen Notstoppschalter ausgestattet. Ein Notstoppschalter kann nachträglich eingebaut werden - normalerweise am Armaturenbrett oder seitlich am Bootsführerstand.

In der Nähe des Notstoppschalters ist ein Aufkleber angebracht, um den Bootsführer daran zu erinnern, die Reißleine an seiner Rettungshilfe oder seinem Handgelenk zu befestigen.

Die Reißleine ist im gestreckten Zustand gewöhnlich zwischen 122–152 cm (4–5 feet) lang und verfügt am einen Ende über ein Element, das auf den Schalter gesteckt wird, und am anderen Ende über einen Clip, der an der Rettungshilfe oder am Handgelenk des Bootsführers 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 Position entfernt. Wird eine kürzere Reißleine erwünscht, kann sie um das Handgelenk oder Bein des Bootsführers gewickelt oder verknotet werden.



53910

- a - Clip der Reißleine
- b - Hinweisaufkleber für die Reißleine
- c - Notstoppschalter

Vor dem Betrieb die nachstehenden Sicherheitsinformationen durchlesen.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Wichtiger Sicherheitshinweis: Der Notstoppschalter soll den Motor abstellen, wenn sich der Bootsführer so weit von seinem Führerstand entfernt, dass der Schalter ausgelöst wird. Dies tritt z. B. ein, wenn er versehentlich über Bord stürzt oder sich im Boot weit genug von seiner Position entfernt. Stürze über Bord kommen häufiger bei bestimmten Bootstypen vor, wie zum Beispiel Schlauchbooten mit niedrigem Freibord, Bass-Booten, Hochleistungsbooten sowie leichten, empfindlich zu handhabenden Fischereibooten. Solche Stürze sind häufig auch die Ursache eines schlechten Fahrverhaltens, wie zum Beispiel Sitzen auf dem Sitzrücken oder Schandeck bei Gleitfahrt, Stehen bei Gleitfahrt, Sitzen auf erhöhten Fischereibootdecks, Betrieb mit Gleitfahrt in seichten oder hindernisreichen Gewässern, Loslassen eines einseitig ziehenden Lenkrads oder Ruderpinne, Konsum von Alkohol oder Drogen oder riskante Bootsmanöver mit hoher Geschwindigkeit.

Bei Aktivierung des Notstoppschalters wird der Motor zwar sofort abgestellt, das Boot gleitet allerdings je nach Geschwindigkeit und Wendungsgrad noch ein Stück weiter. Es wird jedoch keinen vollen Wendekreis mehr ausführen. Während das Boot weiterfährt, kann es Personen, die sich in seinem Fahrweg befinden, genauso schwere Verletzungen zufügen als stünde es noch unter Motorantrieb.

Wir empfehlen dringendst, dass andere Bootsinsassen mit den korrekten Start- und Betriebsverfahren vertraut gemacht werden, damit sie das Boot in einem Notfall betreiben können (falls der Bootsführer unbeabsichtigt aus dem Boot geschleudert wird).

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.

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.

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

- Insassen könnten 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 vom Getriebe oder Propeller getroffen werden könnten.
- Verlust des Antriebs und der Lenkbarkeit bei schwerem Seegang, starker Strömung oder starkem Wind.
- Verlust der Kontrolle beim Andocken.

NOTSTOPPSCHALTER UND REISSLEINE IN GUTEM BETRIEBSZUSTAND HALTEN

Vor jedem Betrieb sicherstellen, dass der Notstoppschalter ordnungsgemäß funktioniert. Den Motor starten und durch Ziehen der Reißleine abstellen. Wenn der Motor nicht abgestellt wird, 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.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Schutz von Personen im Wasser

BEI MARSCHFAHRT

Es ist äußerst schwierig für eine im Wasser stehende oder schwimmende Person, einem auf sie zu kommenden 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 (im Leerlauf) und der Außenborder-Schalthebel auf Neutral steht, ist, übt das Wasser genug Druck auf den Propeller aus, um diesen 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.

Den Außenborder auf Neutral schalten und den Motor abstellen, bevor Sie Personen schwimmen oder sich in der Nähe des Bootes im Wasser aufhalten lassen.

Sicherheitsinformationen für Passagiere - Ponton- und Deckboote

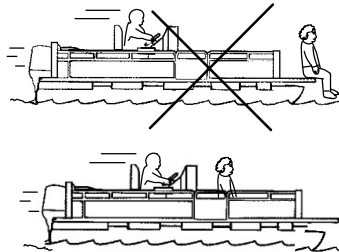
Der Fahrer muss während der Fahrt stets alle Passagiere beobachten. Passagiere dürfen nicht stehen und keine Sitzplätze benutzen, die nicht für den Gebrauch bei fahrendem Boot vorgesehen sind. Eine plötzliche Reduzierung der Bootsgeschwindigkeit, wie z. B. beim Eintauchen in eine große Welle oder Kielwasser,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

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.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

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.



26782

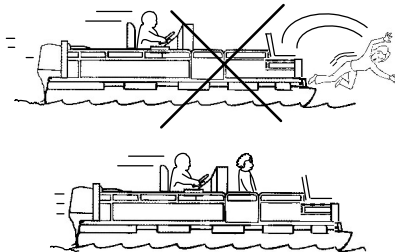
▲ VORSICHT

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 VORN ANGEBRACHTEN, ERHÖHTEN PODEST-ANGLERSITZEN

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.

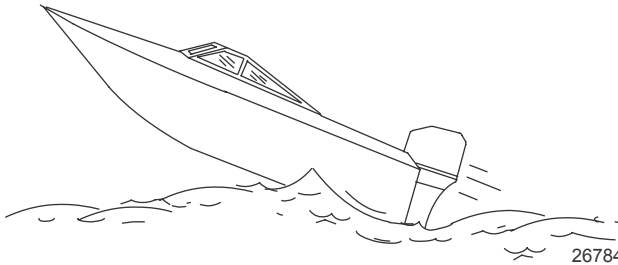


26783

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Springen über Wellen und Kielwasser

Die Fahrt über Wellen und Kielwasser gehört zum Bootsfahren dazu. Wenn dieses jedoch mit einer solchen Geschwindigkeit getan wird, dass der Rumpf teilweise oder ganz aus dem Wasser springt, entstehen bestimmte Risiken, besonders beim Eintritt des Bootes 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.

▲ 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.

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

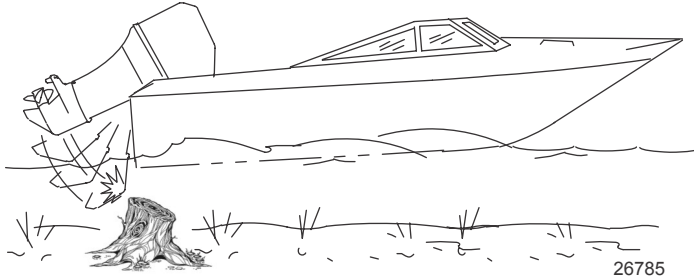
Aufprall auf Unterwasserhindernisse

Ihr Außenborder ist mit einem hydraulischen Trimm- und Kippsystem ausgestattet, das außerdem eine Stoßdämpfungsfunktion bietet. Diese Funktion trägt dazu bei, beim Aufprall auf ein Unterwasserhindernis mit geringer oder mittlerer Geschwindigkeit Schäden am Außenborder zu vermeiden. Bei höheren Geschwindigkeiten kann die Wucht des Aufpralls die Fähigkeit des Systems, die Aufprallenergie aufzunehmen, überschreiten und schwere Schäden am Produkt verursachen.

Bei Rückwärtsfahrt ist kein Aufprallschutz gegeben. Beim Betrieb im Rückwärtsgang äußerst vorsichtig vorgehen, um Aufprall auf Unterwasserhindernisse zu vermeiden.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Beim Betrieb des Boots in seichten Gewässern oder in Gebieten, in denen der Außenborder oder der Bootsboden eventuell auf Unterwasserhindernisse treffen könnten, die Geschwindigkeit reduzieren und vorsichtig weiterfahren. **Die wichtigste Maßnahme zur Reduzierung des Risikos von Verletzungen oder Schäden durch Aufprall auf Treibgut oder ein unter Wasser liegendes Hindernis ist die Kontrolle der Bootsgeschwindigkeit. Unter diesen Umständen die Bootsgeschwindigkeit auf der Mindest-Gleithfahrtgeschwindigkeit halten, die gewöhnlich 24 bis 40 km/h (15 bis 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:

- Teile des Außenborders oder der ganze Außenborder können losbrechen und ins Boot geschleudert werden.
- 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.
- Der Außenborder oder das Boot können durch den Aufprall beschädigt werden.

Nach Auftreffen auf ein unter Wasser liegendes Hindernis den Motor so bald wie möglich abstellen und auf beschädigte oder lockere Teile untersuchen. Wenn Schäden vorhanden sind oder vermutet werden, sollte der Außenborder zwecks gründlicher Inspektion und notwendiger Reparaturen zu einem 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.

Der Betrieb eines beschädigten Außenborders kann weitere Schäden an anderen Teilen des Motors 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.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Abgasemissionen

GEFAHR VON KOHLENMONOXIDVERGIFTUNG

Kohlenmonoxid (CO) ist ein tödliches Gas, das in den Abgasen aller Verbrennungsmotoren, einschließlich Bootsmotoren sowie Generatoren, die verschiedenes 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.

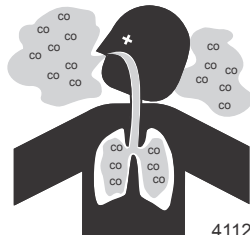
Zu den frühen Symptomen einer Kohlenmonoxidvergiftung, die denen von Seekrankheit oder Trunkenheit ähnlich sind, gehören Kopfschmerzen, Schwindelgefühl, Benommenheit und Übelkeit.

▲ 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



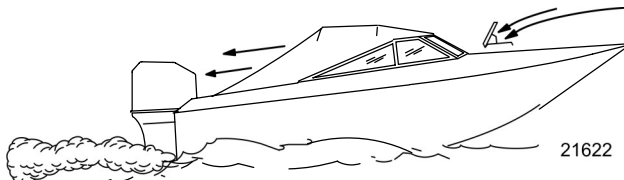
41127

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:



21622

SCHLECHTE BELÜFTUNG

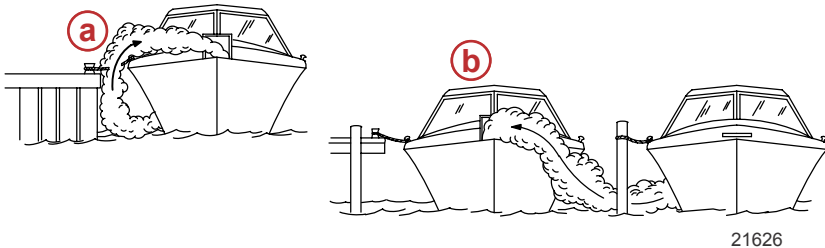
Unter bestimmten Fahr- und Windbedingungen kann bei permanent geschlossenen oder mit Segeltuch verschlossenen Kabinen oder Cockpits mit unzureichender Entlüftung Kohlenmonoxid eindringen.

Mindestens einen Kohlenmonoxidmelder im Boot installieren.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

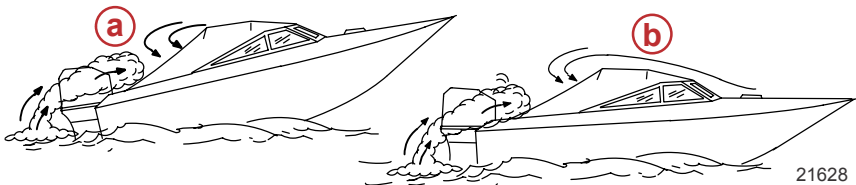
In seltenen Fällen können Schwimmer und Passagiere an windstillen Tagen in einem offenen Bereich um ein liegendes Boot, dessen Motor läuft oder das sich in der Nähe eines laufenden Motors befindet, einer gefährlichen Menge von Kohlenmonoxid ausgesetzt werden.

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).

Auswahl von Zubehörteilen für den Außenborder

Für Ihren Außenborder wurden originale Zubehörteile von Mercury Precision oder Quicksilver speziell entwickelt und geprüft. Diese Zubehörteile sind beim Mercury Marine Händler erhältlich.

WICHTIG: Vor dem Einbau von Zubehör den Händler befragen. Durch die falsche Verwendung von zugelassenem Zubehör oder die Verwendung von nicht zugelassenem Zubehör kann das Produkt beschädigt werden.

Einige Zubehörteile, die nicht von Mercury Marine hergestellt oder verkauft werden, können nicht sicher mit Ihrem Antriebssystem verwendet werden und können zum Erlöschen der Garantieansprüche führen. Bestellen und lesen Sie die Installations- und Betriebsanleitungen für alle ausgewählten Zubehörteile.

Empfehlungen zur Sicherheit beim Bootsfahren

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

Kennen und achten Sie alle Schiffsregeln 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.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

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

Sicherheitsausstattung an Bord überprüfen.

- Folgendes sind einige Vorschläge für an Bord mitzuführende Sicherheitsausrüstung:
 - Zugelassene Feuerlöscher
 - Signalausstattung: 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.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

- 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.

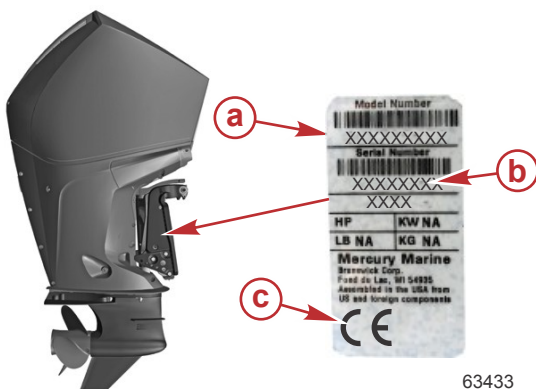
- Wenn das Boot zum Wasserskifahren oder für ähnliche Aktivitäten genutzt wird, muss das Boot so zu gestürzten oder im Wasser liegenden Personen zurückfahren, dass diese sich immer auf der Fahrerseite befinden. Der Bootsführer muss gestürzte Wasserskifahrer stets im Auge behalten und darf auf keinen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

Notieren der Seriennummer

Diese Nummer sollte für zukünftige Bezugnahme notiert werden. Die Seriennummer befindet sich an der abgebildeten Stelle am Außenborder.



63433

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Technische Daten - V6-Modelle

V6-VIERTAKTMODELLE

Attribut		175	200	225
Motorleistung (PS)		175	200	225
Kilowatt		129	147	165
Vollast-Drehzahlbereich		5000-5800		5200-6000
Leerlaufdrehzahl in neutraler Schaltstellung*		600		
Leerlaufaustausgleich**		600-725		
Begrenzung der Troll-Control-Drehzahl		550-1000		
Anzahl der Zylinder		6		
Hubraum		3,4 Liter 3.432 cm ³ (209.4 cid)		
Zylinderbohrung		92 mm (3,62 in.)		
Hub		86 mm (3.38 in)		
Zündkerze		NGK LKAR7C-9		
Elektrodenabstand		0,9 mm (0.035 in.)		
Zündkerzen-Sechskantgröße		14 mm		
Getriebegehäusetyp		122 mm (4.8 in)		
Getriebegehäuse-Füllmenge***	Rechts	710 ml (24.0 fl oz)		
	Links	810 ml (27.4 fl oz)		
Übersetzungsverhältnis		1,85:1		
Empfohlene Benzinsorte		Siehe Kraftstoff und Öl		
Empfohlene Ölsorte		Siehe Kraftstoff und Öl		
Motoröl-Füllmenge mit Austausch des Öl-filters		6,6 Liter (7.0 US qt)		
Erforderlicher Batterietyp		12-V AGM-Batterie (absorbierende Glasmatte)		
Batterietyp****	USA (SAE)	800 A Bootsprüfstrom (MCA) mit Reserve von mindestens 135 Minuten, RC25		
	International (EN)	975-A-Kälteprüfstrom (CCA) mit einem Minimum von 65 Amperestunden (Ah)		

*Motor mit normaler Betriebstemperatur.

**Der Leerlaufaustausgleich kann die Motordrehzahl automatisch bis auf 725 U/min erhöhen, um eine schwache Batterieladung auszugleichen. Dank der erhöhten Leerlaufdrehzahl wird die Batterie schneller geladen. Wenn der Troll-Control (optionales Zubehör) aktiviert wird, hebt er die Leerlaufaustausgleichsfunktion auf.

***Beim frühen Modell 4.8 in. Getriebegehäuse rechts können die Lagerträger die Entlüftung in der 3-Uhr-Position haben. Dafür ist eine leicht geringere Menge an Getriebeöl erforderlich.

****Batteriehersteller bewerten und testen ihre Batterien ggf. nach unterschiedlichen Normen. MCA, CCA, Ah und Reservekapazität (RC) sind die von Mercury Marine anerkannten Bewertungen. Hersteller, die andere Normen als diese verwenden, wie etwa ein Äquivalent für MCA, entsprechen nicht den Batterieanforderungen von Mercury Marine.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

SEAPRO V6 MODELLE

Attribut		200 SeaPro
Motorleistung (PS)		200
Kilowatt		147
Vollast-Drehzahlbereich		4600-5400
Leerlaufdrehzahl in neutraler Schaltstellung*		600
Leerlauflastausgleich**		600-725
Begrenzung der Troll-Control-Drehzahl		550-1000
Anzahl der Zylinder		6
Hubraum		3,4 Liter 3.432 cm ³ (209.4 cid)
Zylinderbohrung		92 mm (3,62 in.)
Hub		86 mm (3.38 in)
Zündkerze		NGK LKAR7C-9
Elektrodenabstand		0,9 mm (0.035 in.)
Zündkerzen-Sechskantgröße		14 mm
Getriebegehäusertyp - SeaPro		137 mm (5.4 in)
Getriebegehäuse-Füllmenge	Rechts	980 ml (33.1 fl oz)
	Links	
Übersetzungsverhältnis		1,85:1
Empfohlene Benzinsorte		Siehe Kraftstoff und Öl
Empfohlene Ölsorte		Siehe Kraftstoff und Öl
Motoröl-Füllmenge mit Austausch des Öl-filters		6,6 Liter (7.0 US qt)
Erforderlicher Batterietyp		12-V AGM-Batterie (absorbierende Glasmatte)
Batterietyp***	USA (SAE)	800 A Bootsprüfstrom (MCA) mit Reserve von mindestens 135 Minuten, RC25
	International (EN)	975-A-Kälteprüfstrom (CCA) mit einem Minimum von 65 Amperestunden (Ah)

*Motor mit normaler Betriebstemperatur.

**Der Leerlauflastausgleich kann die Motordrehzahl automatisch bis auf 725 U/min erhöhen, um eine schwache Batterieladung auszugleichen. Dank der erhöhten Leerlaufdrehzahl wird die Batterie schneller geladen. Wenn der Troll-Control (optionales Zubehör) aktiviert wird, hebt er die Leerlauflastausgleichsfunktion auf.

***Batteriehersteller bewerten und testen ihre Batterien ggf. nach unterschiedlichen Normen. MCA, CCA, Ah und Reservekapazität (RC) sind die von Mercury Marine anerkannten Bewertungen. Hersteller, die andere Normen als diese verwenden, wie etwa ein Äquivalent für MCA, entsprechen nicht den Batterieanforderungen von Mercury Marine.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Technische Daten - V8-Modelle

V8-VIERTAKTMODELLE

Attribut		250	300
Motorleistung (PS)		250	300
Kilowatt		184	221
Volllast-Drehzahlbereich		5200-6000	
Leerlaufdrehzahl in neutraler Schaltstellung*		600	
Leerlaufastausgleich**		600-725	
Begrenzung der Troll-Control-Drehzahl		550-1000	
Anzahl der Zylinder		8	
Hubraum		4,6 Liter 4576 cm ³ (279.2 cid)	
Zylinderbohrung		92 mm (3,62 in.)	
Hub		86 mm (3.38 in)	
Zündkerze		NGK LKAR7C-9	
Elektrodenabstand		0,9 mm (0.035 in.)	
Zündkerzen-Sechskantgröße		14 mm	
Getriebegehäusety		137 mm (5.4 in.)	
Übersetzungsverhältnis		1,75:1 1,85:1	
Getriebegehäuse-Füllmenge	Rechts	720 ml (24.4 fl oz)	
	Links	680 ml (23.0 fl oz)	
Empfohlene Benzinsorte		Siehe Kraftstoff und Öl	
Empfohlene Ölsorte		Siehe Kraftstoff und Öl	
Motoröl-Füllmenge mit Austausch des Ölfilters		6,6 Liter (7.0 US qt)	
Erforderlicher Batterietyp		12-V AGM-Batterie (absorbierende Glasmatte)	
Batterietyp***	USA (SAE)	800 A Bootsprüfstrom (MCA) mit Reserve von mindestens 135 Minuten, RC25	
	International (EN)	975-A-Kälteprüfstrom (CCA) mit einem Minimum von 65 Amperestunden (Ah)	

*Motor mit normaler Betriebstemperatur.

**Der Leerlaufastausgleich kann die Motordrehzahl automatisch bis auf 725 U/min erhöhen, um eine schwache Batterieladung auszugleichen. Dank der erhöhten Leerlaufdrehzahl wird die Batterie schneller geladen. Wenn der Troll-Control (optionales Zubehör) aktiviert wird, hebt er die Leerlaufastausgleichsfunktion auf.

***Batteriehersteller bewerten und testen ihre Batterien ggf. nach unterschiedlichen Normen. MCA, CCA, Ah und Reservekapazität (RC) sind die von Mercury Marine anerkannten Bewertungen. Hersteller, die andere Normen als diese verwenden, wie etwa ein Äquivalent für MCA, entsprechen nicht den Batterieanforderungen von Mercury Marine.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

V8 PRO XS MODELLE

Attribut		200	250	300
Motorleistung (PS)		200	250	300
Kilowatt		147	184	221
Volllast-Drehzahlbereich		5600-6200		
Leerlaufdrehzahl in neutraler Schaltstellung*		600		
Leerlauflastausgleich**		600-725		
Begrenzung der Troll-Control-Drehzahl		550-1000		
Anzahl der Zylinder		8		
Hubraum		4,6 Liter 4576 cm ³ (279.2 cid)		
Zylinderbohrung		92 mm (3,62 in.)		
Hub		86 mm (3,38 in)		
Zündkerze		NGK LKAR7C-9		
Elektrodenabstand		0,9 mm (0.035 in.)		
Zündkerzen-Sechskantgröße		14 mm		
Torque Master Übersetzungsverhältnis		1,75:1		
137 mm (5.4 in.) Übersetzungsverhältnis		1,75:1		
Getriebegehäuse-Füllmenge	Torque Master	520 ml (17.5 fl oz)		
	137 mm (5.4 in.) rechts	720 ml (24.4 fl oz)		
	137 mm (5.4 in.) links	680 ml (23.0 fl oz)		
Empfohlene Benzinsorte		Siehe Kraftstoff und Öl		
Empfohlene Ölsorte		Siehe Kraftstoff und Öl		
Motoröl-Füllmenge mit Austausch des Ölfilters		6.6 Liter (7,0 US qt)		
Erforderlicher Batterietyp		12-V AGM-Batterie (absorbierende Glasmatte)		
Batterietyp***	USA (SAE)	800 A Bootsprüfstrom (MCA) mit Reserve von mindestens 135 Minuten, RC25		
	International (EN)	975-A-Kälteprüfstrom (CCA) mit einem Minimum von 65 Amperestunden (Ah)		

*Motor mit normaler Betriebstemperatur.

**Der Leerlauflastausgleich kann die Motordrehzahl automatisch bis auf 725 U/min erhöhen, um eine schwache Batterieladung auszugleichen. Dank der erhöhten Leerlaufdrehzahl wird die Batterie schneller geladen. Wenn der Troll-Control (optionales Zubehör) aktiviert wird, hebt er die Leerlauflastausgleichsfunktion auf.

***Batteriehersteller bewerten und testen ihre Batterien ggf. nach unterschiedlichen Normen. MCA, CCA, Ah und Reservekapazität (RC) sind die von Mercury Marine anerkannten Bewertungen. Hersteller, die andere Normen als diese verwenden, wie etwa ein Äquivalent für MCA, entsprechen nicht den Batterieanforderungen von Mercury Marine.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

SEAPRO V8 MODELLE

Attribut		225 SeaPro	250 SeaPro	300 SeaPro
Motorleistung (PS)		225	250	300
Kilowatt		165	184	221
Vollast-Drehzahlbereich		4800-5600		
Leerlaufdrehzahl in neutraler Schaltung*		600		
Leerlaufstausgleich**		600-725		
Begrenzung der Troll-Control-Drehzahl		550-1000		
Anzahl der Zylinder		8		
Hubraum		4,6 Liter 4576 cm ³ (279.2 cid)		
Zylinderbohrung		92 mm (3,62 in.)		
Hub		86 mm (3.38 in)		
Zündkerze		NGK LKAR7C-9		
Elektrodenabstand		0,9 mm (0.035 in.)		
Zündkerzen-Sechskantgröße		14 mm		
Getriebegehäusety - SeaPro		137 mm (5.4 in.)		
Übersetzungsverhältnis	Rechts	1,75:1		
	Links			
Getriebegehäuse-Füllmenge	Rechts	980 ml (33.1 fl oz)		
	Links			
Empfohlene Benzinsorte		Siehe Kraftstoff und Öl		
Empfohlene Ölsorte		Siehe Kraftstoff und Öl		
Motoröl-Füllmenge mit Austausch des Ölfilters		6,6 Liter (7.0 US qt)		
Erforderlicher Batterietyp		12-V AGM-Batterie (absorbierende Glasmatte)		
Batterietyp***	USA (SAE)	800 A Bootsprüfstrom (MCA) mit Reserve von mindestens 135 Minuten, RC25		
	International (EN)	975-A-Kälteprüfstrom (CCA) mit einem Minimum von 65 Amperestunden (Ah)		

*Motor mit normaler Betriebstemperatur.

**Der Leerlaufstausgleich kann die Motordrehzahl automatisch bis auf 725 U/min erhöhen, um eine schwache Batterieladung auszugleichen. Dank der erhöhten Leerlaufdrehzahl wird die Batterie schneller geladen. Wenn der Troll-Control (optionales Zubehör) aktiviert wird, hebt er die Leerlaufstausgleichsfunktion auf.

***Batteriehersteller bewerten und testen ihre Batterien ggf. nach unterschiedlichen Normen. MCA, CCA, Ah und Reservekapazität (RC) sind die von Mercury Marine anerkannten Bewertungen. Hersteller, die andere Normen als diese verwenden, wie etwa ein Äquivalent für MCA, entsprechen nicht den Batterieanforderungen von Mercury Marine.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

300R Modelle

Attribut		300R
Motorleistung (PS)		300
Kilowatt		221
Volllast-Drehzahlbereich		5800–6400
Leerlaufdrehzahl in neutraler Schaltstellung*		600
Leerlauflastausgleich**		600-725
Begrenzung der Troll-Control-Drehzahl		550-1000
Anzahl der Zylinder		8
Hubraum		4,6 Liter 4576 cm ³ (279.2 cid)
Zylinderbohrung		92 mm (3,62 in.)
Hub		86 mm (3.38 in)
Zündkerze		NGK LKAR7C-9
Elektrodenabstand		0,9 mm (0.035 in.)
Zündkerzen-Sechskantgröße		14 mm
137 mm (5.4 in.) Übersetzungsverhältnis		1,75:1
Torque Master Übersetzungsverhältnis		1,75:1
Sport Master Übersetzungsverhältnis		1,75:1
Getriebegehäuse-Füllmenge	137 mm (5.4 in.) rechts	720 ml (24.4 fl oz)
	137 mm (5.4 in.) links	680 ml (23.0 fl oz)
	Torque Master	520 ml (17.5 fl oz)
	Sport Master rechts, links	620 ml (21.0 fl oz)
Empfohlene Benzinsorte		Siehe Kraftstoff und Öl
Empfohlene Ölsorte		Siehe Kraftstoff und Öl
Motoröl-Füllmenge mit Austausch des Öl-filters		6,6 Liter (7.0 US qt)
Erforderlicher Batterietyp		12-V AGM-Batterie (absorbierende Glasmatte)
Batterietyp***	USA (SAE)	800 A Bootsprüfstrom (MCA) mit Reserve von mindestens 135 Minuten, RC25
	International (EN)	975-A-Kälteprüfstrom (CCA) mit einem Minimum von 65 Amperestunden (Ah)

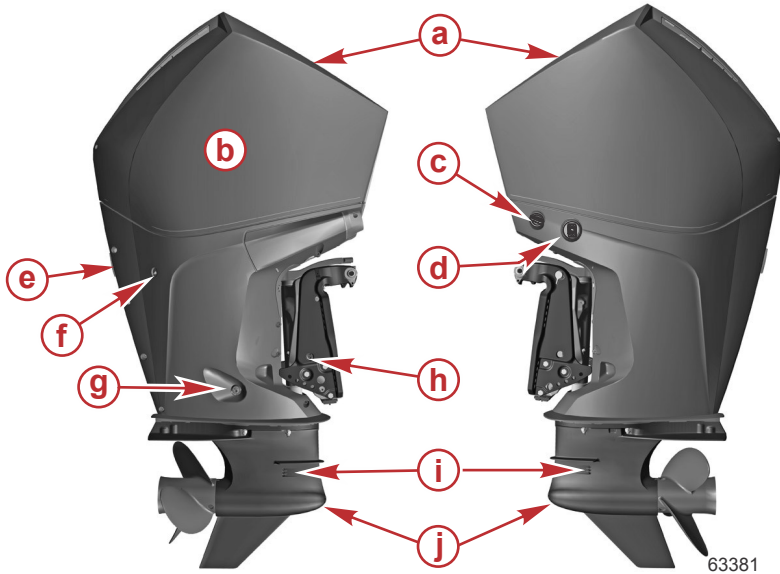
*Motor mit normaler Betriebstemperatur.

**Der Leerlauflastausgleich kann die Motordrehzahl automatisch bis auf 725 U/min erhöhen, um eine schwache Batterieladung auszugleichen. Dank der erhöhten Leerlaufdrehzahl wird die Batterie schneller geladen. Wenn der Troll-Control (optionales Zubehör) aktiviert wird, hebt er die Leerlauflastausgleichsfunktion auf.

***Batteriehersteller bewerten und testen ihre Batterien ggf. nach unterschiedlichen Normen. MCA, CCA, Ah und Reservekapazität (RC) sind die von Mercury Marine anerkannten Bewertungen. Hersteller, die andere Normen als diese verwenden, wie etwa ein Äquivalent für MCA, entsprechen nicht den Batterieanforderungen von Mercury Marine.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Identifizierung von Bauteilen

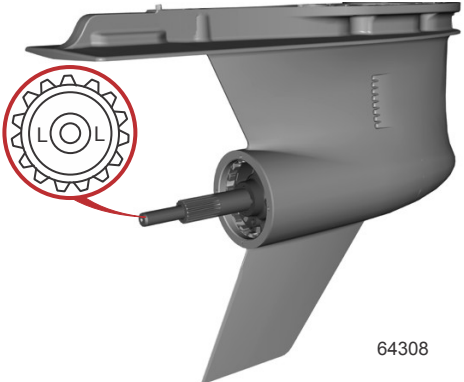
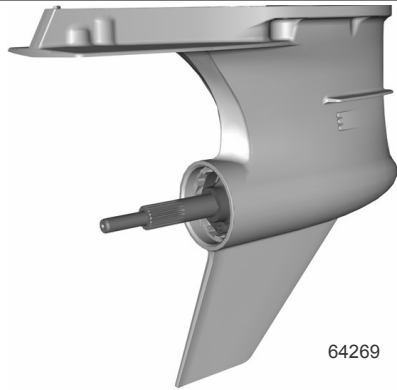
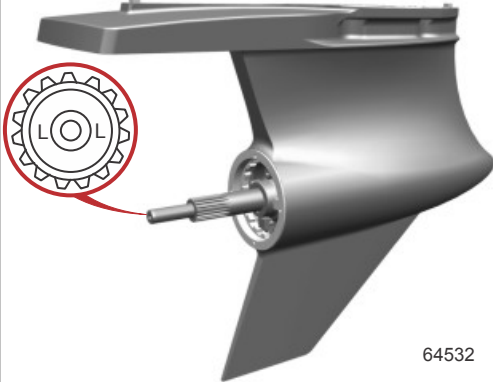


- a- Service-Zugangstür
- b- Motorhaube
- c- Motorspülanschluss
- d- Zusatzkippschalter
- e- Abgasentlastungsbohrung
- f- Wasserpumpenkontrolldüse
- g- Motorölablass
- h- Lösen des Handventils
- i- Kühlwassereinlässe
- j- Zusatz-Kühlwassereinlässe

Getriebegehäuse-Kennzeichnung

Durchmesser oder Typ	Identifikationsmerkmale	Darstellung
122 mm (4.8 in)	Wassereinlass - sechs pro Seite, vier Torpedo Niedrigwasser	<p>The diagram shows the gear housing of the outboard motor. A red circle highlights a gear with the letters 'L O L' inside it. The number 20 is printed below the gear housing. The number 64307 is printed at the bottom right of the diagram.</p>

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Durchmesser oder Typ	Identifikationsmerkmale	Darstellung
	Linksdrehendes Getriebe - LL am Ende der Propellerwelle markiert	
137 mm (5.4 in)	<p>Wassereinlass - acht pro Seite, vier Torpedo Niedrigwasser</p> <p>Linksdrehendes Getriebe - LL am Ende der Propellerwelle markiert</p>	 <p>64308</p>
Torque Master	Wassereinlass - drei pro Seite, vier Torpedo Niedrigwasser	 <p>64269</p>
Sport Master	Wassereinlass - drei Torpedo Niedrigwasser	 <p>64532</p>

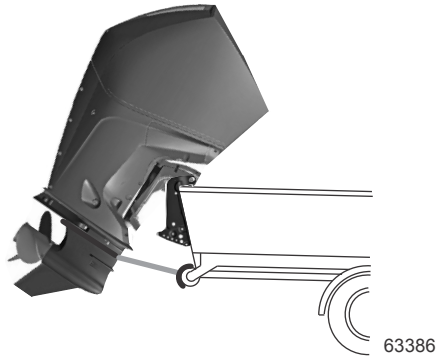
ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Durchmesser oder Typ	Identifikationsmerkmale	Darstellung
	Linksdrehendes Getriebe - LL am Ende der Propellerwelle markiert	

TRANSPORT

Anhängertransport des Boots/Außenborders

Das Boot mit abgekipptem Außenborder (vertikale Betriebsposition) auf einem Anhänger transportieren. Wenn der Abstand zum Boden nicht ausreicht, muss der Außenborder mit einer als Zubehör erhältlichen Außenborder-Stützvorrichtung hochgekippt werden. Wenden Sie sich diesbezüglich an Ihren Vertragshändler. An Eisenbahnübergängen, Auffahrten und bei einem holpernden Anhänger muss dieser Abstand eventuell noch vergrößert werden.



WICHTIG: Zur Bewahrung des korrekten Bodenabstands beim Transport auf einem Anhänger nicht auf das Power-Trim-/Kippsystem oder den Kippstützhebel verlassen. Der Kippstützhebel des Außenborders ist nicht dazu vorgesehen, den Außenborder für den Anhängertransport zu stützen.

Den Außenborder in den Rückwärtsgang schalten. Hierdurch wird verhindert, dass sich der Propeller dreht.

KRAFTSTOFF UND ÖL

Kraftstoffanforderungen

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 Außenbordmotoren laufen zufriedenstellend mit jedem beliebigen unverbleiten Marken-Normalbenzin, das den folgenden Spezifikationen entspricht:

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

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

VERWENDUNG UMFORMULIRTER (SAUERSTOFFANGEREICHERTER) KRAFTSTOFFE (NUR USA)

Umformulierter Kraftstoff ist in einigen Gebieten der USA vorgeschrieben und für die Verwendung in Mercury Marine Motoren 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.

KRAFTSTOFF UND ÖL

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.

Kraftstoffadditive

Zur Minimierung von Ölkohleablagerungen im Motor bei jedem Tanken während der Bootssaison den Motorreiniger Quickleen Engine and Fuel System Cleaner von Mercury bzw. Quicksilver zum Kraftstoff hinzuzufügen. Den Zusatz gemäß den Anweisungen auf dem Behälter einfüllen.

Kraftstoffschlauch mit geringer Permeation

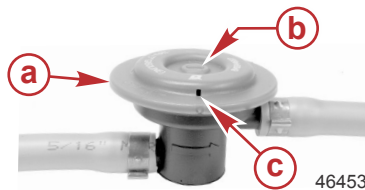
Erforderlich für alle Außenborder, die in den USA für den Verkauf hergestellt wurden, zum Verkauf angeboten werden oder verkauft wurden.

- Die US-Umweltschutzbehörde (EPA) schreibt vor, dass in allen nach dem 1. Januar 2009 hergestellten Außenbordern ein Kraftstoffschlauch mit geringer Permeation als primärer Kraftstoffschlauch zwischen Kraftstofftank und Außenborder verwendet werden muss.
- Ein solcher Schlauch mit geringer Permeation, USCG Typ B1-15 oder Typ A1-15, übersteigt laut Definition nicht die Spezifikation von 15/gm²/24 h mit CE 10 Kraftstoff bei 23 °C gemäß SAE J 1527 – Kraftstoffschläuche für Bootsanwendungen.

Kraftstoffdosierventil

Bei manchen Kraftstoffsystemen ist ein Kraftstoffdosierventil zwischen Kraftstofftank und dem Motor installiert. Der Motor kann mit oder ohne Kraftstoffdosierventil betrieben werden.

Das Kraftstoffdosierventil verfügt über ein Handventil. Das Handventil kann verwendet (eingedrückt) werden, um das Ventil zu öffnen (Bypass), wenn der Kraftstofffluss durch das Ventil blockiert ist.



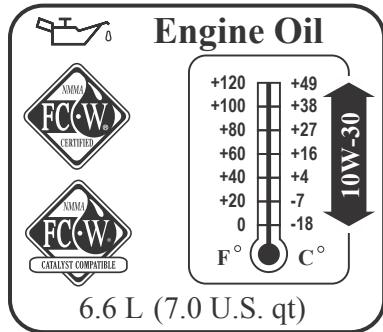
- a - Kraftstoffdosierventil - in der Kraftstoffleitung zwischen Kraftstofftank und Pumpball installiert
- b - Handventil
- c - Entlüftungs-/Wasserauslassöffnungen

Motorölempfehlungen – Standard, Pro XS und Race (R) Modelle

Bei allgemeinem Alltemperaturbetrieb wird Mercury oder Quicksilver NMMA FC-W- oder NMMA FC-W Catalyst Compatible-zertifiziertes SAE 10W-30 Viertakt-Bootsmotorenöl empfohlen. Optional kann Mercury oder Quicksilver SAE 25W-40 Viertakt-Bootsmotorenöl auf Mineralölbasis oder SAE 25W-40 Viertakt-Bootsmotorenöl auf synthetischer Basis verwendet werden. Wenn das empfohlene Mercury oder Quicksilver NMMA FC-W-zertifizierte Öl nicht erhältlich ist, kann ein gebräuchliches NMMA FC-W-zertifiziertes Viertakt-Außenborderöl mit einer ähnlichen Viskosität verwendet werden.

KRAFTSTOFF UND ÖL

WICHTIG: Von der Verwendung von Ölen ohne Detergenswirkung, Mehrbereichsölen (außer NMMA-FC-W-zertifiziertem Öl von Mercury oder Quicksilver oder NMMA-FC-W-zertifiziertem Öl anderer großer Marken), Vollsynthetikölen, Ölen minderwertiger Qualität oder Ölen mit festen Additiven wird ausdrücklich abgeraten.

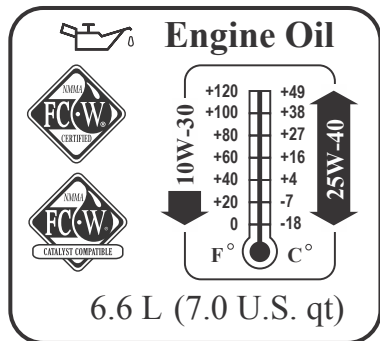


64064

Motorölempfehlungen – SeaPro-Modelle

Das NMMA-FC-W-zertifizierte oder das NMMA-FC-W-zertifizierte, katalysatorkompatible Öl SAE 25W-40-Mineralöl für Viertakt-Bootsmotoren oder SAE 25W-40-Synthetikölmischung für Viertakt-Bootsmotoren von Mercury oder Quicksilver wird für den allgemeinen Gebrauch in allen Temperaturbereichen empfohlen. Alternativ kann Mercury- oder Quicksilver- oder SAE-10W-30-Viertakt-Bootsmotoröl verwendet werden, wenn die Temperaturen unter 0 °C (32 °F) liegen. Wenn das empfohlene Mercury oder Quicksilver NMMA FC-W-zertifizierte Öl nicht erhältlich ist, kann ein gebräuchliches NMMA FC-W-zertifiziertes Viertakt-Außenborderöl mit einer ähnlichen Viskosität von einem Außenborderhersteller verwendet werden.

WICHTIG: Von der Verwendung von Ölen ohne Detergenswirkung, Mehrbereichsölen (außer NMMA-FC-W-zertifiziertem Öl von Mercury oder Quicksilver oder NMMA-FC-W-zertifiziertem Öl anderer großer Marken), Vollsynthetikölen, Ölen minderwertiger Qualität oder Ölen mit festen Additiven wird ausdrücklich abgeraten.



64063

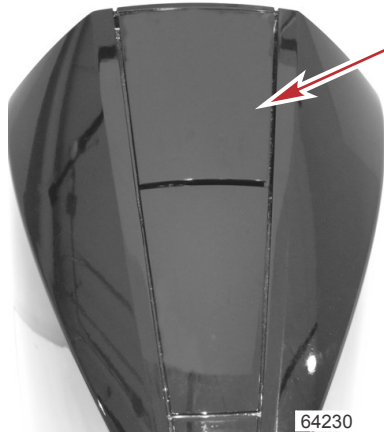
Motorölstand prüfen und Öl auffüllen

WICHTIG: Das Öl auf Anzeichen von Verschmutzung untersuchen. Mit Wasser vermisches Öl sieht milchig aus; mit Kraftstoff vermisches Öl riecht stark nach Kraftstoff. Wenn das Öl kontaminiert ist, muss der Motor vom Händler untersucht werden.

KRAFTSTOFF UND ÖL

WICHTIG: Nicht überfüllen. Den Außenborder ca. eine Minute lang über die Vertikale nach außen/oben kippen, damit eingeschlossenes Öl in die Ölwanne zurücklaufen kann. Bei der Prüfung des Motoröls muss der Außenborder in einer vertikalen Stellung (nicht gekippt) sein. Den Motorölstand nur bei kaltem Motor bzw. mindestens eine Stunde nach dem Einsatz prüfen, um genaue Messwerte zu erhalten.

1. Vor dem Anlassen bei kaltem Motor den Außenborder nach außen/oben über die vertikale Stellung hinaus kippen, damit das eingeschlossene Öl in den Ölumpf zurücklaufen kann. Den Außenborder ca. eine Minute lang in dieser Kippstellung lassen.
2. Den Außenborder in die vertikale Betriebsstellung bringen.
3. Die Service-Zugangstür auf der Backbordseite nach unten drücken, um die Tür zu entsperren und zu öffnen.



Zum Entsperren hier drücken

HINWEIS: Auf der Unterseite der Service-Zugangstür befindet sich ein Übersichtsaufkleber mit der Liste der Öltypen, die mit den verschiedenen Produkten zu verwenden sind.

Check Engine Oil Before Each Use

Oil Type:	10W-30	25W-40	Oil Volume:
Sea Pro	*	X	6.6 L
All Other Models	X		(7.0 U.S. qt.)

*Alternative oil for low temperature operating environments

OK ADD 1.8 L (2 U.S. qt.)

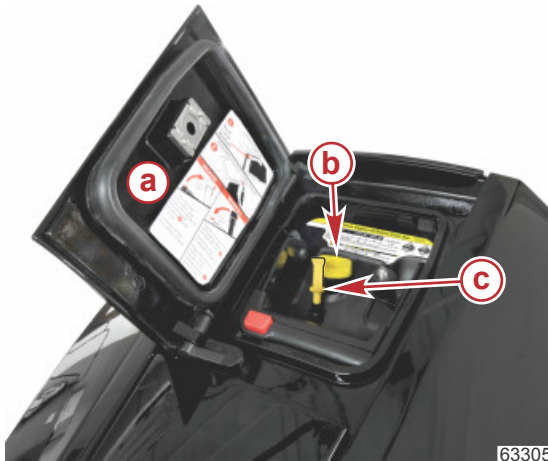
For additional oil information see owner's manual

64634

Übersichtsaufkleber

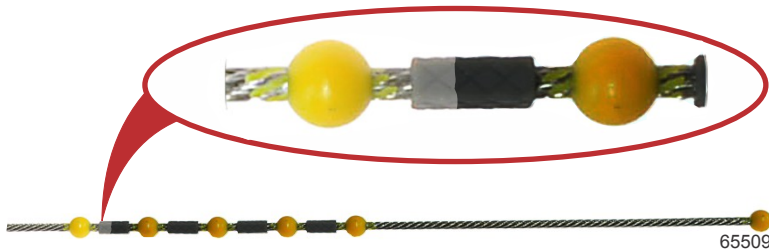
KRAFTSTOFF UND ÖL

4. Den Ölmesstab herausnehmen und den Bereich der fünf Kügelchen beobachten.



- a - Service-Zugangstür
- b - Öleinfülldeckel
- c - Ölmesstab

5. Der Ölstand ergibt sich aus dem Kügelchen oder der Kreuzschraffur, das/die das Öl am weitesten vom Ende entfernt zeigt.

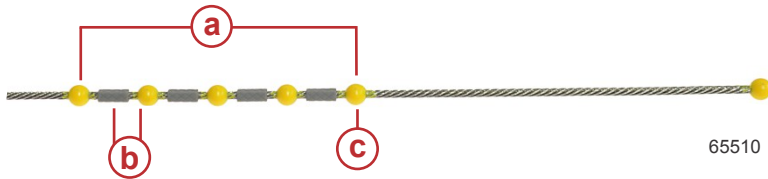


Beispiel für den Ölstand

HINWEIS: Bei neuem Öl kann der Ölstand schwierig zu ermitteln sein. Deshalb ist auch die Kreuzschraffur zwischen den Kügelchen auf dem Ölmesstab vorgesehen. Wenn sich beim Prüfen des Ölstands ergibt, dass sich Öl auf einem der fünf Ölbereichskügelchen oder einer der vier Kreuzschraffuren befindet, ist der Ölstand im sicheren Betriebsbereich. Wenn sich der Ölstand nur auf dem untersten Ölbereichskügelchen befindet, kann der Bootsführer 1,8 Liter (2 US qt) Öl ergänzen, und der Ölstand bleibt im sicheren Betriebsbereich. Wenn das Öl nach etlichen Stunden der Produktnutzung dunkel wird, ist es leichter, den Ölstand auf dem Ölmesstab zu ermitteln.

KRAFTSTOFF UND ÖL

WICHTIG: Durch wiederholtes Herausnehmen und Einführen des Ölmesstabs wird Öl weiter nach oben im Ölmesstabrohr befördert. Dadurch kann es zu einem Fehler beim Ablesen des Ölstands kommen.



- a** - Sicherer Betriebsbereich
 - b** - Allgemeiner Bereich nach einem Ölwechsel
 - c** - 1,8 Liter (2 US qt) Öl nachfüllen
6. Wenn an keinem der Kügelchen der Ölstand angezeigt wird, den Öleinfülldeckel entfernen und 1,8 Liter (2 US qt) des spezifizierten Außenbordermotoröls nachfüllen.
 7. Einige Minuten abwarten, bis das Öl in den Ölsumpf läuft und den Ölmesstab einführen.
 8. Den Ölmesstab herausnehmen und prüfen, ob der Ölstand innerhalb des sicherer Betriebsbereichs liegt.
 9. Den Ölmesstab einführen und den Öleinfülldeckel handfest anziehen.
 10. Die Service-Zugangstür wieder schließen und verriegeln. Dazu auf die Backbordseite der Tür drücken.

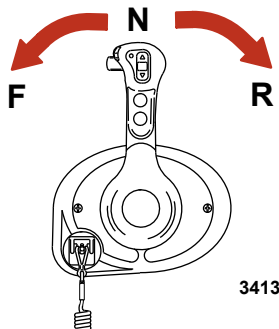
AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Adaptive Geschwindigkeitsregelung

Diese Außenbordereinheit verwendet eine adaptive Drehzahlregelung, die die Motorlast (Drossel) einstellt, um die Motordrehzahl konstant zu halten. Wenn der Bootsführer beispielsweise in eine harte Kurve lenkt und dadurch eine erhöhte Motorlast und eine reduzierte Drehzahl verursacht, öffnet das Antriebssteuerungsmodul (Propulsion Control Module, PCM) die Drossel, um die Drehzahl in der Kurve konstant zu halten, ohne dass der Bootsführer den Fernschaltungsgashebel betätigen müsste. Ein anderes Beispiel betrifft die Verwendung des Bootes bei konstanter Fahrgeschwindigkeit oder für Schleppsportarten, wobei die Motordrehzahl trotz der Lastschwankungen aufgrund der Wellen, der Trimmposition, der Kurven oder Laständerungen beim Schleppsport konstant bleibt. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung ist ab Leerlaufdrehzahl bis zur maximalen Nenndrehzahl aktiv, sie kann die Motordrehzahl jedoch nur bei noch nicht vollständig geöffneter Drossel konstant halten.

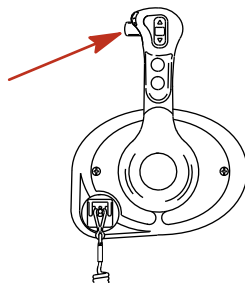
Funktionsmerkmale und Bedienung der instrumententafelmontierten Fernschaltung

1. Die Bedienung von Gas und Schaltung erfolgt über den Fernschalthebel. Den Schalthebel von der Neutralstellung nach vorn in die erste Raststellung schieben, um den Vorwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter vorschieben, um die Drehzahl zu erhöhen. Den Schalthebel von der Neutralstellung nach hinten in die erste Raststellung ziehen, um den Rückwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter zurückziehen, um die Drehzahl zu erhöhen.



3413

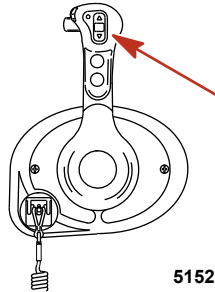
2. Schaltsperre - Durch Drücken auf die Schaltsperre kann das Getriebe geschaltet werden. Die Schaltsperre muss immer gedrückt werden, um den Fernschalthebel aus der Neutralstellung bewegen zu können.



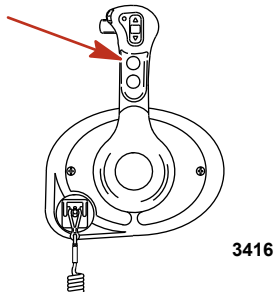
3428

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

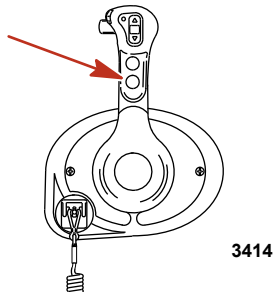
3. Trimmerschalter (falls vorhanden) - Durch Drücken auf den Trimmerschalter kann der Motor auf- oder abwärts getrimmt werden.



4. „Nur Gas“-Knopf - Hiermit kann der Bootsführer die Motordrehzahl zum Aufwärmen erhöhen, ohne einen Gang einzulegen. Den Fernschalthebel in die Neutralstellung legen, um die „Nur Gas“-Funktion zu aktivieren. Den „Nur Gas“-Knopf drücken und dabei den Schaltgriff nach vorn in die Vorwärts-Raststellung bewegen. Das Ertönen des Warnhorns ist ein Zeichen dafür, dass „Nur Gas“ aktiviert ist. Den Gashebel vorschieben, um die Motordrehzahl zu erhöhen. Zum Deaktivieren den Schalthebel zurück in die Neutralstellung bewegen. Die Motordrehzahl wird begrenzt, um Motorschäden zu verhindern.

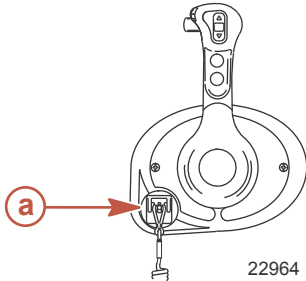


5. Stopp/Startknopf - Hiermit kann der Bootsführer den Motor ohne Verwendung des Zündschlüssels starten bzw. stoppen. Der Zündschlüssel muss auf „ON“ (EIN) stehen, um den Motor starten zu können.



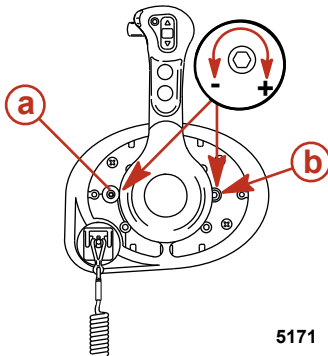
AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

6. Notstoppschalter – Schaltet die Zündung aus, wenn sich der (an der Reißleine befestigte) Bootsführer weit genug von seiner Position entfernt, um den Schalter auszulösen.



a - Notstoppschalter

7. Fernschalthebel-Spannschraube - Diese Schraube kann eingestellt werden, um die Zugspannung auf den 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. Auf den gewünschten Widerstand einstellen.
8. Raststellungs-Spannschraube - Diese Schraube kann eingestellt werden, um die zum Bewegen des Fernschalthebels aus der Raststellung erforderliche Zugspannung zu erhöhen oder zu verringern (Abdeckung muss entfernt werden). Die Schraube im Uhrzeigersinn drehen, um den Widerstand zu erhöhen. Auf den gewünschten Widerstand einstellen.



a - Raststellungs-Spannschraube
b - Fernschalthebel-Spannschraube

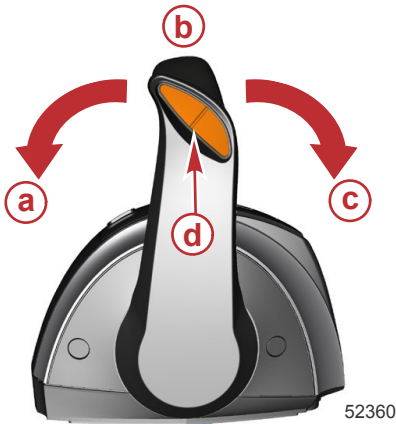
Funktionsmerkmale und Bedienung der Slim Binnacle-Fernschaltung

FUNKTIONSMERKMALE UND BEDIENUNG DER KONSOLENMONTIERTEN DTS SLIM BINNACLE EINZELHEBEL-FERNSCHALTUNG

1. Die Funktionen von Gas und Schaltung werden über den Fernschalthebel gesteuert. Den Schalthebel von der Neutralstellung nach vorn in die erste Raststellung schieben, um den Vorwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter vorschieben, um die Drehzahl zu erhöhen. Den Schalthebel von der Neutralstellung nach hinten in die erste Raststellung ziehen, um den Rückwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter zurückschieben, um die Drehzahl zu erhöhen.

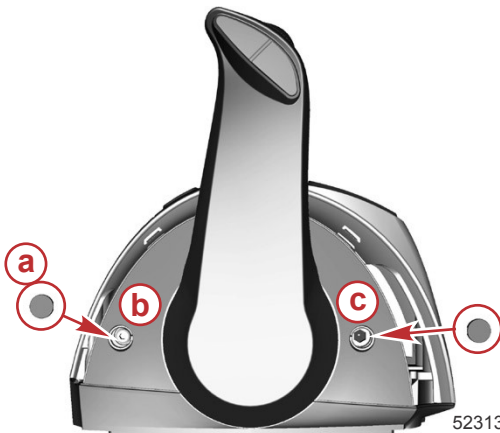
AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

2. Trimmshalter (wenn vorhanden) – Wenn der Power-Trim-Schalter am ERC-Hebel betätigt wird, erkennt das DTS-Befehlsmodul einen geschlossenen Stromkreis entweder für das Aufwärts- oder Abwärtstrimmen. Das DTS-Befehlsmodul formuliert ein Signal und sendet es an das PCM. Das PCM schließt den Massekreis zum Aufwärts- oder Abwärtstrimmrelais.



- a - Vorwärts
- b - Neutral
- c - Rückwärts
- d - Trimmshalter

3. Raststellungs-Spannschraube – Diese Schraube kann eingestellt werden, um den zum Bewegen des Fernschalthebels aus der Raststellung erforderlichen Kraftaufwand zu erhöhen oder zu verringern. Die Schraube im Uhrzeigersinn drehen, um die Spannung zu erhöhen. Auf den gewünschten Widerstand einstellen.
4. Fernschalthebel-Spannschraube – Diese Schraube kann eingestellt werden, um die Zugspannung auf den Fernschalthebel zu erhöhen oder zu verringern. Dies verhindert unbeabsichtigte Bewegungen des Fernschalthebels bei hohem Wellengang. Die Schraube im Uhrzeigersinn drehen, um die Spannung zu erhöhen, und gegen den Uhrzeigersinn, um die Spannung zu verringern. Auf den gewünschten Widerstand einstellen.



- a - Deckel (2)
- b - Raststellungs-Spannschraube
- c - Fernschalthebel-Widerstandseinstellung

HINWEIS: Die Fernschalthebel- und Raststellungs-Spannschrauben müssen gegebenenfalls regelmäßig nachjustiert werden.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Besondere Funktionen der digitalen Gasregelung und Schaltung (DTS)

Das DTS-System verfügt über mehrere verschiedene Betriebsarten für die Hebel der elektronischen Fernschaltung (ERC).



52365

Slim Binnacle ERC

Pos.	Bedienelement	Funktion
a	Trimmsteuerung (Hebel)	Zum Anheben und Absenken des Motors, um optimale Leistung zu erzielen oder um auf Bedingungen wie seichte Gewässer, Anhängertransport usw. zu reagieren.
b	Stop/Start	Hiermit kann der Bootsführer den Motor ohne Verwendung des Zündschalters starten bzw. abstellen. Der Zündschalter muss in der Betriebsstellung stehen, damit der Stop/Start-Schalter funktioniert.
c	Transfer (Übertragung)	Ermöglicht die Übertragung der Bootssteuerung auf einen anderen Ruderstand.
d	Throttle-only (Nur Gas)	Hiermit kann der Bootsführer die Motordrehzahl zum Aufwärmen erhöhen, ohne einen Gang einzulegen.
e	„+“	Erhöht die Helligkeit für CAN-Pad, VesselView-Anzeige und SmartCraft-Messgeräte.
f	„-“	Verringert die Helligkeit für CAN-Pad, VesselView-Anzeige und SmartCraft-Messgeräte.
g	Dock (Andocken)	Verringert die Drosselkapazität auf ca. 50 % des normalen Steuerhebel-Drosselbedarfs.
h	Neutral-Leuchte (N)	Leuchtet auf, wenn der Antrieb in die Neutralstellung geschaltet ist. Die Leuchten blinken, wenn sich der Motor im „Nur Gas“-Modus befindet.

RUDERSTANDÜBERTRAGUNG

Einige Boote sind so ausgelegt, dass sie eine Steuerung des Boots von mehreren Stellen aus zulassen. Diese Stellen werden normalerweise als Ruderstände oder Stationen bezeichnet. Mit Ruderstandübertragung wird die Methode einer Übertragung der Steuerung von einem Ruderstand (bzw. einer Station) auf einen anderen Ruderstand beschrieben.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

⚠ VORSICHT

Schwere oder tödliche Verletzungen durch einen Verlust der Kontrolle über das Boot vermeiden. Der Bootsführer darf die aktive Station auf keinen Fall verlassen, wenn ein Gang eingelegt ist. Eine Ruderstandübertragung sollte nur dann durchgeführt werden, wenn beide Stationen besetzt sind. Eine Ruderstandübertragung durch eine einzige Person sollte nur dann durchgeführt werden, wenn sich der Motor in Neutral befindet.

Mit der Funktion Ruderstandübertragung kann der Fahrer auswählen, welcher Ruderstand das Boot steuert. Bevor eine Übertragung eingeleitet werden kann, müssen die Fernschalthebel am aktiven Ruderstand und am Ruderstand, auf den die Kontrolle übertragen werden soll, in neutraler Position stehen.

HINWEIS: Wenn eine Ruderstandübertragung versucht wird und die Fernschalthebel nicht in neutraler Position stehen, ertönt ein Piepton und die Übertragung findet erst dann statt, wenn alle Hebel an den Ruderständen in Neutralstellung gelegt werden und die Übertragung erneut angefordert wird.

Auf VesselView erscheinen ggf. Fehlercodes, wenn andere Steuerungs- oder Navigationsfunktionen versucht werden, nachdem das Übertragungsverfahren gestartet wurde. Um die Fehlercodes zu löschen, muss eventuell die Zündung aus- und wieder eingeschaltet und dann das Verfahren zur Ruderstandübertragung neu gestartet werden. Sicherstellen, dass andere Steuerungs- und Navigationsbefehle erst dann durchgeführt werden, wenn die Übertragung abgeschlossen ist, um ein Setzen von Fehlercodes zu vermeiden.

HINWEIS

Zur Übertragung eines Ruderstands müssen die Fernschalthebel auf Neutral stehen. In Neutralstellung kann Ihr Boot abtreiben, mit umliegenden Objekten zusammenstoßen und Beschädigungen verursachen. Während der Ruderstandübertragung auf derartige Gefahren achten.

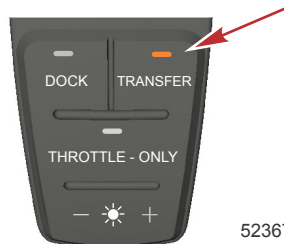
Um eine Beschädigung zu vermeiden, beim Versuch einer Ruderstandübertragung äußerst vorsichtig vorgehen, wenn das Boot sich in der Nähe von Docks, Kais oder anderen festen Gegenständen oder in der Nähe anderer Boote befindet.

ANFORDERN EINER RUDERSTANDÜBERTRAGUNG

HINWEIS: Werden die Fernschalthebel nach Drücken der Übertragungstaste („Transfer“) bewegt, wird die Ruderstandübertragung beendet. Es ertönt ein Piepton und die Kontrollleuchte der „Transfer“-Taste erlischt, um das Ende der Übertragungsanforderung zu signalisieren.

Anfordern einer Übertragung der Bootssteuerung von einem Ruderstand zum anderen:

1. Am Ruderstand, auf den die Steuerung übertragen werden soll, und bei auf Neutral gestellten Fernschalthebeln die „Transfer“-Taste einmal drücken. Nach dem Drücken der „Transfer“-Taste leuchtet die Kontrollleuchte an der Taste auf und ein Piepton weist auf die anstehende Übertragung hin.



„Transfer“-Taste

HINWEIS: Wenn die Fernschalthebel an den Ruderständen nicht auf Neutral stehen, blinken die Neutral-Kontrollleuchten. Alle Fernschalthebel auf Neutral stellen und die Neutral-Kontrollleuchte hört auf zu blinken.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

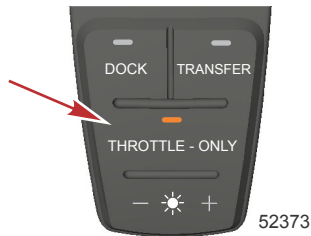
2. Wenn die Kontrollleuchten der „Transfer“-Taste und der Neutralstellung aufleuchten, die „Transfer“-Taste ein zweites Mal drücken, um die Ruderstandübertragung abzuschließen.
3. Nach Abschluss der Ruderstandübertragung ertönt ein weiterer Piepton und die Kontrollleuchte in der „Transfer“-Taste erlischt.

HINWEIS: Wenn die Ruderstandübertragung nicht innerhalb von 10 Sekunden abgeschlossen ist, wird die Anforderung automatisch abgebrochen, ein doppelter Piepton ertönt und der aktive Ruderstand behält die Kontrolle. Die „Transfer“-Taste erneut drücken, um die Ruderstandübertragung neu zu starten.

4. Der Ruderstand, von dem die Übertragung eingeleitet wurde, ist jetzt aktiv und steuert das Boot.

NUR GAS

Mit der Nur-Gas-Funktion kann der Bootsführer die Motordrehzahl zum Aufwärmen erhöhen, ohne einen Gang einzulegen. Aktivieren des Modus „Nur Gas“:



„Throttle-Only“-Taste (Nur Gas)

1. Den Fernschalthebel in die Neutralstellung bewegen.
2. Die Taste „Throttle-Only“ (Nur Gas) drücken. Die Leuchte in der Taste leuchtet auf und die Neutral-Kontrollleuchten blinken.
3. Einen der beiden Fernschalthebel in einen Gang schalten. Das Warnhorn ertönt, wenn der Hebel im Modus „Nur Gas“ in einen oder aus einem Gang geschaltet wird, aber die Antriebe bleiben in neutraler Schaltposition.
4. Die Drehzahl der Motoren kann erhöht werden.

HINWEIS: Wenn die Taste „Throttle-Only“ (Nur Gas) gedrückt wird, während der Fernschalthebel nicht in der Neutralstellung steht, erlischt die Tastenleuchte und der „Nur Gas“-Modus bleibt aktiviert. Um den „Nur Gas“-Modus verlassen zu können, muss der Fernschalthebel in die Neutralstellung geschoben werden.

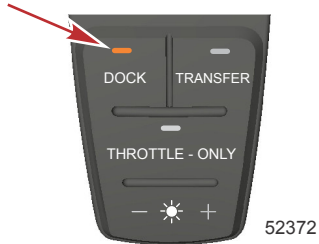
Deaktivieren des Modus „Nur Gas“:

1. Den Fernschalthebel in die Neutralstellung legen. Der Modus „Nur Gas“ wird nur dann deaktiviert, wenn der Fernschalthebel auf Neutral steht.
2. Die Taste „Throttle-Only“ (Nur Gas) drücken. Die Tastenleuchte erlischt.
3. Die Neutral-Kontrollleuchten hören auf zu blinken und leuchten dauerhaft.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

ANDOCKEN

Im Andockmodus wird die Drosselkapazität auf etwa 50 % des normalen Drosselbedarfs verringert, um eine feinfühligere Einstellung der Motorleistung für den Betrieb auf engem Raum zu ermöglichen. Wenn die Umgebungsbedingungen beim Manövrieren des Boots mehr Schub erfordern, den Andockmodus deaktivieren und die Motorsteuerung auf vollen Schub zurückstellen.



„DOCK“-Taste

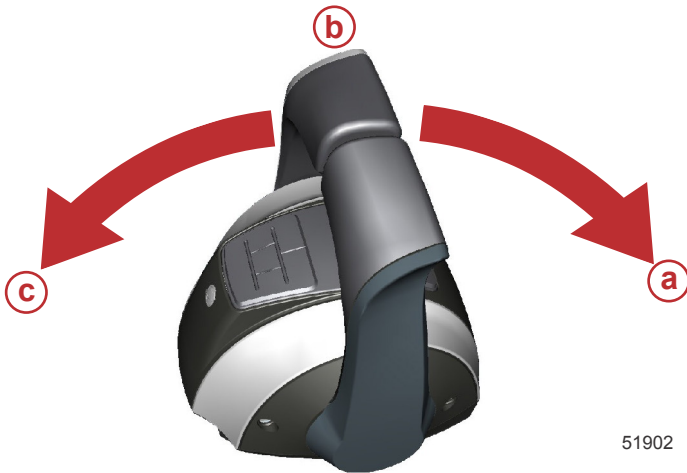
AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Funktionsmerkmale und Bedienung der konsolenmontierten Doppelhebel-Fernschaltung

ELEKTRONISCHE DOPPELHEBEL-FERNSCHALTUNG (ERC) - BEDIENUNG UND EINSTELLUNG

Bedienung

Der Hebel der elektronischen Fernschaltung (ERC) steuert die Schaltung und Gasregelung. Den Schalthebel von der Neutralstellung nach vorn in die erste Raststellung schieben, um den Vorwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter vorschieben, um die Drehzahl zu erhöhen. Den Schalthebel von der Vorwärts- in die Neutralstellung bewegen, um die Drehzahl zu reduzieren und das Boot allmählich anzuhalten. Den Schalthebel von der Neutralstellung nach hinten in die erste Raststellung ziehen, um den Rückwärtsgang einzulegen. Den Hebel weiter zurückziehen, um die Drehzahl im Rückwärtsgang zu erhöhen.



51902

- a- Vorwärts
- b- Neutral
- c- Rückwärts

Der zum Bewegen der Hebel und zum Verstellen der Hebel über die Raststellungen hinaus erforderliche Kraftaufwand ist einstellbar, um eine unbeabsichtigte Bewegung der Hebel zu vermeiden.

Einstellung

HINWEIS: Der Widerstand von Schalthebel und Raststellung muss ggf. von Zeit zu Zeit mit den Stellschrauben nachgestellt werden.

Widerstand der Hebelraststellung einstellen:

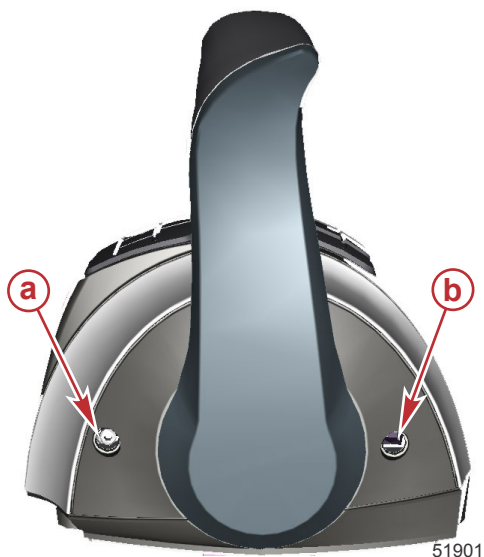
1. Seitliche Abdeckung des einzustellenden Hebels entfernen.
2. Die Stellschraube im Uhrzeigersinn drehen, um den Widerstand am Hebel zu erhöhen, und gegen den Uhrzeigersinn, um den Widerstand zu verringern.
3. Auf die gewünschte Spannung einstellen.

Hebelwiderstand einstellen:

1. Seitliche Abdeckung des einzustellenden Hebels entfernen.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

2. Die Stellschraube im Uhrzeigersinn drehen, um den Widerstand am Hebel zu erhöhen, und gegen den Uhrzeigersinn, um den Widerstand zu verringern.
3. Auf die gewünschte Spannung einstellen.



- a** - Raststellungs-Spannschraube
- b** - Hebelspannschraube

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

BESONDERE FUNKTIONEN DER DIGITALEN GASREGELUNG UND SCHALTUNG (DTS)

Das DTS-System verfügt über mehrere verschiedene Betriebsarten für die Hebel der elektronischen Fernschaltung (ERC). Die aufgelisteten Funktionen können alle simultan ausgeführt werden.



55232

Doppelmotor-ERC

Pos.	Bedienelement	Funktion
a	Trimmsteuerung (Hebel)	Zum Anheben und Absenken der Motoren, um optimale Leistung zu erzielen oder um auf Bedingungen wie seichte Gewässer, Anhängertransport usw. zu reagieren.
b	NEUTRAL-Kontrollleuchten	Leuchten auf, wenn der Antrieb in die Neutralstellung geschaltet ist. Die Leuchten blinken, wenn sich der Motor im „Nur Gas“-Modus befindet.
c	TRANSFER	Ermöglicht die Übertragung der Bootssteuerung auf einen anderen Ruderstand. Siehe Ruderstandübertragung .
d	ANDOCKEN	Im Steuerhebel-Betrieb wird die Drosselkapazität auf etwa 50 % des normalen Joystick-Drosselbedarfs verringert.
e	+	Erhöht die Helligkeit für CAN-Pad, VesselView-Anzeige und SmartCraft-Messgeräte.
f	NUR GAS	Hiermit kann der Bootsführer die Motordrehzahl zum Aufwärmen erhöhen, ohne einen Gang einzulegen.
g	-	Verringert die Helligkeit für CAN-Pad, VesselView-Anzeige und SmartCraft-Messgeräte.
h	1 HEBEL	Aktiviert die Gasregelungs- und Schaltfunktionen beider Motoren über den backbordseitigen Fernschalthebel.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Pos.	Bedienelement	Funktion
i	SYNC	Zum Ein- und Ausschalten der automatischen Synchronisationsfunktion. Siehe Sync .

HINWEIS: Es sind u. U. nicht alle Funktionen aktiv.

Andocken

Im Andockmodus wird die Drosselkapazität auf etwa 50 % des normalen Drosselbedarfs verringert, um eine feinfühligere Einstellung der Motorleistung für den Betrieb auf engem Raum zu ermöglichen.



DOCK-Taste

Nur Gas

HINWEIS: Der Modus „Nur Gas“ sollte verwendet werden, wenn der Bootsführer keine Kontrolle über den Ruderstand hat. Durch Schalten des Fernschalthebels auf „Nur Gas“ kann das unbeabsichtigte Einlegen eines Ganges vermieden werden. Die Motoren lassen sich mit dem Lenkrad drehen, und die Motordrehzahl kann im Modus „Nur Gas“ erhöht werden, aber das Getriebe bleibt in Neutralstellung.



THROTTLE ONLY-Taste (NUR GAS)

Aktivieren des Modus „Nur Gas“:

1. Beide Fernschalthebel auf Neutral stellen.
2. Die Taste THROTTLE ONLY (NUR GAS) drücken. Die Leuchte in der Taste leuchtet auf und die Neutral-Kontrollleuchten blinken.
3. Einen der beiden Fernschalthebel in einen Gang schalten. Das Warnhorn ertönt, wenn die Hebel im Modus „Nur Gas“ in einen oder aus einem Gang schalten, aber die Antriebe bleiben in neutraler Schaltposition.
4. Die Drehzahl der Motoren kann erhöht werden.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

HINWEIS: Wenn die Taste „THROTTLE ONLY“ (Nur Gas) gedrückt wird, während die Fernschalthebel nicht in der Neutralstellung stehen, erlischt die Tastenleuchte und der „Nur Gas“-Modus bleibt aktiviert. Um den „Nur Gas“-Modus verlassen zu können, müssen die Fernschalthebel in die Neutralstellung geschoben werden.

Deaktivieren des Modus „Nur Gas“:

1. Beide Fernschalthebel auf Neutral stellen. Der Modus „Nur Gas“ wird nur dann deaktiviert, wenn die Fernschalthebel auf Neutral stehen.
2. Die Taste THROTTLE ONLY (NUR GAS) drücken. Die Tastenleuchte erlischt.
3. Die Neutral-Kontrollleuchten hören auf zu blinken und leuchten dauerhaft.

1 Lever (1 Hebel)

Diese Funktion ermöglicht die Steuerung beider Motoren an Doppelmotor-Anwendungen mit einem einzelnen Hebel. Dies erleichtert die Steuerung der Motoren in rauer See, da beide Motoren simultan über nur einen Hebel gesteuert werden können. Dieser Modus ist nicht identisch mit der Systemfunktion „Sync“.



1 LEVER-Taste (1 HEBEL)

Einschalten des Modus 1 HEBEL:

1. Beide Fernschalthebel auf Neutral stellen.
2. Die Taste 1 LEVER (1 HEBEL) drücken. Die Tastenleuchte leuchtet auf.
3. Den steuerbordseitigen Fernschalthebel in einen Gang schalten.
4. Wenn der Hebel bewegt wird, werden die Motordrehzahl und die Gangwahl synchronisiert.

Ausschalten des Modus 1 Hebel:

1. Beide Fernschalthebel auf Neutral stellen.
2. Die Taste 1 LEVER (1 HEBEL) drücken. Die Tastenleuchte erlischt.

Sync

Sync ist eine Funktion zur automatischen Motorsynchronisation, die stets eingeschaltet ist (die Funktion kann jedoch ausgeschaltet werden). Sync überwacht die Stellung beider Fernschalthebel. Wenn die beiden Hebel innerhalb von 10 % zueinander liegen, wird der backbordseitige Motor auf die Drehzahl des steuerbordseitigen Motors synchronisiert. Das SmartCraft System schaltet Sync nach 95 % des Gashebelbereichs automatisch aus, damit jeder Motor seine maximale Drehzahl erreichen kann. Die Sync-Funktion wird erst dann aktiviert, wenn die Motoren die Mindestdrehzahl erreicht haben.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Die Kontrollleuchte an der SYNC Taste ist eingeschaltet, wenn beide Motoren laufen. Die Leuchte leuchtet gelb im Leerlauf, bei 95 % Drosselung und wenn die Motoren nicht synchronisiert sind. Wenn die Motoren synchronisiert werden, leuchtet sie rot.



SYNC Taste

Auf der Drehzahlanzeige von VesselView erscheint außerdem ein orangefarbenes Symbol unter den Drehzahlwerten, wenn die Motordrehzahlen um mehr als 10 % voneinander abweichen, und das Symbol ändert sich auf Rot, wenn die Motoren synchronisiert sind.

Deaktivieren des Synchronisierungsmodus:

1. Die beiden Fernschalthebel in eine Raststellung legen.
2. Die Taste SYNC drücken. Die Tastenleuchte erlischt.

Die SYNC Taste zu einem beliebigen Zeitpunkt drücken, um den Synchronisierungsmodus zu aktivieren.

Übertragung (Boote mit Doppelruderstand)

Auf Booten mit einem Doppelruderstand kann der Bootsführer die Steuerung des Boots mithilfe der TRANSFER Taste vom aktiven Ruderstand auf den inaktiven Ruderstand übertragen. Siehe **Ruderstandübertragung**.



TRANSFER Taste (Übertragung)

RUDERSTANDÜBERTRAGUNG

Einige Boote sind so ausgelegt, dass sie eine Steuerung des Boots von mehreren Stellen aus zulassen. Diese Stellen werden normalerweise als Ruderstände oder Stationen bezeichnet. Mit Ruderstandübertragung wird die Methode einer Übertragung der Steuerung von einem Ruderstand (bzw. einer Station) auf einen anderen Ruderstand beschrieben.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

⚠ VORSICHT

Schwere oder tödliche Verletzungen durch einen Verlust der Kontrolle über das Boot vermeiden. Der Bootsführer darf die aktive Station auf keinen Fall verlassen, wenn ein Gang eingelegt ist. Eine Ruderstandübertragung sollte nur dann durchgeführt werden, wenn beide Stationen besetzt sind. Eine Ruderstandübertragung durch eine einzige Person sollte nur dann durchgeführt werden, wenn sich der Motor in Neutral befindet.

Mit der Funktion Ruderstandübertragung kann der Fahrer auswählen, welcher Ruderstand das Boot steuert. Bevor eine Übertragung eingeleitet werden kann, müssen die Fernschalthebel am aktiven Ruderstand und am Ruderstand, auf den die Kontrolle übertragen werden soll, in neutraler Position stehen.

HINWEIS: Wenn eine Ruderstandübertragung versucht wird und die Fernschalthebel nicht in neutraler Position stehen, ertönt ein Piepton und die Übertragung findet erst dann statt, wenn alle Hebel an den Ruderständen in Neutralstellung gelegt werden und die Übertragung erneut angefordert wird.

Auf VesselView erscheinen ggf. Fehlercodes, wenn andere Steuerungs- oder Navigationsfunktionen versucht werden, nachdem das Übertragungsverfahren gestartet wurde. Um die Fehlercodes zu löschen, muss eventuell die Zündung aus- und wieder eingeschaltet und dann das Verfahren zur Ruderstandübertragung neu gestartet werden. Sicherstellen, dass andere Steuerungs- und Navigationsbefehle erst dann durchgeführt werden, wenn die Übertragung abgeschlossen ist, um ein Setzen von Fehlercodes zu vermeiden.

HINWEIS

Zur Übertragung eines Ruderstands müssen die Fernschalthebel auf Neutral stehen. In Neutralstellung kann Ihr Boot abtreiben, mit umliegenden Objekten zusammenstoßen und Beschädigungen verursachen. Während der Ruderstandübertragung auf derartige Gefahren achten.

Um eine Beschädigung zu vermeiden, beim Versuch einer Ruderstandübertragung äußerst vorsichtig vorgehen, wenn das Boot sich in der Nähe von Docks, Kais oder anderen festen Gegenständen oder in der Nähe anderer Boote befindet.

ANFORDERN EINER RUDERSTANDÜBERTRAGUNG

HINWEIS: Werden die Fernschalthebel nach Drücken der TRANSFER-Taste (Übertragung) bewegt, wird die Ruderstandübertragung beendet. Es ertönt ein Piepton und die Kontrollleuchte der TRANSFER-Taste erlischt, um das Ende der Übertragungsanforderung zu signalisieren.

Anfordern einer Übertragung der Bootssteuerung von einem Ruderstand zum anderen:

1. Am Ruderstand, auf den die Steuerung übertragen werden soll, und bei auf Neutral gestellten Fernschalthebeln die TRANSFER-Taste einmal drücken. Nach dem Drücken der TRANSFER-Taste leuchtet die Kontrollleuchte an der Taste auf und ein Piepton weist auf die anstehende Übertragung hin.



TRANSFER-Taste (Übertragung)

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

HINWEIS: Wenn die Fernschalthebel an den Ruderständen nicht auf Neutral stehen, blinken die Neutral-Kontrollleuchten. Alle Fernschalthebel auf Neutral stellen und die Neutral-Kontrollleuchte hört auf zu blinken.

2. Wenn die Kontrollleuchten der TRANSFER-Taste und der Neutralstellung aufleuchten, die TRANSFER-Taste ein zweites Mal drücken, um die Ruderstandübertragung abzuschließen.
3. Nach Abschluss der Ruderstandübertragung ertönt ein weiterer Piepton und die Kontrollleuchte in der TRANSFER-Taste erlischt.

HINWEIS: Wenn die Ruderstandübertragung nicht innerhalb von 10 Sekunden abgeschlossen ist, wird die Anforderung automatisch abgebrochen und ein doppelter Piepton ertönt. Der aktive Ruderstand behält die Kontrolle. Die TRANSFER-Taste erneut drücken, um die Ruderstandübertragung neu zu starten.

4. Der Ruderstand, von dem die Übertragung eingeleitet wurde, ist jetzt aktiv und steuert das Boot.

Funktionsmerkmale und Bedienung der Shadow Mode-Fernschaltung mit CAN-Trackpad

GASREGELUNG UND SCHALTUNG EINES DREIFACHMOTORS

Durch Bewegung der Hebel an der Fernschaltung kann der Bootsführer die Motordrehzahl und Gangschaltung aller drei Motoren steuern.

Die Gas- und Schaltfunktionen hängen davon ab, welche Motoren laufen. Siehe nachstehende Tabelle.

Backbordseitiger Motor	Mittlerer Motor	Steuerbordseitiger Motor	Funktion des Schalthebels
Läuft	Läuft	Läuft	Gas und Schaltung des backbordseitigen Motors = vom backbordseitigen Schalthebel gesteuert
			Gas und Schaltung des steuerbordseitigen Motors = vom steuerbordseitigen Schalthebel gesteuert
			Gas des mittleren Motors = Durchschnitt der back- und steuerbordseitigen Motoren
			Schaltung des mittleren Motors = Neutral, es sei denn, beide Motoren laufen im selben Gang
Läuft	Läuft	Aus	Gas und Schaltung des backbordseitigen und mittleren Motors = vom backbordseitigen Schalthebel gesteuert
Aus	Läuft	Läuft	Gas und Schaltung des steuerbordseitigen und mittleren Motors = vom steuerbordseitigen Schalthebel gesteuert
Läuft	Aus	Läuft	Gas und Schaltung des backbordseitigen Motors = vom backbordseitigen Schalthebel gesteuert
			Gas und Schaltung des steuerbordseitigen Motors = vom steuerbordseitigen Schalthebel gesteuert
Läuft	Aus	Aus	Gas und Schaltung des backbordseitigen Motors = vom backbordseitigen Schalthebel gesteuert
Aus	Aus	Läuft	Gas und Schaltung des steuerbordseitigen Motors = vom steuerbordseitigen Schalthebel gesteuert

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Backbordseitiger Motor	Mittlerer Motor	Steuerbordseitiger Motor	Funktion des Schalthebels
OFF (AUS – Zündung eingeschaltet)	Läuft	OFF (AUS – Zündung eingeschaltet)	Gas und Schaltung des mittleren Motors = Neutral/Leerlauf; es sei denn, beide Schalthebel befinden sich im selben Gang

Wenn während der Fahrt einer der äußeren Motoren abgeschaltet wird, wird der mittlere Motor automatisch auf Neutral bzw. Leerlaufdrehzahl eingestellt. Der Betrieb des mittleren Motors kann wieder aufgenommen werden, indem der Schalthebel des noch laufenden äußeren Motors in Neutralposition gelegt und dann wieder ein Gang eingelegt wird. Die Drehzahl des mittleren Motors und die Schaltung werden dann vom funktionierenden äußeren Motor gesteuert.

Wird der mittlere Motor während der Fahrt abgestellt, hat dies keine Auswirkung auf den Betrieb der äußeren Motoren.

Wenn während der Fahrt ein Defekt auftritt, durch den einer der äußeren Motoren automatisch auf Neutral/Leerlauf geschaltet wird, wechselt der mittlere Motor ebenfalls auf Neutral/Leerlauf. Der Betrieb des mittleren Motors kann wieder aufgenommen werden, indem der Schalthebel des noch laufenden äußeren Motors in Neutralposition gelegt und dann wieder ein Gang eingelegt wird.

Hot Foot

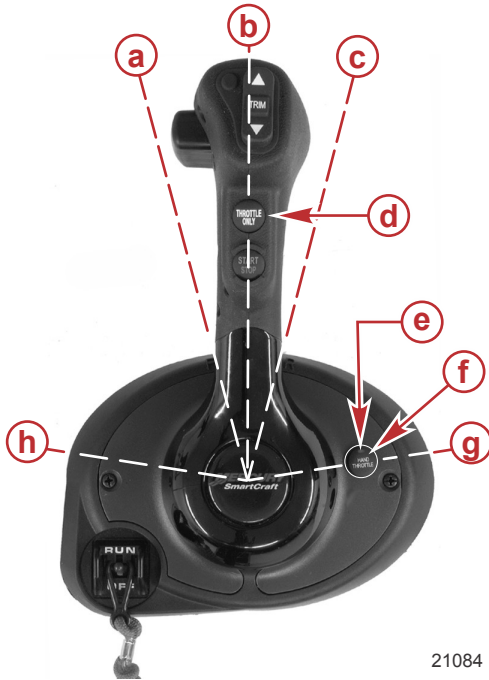
ANFORDERUNGEN FÜR DIE VERWENDUNG EINES HOT FOOT

Die Motordrehzahl von Leerlauf bis Vollast wird entweder über das Gaspedal oder den instrumententafelmontierten Fernschalthebel geregelt. Bei Verwendung der Hot Foot Gasregelung muss das DTS-System mit einem Schalter ausgestattet werden, der die Hot Foot Gasregelung ein- und ausschalten kann. Dadurch kann der Bootsführer die Gasregelung über die elektronische Fernschaltung oder über die Hot Foot Gasregelung betätigen.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

- c. Es ertönt ein einzelner Piepton des Warnhorns.
- d. Die Gashebel-Anzeigeleuchte ist aus.
- e. Gasregelung am Gaspedal.

HINWEIS: Wenn die Gasregelung nicht umgeschaltet wird, ertönt ein doppelter Piepton des Warnhorns.



- a - Vorwärts-Raststellung
- b - Neutral-Raststellung
- c - Rückwärts-Raststellung
- d - „Nur Gas“-Knopf
- e - Gashebel-Anzeigeleuchte
- f - Gashebel Ein/Aus-Schalter
- g - Anschlag der Rückwärtsstellung
- h - Anschlag der Vorwärtsstellung

21084

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Zero Effort Fernschaltungen

Zero Effort Fernschaltungen ermöglichen dem Bootsführer die Betätigung der Schaltung und Gasregelung mit separaten Bedienelementen. Zero Effort Fernschaltungen sind für Anwendungen mit einzelem oder mehreren Motoren, einschließlich Shadow Modus Betrieb, verfügbar.



Warnsystem

WARNHORNSIGNALE

Wenn der Zündschlüssel auf ON (Ein) gedreht wird, ertönt das Warnhorn einen Moment lang als Test, um seine ordnungsgemäße Funktion zu bestätigen.

Es gibt zwei unterschiedliche Warnhornsignale, die den Benutzer auf Probleme im Betriebssystem des Motors aufmerksam machen.

1. **6 Sekunden Dauerton:** Weist auf einen kritischen Motorzustand hin. Je nach vorliegendem Problem wird u. U. das Motorschutzsystem aktiviert, um den Motor durch eine reduzierte Leistungsabgabe zu schützen. In diesem Fall sofort zum Hafen zurückkehren und den Vertragshändler kontaktieren.
2. **6 Sekunden Intervalltöne:** Weist auf einen nicht-kritischen Motorzustand hin. Dieser Zustand muss nicht unbedingt sofort behoben werden. Der Motor kann weiterhin betrieben werden, je nach der Art des Problems wird die Motorleistung jedoch evtl. durch das Motorschutzsystem begrenzt. Siehe **Motorschutzsystem**. Den Vertragshändler so bald wie möglich kontaktieren.

Dabei ist zu beachten, dass das Warnhorn in den beiden o. g. Situationen nur einmal ertönt. Wenn die Zündung aus- und wieder eingeschaltet wird, ertönt das Warnhorn erneut, wenn der Fehler weiterhin vorliegt. Eine Abbildung der spezifischen Motorfunktionen und weitere Motordaten sind in **SmartCraft Produkt** weiter unten zu finden.

Einige der weniger kritischen Zustände, die von 6-sekündigen Intervalltönen angezeigt werden, können vom Bediener behoben werden. Diese vom Bediener korrigierbaren Zustände umfassen:

- Wasser im motormontierten Kraftstofffilter. Siehe **Wartung – Niederdruck-Kraftstofffilter**.
- Problem im Kühlsystem (Wasserdruck oder Motortemperatur). Den Motor abstellen und die Wassereinlassöffnungen im Unterteil auf Blockierung untersuchen.
- Motorölstand zu niedrig. Siehe **Kraftstoff und Öl – Motorölstand prüfen und Öl auffüllen**.

MOTORSCHUTZSYSTEM

Das Motorschutzsystem überwacht die wichtigen Motorsensoren auf frühe Anzeichen von Problemen. Es ist immer aktiv, während der Motor läuft, so dass der Schutz des Motors ständig gewährleistet ist. Das System reagiert auf ein Problem, indem es das Warnhorn sechs Sekunden lang aktiviert und/oder die Motorleistung zum Schutz des Motors reduziert.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Wenn das Motorschutzsystem aktiviert wurde, muss die Motordrehzahl reduziert werden. Das Problem identifizieren und beheben. Das Motorschutzsystem muss rückgesetzt werden, bevor der Motor wieder mit höheren Drehzahlen läuft. Wenn der Gashebel in die Leerlaufposition gestellt wird, wird das Motorschutzsystem wieder zurückgesetzt. Wenn das Motorschutzsystem feststellt, dass das Problem nicht durch Rücksetzen beseitigt werden konnte, bleibt das System aktiviert und begrenzt die Drehzahl. Das Problem muss identifiziert und beheben werden, bevor das Motorschutzsystem den Betrieb des Motors mit der normalen Betriebsdrehzahl zulässt.

ÜBERDREHZAHLGRENZE

Die Überdrehzahlgrenze wird auf einen Drehzahlwert eingestellt, der über dem normalen Betriebsbereich liegt. Falls die Motordrehzahl die Überdrehzahlgrenze erreicht oder überschreitet, beschränkt das Antriebssteuergerät die Leistung des Motors, sodass sie nicht die vom Bootsführer geforderte Leistung erreichen kann. Die Drehzahlgrenze des Motors ist dem Kapitel **Allgemeine Informationen - Technische Daten** zu entnehmen.

Beim Erreichen des Beginns der Überdrehzahlgrenze unterbricht das Motorschutzsystem „Engine Guardian“ die Kraftstoffversorgung einer Zylinderbank. Wenn der Bootsführer die Motordrehzahl nicht herabsetzt, unterbricht Engine Guardian die Kraftstoffversorgung aller Zylinder, bis die Motordrehzahl unter die Überdrehzahlgrenze gesunken ist. Es gibt keine hörbare Warnung, während die Überdrehzahlgrenze von Engine Guardian aktiv ist.

SMARTCRAFT PRODUKT

Für diesen Außenborder ist ein Mercury SmartCraft Instrumentenpaket erhältlich. Das Instrumentenpaket zeigt unter anderem die folgenden Funktionen an: Motordrehzahl, Kühlmitteltemperatur, Öldruck, Wasserdruck, Batteriespannung, Kraftstoffverbrauch und Motorbetriebsstunden.

Das SmartCraft Instrumentenpaket hilft ebenfalls bei der Motorschutzsystem-Diagnose. Das SmartCraft Instrumentenpaket zeigt kritische Motoralarmdaten und potentielle Probleme an.

ABGASÜBERTEMPERATUR

Wenn das Motorschutzsystem „Engine Guardian“ erkennt, dass die Abgastemperatur hoch ist (Fehlercode 2124-20), ertönt das Warnhorn und die Motordrehzahl wird begrenzt. SmartCraft-Anzeigen, die Text darstellen können, warnen den Bootsführer mit einem Kurztext, einem Langtext und der Maßnahme, die der Bootsführer ergreifen soll. Die Überwachungswarnung und die Reduzierung der Motorleistung können möglicherweise korrigiert werden, indem untersucht wird, ob der Wassereinlass des Getriebegehäuses oder das Abwassersieb verstopft ist. Siehe **Wartung - Inspektion des Abwassersiebs**.

SmartCraft Anzeigter Text	
Kurztext	Kritisch - Überhitzung
Langtext	Motor-Abgassammler ist überhitzt
Maßnahme	Motor abstellen und auf verstopftes Abwassersieb prüfen. Wenn der Zustand anhält, sofort zurück zum Dock. Motor vor dem nächsten Betrieb warten.

1. Den Motor abstellen.
2. Prüfen, ob der Wassereinlass des Getriebegehäuses verstopft ist.
3. Prüfen, ob das Abwassersieb verstopft ist. Siehe **Wartung - Inspektion des Abwassersiebs**.
4. Wenn es keine Verstopfung gibt, aber das Problem weiter besteht, sofort zum Hafen zurückkehren.

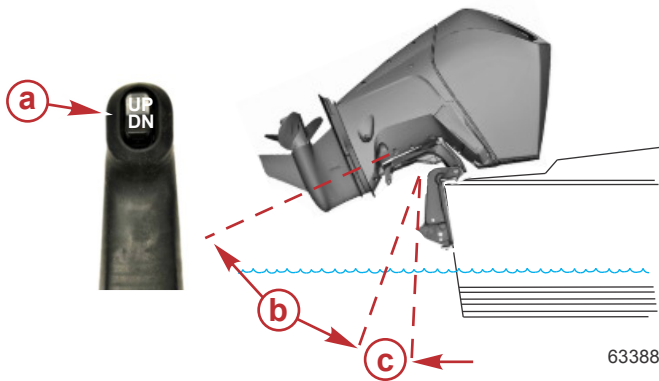
AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Power-Trim- und Kippsystem

Der Außenborder ist mit einer Trimm-/Kippsteuerung, dem so genannten „Power-Trim-System“, ausgestattet. Mit dieser Vorrichtung kann der Bootsführer leicht die Position des Außenborders per Knopfdruck auf den Trimmsschalter einstellen. Trimmen des Außenborders näher an den Bootsspiegel heißt „eintrimmen“ oder „abwärtstrimmen“. Trimmen des Außenborders weiter vom Bootsspiegel weg heißt „austrimmen“ oder „aufwärtstrimmen“. Der Begriff „Trimmen“ bezieht sich im Allgemeinen auf die Einstellung des Außenborders innerhalb der ersten 20° des Bewegungsbereichs. Dies ist der Bereich, der beim Betrieb des Boots in Gleitfahrt verwendet wird. Der Begriff „Kippen“ wird im Allgemeinen verwendet, wenn der Außenborder weiter aus dem Wasser gehoben wird. Der Außenborder kann für Betrieb in flachem Gewässer oder zum Laden des Bootes auf einen Anhänger über den Trimbereich hinaus nach oben gekippt werden. Bei abgestelltem Motor und eingeschalteter Zündung kann der Außenborder aus dem Wasser gekippt werden.

- Unterhalb von 2000 U/min kann der Motor in jeden Bereich getrimmt oder gekippt werden. Beim Betrieb des Motors über den Kippbereich hinaus ist Vorsicht geboten. Sicherstellen, dass die Wassereinlässe unter Wasser liegen.
- Wenn man sich innerhalb des Trimbereichs befindet und die Motordrehzahl mehr als 2000 U/min beträgt, kann nur auf den maximalen Trimbereich getrimmt werden.
- Wenn die Motordrehzahl weniger als 2000 U/min beträgt und innerhalb des Anhängerbereichs liegt, kann durch Verschieben des Gashebels eine maximale Motordrehzahl von 4250 erreicht werden. Ein Motorbetrieb bei dieser Leistung (über der normalen Grenze von 2000) sollte nur zum Be- oder Entladen des Bootes auf oder von dem Anhänger verwendet werden. Er sollte nicht während des normalen Betriebs des Bootes verwendet werden.

HINWEIS: Oberhalb von 4250 U/min startet das Antriebssteuergerät des Motors das Motorschutzsystem „Engine Guardian“.



- a -** Trimmsschalter
- b -** Kippbereich
- c -** Trimbereich

FUNKTION DES POWER-TRIMM-SYSTEMS

Bei den meisten Booten erzielt der Betrieb im mittleren Trimbereich zufriedenstellende Ergebnisse. Es kann jedoch vorkommen, dass Sie den Außenborder ganz nach innen oder außen trimmen möchten. Dies erhöht zwar die Leistung in gewissen Situationen, birgt jedoch auch einige potenzielle Lenkungsrisiken, deren sich der Bootsführer bewusst sein muss.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

Das größte Risiko ist eine Zugbewegung, die am Lenkrad oder an der Ruderpinne fühlbar ist. Dieses Lenkmoment entsteht dadurch, dass der Außenborder so getrimmt ist, dass die Propellerwelle nicht parallel zur Wasseroberfläche ausgerichtet ist.

⚠ VORSICHT

Trimmen des Außenborders über eine neutrale Lenkung hinaus kann zu einem Zug am Lenkrad oder an der Ruderpinne und einem Verlust der Kontrolle über das Boot führen. Beim Trimmen über eine neutrale Lenkposition hinaus stets die Kontrolle über das Boot bewahren.

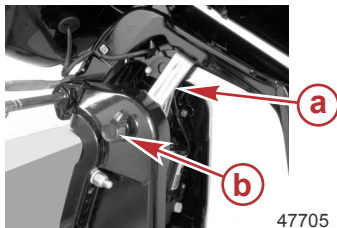
Die folgenden Listen beachten:

1. Trimmen nach innen oder unten kann folgendes bewirken:
 - Absenken des Bugs
 - Schnelleres Erreichen der Gleitfahrt, besonders bei schwerer Beladung oder Hecklast
 - Allgemeine Verbesserung der Fahrt bei rauer See
 - Erhöhung des Lenkmoments oder Zuges nach rechts (mit normalem rechtslaufendem Propeller)
 - Übermäßiges Trimmen nach unten führt bei manchen Booten zu einem so starken Senken des Bugs, dass sie bei der Gleitfahrt mit dem Bug durch das Wasser pflügen. Dies kann bei einer Richtungsänderung oder hohem Wellengang wiederum zu einer unerwarteten Wendung in beide Richtungen führen (die als Bug- oder Übersteuern bezeichnet wird).
2. Trimmen nach außen oder oben kann folgendes bewirken:
 - Anheben des Bugs aus dem Wasser
 - Im Allgemeinen eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit
 - Erhöhung des Abstands zu Unterwasserhindernissen oder zum Untergrund in seichten Gewässern
 - Erhöhung des Lenkmoments oder Zuges nach links bei normaler Anbauhöhe (mit normalem rechtslaufendem Propeller)
 - Ein Tauchstampfen (rhythmisches Springen) oder Propellerventilation
 - Motorüberhitzung, falls sich Kühlwasser-Einlassöffnungen über der Wasserlinie befinden

FUNKTIONSWEISE DES KIPPSYSTEMS

Zum Kippen des Außenborders den Motor abstellen und den Trimm-/Kippschalter bzw. Zusatzkippschalter nach oben drücken. Der Außenborder wird hochgekippt, bis der Schalter losgelassen wird oder der Motor die maximale Kippposition erreicht hat.

1. Den Kippstützhebel durch Drehen des Knopfes hochbringen, damit er einrastet.
2. Den Außenborder auf den Kippstützhebel absenken.
3. Den Kippstützhebel durch Anheben des Außenborders vom Kippstützhebel und durch Abwärtsdrehen des Hebels lösen. Den Außenborder absenken.



- a - Kippstützhebel
- b - Knopf

KIPPEN VON HAND

Lässt der Außenborders sich nicht mit dem Power-Trim-/Kippschalter kippen, kann er von Hand gekippt werden.

AUSSTATTUNG UND BEDIENELEMENTE

HINWEIS: Das Handventil muss vor Inbetriebnahme des Außenborders festgedreht werden, damit der Außenborder bei Rückwärtsfahrt nicht hochkippt.

Das Handventil (Kippventil) drei Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. So kann der Außenborder von Hand gekippt werden. Den Außenborder in die gewünschte Position kippen und das Handventil wieder anziehen.



64233

HILFSKIPPSCHALTER

Mit diesem Schalter kann der Außenborder mittels des Power-Trimmsystems aus- oder eingetrimmt werden.



a - Zusatzkippschalter

47704

BETRIEB IN SEICHTEN GEWÄSSERN

Beim Betrieb des Boots in seichten Gewässern kann der Außenborder über den maximalen Trimbereich gekippt werden, damit er nicht am Boden aufschlägt.

1. Die Motordrehzahl auf weniger als 2000 U/min reduzieren.
 2. Den Außenborder nach oben kippen. Sicherstellen, dass alle Kühlwassereinflussöffnungen stets unter der Wasseroberfläche bleiben.
- Unterhalb von 2000 U/min kann der Motor in jeden Bereich getrimmt oder gekippt werden. Beim Betrieb des Motors über den Kippbereich hinaus ist Vorsicht geboten. Sicherstellen, dass die Wassereinflüsse unter Wasser liegen.
 - Wenn die Motordrehzahl weniger als 2000 U/min beträgt und innerhalb des Anhängerbereichs liegt, kann durch Verschieben des Gashebels eine maximale Motordrehzahl von 4250 erreicht werden. Ein Motorbetrieb bei dieser Leistung (über der normalen Grenze von 2000) sollte nur zum Be- oder Entladen des Bootes auf oder von dem Anhänger verwendet werden. Er sollte nicht während des normalen Betriebs des Bootes verwendet werden.

HINWEIS: Oberhalb von 4250 U/min startet das Antriebssteuergerät des Motors das Motorschutzsystem „Engine Guardian“.

BETRIEB

Wichtige tägliche Prüfung vor jedem Betrieb

Die Befestigungselemente jedes am Boot installierten Außenborders müssen vor jedem Betrieb auf festen Sitz geprüft werden. Ein Aufkleber am Spiegelhalter erinnert den Bediener daran, die Befestigungselemente, mit denen der Außenborder an der Spiegelplatte befestigt ist, vor jedem Betrieb zu prüfen.



Aufkleber am Spiegelhalter

Checkliste vor dem Start

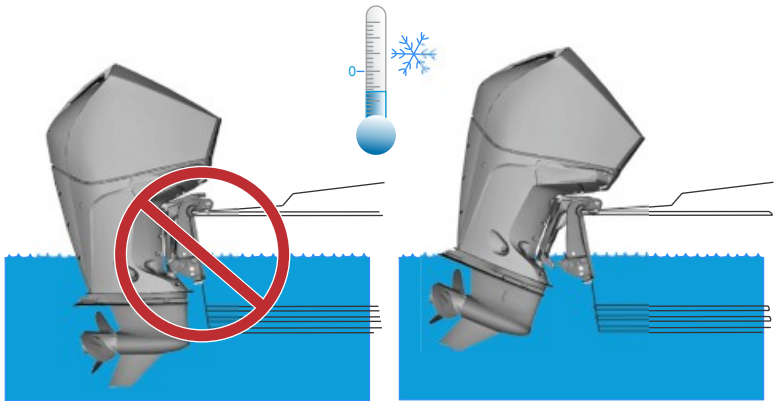
- Der Bootsführer kennt die Verfahren für sichere Navigation, sicheres Bootfahren und sicheren Betrieb des Außenborders.
- Für alle Bootsinsassen muss eine zugelassene Schwimmweste der richtigen Größe stets an Bord und griffbereit sein (gesetzlich vorgeschrieben).
- Ein Rettungsring oder ein Rettungskissen, der/das einer Person im Wasser zugeworfen werden kann.
- Die Höchstbelastung des Boots kennen. Auf die Nutzlastplakette achten.
- Genügend Kraftstoff an Bord.
- Passagiere und Ladung gleichmäßig im Boot verteilen. Alle Personen müssen auf dafür vorgesehenen Sitzplätzen sitzen.
- Jemanden über das Ziel der Fahrt und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Rückkehr informieren.
- Drogen oder Alkohol am Steuer sind verboten.
- Die Gewässer und das Gebiet kennen. Gezeiten, Strömungen, Sandbänke, Felsen und andere Gefahren kennen.
- Inspektionen durchführen, die aufgeführt sind unter **Inspektions- und Wartungsplan**

Betrieb bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt

Wenn die Gefahr besteht, dass sich Eis an der Wasseroberfläche bilden kann, muss der Außenborder abgebaut und das Wasser vollständig aus dem Motor abgelassen werden. Wenn sich im Antriebswellengehäuse des Außenborders eine Eisschicht irgendwo zwischen der Wasserpumpe und dem Powerhead bildet, verhindert diese den Kühlwasserfluss zum Motor, was zu Motorschäden führen kann.

BETRIEB

Wenn das Boot bei Frosttemperaturen nicht aus dem Wasser gezogen werden kann, sollte der Außenborder nach oben gekippt werden, sodass die Hinterkante der Lüftungsplatte leicht über die Wasseroberfläche hinausragt - siehe folgende grafische Darstellung. In diesem Neigungswinkel sind die Wasserpumpe des Motors und die Kühlwasserdurchlässe am besten vor Eisbildung geschützt.



Betrieb in Seewasser oder verschmutztem Wasser

Wir empfehlen, die internen Wasserkanäle des Außenborders nach jedem Betrieb in Seewasser oder verschmutztem Wasser mit sauberem Süßwasser zu spülen. Dies verhindert die Blockierung interner Wasserkanäle durch Ablagerungen. Siehe **Wartung - Spülen des Kühlsystems**.

Wenn das Boot im Wasser vertäut bleibt, muss der Außenborder nach dem Betrieb so hochgekippt werden, dass das Getriebegehäuse ganz aus dem Wasser ist (außer bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt).

Die Oberfläche des Außenborders abwaschen und den Abgaskanal von Propeller und Getriebegehäuse nach jedem Betrieb mit sauberem Wasser spülen. Einmal monatlich Korrosionsschutz von Quicksilver oder Mercury Precision auf Metalloberflächen sprühen. Keinesfalls auf die Opferanoden sprühen, da dies deren Wirkung beeinträchtigt.

Betrieb in Höhenlagen

Ihr Motor gleicht hohe Höhenlagenänderungen automatisch aus. Ein Propeller anderen Steigung kann die normalen Leistungsverluste unter Umständen reduzieren, die aus dem reduzierten Sauerstoff in der Luft resultieren. Der Händler verfügt über weitere Informationen.

Einfluss von Höhenlage und Witterung auf die Motorleistung

Die folgenden Bedingungen beeinträchtigen die Motorleistung und können nicht durch das Kraftstoffverteilungssystem oder die Elektronik ausgeglichen werden:

- Höhenlagen
- Hohe Temperatur
- Niedriger Luftdruck
- Hohe Luftfeuchtigkeit

Diese Bedingungen reduzieren die Dichte der dem Motor zugeführten Luft, wodurch wiederum Folgendes herabgesetzt wird:

- Ladeluftdruck an Motoren mit Verdrängerladern
- Motorleistung und Drehmoment im gesamten Drehzahlbereich
- Spitzendrehzahl

BETRIEB

- Verdichtung

BEISPIEL: Ein Motor, der in Höhenlagen von 2438 m (8000 ft) betrieben wird, weist einen Leistungsverlust von über 30 % auf, während die Leistung eines Motors an einem heißen und schwülen Tag um bis zu 14 % reduziert sein kann. Diese Verluste gelten sowohl für Saugmotoren als auch für Motoren mit Verdrängerlader.

Ausgleich leistungsmindernder Bedingungen:

- Anbau eines Propellers mit niedrigerer Steigerung.
- Änderung der Getriebeübersetzung (falls verfügbar).

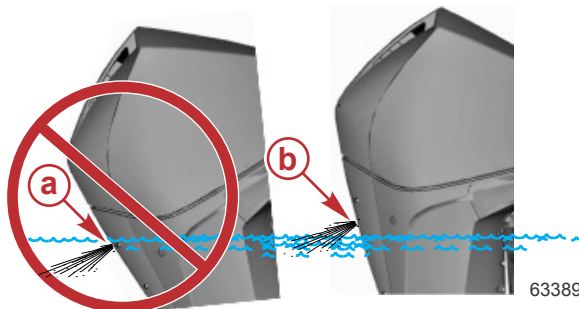
Die Bootsleistung kann durch Einbau eines Propellers mit niedrigerer Steigung etwas verbessert werden, allerdings bleibt die Motorleistung trotzdem niedriger. In einigen Fällen bringt ggf. eine niedrigere Getriebeübersetzung den gewünschten Nutzen. Die optimale Motorleistung wird mit einem Propeller erzielt, mit dem der Motor bei Vollast mit normaler Bootslast am oder um den oberen empfohlenen Höchstdrehzahlbereich betrieben werden kann.

Weitere Vorteile eines anderen Propellers oder einer anderen Getriebeübersetzung:

- Mindert die Wahrscheinlichkeit von Motorklopfen
- Steigert die Zuverlässigkeit und Lebensdauer des Motors

Einstellen des Trimmwinkels bei Betrieb mit Leerlaufdrehzahl

Die Abgaskanal-Entlastungsbohrung am Außenborder liegt unter Umständen unter Wasser, wenn der Außenborder beim Betrieb mit Leerlaufdrehzahl bis zum Anschlag nach innen getrimmt ist. Dies kann Abgasdrosselung, unruhigen Leerlauf, übermäßige Qualmbildung und verrußte Zündkerzen verursachen. In diesem Fall den Außenborder hochtrimmen, bis die Abgaskanal-Entlastungsbohrung nicht mehr unter Wasser liegt.



- a - Untergetauchte Entlastungsbohrung (falsch)
- b - Entlastungsbohrung über der Wasserlinie (richtig)

Motor-Einfahrverfahren

WICHTIG: Missachtung der Verfahren zum Einfahren des Motors kann zu schlechter Motorleistung während der gesamten Lebensdauer des Motors und zu Motorschäden führen. Die Einfahrverfahren müssen stets befolgt werden.

1. Während der ersten beiden Betriebsstunde den Motor mit verschiedenen Drehzahlen bis 4500 U/min (oder Dreiviertelgas) und alle 10 Minuten ca. 1 Minute lang mit Vollast laufen lassen.
2. Während der nächsten acht Betriebsstunden den Motor nicht länger als jeweils 5 Minuten mit Vollgas betreiben.

BETRIEB

Anreicherung des Kraftstoffversorgungsmoduls

Das Kraftstoffversorgungsmodul (FSM) ist nicht zur Umgebungsluft entlüftet. Wenn das Kraftstoffsystem leergefahren oder entleert wurde, wird die im FSM, in den Kraftstoffleitungen und im Verteilerrohr eingeschlossene Luft beim ersten Drehen des Zündschalters auf ON (Ein) leicht komprimiert. Durch nachfolgendes Drehen des Zündschalters unter diesen Bedingungen auf ON (Ein) wird die Luft nicht weiter komprimiert, um die Anreicherung des FSM abzuschließen. Übermäßiges Drehen des Zündschalters auf ON (Ein) kann letztendlich zur Beschädigung der Kraftstoffpumpen führen. Das im FSM eingeschlossene Luftvolumen muss entlüftet werden, um das Kraftstoffsystem anzureichern. Hierzu ein Werkzeug an das Anschlussstück des Schrader-Ventils am Verteilerrohr anschließen, um das System schnell in einen geeigneten Behälter zu entlüften, oder den Motor drehen.

ANREICHERUNG DES FSM MIT EINEM ENTLÜFTUNGSWERKZEUG

Die Verwendung eines Entlüftungswerkzeugs zum Füllen des FSM ist die bevorzugte, aber nicht immer praktische Methode. Ziel ist es, die im Kraftstoffsystem enthaltene Luft durch ein an der Schrader-Ventilprüföffnung der Kraftstoffleiste angeschlossenes Entlüftungswerkzeug abzulassen. Während der Schalter an ist, können der FSM und die Kraftstoffleiste durch Öffnen des Schnellablassventils gelüftet werden. Diese Methode sollte bei Fahrzeugen verwendet werden, wenn das zum Außenborder führende Kraftstoffsystem restriktiv ist; das Saugschutzventil enthält ein relativ großes Kraftstoffvolumen, weil eine lange Kraftstoffversorgungsleitung oder ein am Fahrzeug montierter Kraftstofffilter mit Wasserabscheider installiert ist. Wenn ein Pumpball installiert ist, kann er beim Ansaugvorgang verwendet werden, um die erforderliche Zeit zum Starten des Motors zu verkürzen.

1. Sicherstellen, dass der Motor vertikal positioniert ist.
2. Sicherstellen, dass die Kraftstoffzuleitung am Einlassanschluss des Außenborder-Kraftstoffsystems angeschlossen ist.
3. Einen Kraftstoffdruckmesser am Schrader-Ventil im Verteilerrohr anschließen.
4. Den Entlüftungsschlauch des Kraftstoffdruckmessers in einen geeigneten Kraftstoffbehälter stecken, um austretenden Kraftstoff aufzufangen.
5. Das Entlüftungsventil der Kraftstoffdruckanzeige öffnen und die Zündung einschalten. Die Kraftstoffpumpen laufen für ca. fünf Sekunden.
6. Die Zündung ausschalten und dann wieder einschalten. Die Kraftstoffpumpen laufen für ca. fünf Sekunden. Diesen Zündungszyklus fortsetzen, bis der ausfließende Kraftstoff relativ frei von Luftbläschen ist.

HINWEIS: Wenn das Kraftstoffsystem des Außenborders nicht innerhalb von 15 Zündungsvorgängen gefüllt ist, die Kraftstoffversorgungsleitung zum Außenborder auf Lecks untersuchen. Nach Bedarf reparieren. Wenn keine Lecks gefunden werden, ist das Kraftstoffversorgungssystem zum Außenborder möglicherweise zu restriktiv. Das Problem beheben und erneut versuchen.

7. Den Kraftstoffdruckmesser entfernen.
8. Die Zündung einschalten. Wenn die Kraftstoffpumpen abgestellt werden, den Motor starten. Es kann sein, dass der Motor nicht beim ersten Versuch startet. Der Motor läuft bis zu zwei Minuten lang holprig im Leerlauf, während die Restluft aus dem Kraftstoffsystem abgelassen wird.

ANREICHERUNG DES FSM (LEERGEFAHRENES KRAFTSTOFFSYSTEM)

Die Verwendung eines Entlüftungswerkzeugs zum Füllen des FSM ist die bevorzugte, aber nicht immer praktische Methode. Wenn das Kraftstoffsystem des Fahrzeugs keinen Kraftstoff enthält, kann es ohne Verwendung eines Entlüftungswerkzeugs gefüllt werden. Ziel ist es, die im Kraftstoffsystem enthaltene Luft durch die Einspritzventile während des Ankurbelns des Motors abzulassen, damit der Kraftstoff in das Kraftstoffmodul fließen kann. Diese Methode kann bei Fahrzeugen verwendet werden, bei denen das Kraftstoffeinlasssystem zum Außenborder weniger restriktiv ist und ein relativ kleines Kraftstoffvolumen enthält; eine kurze Kraftstoffversorgungsleitung mit oder ohne Kraftstofffilter mit Wasserabscheider ist bereits gefüllt. Wenn ein Pumpball installiert ist, kann er beim Ansaugvorgang verwendet werden, um die erforderliche Zeit zum Starten des Motors zu verkürzen.

HINWEIS: In den meisten Fällen kann das Ansaugverfahren durchgeführt werden, indem die Luft aus einer Kraftstoffleiste abgelassen wird.

1. Sicherstellen, dass der Motor vertikal positioniert ist.

BETRIEB

2. Sicherstellen, dass die Kraftstoffzuleitung am Einlassanschluss des Außenborder-Kraftstoffsystems angeschlossen ist.
3. Die Zündung einschalten. Die Kraftstoffpumpen laufen für ca. fünf Sekunden.
4. Den Zündschlüssel auf START drehen und danach freigeben. Der ECM steuert die Aktivierung des Anlassers. Der Anlasser kann das Ankurbeln bis zu 8 Sekunden lang fortsetzen.

HINWEIS: Beim Füllen eines entleerten Kraftstoffsystems kann Restkraftstoff dazu führen, dass der Motor kurz angeht und stehenbleibt, wodurch das Ankurbeln des Motors abgekürzt wird.

5. Mit eingeschalteter Zündung und START-Sequenz fortfahren, bis der Motor eingeschaltet bleibt.

WICHTIG: Zwischen Ankurbelvorgängen, die ganze acht Sekunden dauern, den Anlasser 20 bis 30 Sekunden abkühlen lassen. Die Anzahl der Vorgänge auf höchstens 10 Ankurbelvorgänge, die ganze acht Sekunden dauern, beschränken.

6. Der Motor läuft nach dem Starten möglicherweise bis zu zwei Minuten lang im Leerlauf unround, während die restliche Luft aus dem Kraftstoffsystem entfernt wird.
7. Wenn das Kraftstoffsystem nach 10 Startversuchen mit vollen acht Sekunden Länge nicht angereichert ist, das vorherige Verfahren **Anreicherung des FSM mit einem Entlüftungswerkzeug** durchführen, um das Kraftstoffsystem anzureichern.

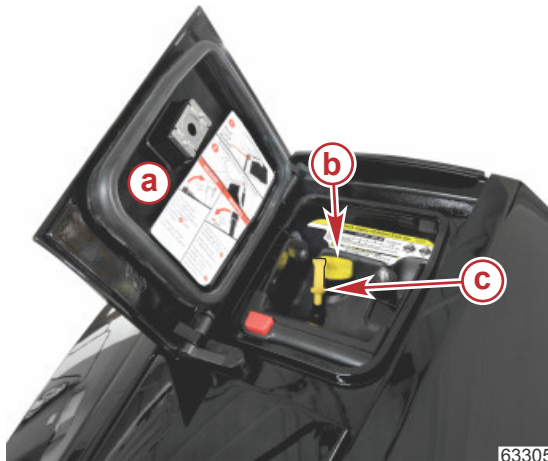
Starten des Motors

Vor Inbetriebnahme die **Prüfliste vor dem Start**, die besonderen Betriebsanweisungen, das **Motor-Einfahrverfahren** und die **Gangschaltung** in diesem Abschnitt sowie die Funktionsmerkmale und Bedienung der Fernschaltung im Abschnitt **Funktionsmerkmale und Bedienung** durchlesen.

HINWEIS

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

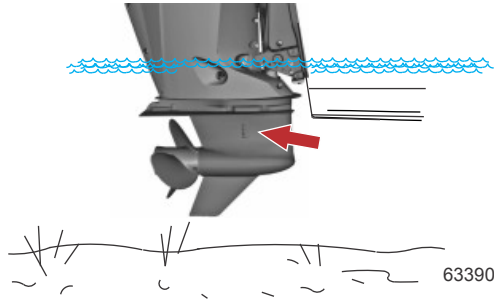
1. Motorölstand prüfen. Siehe **Kraftstoff und Öl – Motorölstand prüfen und Öl auffüllen**.



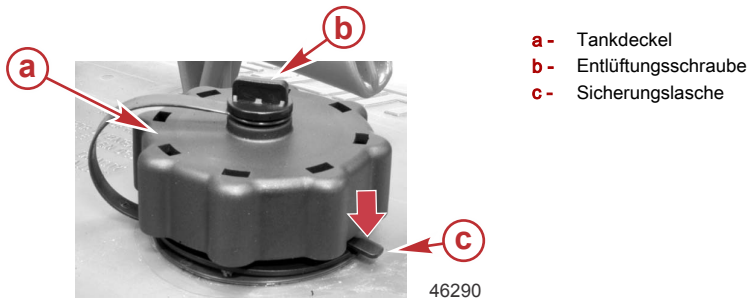
- a - Service-Zugangstür
- b - Öleinfülldeckel
- c - Ölmesstab

BETRIEB

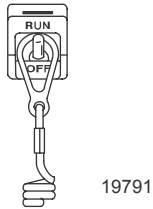
2. Sicherstellen, dass der Kühlwassereinlass unter Wasser liegt.



3. Die Kraftstofftankentlüftungsschraube an Modellen mit manueller Entlüftung öffnen.



4. Den Notstoppschalter auf RUN (Betrieb) stellen. Siehe **Allgemeine Informationen – Notstoppschalter**.



BETRIEB

5. Den Außenborder auf Neutral (N) schalten.

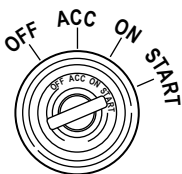


51902

- a - Vorwärtsfahrt
- b - Neutral
- c - Rückwärtsfahrt

HINWEIS: Für den ersten Start eines neuen oder leergefahrenen Motors siehe **Ansaugverfahren für Kraftstoffversorgungsmodul**.

6. Starten mit dem Zündschlüssel – Den Zündschlüssel auf START drehen und danach freigeben. Das elektronische Startsystem dreht den Motor automatisch, bis er startet. Startet der Motor nicht, wird der Startvorgang abgebrochen. Den Zündschlüssel wieder auf START drehen, bis der Motor startet.



3485

7. Nach dem Starten des Motors prüfen, ob ein kontinuierlicher Wasserstrahl aus der Wasserpumpenkontrolldüse austritt.

WICHTIG: Falls kein Wasser aus der Wasserpumpenkontrolldüse austritt, den Motor abstellen und prüfen, ob die Kühlwasser-Einlassöffnung verstopft ist. Wenn keine Verstopfung vorliegt, kann dies auf eine defekte Wasserpumpe oder eine Verstopfung im Kühlsystem hinweisen. Diese Zustände führen zur Überhitzung des Motors. Den Außenborder vom Händler prüfen lassen. Der Betrieb des Motors im überhitzten Zustand führt zur Beschädigung des Motors.

BETRIEB

Schalten

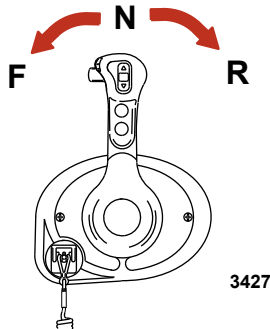
WICHTIG: Folgendes beachten:

- Den Außenborder nur dann in einen oder aus einem Gang schalten, wenn der Motor mit Leerlaufdrehzahl läuft. Durch Schalten bei höheren Drehzahlen als der Leerlaufdrehzahl kann das Getriebe beschädigt werden.
- Den Außenborder nicht in den Rückwärtsgang schalten, wenn das Boot mit mehr als einer Geschwindigkeit ohne Wellenschlag in Vorwärtsrichtung betrieben wird. Durch Schalten in den Rückwärtsgang bei höheren Bootsgeschwindigkeiten kann der Motor abgewürgt werden, und in manchen Situationen kann dies zum Ansaugen von Wasser in die Zylinder führen, wodurch der Motor schwer beschädigt wird.
- Der Außenborder verfügt über drei Schaltpositionen: Vorwärts (F), Neutral (N) und Rückwärts (R).
- Beim Schalten stets zuerst in die Neutralstellung schalten und die Leerlaufdrehzahl des Motors stabilisieren lassen, bevor in einen anderen Gang geschaltet wird.
- Den Außenborder stets zügig in einen Gang schalten.
- Den Gang einlegen und dann den Hebel weiter vorschieben, um die Drehzahl zu erhöhen.

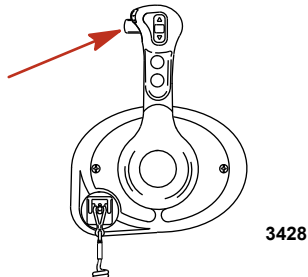
DTS INSTRUMENTENTAFEL-FERNSCHALTUNG

WICHTIG: Den Außenborder nur dann in einen Gang schalten, wenn der Motor mit Leerlaufdrehzahl läuft.

- Der Außenborder hat drei Gangschaltungspositionen: Vorwärts (F), Neutral (N) und Rückwärts (R).



- Beim Schalten stets zuerst in die Neutralstellung schalten und die Motordrehzahl auf Leerlauf zurückkehren lassen.
- Bei einem konsolenmontierten Fernschalthebel muss der Bootsführer stets die Schaltverriegelung drücken, während der Fernschalthebel aus der Neutralstellung heraus bewegt wird.



BETRIEB

- Den Fernschaltgriff weiterschieben, um die Motordrehzahl weiter zu erhöhen.

DTS KONSOLEN-FERNSCHALTUNG

WICHTIG: Den Außenborder nur dann in einen Gang schalten, wenn der Motor mit Leerlaufdrehzahl läuft.

- Der Außenborder ist mit drei Schaltpositionen für den Betrieb ausgestattet: Vorwärts, Neutral und Rückwärts.



51902

- a-** Vorwärtsfahrt
- b-** Neutral
- c-** Rückwärtsfahrt

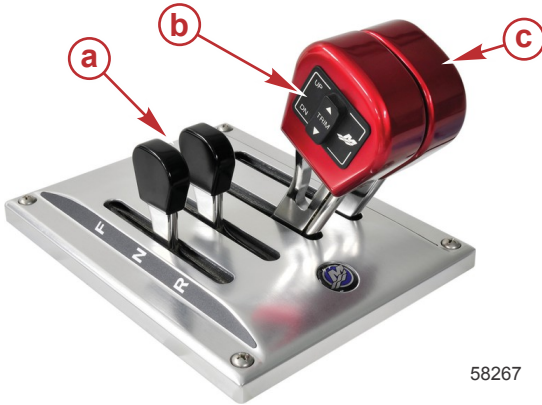
- Beim Schalten stets zuerst in die Neutralstellung schalten und die Motordrehzahl auf Standgas zurückkehren lassen.
- Den Fernschaltgriff weiterschieben, um die Motordrehzahl weiter zu erhöhen.

SCHALTEN MIT DER ZERO EFFORT FERNSCHALTUNG

1. Sicherstellen, dass sich der Gashebel in der Leerlaufstellung befindet.
2. Den Schalthebel vorwärts oder rückwärts bewegen.

BETRIEB

3. Den Gashebel vorschieben, um die Motordrehzahl zu erhöhen.

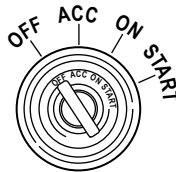


- a- Schalthebel in der Neutralstellung
- b- Trimmschalter
- c- Gashebel in der Leerlaufstellung

Abstellen des Motors

WICHTIG: Wenn der Schlüssel bei laufendem Motor in die START-Stellung geschaltet wird, wird der Motor abgestellt und das DTS-System bleibt aktiv. Hierdurch kann die Power-Trim-/Kippfunktion vom Fernschalthebel aus gesteuert werden.

Motordrehzahl zurücknehmen und den Außenborder in Neutral schalten. Den Zündschlüssel auf OFF (AUS) drehen.



WARTUNG

Reinigungs- und Pflegeempfehlungen

PFLEGE DES AUSSENBORDERS

Um den optimalen Betriebszustand des Außenborders zu gewährleisten, muss der Außenborder regelmäßigen Inspektionen und Wartungen unterzogen werden. Siehe **Inspektions- und Wartungsplan**. Wir raten Ihnen dringendst, den Motor korrekt warten zu lassen, um Ihre Sicherheit und die Ihrer Passagiere sowie die Zuverlässigkeit des Motors zu gewährleisten.

Die durchgeführten Wartungsarbeiten im **Wartungsprotokoll** hinten in diesem Buch aufzeichnen. Alle Wartungsaufträge und Quittungen aufbewahren.

Auswahl von Ersatzteilen für den Außenborder

Wir empfehlen die Verwendung von originalen Mercury Precision oder Quicksilver Ersatzteilen und Schmiermitteln.

KEINE ÄTZENDEN REINIGUNGSMITTEL VERWENDEN

WICHTIG: Auf dem Außenborder-Antriebssystem keine ätzenden Reinigungsmittel verwenden. Manche Reinigungsprodukte wie Bootsrumpfreiniger mit Salzsäure enthalten starke Ätzmittel. Diese Reinigungsmittel können bestimmte Komponenten, mit denen sie in Kontakt kommen, beschädigen. Hierzu gehören u. a. die wichtigen Befestigungselemente des Lenksystems.

Schäden an den Befestigungselementen des Lenksystems, die bei einer Sichtprüfung möglicherweise nicht erkannt werden, können zu Ausfällen mit schwerwiegenden Folgen führen. Manche ätzenden Reinigungsmittel können Korrosion verursachen oder beschleunigen. Bei der Verwendung von Reinigungsmitteln am und in der Nähe des Motors vorsichtig vorgehen und die auf der Verpackung des Reinigungsprodukts angegebenen Empfehlungen befolgen.

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 verkratzen, 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 Kunststoffes 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 Kunststoffes oder der Gummikomponenten der Fernschaltung führen.

WARTUNG

REINIGUNG UND PFLEGE VON MOTORHAUBE UND -WANNE

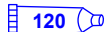
WICHTIG: Durch trockenes Abwischen der Kunststoffoberfläche entstehen kleine Kratzer. Die Oberflächen vor dem Reinigen stets feucht abwischen. Keine Reinigungsmittel mit Chlorwasserstoffsäure verwenden. Die Verfahren zum Reinigen und Einwachsen befolgen.

Verfahren zum Reinigen und Einwachsen

1. Vor dem Waschen die Motorhaube und -wanne mit sauberem Wasser abspülen, um Schmutz und Staub zu entfernen, die zum Verkratzen der Oberfläche führen können.
2. Die Motorhaube und -wanne mit sauberem Wasser und mildem, scheuerfreiem Reinigungsmittel waschen. Zum Waschen einen weichen, sauberen Lappen verwenden.
3. Gründlich mit einem sauberen, weichen Lappen abtrocknen.
4. Die Oberfläche mit einer scheuerfreien Kfz-Politur (Politur für Klarlacke) wachsen. Das aufgetragene Wachs von Hand mit einem sauberen, weichen Lappen entfernen.
5. Kleinere Kratzer können mit dem Poliermittel Cowl Finishing Compound von Mercury Marine (92-859026K 1) entfernt werden.

REINIGUNG UND PFLEGE DES MOTORBLOCKS (BEI VERWENDUNG IN SEEWASSER)

WICHTIG: Nach Betrieb des Außenborders in Seewasser die Motorhaube abnehmen. Motorblock und Motorblockkomponenten auf Salzablagerungen untersuchen. Salzablagerungen mit Süßwasser von Motorblock und Motorblockkomponenten abwaschen. Wasser vom Luftfilter bzw. den Ansaugöffnungen und dem Generator fernhalten. Nach dem Waschen den Motorblock und die Komponenten trocknen lassen. Korrosionsschutzspray von Quicksilver oder Mercury Precision Lubricants auf die externen Metalloberflächen des Motorblocks und die Motorblockkomponenten sprühen. Das Korrosionsschutzspray darf nicht auf den Antriebsriemen des Generators, die Riemenscheiben oder die Gummimetalllager des Außenborders geraten. Der Generatorantriebsriemen kann rutschen und beschädigt werden, wenn er mit Schmiermittel oder Korrosionsschutzspray in Kontakt gerät.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 120	Korrosionsschutzspray	Externe Metalloberflächen des Motorblocks und der Motorblockkomponenten.	92-802878Q55

EPA-Emissionsvorschriften

Alle neuen von Mercury Marine hergestellten Außenborder sind von der Umweltschutzbehörde der USA (Environmental Protection Agency - EPA) zertifiziert und erfüllen die Abgasvorschriften für neue Außenborder. Dieses Zertifikat hängt von bestimmten Einstellungen auf die Werksnormen ab. Daher muss das Werksverfahren zur Wartung des Produktes strikt befolgt und wenn möglich der ursprüngliche Konstruktionszweck wiederhergestellt werden. **Wartung, Austausch oder Reparatur der Abgasschutzvorrichtungen und -systeme können von einer beliebigen Bootsmotorenwerkstatt oder Person durchgeführt werden.**

WARTUNG

EMISSIONSPLAKETTE

Eine Emissionsplakette mit Abgaswerten und Motordaten, die in direktem Zusammenhang mit den Abgasen stehen, wird bei der Fertigung auf dem Motor angebracht.

43210

- a- Leerlaufdrehzahl
- b- Motorleistung (PS)
- c- Hubraum
- d- Motorleistung - Kilowatt
- e- Produktionsdatum
- f- Name der US EPA-Motorfamilie
- g- Emissionsvorschrift für die Motorfamilie
- h- Emissionsvorschrift für die Motorfamilie
- i- Empfohlene(r) Zündkerze/Elektrodenabstand
- j- Prozent der Undichtigkeiten in Kraftstoffleitungen

VERANTWORTUNG DES EIGNERS

Der Besitzer/Bootsführer muss routinemäßige Motorwartungen durchführen lassen, um die Abgaswerte innerhalb der vorgeschriebenen Zulassungsnormen zu halten.

Der Besitzer/Bootsführer darf den Motor auf keine Weise modifizieren, durch die die Motorleistung geändert oder Abgaswerte die vorgeschriebenen Fabrikwerte übersteigen würden.

Inspektions- und Wartungsplan

VOR JEDEM EINSATZ

- Motorölstand prüfen. Siehe **Motorölstand prüfen**.
- Sicherstellen, dass der Notstoppschalter den Motor abstellt.
- Außenborder auf sichere Befestigung am Bootsspiegel prüfen. Wenn der Außenborder oder die Befestigungsteile locker sind, müssen die Befestigungsteile erneut mit dem angegebenen Anzugsdrehmoment festgezogen werden. Bei der Suche nach lockeren Teilen auf einen Schwund des Materials oder des Anstrichs der Außenborder-Spiegelhalterung prüfen, der durch die Bewegung der Außenborder-Befestigungsteile und -Spiegelhalterungen verursacht werden kann. Zudem auf Bewegungsspielraum zwischen den Außenborder-Spiegelhalterungen und dem Bootsspiegel (Hubplatte/Dämpferhalterung) prüfen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft.
Außenborder-Kontermuttern und -schrauben – Standard-Bootsspiegel	75	–	55,3
Außenborder-Kontermuttern und -schrauben – Metall-Hubplatten und Dämpferhalterungen	122	–	90

- Das Kraftstoffsystem optisch auf Verschleiß oder Lecks untersuchen.

WARTUNG

- Lenkung auf klemmende oder lockere Teile prüfen.
- Die Propellerflügel auf Schäden untersuchen.
- Die Hydrauliklenkungsanschlüsse und -schläuche (sofern vorhanden) auf Undichtigkeiten bzw. Schäden prüfen.
- Den Füllstand der Hydrauliklenkflüssigkeit (falls vorhanden) prüfen.

NACH JEDEM EINSATZ

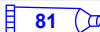
- Bei Betrieb in Seewasser, verschmutztem oder verschlammtem Wasser das Kühlsystem des Außenborders spülen. Siehe **Spülen des Kühlsystems**.
- Nach dem Betrieb in Seewasser alle Salzablagerungen abwaschen und den Abgasauslass von Propeller und Getriebegehäuse mit Süßwasser spülen.
- Nach dem Betrieb in Seewasser den Motorblock und alle Komponenten auf Salzablagerungen untersuchen. Siehe **Reinigung und Pflege des Motorblocks (bei Verwendung in Seewasser)**.

ALLE 100 BETRIEBSSTUNDEN BZW. MINDESTENS EINMAL JÄHRLICH

- Das Abwassersieb untersuchen. Siehe **Inspektion des Abwassersiebs**.
- Motoröl und Ölfilter wechseln. Das Öl sollte häufiger gewechselt werden, wenn der Motor unter widrigen Bedingungen wie zum Beispiel mit andauernder Schleppfahrt betrieben wird. Siehe **Motoröl und -filter wechseln**.
- Den am Motor montierten Niederdruck-Kraftstofffilter mit Wasserabscheider auf Wasser oder Verunreinigungen prüfen. Filter ggf. austauschen. Siehe **Kraftstoffsystem**.
- Den am Boot montierten Kraftstofffilter mit Wasserabscheider auf Wasser oder Verunreinigungen prüfen. Das Wasser ablassen oder den Filter ggf. austauschen.
- Den Propeller abbauen und die Propellerwelle schmieren. Siehe **Propeller – Austausch**.
- Thermostat auf Korrosion oder eine gebrochene Feder untersuchen. Sicherstellen, dass sich der Thermostat bei Zimmertemperatur vollständig schließt (Händler-Service).
- Die Befestigungsteile, mit denen der Außenborder am Bootsspiegel befestigt ist, kontrollieren. Die Befestigungsteile mit dem angegebenen Drehmoment anziehen - Händler-Service.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft.
Außenborder-Kontermuttern und -schrauben – Standard-Bootsspiegel	75	–	55,3
Außenborder-Kontermuttern und -schrauben – Metall-Hubplatten und Dämpferhalterungen	122	–	90

- Die Opferanoden prüfen. Bei Betrieb in Seewasser häufiger prüfen. Siehe **Opferanoden**.
- Das Getriebeöl wechseln. Siehe **Getriebeschmierung**.
- Batterie prüfen. Siehe **Prüfung der Batterie**.
- Betrieb in Seewasser: Die Zündkerzen ausbauen, auf Korrosion prüfen und nach Bedarf austauschen. Vor dem Einbau Anti-Seize-Paste nur auf das Gewinde der Zündkerze auftragen. Siehe **Zündkerzen – Prüfen und Austauschen**.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 81	Anti-Seize-Paste	Zündkerzengewinde	92-898101389

- Schrauben, Muttern und andere Befestigungsteile auf korrektes Anzugsdrehmoment überprüfen (Händler-Service).
- Quickleen in den Kraftstofftank zugeben.

WARTUNG

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
	Quickleen Motor- und Kraftstoffsystemreiniger	Kraftstofftank	8M0074921

- Motorhaubendichtungen prüfen und sicherstellen, dass sie intakt und unbeschädigt sind.
- Sicherstellen, dass der Einlassgeräuschdämpfer (falls vorhanden) installiert ist.
- Sicherstellen, dass der Leerlaufentlastungs-Schalldämpfer (falls vorhanden) installiert ist.
- Auf lockere Schlauchschellen und Gummimanschetten (falls vorhanden) am Lufterlass prüfen.

ALLE 300 BETRIEBSSTUNDEN ODER ALLE DREI JAHRE

- Power-Trim-Flüssigkeit prüfen. Siehe **Power-Trim-Flüssigkeit prüfen**.
- Alle Schmierstellen schmieren. Bei Betrieb in Seewasser häufiger schmieren. Siehe **Schmierstellen**.
- Den Wasserpumpenimpeller austauschen (Händler-Service).¹
- Das Keilwellenprofil der oberen Antriebswelle schmieren (Händler-Service).
- Verkabelung und Anschlüsse prüfen (Händler-Service).
- Den Generatorantriebsriemen austauschen. Siehe **Generator-Keilriemen austauschen** - Händler-Service.
- Die Zündkerzen austauschen.







VOR DER LAGERUNG

- Siehe **Lagerung**.

Wartungsplanaufkleber





WARTUNGSPLANAUFKLEBERSYMBOL

Ein Wartungsplanaufkleber befindet sich auf dem Motor, um den Eigentümer oder Bootsfahrer darauf hinzuweisen, wann wichtige Wartungsarbeiten am Pumpenaggregat durchzuführen sind. In der folgenden Tabelle sind die Symbole und eine allgemeine Beschreibung der geplanten Wartungsarbeiten aufgeführt.

Symbol	Definition	Symbol	Definition
 58249	Auswechseln	 58250	Prüfen
 58251	Motoröl und -filter	 58252	Getriebeöl
 58253	Zündkerzen	 58254	Thermostat

1. Den Wasserpumpenimpeller häufiger austauschen, wenn der Motor überhitzt oder ein verringerter Wasserdruck bemerkt wird.














WARTUNG

Symbol	Definition	Symbol	Definition
 58255	Niederdruck-Kraftstofffilter	 58256	Anoden
 58257	Zubehörantriebsriemen	 58258	Wasserpumpenimpeller

WARTUNGSPLANAUFKLEBER FÜR V6 FOURSTROKE MODELLE

MAINTENANCE SCHEDULE

FOURSTROKE

EVERY 100 HOURS OF USE OR ONCE YEARLY	EVERY 300 HOURS OF USE OR THREE YEARS
REPLACE	REPLACE
<ul style="list-style-type: none">  Engine Oil and Filter  Gearcase Lubricant <li style="text-align: center;">INSPECT  Anodes  Thermostat  Spark Plugs*  Low Pressure Fuel Filter 	<ul style="list-style-type: none">  Spark Plugs*  Low Pressure Fuel Filter  Accessory Drive Belt  Water Pump Impeller
	
<p>For additional maintenance and storage preparation see Owner's Manual</p>	
<p>Specifications</p> <p>Full Throttle RPM: 175/200HP; 5000-5800 225HP: 5200-6000</p> <p>Neutral Idle RPM: 600</p> <p>*In Saltwater: Apply Anti-Seize 20 Nm (15 lb-ft)</p> <p>8M0135348 0.9 mm (0.035 in.)</p> <p>Engine Oil 6.6 L (7.0 U.S. qt.)</p> <div style="display: flex; align-items: center;">   </div>	

64026

WARTUNG

WARTUNGSPLANAUFKLEBER FÜR SEAPRO V6 MODELLE

COMMERCIAL MAINTENANCE SCHEDULE

EVERY 100 HOURS **SEAPRO** **EVERY 300 HOURS**

REPLACE	REPLACE
Engine Oil and Filter	Spark Plugs*
Gearcase Lubricant	Low Pressure Fuel Filter
INSPECT	Accessory Drive Belt
Anodes	Water Pump Impeller
Thermostat	
Spark Plugs*	
Low Pressure Fuel Filter	

For additional maintenance and storage preparation see Owner's Manual

Specifications

Full Throttle RPM: 4600-5400
 Neutral Idle RPM: 600
 Valve Lash: Inspect Every 1000 Hrs

*** In Saltwater:**
 Apply Anti-Seize
 20 Nm (15 lb-ft)
8M0135348
 0.9 mm (0.035 in.)

Engine Oil
 6.6 L (7.0 U.S. qt.)

64042

WARTUNGSPLANAUFKLEBER FÜR V8 FOURSTROKE MODELLE

MAINTENANCE SCHEDULE

FOURSTROKE

EVERY 100 HOURS OF USE OR ONCE YEARLY	EVERY 300 HOURS OF USE OR THREE YEARS
REPLACE	REPLACE
Engine Oil and Filter	Spark Plugs*
Gearcase Lubricant	Low Pressure Fuel Filter
INSPECT	Accessory Drive Belt
Anodes	Water Pump Impeller
Thermostat	
Spark Plugs*	
Low Pressure Fuel Filter	

For additional maintenance and storage preparation see Owner's Manual

Specifications

Full Throttle RPM: 5200-6000
 Neutral Idle RPM: 600

*** In Saltwater:**
 Apply Anti-Seize
 20 Nm (15 lb-ft)
8M0135348
 0.9 mm (0.035 in.)

Engine Oil
 6.6 L (7.0 U.S. qt.)

64043

WARTUNG

WARTUNGSPLANAUFKLEBER FÜR V8 PRO XS MODELLE

MAINTENANCE SCHEDULE

**EVERY 100 HOURS
OF USE OR
ONCE YEARLY**

**EVERY 300 HOURS
OF USE OR
THREE YEARS**

↻ REPLACE

↻ REPLACE

Engine Oil and Filter

Gearcase Lubricant

Spark Plugs*

Low Pressure Fuel Filter

✓ INSPECT

↻ REPLACE

Anodes

Thermostat

Spark Plugs*

Low Pressure Fuel Filter

Accessory Drive Belt

Water Pump Impeller

For additional maintenance and storage preparation see Owner's Manual

Specifications

<p>Full Throttle RPM: 5600-6200</p> <p>Neutral Idle RPM: 600</p>	<p>* In Saltwater: Apply Anti-Seize 20 Nm (15 lb-ft)</p> <p>8M0135348 0.9 mm (0.035 in.)</p>	<p>Engine Oil</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> </div> <p style="text-align: center;">6.6 L (7.0 U.S. qt.)</p>
--	--	---

64044

WARTUNG

WARTUNGSPLANAUFKLEBER FÜR SEAPRO V8 MODELLE

COMMERCIAL MAINTENANCE SCHEDULE

<p>EVERY 100 HOURS</p> <p>REPLACE</p> <p>Engine Oil and Filter</p> <p>Gearcase Lubricant</p> <p>INSPECT</p> <p>Anodes</p> <p>Thermostat</p> <p>Spark Plugs*</p> <p>Low Pressure Fuel Filter</p>	<p>EVERY 300 HOURS</p> <p>REPLACE</p> <p>Spark Plugs*</p> <p>Low Pressure Fuel Filter</p> <p>Accessory Drive Belt</p> <p>Water Pump Impeller</p>
--	--







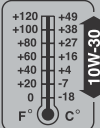
For additional maintenance and storage preparation see Owner's Manual

Specifications		
<p>Full Throttle RPM: 4800-5600</p> <p>Neutral Idle RPM: 600</p> <p>Valve Lash: Inspect Every 1000 Hrs</p>	<p>*In Saltwater: Apply Anti-Seize</p> <p>20 Nm (15 lb-ft)</p> <p>8M0135348</p> <p>0.9 mm (0.035 in.)</p>	<p>Engine Oil</p> <p>10W-30</p> <p>25W-40</p> <p>6.6 L (7.0 U.S. qt.)</p>

64045

WARTUNG

WARTUNGSPLANAUFKLEBER FÜR 250R UND 300R MODELLE

		Specifications
 MAINTENANCE SCHEDULE		Full Throttle RPM 250R: 5600-6200 300R: 5800-6400 Neutral Idle RPM: 600
EVERY 100 HOURS OF USE OR ONCE YEARLY		
 REPLACE	<input type="checkbox"/> Engine Oil And Filter <input type="checkbox"/> Gearcase Lubricant	Spark Plug: 8M0135348 Gap: 0.9 mm (0.035 in.) Torque: 20 Nm (15 lb-ft)
	<input type="checkbox"/> Anodes <input type="checkbox"/> Thermostat	
 INSPECT	<input type="checkbox"/> Spark Plugs* <input type="checkbox"/> Low Pressure Fuel Filter	*In Saltwater: Apply Anti-Seize Compound To Thread
	<input type="checkbox"/> Spark Plugs* <input type="checkbox"/> Low Pressure Fuel Filter	
EVERY 300 HOURS OF USE OR THREE YEARS		
 REPLACE	<input type="checkbox"/> Spark Plugs* <input type="checkbox"/> Low Pressure Fuel Filter <input type="checkbox"/> Accessory Drive Belt <input type="checkbox"/> Water Pump Impeller	 Engine Oil 
	<input type="checkbox"/> Spark Plugs* <input type="checkbox"/> Low Pressure Fuel Filter <input type="checkbox"/> Accessory Drive Belt <input type="checkbox"/> Water Pump Impeller	
	<input type="checkbox"/> Spark Plugs* <input type="checkbox"/> Low Pressure Fuel Filter <input type="checkbox"/> Accessory Drive Belt <input type="checkbox"/> Water Pump Impeller	
	<input type="checkbox"/> Spark Plugs* <input type="checkbox"/> Low Pressure Fuel Filter <input type="checkbox"/> Accessory Drive Belt <input type="checkbox"/> Water Pump Impeller	
For additional maintenance and storage preparation see Owner's Manual		6.6 L (7.0 U.S. qt.)

65585

Spülen des Kühlsystems

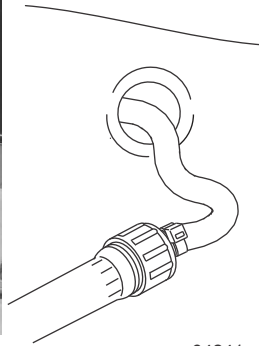
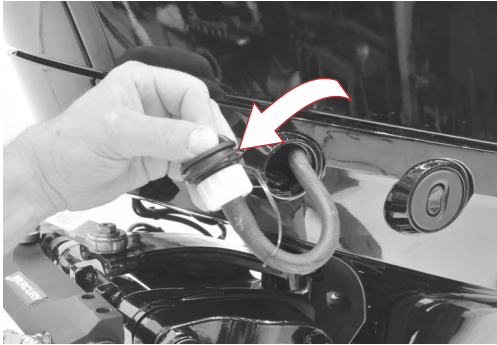
Die internen Wasserkanäle des Außenborders nach jedem Betrieb in Seewasser, verschmutztem oder verschlammtem Wasser mit Süßwasser spülen. Dies verhindert die Blockierung interner Wasserkanäle durch Ablagerungen.

HINWEIS: Der Außenborder kann beim Spülen in der gekippten oder vertikalen Betriebsposition stehen.

1. Den Außenborder abstellen und entweder in der Betriebsposition (vertikal) oder in Kippstellung positionieren.
2. Spülanschluss von der Motorwanne entfernen.

WARTUNG

- Den Deckel vom Spülanschluss nehmen und einen Wasserschlauch in den Spülanschluss schrauben.



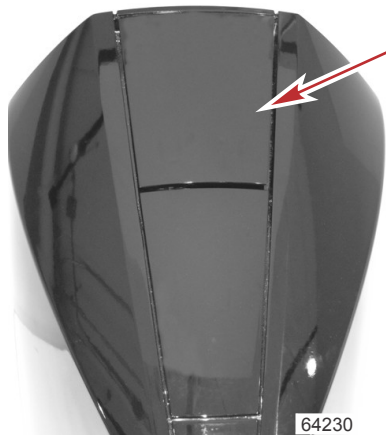
- Den Wasserhahn (maximal halb) aufdrehen und das Wasser 15 Minuten lang durch das Kühlsystem laufen lassen.
- Nach dem Spülen den Wasserhahn zudrehen und den Wasserschlauch abklemmen.
- Den Deckel am Spülanschluss anbringen. Den Spülanschluss wieder in die Motorwanne einsetzen.

Motorhaube – Abbau und Anbau

HINWEIS: Es wird empfohlen, die Verkleidung zu entfernen und zu installieren, während man im Boot steht.

AUSBAU

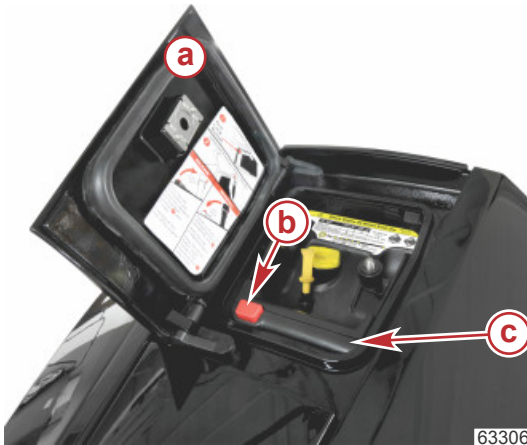
- Den Außenborder nach oben kippen, damit die Oberseite der Verkleidung zu Ihnen zeigt.
- Die Service-Zugangstür auf der Backbordseite nach unten drücken, um die Tür zu entsperren und zu öffnen.



Zum Entsperren hier drücken

WARTUNG

- Den roten Verriegelungsknopf drücken und den Hebel anheben.



- a** - Service-Zugangstür
- b** - Roter Verriegelungsknopf
- c** - Hebel

- Den Hebel nach achtern drücken, um den Hebel in der Verkleidungshebestellung zu verriegeln.



Hebel in der Hebestellung verriegelt

- Mit festem Griff am Hebel die Verkleidung vorsichtig vom Motor anheben.

EINBAU

- Mit festem Griff am Hebel die obere Verkleidung vorsichtig über dem Motor absenken.
- Überprüfen, ob die Verkleidung korrekt ausgerichtet ist. Dazu die Ausrichtungsführungen der Verkleidung auf der Backbord- und Steuerbordseite der Verkleidung kontrollieren. Wenn die Ausrichtung nicht korrekt ist, hat die Verkleidung einen größeren Abstand auf der einen als auf der anderen Seite.

WARTUNG

HINWEIS: Es kann notwendig sein die Seite der Verkleidung mit dem größeren Abstand leicht anzuheben, um die Ausrichtungsführungen korrekt zu positionieren.

3. Leicht auf die Verkleidung drücken.
4. Den roten Verriegelungsknopf drücken und am Hebel ziehen. Den Hebel weiter in die Verriegelungsstellung nach unten drücken.
5. Die Service-Zugangstür schließen.

Prüfung der Batterie

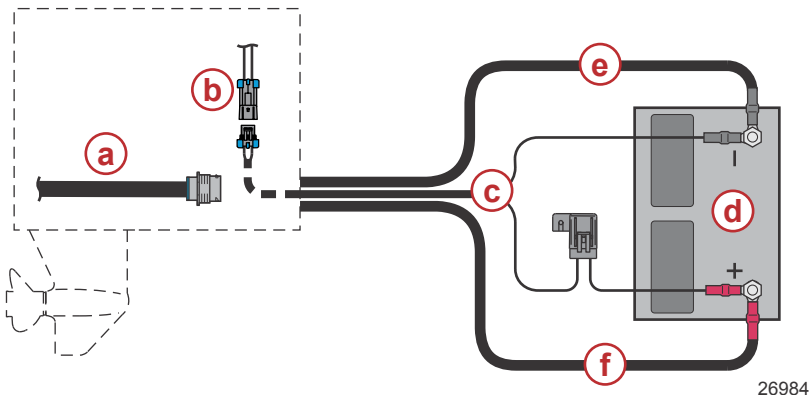
Die Batterie sollte regelmäßig geprüft werden, um sicherzustellen, dass diese über ausreichende Kapazität zum Starten des Motors verfügt.

WICHTIG: Die im Lieferumfang der Batterie enthaltenen Sicherheits- und Wartungsanweisungen durchlesen.

1. Vor Arbeiten an der Batterie den Motor abstellen.
2. Sicherstellen, dass die Batterie vor Verrutschen geschützt ist.
3. Die Batteriekabelklemmen sollten sauber sowie fest und korrekt befestigt sein. Plus an Plus und Minus an Minus.
4. Die Batterie sollte mit einem nichtleitenden Schutzschild ausgestattet sein, um einen versehentlichen Kurzschluss der Batterieklemmen zu vermeiden.

Batteriekabel und Stromkabelbaum

Die Anschlüsse der Batteriekabel sollten häufig auf Korrosion oder loses Befestigungsmaterial überprüft werden. Die Wartung dieser elektrischen Anschlüsse trägt dazu bei, dass der Motorbetrieb und die Funktionen der Zubehörteile problemlos bleiben. Die Motorstartbatteriekabel und die Kabel des Stromkabelbaums müssen mit Muttern an der Motorstartbatterie befestigt werden. Flügelmutter sind nicht zulässig. Der Stromkabelbaum muss mit einem Kabelbinder oder einem anderen sicheren Befestigungsmittel an einen der Batteriekabel befestigt werden.



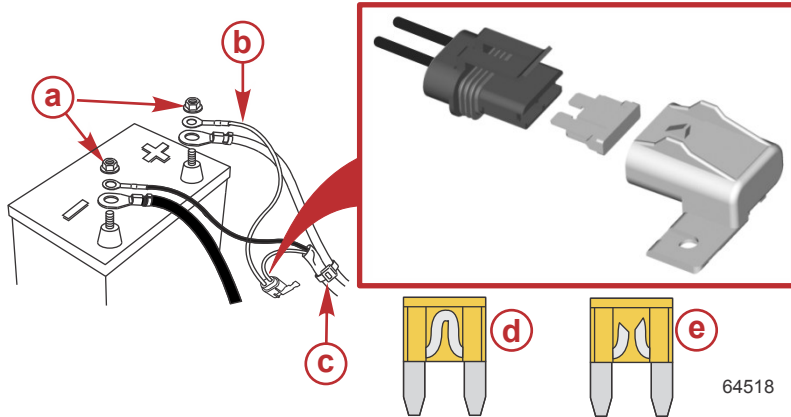
26984

- a- 14-poliger Datenkabelbaum
- b- Kabelbaum-Steckverbinder für reinen Strom am Motor
- c- Stromkabelbaum
- d- Batterie
- e- Batterie-Minuskabel
- f- batterie-Pluskabel

WARTUNG

Wenn die Sicherung des Kabelbaums geöffnet ist, die Ursache der Überlast suchen und beheben. Andernfalls kann sich die Sicherung erneut öffnen. Die Sicherung des Kabelbaums herausziehen und das silberne Band in der Sicherung prüfen. Wenn das Band gebrochen (offen) ist, muss die Sicherung durch eine Sicherung der gleichen Amperezahl (5 A) und des gleichen Typs ausgetauscht werden.

WICHTIG: Eine ATC-Sicherung hat das Sicherungselement in einem Kunststoffgehäuse eingeschlossen oder abgedichtet. Für Schiffsanwendungen muss dieser Sicherungstyp verwendet werden. Schiffsanwendungen sind Umgebungsbedingungen ausgesetzt, in denen sich explosionsfähige Dämpfe ansammeln können. ATO-Sicherungen weisen freiliegende Elemente auf und dürfen niemals in Schiffsanwendungen verwendet werden.



- a - Muttern
- b - Stromkabelbaum
- c - Kabelbinder
- d - Sicherung in Ordnung
- e - Sicherung geöffnet

BATTERIEANSCHLÜSSE

WICHTIG: Die Elektrik des Motors ist ein System mit negativer (-) Masse.

Die Batteriekabel der Motorbatterie müssen mit Sechskantmutter an den Batteriepolen befestigt werden. Die Sechskantmutter mit dem angegebenen Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in	lb-ft
Batterie-Sechskantmuttern	13,5	120	-

ANSCHLUSSREIHENFOLGE

Die Batteriekabel in folgender Reihenfolge anschließen:

1. Alle Jumper zwischen parallelen Mehrfachbatteriepacks
2. Von den Batterien zum Pluskabel (+) des Motors
3. Von den Batterien zum Pluskabelbaum (+)
4. Von den Batterien zum Minuskabel (-) des Motors
5. Von den Batterien zum Minuskabelbaum (-)
6. Von den Batterien oder der Haupterdungsschiene (-) zum negativen (-) Hauptleistungsrelais des Steuerbordriemens

WARTUNG

Kraftstoffsystem

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.

NIEDERDRUCK-KRAFTSTOFFFILTER

Der Niederdruck-Kraftstofffilter kann als allgemeine Wartungsarbeit gewartet werden, wenn der Wasser-im-Kraftstoff-Alarm aktiviert ist.

▲ 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.

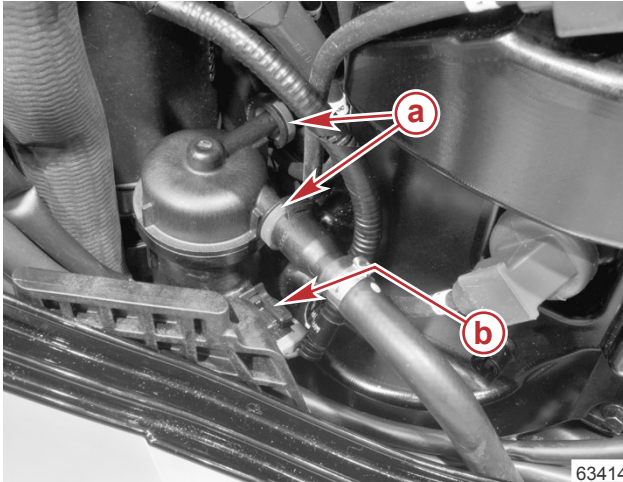
Ausbau

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 Behälter entsorgen.

1. Überprüfen, ob der Zündschalter in der Stellung OFF (aus) ist und ob der Lanyard-Schalter so positioniert ist, dass der Motor nicht starten kann.
2. Die Motorhaube abnehmen.
3. Den Kraftstofffilter auf der Steuerbord-Heckseite des Motors in der Nähe der unteren Zündkerze finden.
4. Auf die Freigabelaschen des Kraftstoffschlauchs drücken und die Kraftstoffschläuche vom Kraftstofffilter abklemmen.
5. Den Kabelbaum des Wasser-im-Kraftstoff-Sensors abklemmen.

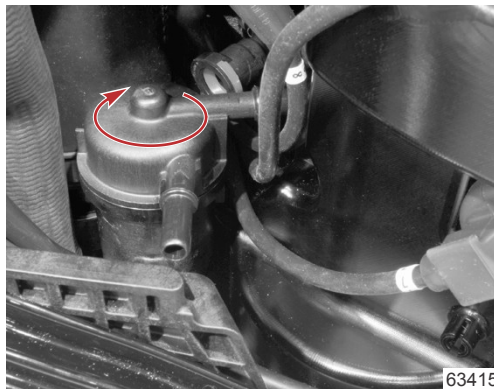
WARTUNG

HINWEIS: Wenn es einen am Boot montierten Kraftstofffilter mit Wasserabscheider mit einem installierten Wasser-im-Kraftstoff-Sensor gibt, wird der Sensorkabelbaum an den am Boot montierten Filter angeschlossen.



- a** - Kraftstoffschlauch-Freigabelaschen
- b** - Wasser-im-Kraftstoff-Sensorkabelbaum

6. Den Filter um etwa eine Vierteldrehung im Uhrzeigersinn drehen und den Filter herausheben.



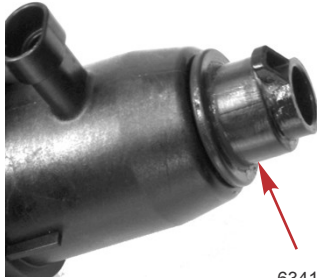
Um eine Vierteldrehung gedrehter Filter

7. Den Inhalt des Kraftstofffilters in einen zugelassenen Behälter leeren und gemäß den lokalen Vorschriften entsorgen.
8. Verschütteten Kraftstoff aufwischen.


WARTUNG

Einbau

1. Eine geringe Menge 2-4-C mit PTFE auf die Kraftstofffilter-Durchführungshülse auftragen.



63416

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
95 	2-4-C mit PTFE	Kraftstofffilter-Durchführungshülse	92-802859Q 1

2. Den Kraftstofffilter installieren und um eine Vierteldrehung gegen den Uhrzeigersinn drehen, um den Filter zu befestigen.
3. Den Kabelbaum des Wasser-im-Kraftstoff-Sensors anschließen.

HINWEIS: Wenn es einen am Boot montierten Kraftstofffilter mit Wasserabscheider mit einem installierten Wasser-im-Kraftstoff-Sensor gibt, wird der Sensorkabelbaum an den am Boot montierten Filter angeschlossen.

4. Die Kraftstoffschläuche mit den Befestigungselementen fest am Kraftstofffilter installieren.
5. Den Zündschlüssel auf RUN stellen und nach Kraftstofflecks suchen. Kraftstofflecks nach Bedarf reparieren.

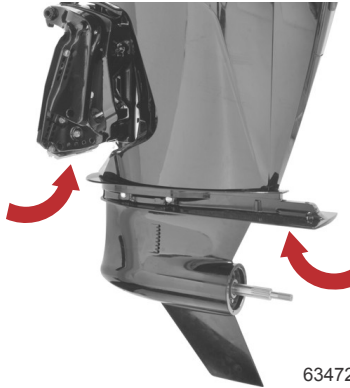
Opferanode

Der Außenborder ist an verschiedenen Stellen mit Opferanoden ausgestattet. Eine Anode schützt den Außenborder vor galvanischer Korrosion, indem ihr Metall anstelle dem des Außenborders der allmählichen Korrosion ausgesetzt wird.

Jede Anode muss regelmäßig untersucht werden; dies gilt besonders bei Betrieb in Seewasser, das die Erosion beschleunigt. Die Anode stets austauschen, bevor sie zu 50% verbraucht ist, um diesen Korrosionsschutz zu gewährleisten. Die Anode nicht lackieren oder mit einer Schutzschicht versehen, da sie dadurch ihre Wirksamkeit verliert.

WARTUNG

Zwei Anoden befinden sich am Motor; eine Anode ist am Getriebegehäuse und die andere ist an der Unterseite des Spiegelhalters angebracht.



Ab- und Anbau des Propellers

⚠ 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.

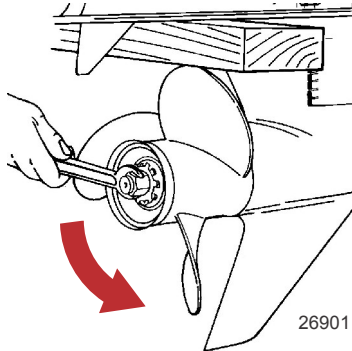
1. Den Außenborder in die Neutralstellung (N) schalten.



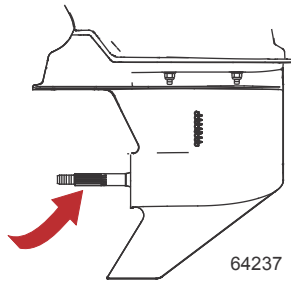
2. Den Zündschlüssel aus dem Zündschloss entfernen.
3. Die Sicherungsbleche an der Propellermutternsicherung geradebiegen.



WARTUNG

4. Einen Holzblock zwischen Getriebegehäuse und Propeller klemmen, um den Propeller zu fixieren. Die Propellermutter entfernen.



5. Den Propeller gerade von der Welle abziehen. Wenn der Propeller an der Welle fest sitzt und nicht abgebaut werden kann, muss er von einem Vertragshändler abmontiert werden.
6. Reichlich Extreme Grease oder 2-4-C mit PTFE auf die Propellerwelle auftragen.



Schlauchref. -Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
	Extreme Grease	Propellerwelle	8M0071841
	2-4-C mit PTFE	Propellerwelle	92-802859Q 1

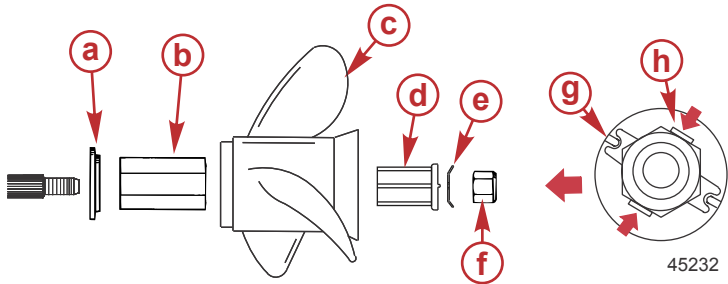
WICHTIG: Um Korrosion an der Propellernabe vorzubeugen und Festfressen an der Propellerwelle vor allem in Salzwasser vorzubeugen, immer eine reichliche Menge des empfohlenen Schmiermittels in den empfohlenen Wartungsintervallen und bei jedem Propellerabbau auf die gesamte Propellerwelle auftragen.

FLO-TORQ II PROPELLER - 25,4 MM (1 IN.) PROPELLERWELLE

1. Den Propeller wie abgebildet mit den mitgelieferten Komponenten auf der Welle anbringen.
2. Den Kontermutter-Haltering auf den erhöhten Stiften am Antriebsmuffenadapter platzieren und die Kontermutter auf das angegebene Drehmoment anziehen.

WARTUNG

- Die Sicherungsbleche gegen die Kontermutter nach oben biegen, um die Kontermutter zu fixieren.



- a** - Vordere Anlaufscheibe
- b** - Antriebsmuffe
- c** - Propeller
- d** - Antriebsmuffenadapter
- e** - Kontermutter-Haltering
- f** - Kontermutter
- g** - Erhöhte Stifte
- h** - Sicherungsbleche gegen die Kontermutter gebogen

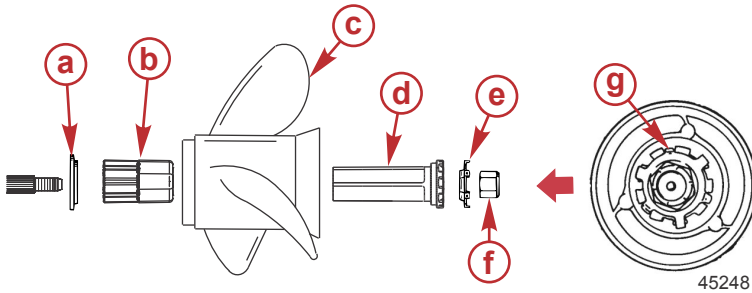
Beschreibung	Nm	lb-in	lb-ft
Sicherungsmutter	75	-	55.3

FLO-TORQ IV PROPELLER - 25,4 MM (1 IN.) PROPELLERWELLE

- Den Propeller wie abgebildet mit den mitgelieferten Komponenten auf der Welle anbringen.
- Die Kontermutter mit dem angegebenen Drehmoment anziehen.

WARTUNG

3. Drei der Zungen am Sicherungsblech in die Nuten im Antriebsmuffenadapter biegen, um die Kontermutter zu fixieren.



- a - Vordere Anlaufscheibe
- b - Antriebsmuffe
- c - Propeller
- d - Antriebsmuffenadapter
- e - Kontermutter-Haltering
- f - Kontermutter
- g - Zungen in die Nuten gebogen

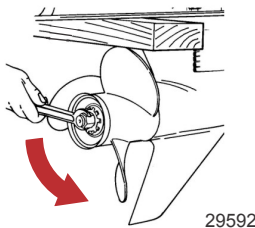
Beschreibung	Nm	lb-in	lb-ft
Sicherungsmutter	75	-	55.3

Propeller – Ab- und Anbau – Propellerwelle mit 31,75 mm (1-1/4 in.) Durchmesser

⚠ 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. Den Außenborder in die Neutralstellung schalten.
2. Einen Holzblock zwischen Getriebegehäuse und Propeller klemmen, um den Propeller zu fixieren. Die Propellermutter entfernen.



3. Den Propeller gerade von der Welle abziehen. Wenn der Propeller an der Welle festsitzt und nicht abgebaut werden kann, muss er von einem Vertragshändler abmontiert werden.

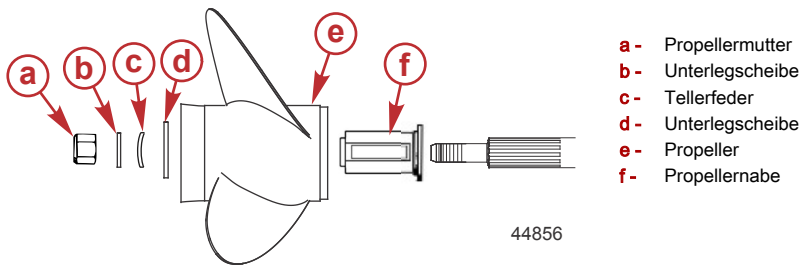
WARTUNG

4. Um den zukünftigen Abbau des Propellers zu erleichtern, das Keilwellenprofil an der Propellerwelle großzügig mit einem der folgenden Mercury/Quicksilver-Produkte schmieren:

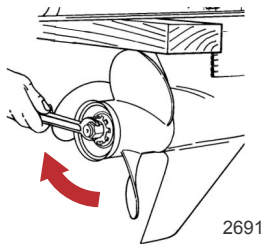
Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
	Extreme Grease	Keilwellenprofil der Propellerwelle	8M0071841
	2-4-C mit PTFE	Keilwellenprofil der Propellerwelle	92-802859Q 1

HINWEIS: Propeller, die auf eine Propellerwelle mit 31,75 mm (1-1/4 in.) Durchmesser montiert werden, erfordern ein Hochleistungs-Propellernabenkit.

5. **Hochleistungs-Propellernabenkit** – Propellernabe, Propeller, Unterlegscheibe, Tellerfeder, Unterlegscheibe und Propellermutter auf die Propellerwelle montieren.



6. Einen Holzklötz zwischen Getriebegehäuse und Propeller setzen. Die Propellermutter auf das angegebene Drehmoment anziehen.



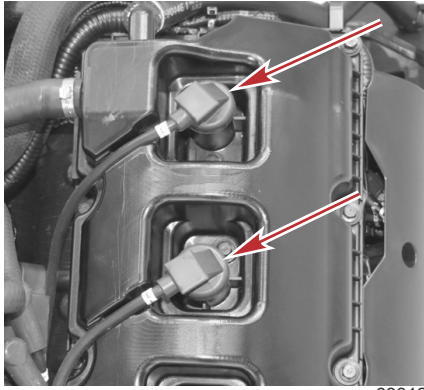
Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Propellermutter	75	–	55,3

Zündkerzen - Prüfen und Austauschen

1. Die Motorhaube abnehmen. Siehe **Obere Verkleidung – Aus- und Einbau**.

WARTUNG

- Den Zündkerzenstecker greifen und mit einer drehenden Bewegung von den Zündkerzen entfernen.



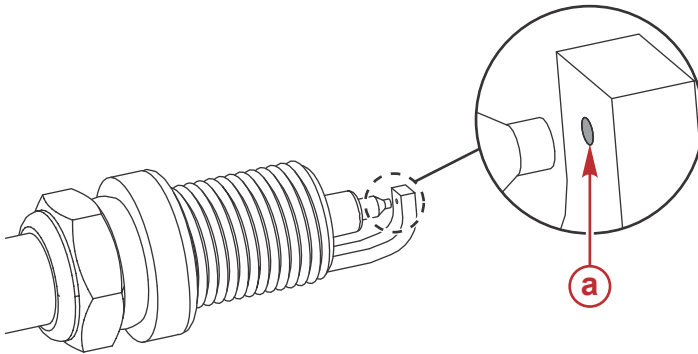
63312

Zündkerzenstecker

- Die Zündkerze mit einem 14 mm tiefen Schlüssel entfernen.

HINWEIS: Die Zündkerze austauschen, wenn die Elektrode abgenutzt ist, wenn der Isolator rau, gerissen, gebrochen ist oder Blasen aufweist bzw. wenn das Edelmetall der Zündkerzenelektrode nicht sichtbar ist.

WICHTIG: Die Farbe der Zündkerze gibt ggf. keinen Aufschluss über diesen Zustand. Zur Diagnose einer defekten Zündkerze das Edelmetall der Elektrode untersuchen. Ist kein Edelmetall sichtbar, die Zündkerze austauschen.

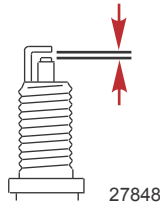


9381

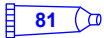
a - Edelmetall

WARTUNG

4. Den Elektrodenabstand prüfen. Siehe **Allgemeine Informationen - Technische Daten**.



- Vor der Installation muss der Elektrodenabstand aller Zündkerzen geprüft und bei Bedarf korrigiert werden.
 - Den Abstand mit einer Fühlerlehre oder einem Prüfstift messen. Niemals das keilförmige Abstandsprüfwerkzeug verwenden, um den Abstand zu prüfen oder einzustellen.
 - Wenn eine Einstellung erforderlich ist, die Mittelelektrode nicht aufbrechen und keine Kraft ausüben. Dies ist entscheidend für alle Arten von Zündkerzen, die eine Verschleißfläche haben, wie etwa Platin oder Iridium auf der Masseelektrode oder Mittelelektrode.
 - Wenn der Abstand vergrößert werden muss, ein Werkzeug verwenden, das nur die Masseelektrode zurückzieht, ohne die Mittelelektrode, das Porzellan oder den Verschleißteil der Masseelektrode zu berühren.
 - Wenn der Abstand verkleinert werden muss, die Masseelektrode der Zündkerze leicht auf eine harte Fläche schlagen.
5. Meerwasserbetrieb - Gleitmittel nur auf das Gewinde der Zündkerzen auftragen.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 81	Anti-Seize Compound (Gleitmittel)	Zündkerzengewinde	92-898101389

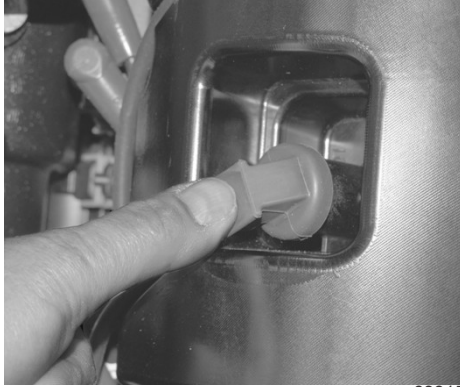
6. Vor Einbau der Zündkerzen Schmutz vom Zündkerzensitz entfernen. Die Zündkerzen handfest einbauen und um eine zusätzliche Vierteldrehung oder mit dem angegebenen Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft.
Zündkerze	20	177	–

7. Den Zündkerzenstecker in die Ventilabdeckung einführen. Der Stecker richtet sich automatisch auf die Zündkerze aus.

WARTUNG

8. Auf das Ende des Zündkerzensteckers drücken, um sicherzustellen, dass der Stecker vollständig eingesteckt ist und korrekt auf der Zündkerze sitzt.



63315

Auf den Kerzenstecker drücken.

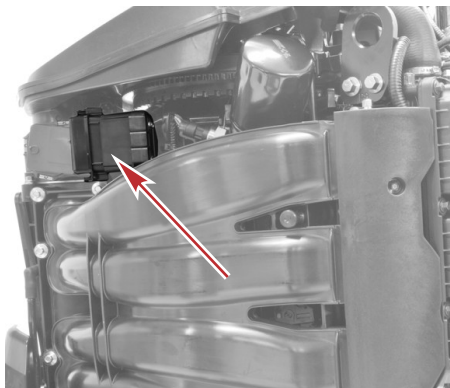
9. Die Motorhaube anbringen.

Sicherungen

WICHTIG: Bei ATC-Sicherungen ist der Schmelzeinsatz in einem Kunststoffgehäuse eingeschlossen bzw. abgedichtet. Dieser Sicherungstyp muss für Bootsmotoren verwendet werden. Bootsmotoren sind Umgebungsbedingungen ausgesetzt, in denen sich explosive Dämpfe ansammeln können. Bei ATO-Sicherungen liegen die Schmelzeinsätze frei, d. h. dieser Sicherungstyp darf auf keinen Fall für Bootsmotoren verwendet werden.

Die elektrischen Stromkreise des Außenborders sind mit Sicherungen vor Überlastung geschützt. Wenn eine Sicherung geöffnet ist, die Ursache der Überlast suchen und beheben. Andernfalls kann sich die Sicherung erneut öffnen.

1. Den Sicherungshalter auf der Backbordseite des Motors finden und die Abdeckung vom Sicherungshalter entfernen.

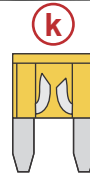
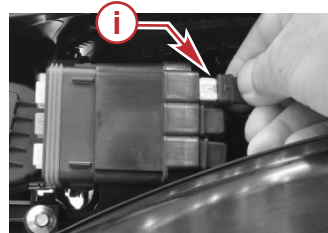
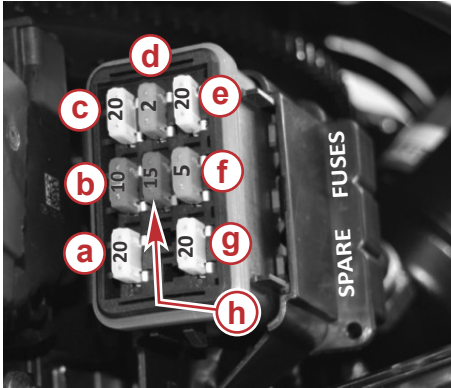


63317

WARTUNG

- Die vermutlich geöffnete Sicherung herausziehen und das silberne Band in der Sicherung prüfen. Wenn das Band gebrochen (offen) ist, muss die Sicherung ausgetauscht werden.

WICHTIG: Die Sicherung durch eine neue Sicherung der gleichen Amperezahl ersetzen.



64390


- a**- Zündspulen - 20 A
- b**- Sauerstoffsensor - 10 A
- c**- Kraftstoffpumpen - 20 A
- d**- Diagnose - 2 A
- e**- Einspritzventile - 20 A
- f**- Advanced Sound Control Treiber - 5 A
- g**- Leistungstreiber - 20 A
- h**- TVM-Leistung -15 A - nur DTS-Produkte
- i**- Ersatzsicherungen (3)
- j**- Sicherung in Ordnung
- k**- Sicherung geöffnet

Generatorriemen


Der Generatorriemen befindet sich unter dem Verteilerkanal Schwungradabdeckung - Ansaugluftinduktion. Die Inspektion des Generatorriemens muss von einem genehmigten Mercury-Händler im empfohlenen Intervall durchgeführt werden. Siehe **Inspektions- und Wartungsplan**.

Schmierstellen

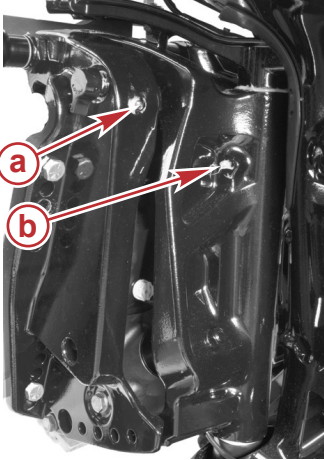
- Folgende Teile mit Extreme Grease oder 2-4-C mit PTFE schmieren.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
	Extreme Grease	Schwenkhalterung, Kippsicherung, Propellerwelle	8M0071841

WARTUNG

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 95	2-4-C mit PTFE	Schwenkhalterung, Kippsicherung, Kipprohr, Propellerwelle	92-802859Q 1

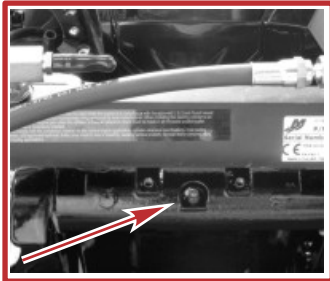
- Die Schwenkhalterung und die Kippsicherung über die Schmiernippel schmieren.



63792

- a** - Kippsicherungs-Schmiernippel
- b** - Schwenkhalterungs-Schmiernippel

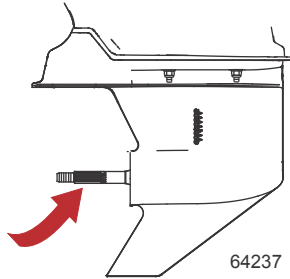
- Das Kipprohr über einen Schmiernippel schmieren.



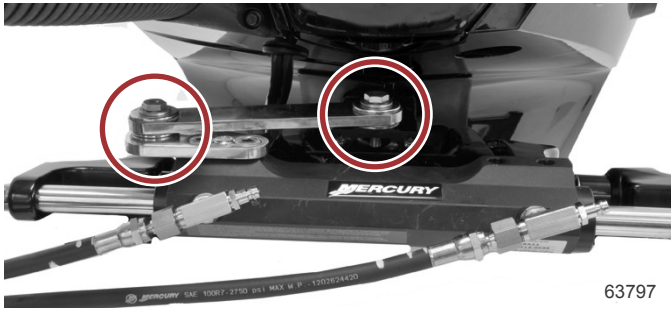
64517

WARTUNG

- Propellerwelle – Siehe **Propeller – Austausch** bzgl. Aus- und Einbau des Propellers. Reichlich Schmiermittel auf die gesamte Propellerwelle auftragen, um ein Festfressen der Nabe an der Welle zu verhindern.



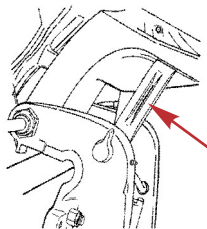
2. Das Lenkgestänge mit Öl schmieren.



Mit Öl schmieren

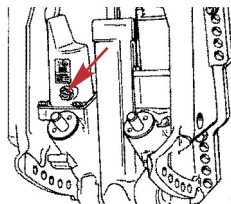
Power-Trim-Flüssigkeit prüfen

1. Außenborder ganz nach oben kippen und den Kippstützhebel einrasten.

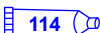


WARTUNG

2. Einfülldeckel entfernen und den Flüssigkeitsstand prüfen. Der Füllstand muss an der Unterkante der Einfüllöffnung liegen. Power-Trim- und Servolenkflüssigkeit von Quicksilver oder Mercury Precision einfüllen. Wenn diese Flüssigkeit nicht zur Verfügung steht, Automatikgetriebeöl (ATF) verwenden.



28460

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 114	Power-Trim- und Servolenkflüssigkeit	Power-Trim-System	92-802880Q1

Hydrauliklenkungsflüssigkeit prüfen

⚠ VORSICHT

Schmutz und Verunreinigungen in der hydraulischen Lenkung können die internen Komponenten der Lenkung beschädigen. Beschädigte Komponenten können zu schweren oder tödlichen Verletzungen durch den Verlust der Kontrolle über das Boot führen. Verhindern, dass Schmutz und Verunreinigungen in Ruderstand, Leitungen oder Zylinder dieser Lenkung eindringen, und alle Prüfungen, Wartungsarbeiten und Verfahren zum Zusammenbau in einem sauberen Arbeitsbereich ausführen.

WICHTIG: Den Füllstand der Hydrauliklenkungsflüssigkeit regelmäßig prüfen. Das Steuerungssystem muss mit Flüssigkeit gefüllt sein, damit sichergestellt wird, dass keine Luft durch das Steuerruder in das Steuerungssystem gelangt. Ein hydraulisches Steuerungssystem, in das Luft eingedrungen ist, hat eine lockere oder reaktionsarme Steuerungskontrolle, die den Bootsführer in seiner Fähigkeit, das Boot zu steuern, beeinträchtigt. Bei Steuerungssystemen mit zwei Rudern muss immer das obere Steuerruder zuerst geprüft werden. Wenn das System entlüftet werden muss, ist eine Person möglicherweise nicht in der Lage, das Steuerungssystem vollständig zu füllen und zu entlüften. Wenden Sie sich an Ihren Händler, wenn Sie Fragen zu Ihrem Steuerungssystem haben, oder lesen Sie die Installationsanleitung Ihres Steuerungssystems.

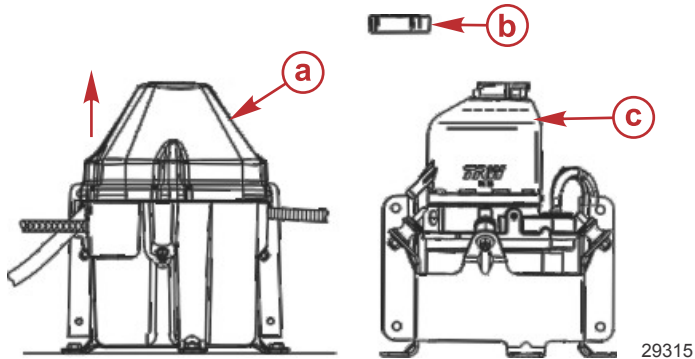
Servolenkflüssigkeit prüfen

⚠ VORSICHT


Schmutz und Verunreinigungen in der hydraulischen Lenkung können die internen Komponenten der Lenkung beschädigen. Beschädigte Komponenten können zu schweren oder tödlichen Verletzungen durch den Verlust der Kontrolle über das Boot führen. Verhindern, dass Schmutz und Verunreinigungen in Ruderstand, Leitungen oder Zylinder dieser Lenkung eindringen, und alle Prüfungen, Wartungsarbeiten und Verfahren zum Zusammenbau in einem sauberen Arbeitsbereich ausführen.

WARTUNG

Abdeckung und Einfülldeckel des Servolenksystems entfernen, um den Flüssigkeitsstand visuell zu prüfen. Die Flüssigkeit muss bis knapp zur Unterkante der Einfüllöffnung reichen. Bei Bedarf SAE 0W-30 synthetische Servolenkflüssigkeit hinzufügen.



- a - Abdeckung der Servolenkung
- b - Einfülldeckel
- c - Füll-/Vollstand

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 138	SAE 0W-30 synthetische Servolenkflüssigkeit	Servolenkung	92-858077K01

Motoröl und -filter wechseln

MOTORÖL-FÜLLMENGE

Das Fassungsvermögen für Motoröl beträgt ca. 6,6 Liter (7.0 US qt).

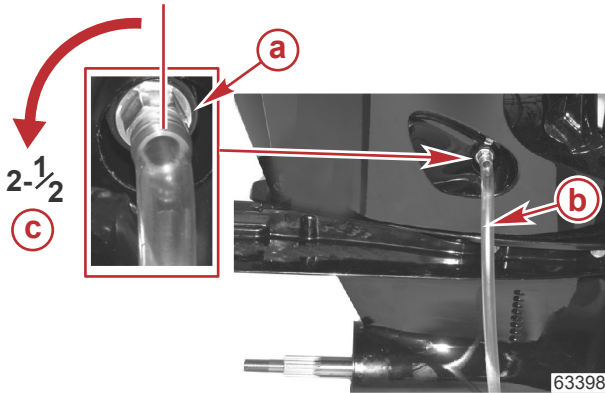
WICHTIG: Den Außenborder ca. eine Minute lang über die Vertikale nach außen/oben kippen, damit eingeschlossenes Öl in den Ölsumpf zurücklaufen kann.

VERFAHREN FÜR DEN ÖLWECHSEL AN LAND

1. Den Außenborder ca. eine Minute lang über die Vertikale nach außen/oben kippen, damit eingeschlossenes Öl in den Ölsumpf zurücklaufen kann.
2. Den Außenborder in die vertikale Stellung kippen.
3. Die Ölablassschraube mit einem 16 mm (5/8 in.) Schraubenschlüssel lösen, damit sie von Hand gedreht werden kann. Vorsichtig vorgehen, damit das Ventil zum Ablassen des Öls nicht zu weit geöffnet wird.
4. Einen Ablassschlauch mit Innendurchmesser 12 mm (7/16 in.) am Ölablassventil anbringen. Das andere Ende des Schlauchs in einen geeigneten Behälter einführen. Der Behälter sollte groß genug sein, um mehr als 9,8 Liter (10 US qt) zu fassen.
5. Das Ölablassventil um zweieinhalb Drehungen lösen, damit das Öl abfließen kann. Hierbei zweieinhalb Drehungen nicht überschreiten.

WARTUNG

WICHTIG: Das Ölablassventil nicht um mehr als zweieinhalb Drehungen lösen. Über zweieinhalb Drehungen hinaus kann die Öldichtung beschädigt werden.



- a - Ölablassventil
 - b - Ablassschlauch
 - c - Um höchstens zweieinhalb Umdrehungen lösen
6. Nachdem das Öl abgelaufen ist, das Ölablassventil (im Uhrzeigersinn) von Hand festziehen und den Ablassschlauch entfernen.
 7. Das Ölablassventil auf das angegebene Drehmoment anziehen. Öl am Ventil abwischen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft.
Ölablassventil	15	132,7	–

WICHTIG: Wenn das Ölablassventil zu stark angezogen wird, kann der Ölsumpf beschädigt werden.

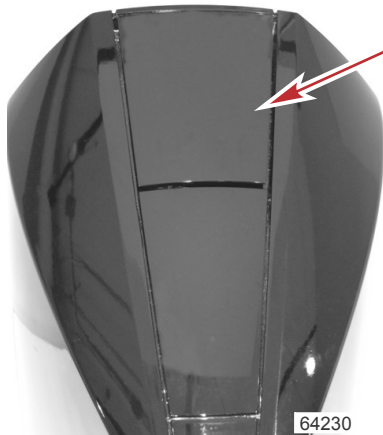
8. Eine angemessene Menge Motoröl zugeben.

VERFAHREN FÜR DEN ÖLWECHSEL AUF DEM WASSER

1. Den Außenborder ca. eine Minute lang über die Vertikale nach außen/oben kippen, damit eingeschlossenes Öl in den Ölsumpf zurücklaufen kann.
2. Den Außenborder in die vertikale Stellung kippen.

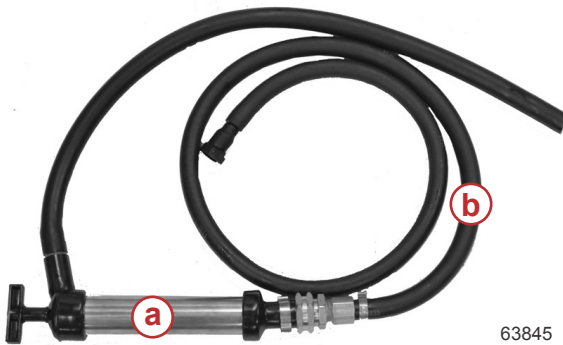
WARTUNG

- Die Service-Zugangstür auf der Backbordseite nach unten drücken, um die Tür zu entsperren und zu öffnen.



Zum Entsperren hier drücken

- Den Ölmesstab herausziehen.
- Den Ölablassschlauch an der Motorölpumpe installieren. Überprüfen, ob der Schlauch sicher befestigt ist.



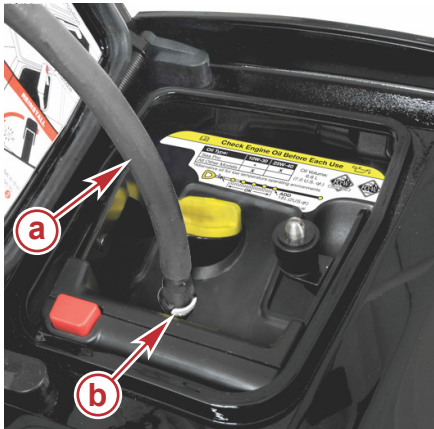
- a** - Motorölpumpe
- b** - Ölablassschlauch

Motorölpumpe	802889A1
<p>11591</p>	<p>Zum Ablassen des Motoröls ohne Entleerung des Kurbelgehäuses.</p>

WARTUNG

Ölablassschlauch	8M0137866
 64627	Zum Ablassen des Motoröls ohne Entleerung des Kurbelgehäuses. An die Motorölpumpe anschließen.

- Die Motorölpumpe auf das Ölmesstabrohr setzen. Überprüfen, ob die Pumpe sicher am Rohr befestigt ist, indem sie leicht hochgezogen wird.



- a** - Ölablassschlauch
- b** - Verriegelungsknopf

63843

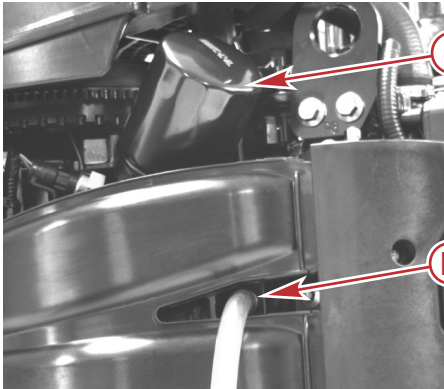
- Das Ablassrohr der Motorölpumpe in einen geeigneten Behälter einführen. Der Behälter sollte groß genug sein, um mehr als 9,8 Liter (10 US qt) zu fassen.
- Das Motoröl mit der Pumpe absaugen.
- Abwarten, bis das Ablassrohr vollkommen leer ist, bevor die Ölpumpe vom Ölmesstabrohr entfernt wird.
- Den Verriegelungsknopf des Ölablassschlauchs drücken, um ihn vom Ölmesstabrohr zu lösen.
- Den Ölmesstab einführen. Überprüfen, ob er vollständig eingeführt ist.
- Eine angemessene Menge Motoröl zugeben.

ÖLFILTERWECHSEL

- Die Verschlusschraube von der Ölwanne entfernen und einen Ablassschlauch mit Innendurchmesser 12 mm (7/16 in.) am Anschlussstutzen befestigen. Das andere Ende des Schlauchs in einen geeigneten Behälter einführen.

WARTUNG

- Den alten Filter durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn entfernen.



63399

- a - Ölfilter
- b - Ablassschlauch

- Warten, bis das Öl in der Wanne abgeflossen ist.
- Das restliche Öl von der Ölwanne und vom Filterbefestigungssockel abwischen.
- Den Schlauch entfernen und die Verschlusschraube einbauen.
- Eine dünne Schicht sauberes Öl auf die Filterdichtung auftragen. Kein Schmierfett verwenden. Den neuen Filter einsetzen, bis die Dichtung den Sockel berührt, und anschließend eine Dreiviertel- bis volle Umdrehung anziehen.

ÖL EINFÜLLEN

Den Öleinfülldeckel abnehmen und ca. 6,6 Liter (7.0 US qt.) des empfohlenen Öls nachfüllen. Dadurch wird der Ölstand in den Betriebsbereich gebracht.



63401

- a - Öleinfülldeckel
- b - Ölmesstab

HINWEIS: Es ist nicht notwendig, den Ölstand unmittelbar nach dem Ölwechsel zu prüfen. Der Motor muss eine Weile laufen und dann für eine Stunde oder länger ausgeschaltet werden, bevor der Ölstand geprüft wird. Siehe **Motorölstand prüfen**.

Motorölstand prüfen

Nach dem Ölwechsel sollte der Motor einige Minuten lang laufen und dann für eine Stunde oder länger ausgeschaltet werden, bevor der Ölstand geprüft wird.

WARTUNG

WICHTIG: Für ein genaues Ablesen des Ölstands muss der Motor mehrere Minuten lang vertikal gehalten werden, bevor der Ölmesstab herausgenommen wird.

1. Den Ölmesstab herausnehmen und den Bereich der fünf Kügelchen beobachten.
2. Der Ölstand ergibt sich aus dem Kügelchen oder der Kreuzschraffur, das/die das Öl am weitesten vom Ende entfernt zeigt.

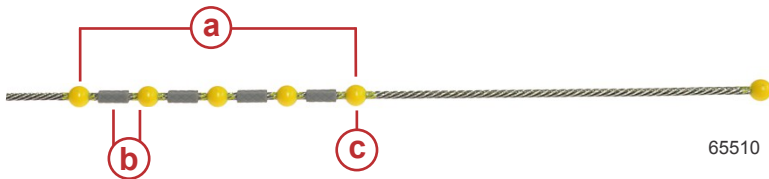


Beispiel für den Ölstand

ÜBERBLICK ÖLSTAND AN DEN ÖLMESSTABKÜGELCHEN

Bei neuem Öl kann der Ölstand schwierig zu ermitteln sein. Deshalb ist auch die Kreuzschraffur zwischen den Kügelchen auf dem Ölmesstab vorgesehen. Wenn sich beim Prüfen des Ölstands ergibt, dass sich Öl auf einem der fünf Ölbereichskügelchen oder einer der vier Kreuzschraffuren befindet, ist der Ölstand im sicheren Betriebsbereich. Wenn sich der Ölstand nur auf dem untersten Ölbereichskügelchen befindet, kann der Bootsführer 1,8 Liter (2 US qt) Öl ergänzen, und der Ölstand bleibt im sicheren Betriebsbereich. Wenn das Öl nach etlichen Stunden der Produktnutzung dunkel wird, ist es leichter, den Ölstand auf dem Ölmesstab zu ermitteln.

WICHTIG: Durch wiederholtes Herausnehmen und Einführen des Ölmesstabs zum Prüfen des Ölstands wird Öl weiter nach oben im Ölmesstabrohr befördert. Dadurch kann es zu einem Fehler beim Ablesen des Ölstands kommen.



- a - Sicherer Betriebsbereich
- b - Allgemeiner Bereich nach einem Ölwechsel
- c - 1,8 Liter (2 US qt) Öl nachfüllen

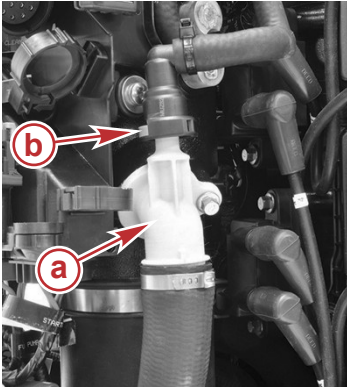
Inspektion des Abwassersiebs

WICHTIG: Das Wassersieb ist ein integraler Bestandteil des Kühlsystems. Es sollte alle 100 Betriebsstunden bzw. einmal pro Jahr überprüft werden.

1. Die Motorhaube abnehmen. Siehe Obere Verkleidung – Aus- und Einbau.

WARTUNG

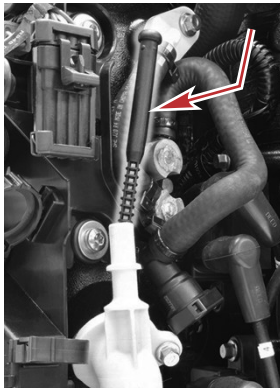
- Den Schlauch von der Baugruppe Abwassernebeleinlass entfernen. Auf die Schlauchverriegelung drücken und den Schlauch aus der Baugruppe ziehen.



64629

- a** - Baugruppe Abwassernebeleinlass
- b** - Schlauchverriegelung

- Sieb von der Baugruppe abbauen.



64630

Filtersieb

- Das Sieb auf Schmutz, Verstopfung oder Ansammlung von mineralischen Ablagerungen überprüfen. Das Sieb mit frischem Wasser spülen. Eine Nylonbürste verwenden, um Schmutz, Verstopfung oder Ansammlung von mineralischen Ablagerungen leichter zu entfernen. Wenn das Sieb nicht von Schmutz, Verstopfung und Ansammlung von mineralischen Ablagerungen gereinigt werden kann oder wenn das Sieb beschädigt ist, das Sieb austauschen.



64631

- Das Sieb in die Baugruppe Abwassernebeleinlass einsetzen.
- Den Schlauch auf die Baugruppe anbringen. Überprüfen, ob der Schlauch sicher befestigt ist, indem er nach oben gezogen wird.

WARTUNG

Getriebeöl

GETRIEBESCHMIERUNG

Das Getriebeöl beim Auffüllen oder Auswechseln visuell auf Vorhandensein von Wasser prüfen. Wenn Wasser vorhanden ist, kann es sich auf den Boden abgesetzt haben und läuft vor dem Getriebeöl ab, oder es kann sich mit dem Getriebeöl vermischt haben und dem Öl ein milchiges Aussehen verleihen. Wenn Wasser vorhanden ist, muss das Getriebe vom Händler überprüft werden. Wasser im Getriebeöl kann zum vorzeitigen Ausfall von Lagern und bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt zur Bildung von Eis und Beschädigung des Getriebes führen.

Das abgelassene Getriebeöl auf Metallpartikel prüfen. Eine kleine Menge Metallpartikel weist auf normalen Zahnradverschleiß hin. Eine übermäßige Menge von Metallpartikeln oder Spänen kann auf abnormalen Zahnradverschleiß hinweisen. Dies muss von einem Vertragshändler überprüft werden.

EMPFOHLENE GETRIEBESCHMIERUNG

Mercury oder Quicksilver Hochleistungs-Getriebeschmiermittel.

250R UND 300R ERFORDERLICHE GETRIEBESCHMIERUNG

Extreme Performance Gear Lube - SAE 90

GETRIEBEÖL-FÜLLMENGE

HINWEIS: Das Fassungsvermögen des Getriebes beträgt ca.

Getriebeöl-Füllmenge		
122 mm (4.8 in.)*	Rechtsdrehung	710 ml (24.0 fl oz)
	Linksdrehung	810 ml (27.4 fl oz)
137 mm (5.44 in)	Rechtsdrehung	720 ml (24.4 fl oz)
	Linksdrehung	680 ml (23.0 fl oz)
SeaPro 137 mm (5.44 in.)	Rechtsdrehung	980 ml (33.1 fl oz)
	Linksdrehung	
Torque Master	Rechtsdrehung	520 ml (17.5 fl oz)
Sport Master	Rechtsdrehung	620 ml (21.0 fl oz)
	Linksdrehung	

*Beim frühen Modell 4.8 in. Getriebegehäuse rechts können die Lagerträger die Ölstandschrabe in der 3-Uhr-Position haben. Dafür ist eine leicht geringere Menge an Getriebeöl erforderlich.

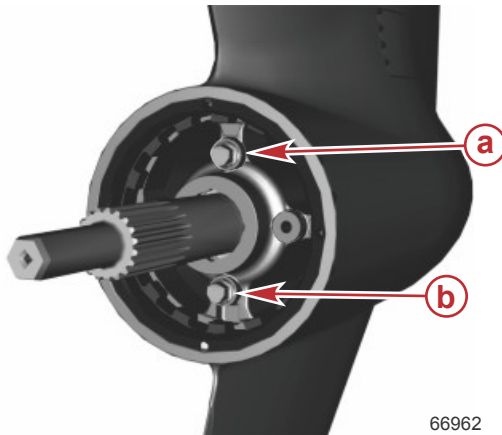
ENTLEEREN UND FÜLLEN DES GETRIEBES - 122 MM (4.8 IN.)

Getriebegehäuse – Öl ablassen

1. Den Außenborder in die vertikale Betriebsstellung positionieren.
2. Den Propeller abbauen. Siehe **Ab- und Anbau des Propellers**.
3. Eine Wanne unter das Getriebegehäuse stellen, um das Schmiermittel aufzufangen.

WARTUNG

4. Ölstandschaube und Einfüll-/Ablassschraube herausnehmen. Lange genug warten, damit das Öl aus dem Getriebe abfließen kann. Je nach Umgebungstemperatur kann es bis zu 30 Minuten dauern, bis das Getriebe vollständig entleert ist.



- a - Ölstandschaube
- b - Einfüll-/Ablassschraube

66962

Getriebegehäuse füllen

1. Nachdem das Getriebegehäuse entleert wurde, das Getriebegehäuse durch die Einfüll-/Ablassöffnung füllen.
2. Das spezifizierte Getriebeöl einfüllen.

WICHTIG: Beschädigte Dichtungsscheiben austauschen.

3. Vor dem Anbringen der Schmiermittel-Füllstandschaube einige Minuten warten, damit sich der Schmiermittelstand im Getriebegehäuse stabilisieren kann. Die Schmiermittel-Füllstandschaube anbringen.
4. Die Schmieröltube entfernen und die Einfüll-/Ablassschraube anbringen.
5. Die Stopfen auf das angegebene Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Stopfen	11,3	100	-

Schmiermittelstand prüfen

1. Den Außenborder in der vertikalen Betriebsstellung positionieren. Bis zu 30 Minuten warten, damit sich der Schmiermittelstand im Getriebegehäuse stabilisieren kann.
2. Die Schmiermittel-Füllstandsschraube entfernen. Sicherstellen, dass die Dichtungsscheibe nicht am Lagerträger anhaftet. Das Schmiermittel sollte am unteren Rand der Öffnung stehen oder langsam aus der Öffnung austreten.

WICHTIG: Beschädigte Dichtungsscheiben austauschen.

3. Wenn am Ölstandsloch kein Öl zu sehen ist, die Einfüll-/Ablassschraube entfernen und Öl hinzufügen, bis es am Ölstandsloch erscheint.
4. Kein weiteres Schmiermittel einfüllen.
5. Die Schmieröltube entfernen und die Einfüll-/Ablassschraube und die Dichtungsscheibe wieder anbringen.
6. Die Stopfen auf das angegebene Drehmoment anziehen.

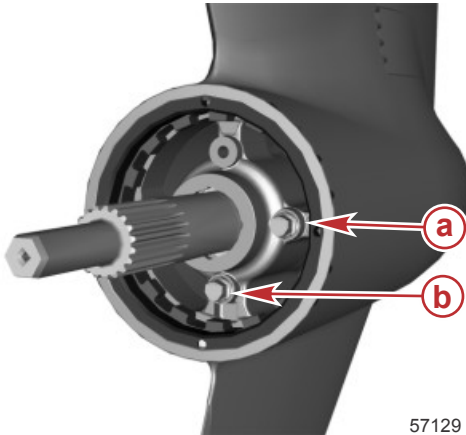
Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Stopfen	11,3	100	-

WARTUNG

ENTLEEREN UND FÜLLEN DES GETRIEBES - 137 MM (5.4 IN.)

Getriebegehäuse – Öl ablassen

1. Den Außenborder in die vertikale Betriebsstellung positionieren.
2. Den Propeller abbauen. Siehe **Ab- und Anbau des Propellers**.
3. Eine Wanne unter das Getriebegehäuse stellen, um das Schmiermittel aufzufangen.
4. Die Schmiermittel-Füllstandschaube und die Ablass-/Einfüllschraube entfernen. Ausreichend Zeit zum Entleeren des Getriebegehäuses lassen. Je nach der Umgebungslufttemperatur kann es bis zu 30 Minuten dauern, bis das Getriebegehäuse vollständig entleert ist.



a - Schmiermittel-Füllstandschaube

b - Einfüll-/Ablassschraube

57129

Getriebegehäuse füllen

1. Nachdem das Getriebegehäuse entleert wurde, das Getriebegehäuse durch die Einfüll-/Ablassöffnung füllen.
2. Das angegebene Getriebeöl hinzufügen.

WICHTIG: Beschädigte Dichtungsscheiben austauschen.

3. Vor dem Anbringen der Schmiermittel-Füllstandschaube einige Minuten warten, damit sich der Schmiermittelstand im Getriebegehäuse stabilisieren kann. Die Schmiermittel-Füllstandschaube anbringen.
4. Die Schmieröltube entfernen und die Einfüll-/Ablassschraube anbringen.
5. Die Stopfen auf das angegebene Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Stopfen	11,3	100	–

Schmiermittelstand prüfen

1. Den Außenborder in der vertikalen Betriebsstellung positionieren. Bis zu 30 Minuten warten, damit sich der Schmiermittelstand im Getriebegehäuse stabilisieren kann.
2. Die Schmiermittel-Füllstandschaube entfernen. Sicherstellen, dass die Dichtungsscheibe nicht am Lagerträger anhaftet. Das Schmiermittel sollte am unteren Rand der Öffnung stehen oder langsam aus der Öffnung austreten.

WICHTIG: Beschädigte Dichtungsscheiben austauschen.

3. Wenn am Ölstandsloch kein Öl zu sehen ist, die Einfüll-/Ablassschraube entfernen und Öl hinzufügen, bis es am Ölstandsloch erscheint.

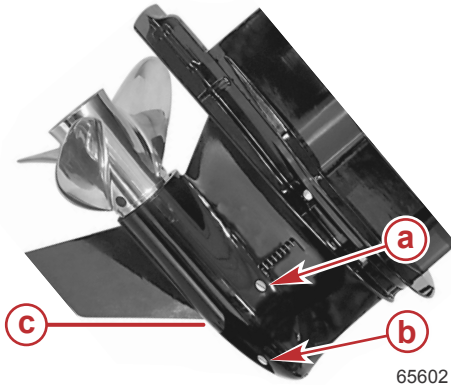
WARTUNG

4. Kein weiteres Schmiermittel einfüllen.
5. Die Schmieröltube entfernen und die Einfüll-/Ablassschraube und die Dichtungsscheibe wieder anbringen.
6. Die Stopfen auf das angegebene Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Stopfen	11,3	100	–

ENTLEEREN UND FÜLLEN DES GETRIEBES BEI SEAPRO MODELLEN

1. Den Motor so kippen, dass die Vorderkante des Skegs eben ist, wenn er horizontal ist, oder der Motor kann vollständig nach oben gekippt werden.
2. Eine Wanne unter das Getriebegehäuse stellen, um das Schmiermittel aufzufangen.
3. Ölstandsschraube und Einfüll-/Ablassschraube herausnehmen. Lange genug warten, damit das Öl aus dem Getriebe abfließen kann. Je nach Umgebungstemperatur kann es bis zu 30 Minuten dauern, bis das Getriebe vollständig entleert ist.



- a - Ölstandsschraube
- b - Einfüll-/Ablassschraube
- c - Vorderkante des Skegs ist eben

Getriebegehäuse füllen

1. Nachdem das Getriebe geleert wurde, das Getriebe mit dem spezifizierten Getriebeöl durch das Einfüll-/Ablassloch füllen.

WICHTIG: Beschädigte Dichtungsscheiben austauschen.

2. Das Getriebeöl muss ohne Luftblasen aus dem Ölstandsloch austreten.
3. Vor dem Anbringen der Schmiermittel-Füllstandsschraube einige Minuten warten, damit sich der Schmiermittelstand im Getriebegehäuse stabilisieren kann. Die Schmiermittel-Füllstandsschraube anbringen.
4. Die Schmieröltube entfernen und die Einfüll-/Ablassschraube anbringen.
5. Die Stopfen auf das angegebene Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Stopfen	11,3	100	–

Schmiermittelstand prüfen

1. Den Motor so kippen, dass die Vorderkante des Skegs eben ist, wenn er horizontal ist. 30 Minuten warten, bis sich der Ölstand im Getriebegehäuse stabilisiert hat.
2. Die Ölstandsschraube entfernen. Die Dichtungsscheibe nicht verlieren. Das Öl sollte auf gleicher Ebene wie das Loch sein oder langsam aus dem Loch austreten.

WARTUNG

WICHTIG: Beschädigte Dichtungsscheiben austauschen.

3. Wenn am Ölstandsloch kein Öl zu sehen ist, die Einfüll-/Ablassschraube entfernen und Öl hinzufügen, bis es am Ölstandsloch erscheint.
4. Die Ölstandschraube anbringen.
5. Die Schmieröltube entfernen und die Einfüll-/Ablassschraube und die Dichtungsscheibe wieder anbringen.
6. Die Stopfen auf das angegebene Drehmoment anziehen.

Beschreibung	Nm	lb-in.	lb-ft
Stopfen	11,3	100	-

LAGERUNG

Vorbereitung auf die Lagerung

Der Hauptgrund für die Vorbereitung des Außenborders auf die Lagerung ist der Schutz vor Rost, Korrosion und Schäden durch gefrierendes Wasser im Antrieb.

Die folgenden Verfahren müssen eingehalten werden, um den Außenborder auf die Winter- oder Langzeitlagerung (ab zwei Monaten) vorzubereiten.

HINWEIS

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

KRAFTSTOFFSYSTEM

WICHTIG: Alkoholhaltiges Benzin (mit Ethanol- oder Methanolanteil) kann bei der Lagerung Säure bilden und das Kraftstoffsystem beschädigen. Wenn alkoholhaltiges Benzin verwendet wird, muss soviel des Restbenzins wie möglich aus dem Tank, der Kraftstoffleitung und dem Kraftstoffsystem abgelassen werden.

WICHTIG: Dieser Außenborder ist mit einem geschlossenen Kraftstoffsystem ausgestattet. Der Kraftstoff im Kraftstoffsystem des Motors bleibt, außer im Kraftstofftank, bei normalen Lagerungszeiten stabil, ohne dass Kraftstoffzusatz eingefüllt werden muss.

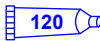
Den Kraftstofftank und das Kraftstoffsystem mit behandeltem (stabilisiertem) Kraftstoff befüllen, um die Bildung von lack- und harzartigen Rückständen zu vermeiden. Weiter mit den folgenden Anweisungen.

- Fest eingebauter Kraftstofftank - Die erforderliche Menge Quickstor Kraftstoffstabilisator (Anweisungen auf dem Behälter befolgen) in einen separaten Behälter gießen und mit circa einem Liter (1 qt.) Benzin mischen. Diese Mischung in den Kraftstofftank gießen.

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 124	Quickstor Kraftstoffstabilisator	Kraftstofftank	92-8M0047922

Schutz externer Außenborderteile

- Schadstellen im Lack ausbessern. Ausbesserungslack ist beim Vertragshändler erhältlich.
- Quicksilver oder Mercury Precision Lubricants Corrosion Guard (Korrosionsschutz) auf die Metalloberflächen (außer den Opferanoden) sprühen.

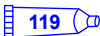
Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 120	Korrosionsschutz	Externe Metallflächen	92-802878Q55

Schutz der internen Motorteile

WICHTIG: Das korrekte Verfahren zum Abklemmen der Zündkerzen ist dem Abschnitt „Wartung - Zündkerzen Prüfen und Austauschen“ zu entnehmen.

- Die Hochspannungszündkabel und Zündkerzen entfernen.
- Ca. 30 ml (1 fl oz) Storage Seal Rust Inhibitor (Korrosionsschutz-Konservierungsöl) in die einzelnen Zündkerzenbohrungen sprühen.

LAGERUNG

Schlauchref.-Nr.	Beschreibung	Verwendungszweck	Teilnummer
 119	Storage Seal Rust Inhibitor (Korrosionsschutz-Konservierungsöl)	Zündkerzenbohrungen	92-858081Q03

- Den Zündschlüssel/Starterknopf betätigen, um den Motor durch einen Startzyklus laufen zu lassen. Hierdurch wird das Konservierungsöl in den Zylindern verteilt.
- Die Zündkerzen einbauen und die Hochspannungszündkabel anschließen.

Getriebegehäuse

- Das Getriebeöl wechseln. Siehe **Getriebebeschmirung**.

Positionierung des Außenborders für die Lagerung

Den Außenborder aufrecht (vertikal) lagern, damit Wasser stets vollständig ablaufen kann.

HINWEIS

Der Außenborder kann beschädigt werden, wenn er in einer gekippten Position gelagert wird. Das in den Kühlkanälen eingeschlossene Wasser oder im Propeller-Abgasauslass im Getriebe angesammelte Regenwasser kann einfrieren. Den Außenborder in der ganz nach unten (Innen) getrimmten Position lagern.

Batterielagerung

- Die Anweisungen des Batterieherstellers zum Lagern und Aufladen der Batterie befolgen.
- Die Batterie aus dem Boot nehmen und den Elektrolytstand prüfen. Die Batterie falls erforderlich laden.
- Die Batterie an einem kühlen, trockenen Ort lagern.
- Während der Lagerung den Elektrolytstand regelmäßig prüfen und die Batterie laden.

FEHLERSUCHE

Starter dreht den Motor nicht

MÖGLICHE URSACHEN

- Notstoppschalter steht nicht auf RUN (Betrieb).
- Sicherung des Schaltkreises des Kabelbaums öffnen. Siehe Kapitel **Wartung**.
- Die Fernschaltung ist nicht in der Neutralstellung positioniert.
- Ausfall des Schaltbetätigers. Den Zündschalter zum Zurücksetzen auf OFF stellen und den Motor dann starten.
- Batterieleistung zu schwach oder Batterieanschlüsse locker oder korrodiert.
- Zündschalter defekt.
- Verkabelung oder elektrischer Anschluss defekt.
- Anlassermagnetventil oder Anlasserrelais defekt.

Motor springt nicht an

MÖGLICHE URSACHEN

- Falsches Startverfahren. Siehe unter **Betrieb** .
- Altes oder verschmutztes Benzin.
- Kraftstoffzufuhr zum Motor unterbrochen.
 - Kraftstofftank ist leer.
 - Kraftstofftankentlüftung ist nicht offen oder verstopft.
 - Kraftstoffleitung ist abgetrennt oder geknickt.
 - Kraftstofffilter verstopft. Siehe unter **Wartung** .
 - Kraftstoffpumpe defekt.
 - Kraftstofftankfilter verstopft.
- Teile der Zündanlage defekt.
- Zündkerzen verrußt oder defekt. Siehe unter **Wartung** .

Motor startet, kann aber nicht geschaltet werden

- „Nur Gas“-Modus ist aktiviert.
- Ausfall des Schaltbetätigers. Den Zündschalter zum Zurücksetzen auf OFF stellen und den Motor dann starten.

Motor läuft unregelmäßig

MÖGLICHE URSACHEN

- Überhitzung - Warnhorn funktioniert nicht.
- Niedriger Öldruck. Ölstand prüfen.
- Zündkerzen verrußt oder defekt. Siehe **Wartung** .
- Falsche Einstellungen.
- Dem Motor wird kein Kraftstoff zugeführt.
 - a. Kraftstofffilter ist verstopft. Siehe Kapitel **Wartung**.
 - b. Kraftstofftankfilter verstopft.
 - c. Antisiphon-Ventil an fest eingebauten Kraftstofftanks klemmt.
 - d. Kraftstoffleitung ist geknickt oder zusammengedrückt.
- Kraftstoffsystem ist nicht vorgefüllt.

FEHLERSUCHE

- Kraftstoffpumpe defekt.
- Komponente des Zündsystems defekt.

Leistungsabfall

MÖGLICHE URSACHEN

- Überhitzung - Warnhorn funktioniert nicht.
- Niedriger Öldruck. Ölstand prüfen.
- Drosselklappe öffnet sich nicht ganz.
- Propeller beschädigt oder falsche Größe.
- Niedriger Wasserdruck.
- Niedrige Batteriespannung.
- Zubehörriemen verschlissen, überdehnt oder gerissen.
- Boot überlastet oder Last falsch verteilt.
- Zu viel Wasser in der Bilge.
- Bootsboden ist verschmutzt oder beschädigt.
- Luftfilter oder Luftansaugfilter ist teilweise durch Verschmutzungen blockiert.

Batterie hält die Ladung nicht

MÖGLICHE URSACHEN

- Batterieanschlüsse locker oder korrodiert.
- Niedriger Batteriesäurestand.
- Verschlissene oder zu schwache Batterie.
- Zu viel elektrisches Zubehör.
- Gleichrichter, Drehstromgenerator oder Spannungsregler defekt.
- Unterbrochener Stromkreis im Generator-Ausgangskabel (gesicherte Verbindung).
- Zubehörriemen verschlissen oder überdehnt.

SERVICEUNTERSTÜTZUNG FÜR EIGENTÜMER

Serviceunterstützung

ÖRTLICHER REPARATURDIENST

Wenn Ihr mit einem Mercury Außenborder ausgestattetes Boot repariert werden muss, bringen Sie es zu Ihrem Vertragshändler. Nur Vertragshändler sind auf Mercury Produkte spezialisiert 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 Ihrem Antriebssystem 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 Servicecenter. Außerhalb der Vereinigten Staaten und Kanada wenden Sie sich an das nächste Marine Power International Servicecenter.

DIEBSTAHL DES ANTRIEBSSYSTEMS

Wenn das Antriebssystem gestohlen wurde, sofort die lokalen Behörden sowie Mercury Marine verständigen. Dabei 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 abgelegt und helfen den Behörden und Händlern bei der Wiederbeschaffung gestohlener Motoren.

MASSNAHMEN NACH UNTERTAUCHEN

1. Vor der Bergung einen Mercury Vertragshändler kontaktieren.
2. Nach der Bergung muss ein Mercury 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 mit oder um Vollastdrehzahl betrieben werden. Sie sind für den Betrieb sowohl in Süß- als auch Meerwasser bestimmt. Aus diesem Grund erfordern sie zahlreiche Spezialteile.

ERSATZTEIL- UND ZUBEHÖRANFRAGEN

Alle Anfragen über originale Mercury Precision Parts® oder Quicksilver Marine Parts and Accessories® sind an einen Vertragshändler zu richten. Der Händler hat die entsprechenden Informationen, um Ersatz- und Zubehörteile für Sie zu bestellen, sofern diese nicht auf Lager sind. **Motormodell** und **Seriennummer** müssen angegeben werden, um die richtigen Teile bestellen zu können.

IM FALLE EINES ANLIEGENS ODER PROBLEMS

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

1. Sprechen Sie mit dem Verkaufsleiter oder Service-Manager des Händlers.
2. Wenn Sie eine Fragen, Anliegen oder Probleme haben, die nicht vom Händler gelöst werden können, wenden Sie sich bitte an die Mercury Marine Serviceniederlassung. Mercury Marine wird gemeinsam mit Ihnen und Ihrem Händler alle Probleme lösen.

SERVICEUNTERSTÜTZUNG FÜR EIGENTÜMER

Unser Kundendienst benötigt folgende Informationen:

- Ihren Namen und Ihre Anschrift
- Ihre Telefonnummer, unter der Sie tagsüber zu erreichen sind
- Die Modell- und Seriennummer Ihres Antriebssystems
- Name und Anschrift Ihres Händlers
- Die Art des Problems

KONTAKTINFORMATIONEN FÜR MERCURY MARINE KUNDENDIENST

Unterstützung kann telefonisch, schriftlich oder per Fax von der für Sie zuständigen Niederlassung 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-ku Sakai-shi, Osaka 590-0984, 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	

Bestellen von Literatur

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

SERVICEUNTERSTÜTZUNG FÜR EIGENTÜMER

Modell		Seriennummer	
Motorleistung (PS)		Baujahr	

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 54936-1939

AUSSERHALB DER USA UND KANADAS

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 Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Versand an: (Dieses Formular kopieren und die Informationen in Druckschrift schreiben oder tippen - Dies dient als Versandetikett.)	
Bezeichnung	
Anschrift:	
Stadt, Land, Provinz	
PLZ	
Land	

Menge	Pos.	Ersatzteilnummer	Preis	Gesamtbetrag
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
Fälliger Gesamtbetrag				.

