

Dieselproblemen

Tijdens de Mijn ONJ-ledentocht 2015 zijn er weer problemen geweest met de dieseltoevoer. Zie het desbetreffende verslag.

De deelnemers schreven naar aanleiding van dat verslag daar o.a. nog het volgende over:

Corrie & Jan:

Om nog even terug te komen op de dieselproblematiek waar sommigen mee geworsteld hebben, ook wij kunnen ons in het rijtje aansluiten.

Op onze terugtocht van een rondje Friesland op 5 september kwamen we aan het eind van de middag op de Beulakerwiede (een flink meer west van Giethoorn). Er stond een windkracht 6/7 uit het westen. Bij het half tegen de wind in kruisen, om niet dwars op de wind te blijven slingeren, ging ons ONJ-tje aardig tekeer. Op zich niet erg, maar de motor viel plotsklaps uit. Weer gestart, maar bij het opbouwen van vermogen viel deze opnieuw uit. We dreven snel naar lagerwal. Nogmaals gestart en op laag vermogen stapvoets naar onze haven in Wanneperveen gevaren.

Later, bij nadere inspectie, bleek één van onze grof filters vol te zitten met de bekende diesel sludge als gevolg van de heftige golfslag.

Ik gebruik al jaren een additief van Startron maar dat geeft dus geen garantie. Inmiddels is de hele zaak weer gereinigd en hopen weer even vooruit te kunnen.

"Leve de bio-diesel".

Bep & Dick N.:

Wij besloten 27 september om nog even een tochtje te maken, omdat het de hele week mooi weer zou blijven. Maandag vertrokken we blij en vol goede moed. Maar op de tweede dag, op 500 meter ten westen van Pampus was het uit met de pret. Aan het geluid merkte ik al dat het een brandstof probleem was. Het was zeer knobbelig water en de boot begon leuk te schommelen. Normaal vind ik dat wel geinig, maar zonder aandrijving niet zo. Dus op handen en voeten naar voor en het anker laten zakken, zodat de boot met de kop in de golven bleef. Daarna wilde ik het brandstof filter ontluichten. Maar er kwam geen druppel diesel uit. Daarna diverse leidingen los gehaald, geen diesel. Ondertussen Bep zwaaien voor aandacht, en om een sleepje naar eventueel Muiden. Maar naar her leek geen hond die naar ons omkeek. Via de marifoon (niet via kanaal 16) geprobeerd en daar werd op gereageerd en werden we naar een reparatiewerf in Muiden gesleept. Nieuwe filters erop en nog geen diesel. Daarna leidingen losgekoppeld en met een compressor door gespoten. En ja hoor na alles weer aangekoppeld te hebben en ontluicht, liep de moter als een zonnetje. Maar de verstopping was weer terug gespoten in de brandstoftank. We hebben overnacht en via de binnenwateren zijn we naar huis gevaren. We vertrouwden het niet meer. Dus ik heb weer een klusje wat betreft de tank schoonmaken. Maar wat ik ermee wil zeggen is dat je dubbele filters kan monteren en/of reserve filters mee kan nemen, maar als de verstopping tussen tank en voorfilter plaatsvindt, heb je daar niets aan. Lang leve de biodiesel. (We zijn veilig thuis gekomen trouwens.)

Dick G.:

Ja Dick, precies hetzelfde als wat wij met Roer Om meemaakten.

Om een lang verhaal kort te maken:

- kuipvloer (samen met buurman) verwijderd (alleen gaat echt niet, dan heb je een takel installatie nodig)*
- alle diesel met een dompelpompje uit de tank gepompt (heb een mangat/deksel op de tank) in 25 liter kunststof vat en afgevoerd bij plaatselijk garagebedrijf (filteren van de vuile diesel, daar had ik geen zin in.)*

Dieselproblemen

- er bleef zwarte troep in de tank liggen, een soort slappe appelstroop
- met benzine en doeken (oude t-shirts) de tank schoongemaakt
- de laatste "appelstroop" met een dun stokje waarop een doekje (in de vorm van een prop) was vastgemaakt (tip van Bert Strengholt), uit de verste hoeken weg geveegd
- mijn lange brandstofleiding (naar de achterste bak-kist, waar een afsluiter zit en dan weer terug naar het voorfilter, heb ik nu blijvend ge-bypass-ed
- tank met schone diesel gevuld met een additief (10 ml gif per tankbeurt) om algengroei te voorkomen
- ontluchten en varen maar (de filters waren nog brandschoon).

Inderdaad, zoals Dick Nanne al schrijft: de verstopping vindt plaats bij het aanzuigpijpje en vooral met ruw water.

"... JE MAAKT WAT MEE, MET DIE OO-EN-JEE".

Bert:

Grappig om te constateren dat een verslag van Monica uiteindelijk aanleiding heeft gegeven tot een levendige discussie over de problemen die wij ondervinden of ondervonden hebben met de beruchte en gevreesde biodiesel.

Ik heb op de website van MijnOnj over dit item al eerder een bijdrage geschreven, maar ik kom nu met enkele aanvullingen en tips.

Allereerst, zorg er voor dat je je tank bijvult met betrouwbare diesel, bij voorkeur diesel die bij een drukbezocht tankstation wordt verkocht. Er zijn - helaas - langs de vaarwegen bijna geen bunkerstations meer te vinden en als ze er al zijn, dan zijn ze duur en het is nog maar de vraag of de diesel vers is. Ik sta bekend als het "oliemannetje, " , omdat ik tijdens vaartochten met jerrycans loop te zeulen van tankstations naar mijn boot, maar dat is niet voor niets, in de eerste plaats vanwege het financiële voordeel (soms is bunkerdiesel 20 eurocent duurder dan diesel aan het tankstation aan de weg), maar met name omdat ik verse diesel wil tanken.

De dieseltanks in onze boten zijn in de nabijheid van onze dieselmotoren ingebouwd en de warmte die afkomstig is uit het motorblok bevordert de omzetting van ethanol tot water en dat leidt weer tot groei van bacteriën in je dieseltank. Biodiesel mag tegenwoordig tot 7% ethanol bevatten en deze ethanol kan zich, onder invloed van warmte , omzetten in water , waarin bacteriën gedijen, en dat is funest voor het brandstofsysteem.

Vandaar dat er allerlei additieven op de markt zijn gebracht, waarvan wordt beweerd dat die de bacteriegroei tot staan brengen, het is echter de vraag of dit zinvol is, daarover verschillen de meningen en ik ben van plan om hier verder onderzoek naar te gaan doen en daar zal ik later verslag van doen. Wat ik er van heb begrepen is dat additieven op basis van enzymen volstrekt nutteloos en onwerkzaam zijn.

Binnenkort gaat mijn boot weer uit het water, alhoewel ik de komende dagen van plan ben om nog regelmatig met dit fraaie nazomerweer te gaan varen in de omgeving van de Schermer en het Alkmaardermeer, en als de boot eruit is, dan pomp ik mijn tank helemaal leeg, tot op de laatste druppel.

Vervolgens veeg ik mijn tank via het mangat helemaal schoon, met doeken of met Pampers (absorbeert geweldig !) aan een bamboestokje, dan sluit ik mijn brandstofontluchter helemaal af met een vette doek, ik plaats op de bodem van mijn tank een bakje met vochtvreter (Albastine) zodat ik zeker weet dat mijn tank helemaal droog

Dieselproblemen

en vochtvrij de winter doorkomt en in het nieuwe vaarseizoen tank ik mijn boot vol met verse diesel.

Ik ben er geen voorstander van om als mijn boot in de winterstalling gaat, hem helemaal tot aan de nok af vol te tanken, ik heb daar slechte ervaringen mee. In de eerste plaats gaat zal de diesel gaan verouderen en ten tweede komt tijdens het transport in en uit het water veel spanning op de tank te staan waardoor er diesel via het mansgat naar buiten komt, hoe goed het deksel ook afsluit. Door al die spanning is mijn pakking bijna in volume verdubbeld !

Kortom, met al die biodieselellende geldt: voorkomen is beter dan genezen. Wat dat betreft is de opmerking van Dick Nanne volledig terecht, je kunt allerlei reservefilters meenemen of extra brandstoffilters inbouwen, maar als de diesel in je tank sterk verontreinigd is , dan bieden al die maatregelen ook weinig soelaas.

P.S.

Ik was van plan om over de dieselellende nog een vervolg verhaal te gaan schrijven en daarom heb ik mij de afgelopen tijd op het internet geprobeerd te documenteren.

Echter, ik vond een interessant artikel bij een watersport-forum, dat zo compleet en goed gedocumenteerd is, dat ik het je niet wil onthouden. Waarom zou ik een artikel schrijven over iets, waar al een heel goed onderbouwd verhaal over is geschreven ?

Hierbij de link:

<http://nl.sport.varen.narkive.com/DOOcRcbC/controleer-uw-dieseltank-voor-het-nieuwe-vaarseizoen-op-vrij-water-en-of-bacteriesludge>

Vraag van Bert aan Shell:

Geachte heer/mevrouw

Ik ben in het bezit van een ONJ- motorboot die is uitgerust met een Yanmar 110 pk diesel-turbomotor.

Er bestaat een vereniging van eigenaren van hetzelfde type boot, dus ONJ, en jaarlijks maken wij een toertocht ergens door Nederland.

Het afgelopen jaar voeren wij op knobbelig water en enkele schippers kwamen in de problemen. De oorzaak: sludge, een slijmerige laag onder in de brandstoftank die het brandstofsysteem kan blokkeren, omdat slangen en filters verstopt raken. Dan ben je van het ene op het andere moment stuurloos, want je motor valt direct stil.

Tegenwoordig wordt aan dieselbrandstof tot aan 7% ethanol toegevoegd, de zg. biodiesel, die weliswaar goed is voor het milieu maar minder vriendelijk voor onze boten.

Nu weet ik dat Shell een wat luxer diesersoort verkoopt, maar die is in bunkerstations aan het water niet te koop.

Om die reden wordt geadviseerd om zg. additieven aan de brandstof toe te voegen.

Daarvan zijn er nogal wat verschillende producten op de markt en ik hoor daarover de meest uiteenlopende verhalen, zelfs van verkopers in scheepsartikelen. De één beweert dat het weggegooid geld is, vooral als die additieven werken op basis van enzymen, en de ander vindt dat je beslist bij elke tankbeurt hun favoriete product moet toevoegen.

Mijn vraag aan u: kunt u mij nader informeren over het al dan niet van dieseladditieven, heeft u ervaring met een bepaald merk en beveelt u een bepaald product aan en zo ja, welk product ?

Ik hoop graag nader van u te mogen horen.

Dieselproblemen

Antwoord van Shell aan Bert:

Aan diesel wordt geen ethanol toegevoegd. Ethanol is voor benzine.

Aan diesel wordt zogenaamde FAME toegevoegd (Fatty Acid Methyl ester : een veresterd product van plantaardige en dierlijke olie/vetten).

Het probleem dat U ziet wordt veroorzaakt door vocht in de brandstof. Als er teveel vocht in komt ontstaat onderaan het carter een plasje water, en dààr gaat schimmelvorming optreden (vorming van slijm-achtige substanties die inderdaad alles verstoppen). Dit is een bekend probleem, zeker in de (plezier)vaart omdat je daar vrij frequent met condens vorming te maken hebt (door de afkoeling van de carter zuigt die lucht aan. Als die lucht vochtig is krijg je condens en dus watervorming.)

EERSTE oplossing is vermijden dat er condens water ontstaat. Sommige binnenschippers doen dat door een klein silica-gel drogertje op de ontluchting van de tank te zetten. Andere monteren de brandstoftank iets schuin en zetten er een aftakkrantje op, dat ze nu en dan eens purgeren.

Eénmaal je de besmetting hebt kun je inderdaad additief toevoegen, maar dat zal enkel de schimmel DODEN...niet verwijderen. Met andere woorden : de (dode) schimmelslierten blijven zitten.

Reinigen is dan de boodschap.

Preventief bactericide toevoegen kan ook.

Als je met additief dus "bactericide" of "fungicide" bedoeld is dat inderdaad effectief, maar je moet het toedienen VOOR de schimmelvorming optreedt. Als het éénmaal optreedt ben je eigenlijk te laat.

Tot zover

20 november 2015