

Die Maschinenanlage des Rümdrivers von 1970 bis 2016

Als wir (H.-J. Seyfried und ich) 1970 den Rümdriver als Kaufobjekt entdeckten und erwarben, waren wir 21 Jahre alt und leider, so muss ich jetzt sagen, erfragten wir nicht alles und manches geriet zwischenzeitlich auch in Vergessenheit.

Ich erinnere mich, dass beim Erwerb des Rümdrivers Hellmuth Bauer einige Erläuterungen zum Motor machte. Laut H. B. war der Motor ein Deutz mit 20 PS, welcher vorher auf einem Traktor Dienst getan hatte (Ich glaube, es sprach vom Schlepper „Primus“). Er ließ nicht ganz unerwähnt, dass der „Schwarze“, wie er den Motor liebevoll nannte, in die Jahre gekommen und die Kompression nicht mehr so gut wäre. Eine Erneuerung der Zylinderbuchsen und der Kolben sei wohl irgendwann erforderlich und H. B. stellte bei deren Beschaffung Hilfe in Aussicht. Überhaupt wäre die Beschaffung von Ersatzteilen kein großes Problem, da sich noch viele Schönebecker Motoren im Einsatz befinden und diese im Wesentlichen baugleich mit dem Deutz sind. Wobei der Vorteil beim Deutz läge, da dessen Kurbelwelle rollengelagert ist. Der Schönebecker hätte ein vor allem bei Kälte schwer gängiges Gleitlager....

Die Antriebsanlage war sehr minimalistisch, dafür aber wenig störungsanfällig und sehr übersichtlich. Auf E-Anlage, Schalldämpfung, Abgaskühlung und Ölkühlung hatte Hellmuth Bauer verzichtet. Allerdings war insbesondere das Starten des Motors mit Handkurbel und Lunten äußerst nervig und insbesondere auf See nicht einfach. Der Mann an der Ruderpinne saß direkt neben dem Ende der Abgasleitung und es rührte und räucherte gewaltig...

Der Motor war nach gegenwärtigem Erkenntnisstand ein F2M414 von Deutz. Dieser Motor kam nicht auf Deutz-Schleppern zum Einsatz, sondern wurde an Fremdfirmen (Fendt, Stock und eben auch Primus) geliefert. Nebenher war das Schlepperwerk Nordhausen Lizenznehmer für den F2M414 und baute zwischen 1949 und 1952 damit den RS-02 (Brockenhexe).

Technische Daten Dieselmotor Deutz F2M414

Lt. Internet, Liste der Deutz-Motoren Wikipedia

Hubvolumen der 2 Zylinder	2,2 Ltr.
Verdichtungsverhältnis	1 : 20
Steuerung des Motors	Ventilsteuerung
Einspritzdruck	100 bar
Leistung	22 PS bei 1.500 U/min *
Maße des Motors:	
Länge	0,8 m
Breite	0,7 m
Höhe	1,0 m
Motorgewicht (leer)	435 kg

Ergänzende Angaben zum Deutz im Rümdriver, Stand 1970

Einspritzpumpen: Einzelpumpenelemente, runde Ausführung.
(Die Original-Deutz-Pumpen sind sechseckig)

Die Motorleistung wird in den Quellen unterschiedlich angegeben, zwischen 20 und 25 PS. Ebenso die Angaben des Motorgewichtes. Offensichtlich ist dafür maßgeblich, ob Masse und Leistungsverbrauch bestimmter Aggregate (Wasserpumpe, Kühler, Lüfter usw.) mit eingerechnet wurden

Die Typenbezeichnung F2M414 steht für

F	Fahrzeugmotor
2	2 Zylinder
M	Wassergekühlt
4	Baureihe
14	14 cm Kolbenhub

Im Herbst 1970 machte der 2FM414 seine letzten Kolbenhübe. Er war bereits im fortgeschrittenen Verschleißstadium und ein Bedienfehler gab ihm den Rest.

Wir besorgten Ersatzteile. Der Wiederaufbau des Motors scheiterte, weil das Boot 1971 in der Bootswerft Dinse in Stralsund sank und nach mehreren Monaten auf Grund alle Metallteile unbrauchbar waren.

Der Nachfolgemotor war ein „Guter Gebraucher“ 2 NVD 14, welchen die Fischereiproduktionsgenossenschaft in Dranske aussortiert hatte. Diesen baute ich fast vollkommen auseinander, reinigte alles und ersetzte verschlissenen Teile wie Kompressions- und Ölabbstreifringe und die Wasserpumpe. Der Einbau des „Neuen“ wurde 1987 abgeschlossen und er tat seinen Dienst bis zur Werftfliegezeit 2016 / 2017 ohne größere Störungen. Nur die Abgasanlage musste ich mehrfach wegen Korrosion teilerneuern und einige kleinere Reparaturen an der E-Anlage ausführen.

Gegenüber der Antriebsanlage mit Stand von 1970 ergaben sich bei fast baugleichem Motor folgende Änderungen:

- Blockeinspritzpumpe IFA DEP-2B
- Elektrostart durch 4-PS-Anlasser, 2 Bleiakumulatoren mit je 120 Ah (später 110 Ah), Batteriegruppenumschalter, Glühkerzen, Gleichstromlichtmaschine 500 W
- DK-Behälter 30 l (vom Skoda S100), Stb. unter Oberdeck montiert, über Decksverschluss zu befüllen
- Ölkühler und Abgaskühler
- Abgasleitung mit 2 Schalldämpfern
- abnehmbare hölzerne Motorkapp mit abnehmbarem Kappdeckel
- Wendegetriebe mit Kegelkupplung und verschiebbarer Welle, Drucklager zwischen Motor und Wendegetriebe, ohne Untersetzungsgetriebe
- Wellenanlage aus Niro-Stahl, altes Stevenrohr mit Messingbuchsen neu ausgebuchst
- Zweiflügler linksdrehender Propeller (Messing)

Technische Daten des Dieselmotors DM 20 / 2 NVD 14

Lt. Bedienungsanleitung und Ersatzteilverzeichnis Ausgabe 1959 S. 14

Typ	DM 20 B
Leistung	20 PS
Drehzahl	1500 U/min
Zylinderzahl	2
Arbeitsverfahren	4-Takt-Diesel
Zylinderanordnung	senkrecht; in Reihe
Zylinderdurchmesser	100 mm
Kolbenhub	140 mm
Hubvolumen der 2 Zylinder	2,2 Ltr.
Verdichtungsverhältnis	1 : 20
Steuerung des Motors	Ventilsteuerung
Kraftstoff	G a s ö l
Kraftstoffverbrauch	220 g/PS h +-10 °
Schmierstoffverbrauch	5 g/PS h
Schmierstoffdruck	2-4 kg/cm ²
Regler	Fliehkraftregler
Maße des Motors (über alles)	
Länge	950 mm
Breite	650 mm
Höhe	1050 mm
Motorgewicht (leer)	590 kg
Motorgewicht (mit Wasser und Öl)	602 kg

Ergänzende Angaben zum „Schönebecker“ im Rümdriver, 1987 bis 2016:

Motornummer	25069
Anlasser	24 V, 4 PS FER-Anlasser
Einspritzpumpe	Blockeinspritzpumpe DEP-2B VEB Barkaswerke Karl-Marx-Stadt
Ölkühler	nachgerüstet
Abgaskühler	nachgerüstet
E-Anlage	12 V Gleichstrom, 2 Akumulatorenbatterien 12 V 110 AH, Batteriegruppenumschalter
Lichtmaschine	12 V 500W

Die Typenbezeichnung 2 NVD 14 steht für

2 2 Zylinder

N Normalhub

V Viertakt

D Dieselmotor

14 14 cm Kolbenhub

bzw. DM 20: Dieselmotor 20 PS

Der im Dieselmotorenwerk Schönebeck gebaute Motor ist fast baugleich mit dem Deutz F2M414. Allerdings gab es wohl einige kleinere konstruktive Veränderungen, so dass keine Deutz-Lizenzierung benötigt wurde.!?