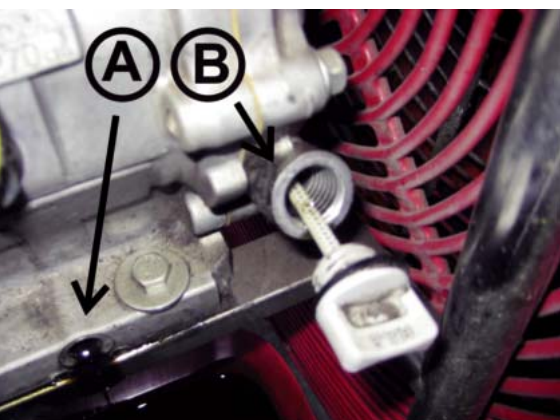


Ein wenig Wartung kann nicht schaden

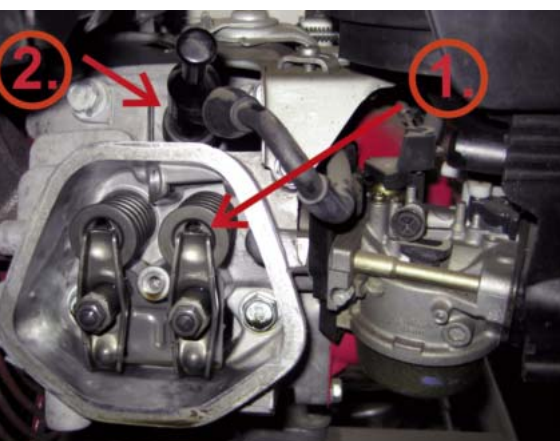
Eines der wichtigsten Teile unserer Ausrüstung ist der Ventilator. Oftmals wird leider diesem Gerät die wenigste Aufmerksamkeit geschenkt. Bevor die Saison beginnt, möchte ich an dieser Stelle einige Tipps und Informationen geben, die einen möglichen Pflegenotstand beheben können



Ventilatoren



Ölwechsel



Ventile

Hier beschreibe ich die in Deutschland am weitesten verbreiteten Honda Motoren:

GX240 mit 8 PS, GX270 mit 9 PS, GX340 mit 11 PS und GX390 mit 13 PS. Was unsere kleine Inspektion angeht, haben alle identische Wartungsdaten.

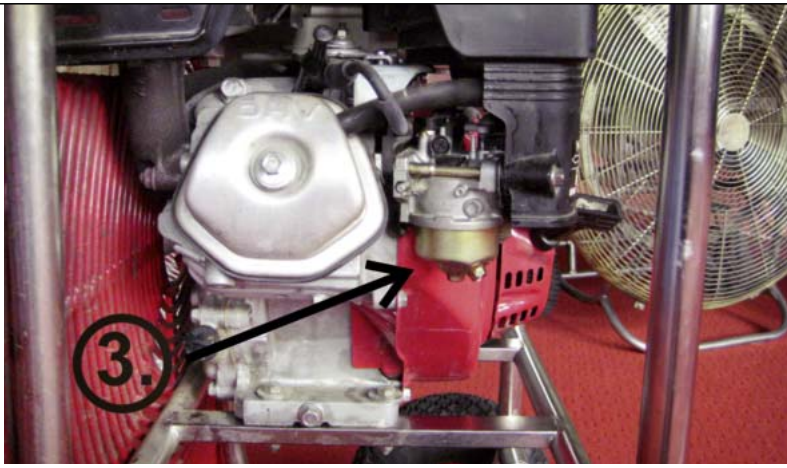
Auch wenn unsere Gebläse nicht das ganze Jahr hindurch von morgens bis abends laufen, so haben sie doch hin und wieder mal einen Ölwechsel verdient. Gerade die vielen Kaltstarts können das Öl erheblich verdünnen – Lagerschäden sind dann oft die Folge.

- Am Fuß des Motors befinden sich zwei Ablassschrauben.
- Der Ventilator sollte gerade stehen.
- Stellen Sie eine Schüssel unter den Ventilator und drehen Sie eine der beiden Schrauben (A) auf.
- Wenn der Motor vorher einige Minuten warmgelaufen ist, geht das Ganze noch etwas schneller.
- Sobald das Öl komplett ausgelaufen ist, kann die Schraube mit einem neuen Dichtring versehen wieder eingeschraubt werden. 1,1 Liter Motoröl der Viskosität 10W40 können nun in die Peilstaböffnung (B) eingefüllt werden.
- Fehlt Öl im Motor, springt er entweder nicht mehr an, oder er geht während des Laufes einfach aus.
- Übrigens: Altöl kann dort abgegeben werden, wo Sie das neue Öl gekauft haben. Es gehört auf keinen Fall in den Müll.
- Auf der linken Motorseite befindet

sich der Ventildeckel. Wer es sich zutraut, kann nach entfernen des Deckels das Ventilspiel (1.) mit einer Fühlerlehre kontrollieren. 0,15 mm auf der Einlassseite (rechtes Ventil) und 0,20 mm auf der Auslassseite jeweils +/- 0,02 mm. Danach sollte hier eine neue Gummidichtung in den Deckel eingebaut werden.

- Über dem Ventildeckel finden wir den Zündkerzenstecker (2.), diesen vorsichtig aber kraftvoll abziehen. Die Zündkerze kann mit einem normalen 21,8 mm Kerzenschlüssel ausgebaut werden. Der Elektrodenabstand soll zwischen 0,7 und 0,8 mm liegen. Sehen die Elektroden schon ein wenig abgefressen aus oder ist der Abstand deutlich größer, dann darf es auch ruhig eine neue Zündkerze sein. NGK BPR6ES wäre die richtige Wahl. Die Kerze einschrauben, den Stecker wieder richtig draufstecken (bis er fühlbar einrastet).
- Rechts neben dem Ventildeckel haben die Konstrukteure den Vergaser verbaut. Im unteren Bereich befindet sich die Schwimmerkammer (3.). Eine Art Vorratsbehälter für das Benzin. Hier sammelt sich im Laufe der Zeit immer ein wenig Dreck. Den Behälter kann man nach Lösen der unteren Schraube vorsichtig entfernen und reinigen. Beim Einsetzen bitte auf den dünnen Gummiring achten, der den Deckel zum Vergaser abdichtet. Dieser muss wieder richtig in die Nut.

Fotos: Ingo Lorenz



Vergaser

- Über dem Vergaser sitzt der Luftfilter. Nach Entfernen der Kunststoffabdeckung kommt man an eine weitere Flügelmutter, ist diese abgeschraubt, kann man den Luftfilter nach oben abziehen. Die meisten Motoren haben einen Metallfilter mit einem Innenleben aus Papier, umhüllt von einem Schaumstoffmantel. Dieser Mantel kann ausgewaschen werden. Meistens hat der Filter darunter keinen Schmutz abbekommen. Wenn ein Kompressor zur Hand ist, einfach mal ausblasen und anschließend Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge.

Alle Ersatzteile bekommt man entweder beim Ballon-Instandhaltungsbetrieb oder auch in Betrieben, die sich mit Rasenmähern oder kleinen Baugeräten befassen. Auch im Kart-Bereich gibt es reichlich Händler, die Honda-Teile am Lager haben. Über den richtigen Luftdruck in den Rädern muss ich hier sicher nicht schreiben – oder?

Nun kommt ein wenig mehr Schraubarbeit. Der Käfig des Lüfterflügels muss auseinander. Hier sollte man sich die beiden Hälften markieren. Selten passen diese in mehr als einer Richtung wieder zusammen. Ist das vordere Teil entfernt kann kontrolliert werden, ob das Blatt noch fest sitzt. Es hat schon lockere Naben (N) gegeben. Der Flansch in der Mitte des Propellers muss absolut fest sitzen. Kommt man an Schrauben heran, einfach mal nachziehen.

Gleiches gilt für das Blatt (P) selber. Für diese Schrauben hat jeder Ventilatorhersteller seine eigenen Drehmomentwerte. Ein Drehmoment-schlüssel leistet hier gute Dienste.

Grundsätzlich neigen die alten Holzblätter dazu sich zu lösen, was wiederum zur Unwucht führt. Ist das Blatt (K) noch in Ordnung? Wie sehen die Enden aus? Eine Reinigung schadet nie. Beschädigte Propeller müssen ausgewechselt werden!

Ein neuer Propeller ist viel preiswerter als womöglich durch Holzsplitter verletzte Crewmitglieder oder Gäste.

Wie sieht der Käfig aus? Sitzt das hintere Gitter noch fest am Rahmen? Schlägt es irgendwo am Motor an? Gibt es Risse oder Brüche, fehlen Sprossen im Gitter? Wenn geschweißt werden muss, hilft sicher der Kfz-Betrieb in der Nähe.

Wenn die Aktion abgeschlossen ist, macht es Sinn zu dokumentieren, was gemacht worden ist und vor allem wann.

Wem das jetzt alles zu kompliziert und zu aufwendig erscheint, der kann natürlich auch zu seinem Instandhaltungsbetrieb fahren und die Arbeiten dort erledigen lassen.

Eins steht auf jeden Fall fest: Super Ballonwetter, Gäste am Startplatz und der Venti springt nicht an, ist schlimmer als die Rechnung für die Inspektion. Vom Gewinn an Sicherheit mal ganz abgesehen.

Ein ganz wichtiger Punkt wäre noch zu nennen. Die Befestigung des Ventilators im Anhänger. Wird der Venti ständig zwischen Korb und Hülensack eingeklemmt, fliegt er selbstständig im Anhänger umher? Der Ventilator ist »Ladung« und muss ordentlich befestigt sein! Dazu kommen wir im nächsten Heft noch etwas genauer. ■

Ingo Lorenz
Deutscher Freiballonsport-Verband e.V., Ressort Sicherheit & Technik



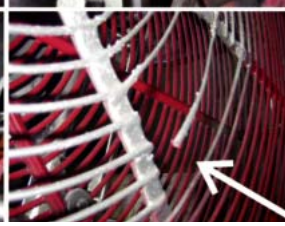
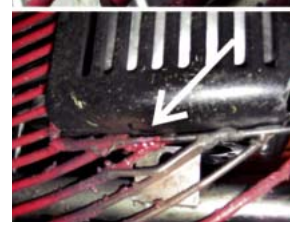
Luftfilter



Luftfilter



Propeller



Schutzgitter



Nachweis