



Unterwegs im Dienst der Bootsmotoren

Heinz Dirnberger, Besitzer der MT Marine Technik AG in Bäch am Zürichsee, gilt als Guru der Dieselmotoren. Die Schiffstechnik bezeichnet er als sein Leben, dabei ist er gar kein «Seebube». Er ist ein waschechter Bergler aus dem bündnerischen Thusis.

TEXT: CHRISTIAN DICK
FOTOS: RUEDI HILBER

«Vielleicht war die Schule schuld», sagt Heinz Dirnberger beim Versuch, seinen Einstieg in die Bootswelt zu schildern. Bei andern erklärt sich das wie von selbst mit der Angabe des Herkunftsorts: Viele Fachleute in der nautischen Schweiz sind Seebuben. Dirnberger ist das Gegenteil. Er nennt sich selber schmunzelnd einen «heruntergekommenen Bündner». Dort oben in Thusis, wo «es nicht einmal ein Hallenbad gibt», existierte kein Bezug zum Wassersport. Der ergab sich für Heinz Dirnberger im Handwerksunterricht. Aus einem Tannenholz-Klotz galt es, einen Schiffsrumpf zu schnitzen. Formen begannen ihn zu faszinieren, aber «das Rechtwinklige gefiel mir nicht, auch nicht das Statische.» Modell-Flugzeuge und -Segelschiffe hatten es ihm bald angetan. «Auf einem Bergsee habe ich dann mein erstes ferngesteuertes Schiff ausprobiert.»

Damit war der Weg vorgezeichnet. Dirnberger entschied sich, eine Bootbauer-Lehre zu machen. Zuerst schnupperte er bei Josef Steinmayer. Dann nahm er 1978 die Ausbildung bei der Bootswerft Gassmann in Angriff und zog an den Zürichsee. Doch Bootbauer war ihm nicht genug, die Motoren rückten ins Zentrum seines Interesses. Eine anerkannte Ausbildung zum Bootsmotoren-Mechaniker gab es nicht, Dirnberger wollte es trotzdem wissen. Das Motto hiess «learning by doing», unter fachmännischer Aufsicht eines erfahrenen Mechanikers. «Von ihm habe ich alles über Schiffsmotoren, Propeller, Kavitation und Elektrolyse gelernt – jene Zusammenhänge, die einem Automechaniker abgehen. Ich habe dagegen immer noch wenig Ahnung von Kupplung und Bremsen.» Mit Arnold Sorg begann Dirnberger dann in der Freizeit ein Schiff zu bauen. «Ich rutschte immer mehr in seine Firma hinein. 1986 gründeten wir eine AG, der ich von Anfang an vorstand.» Der Bau eines Segel-

schiffs aus dem Rumpf eines Frachtschiff-Rettungsboots, den Arnold Sorg einem Deutschen in Spanien abgekauft hatte, war dann der praktische Abschluss der Zusammenarbeit: Sorg ging mit dem Schiff in Pension und Dirnberger übernahm die MT Marine Technik AG komplett.

«Ein technischer Spinner»

Spanien liefert das Stichwort. Dirnberger war Mitte der 80er Jahre sehr viel unterwegs. «Wir haben Schiffe in Palma de Mallorca eingewassert, im Sommer überall Servicearbeiten verrichtet. Manchmal haben wir in einem Zollfrei-Gelände Motorenteile oder Getriebe auseinander genommen, die Einzelteile im Handgepäck verstaut, um sie dann an irgendeinem Hafen am Mittelmeer wieder zusammenzusetzen und in einem Schiff einzubauen.» Dirnberger ist auch heute noch oft «on the road». Aber einiges lässt sich im Handy-Zeitalter auch von zuhause aus erledigen. «Ich betreue einige Weltumsegler, das kann ich unter Umständen auch vom Rand einer Skipiste aus tun.» Ferndiagnosen zu erstellen und eine vernünftige Problemlösung per Telefon zu vermitteln, verlangt einiges. Dass Dirnberger diese Fähigkeit besitzt, ist kein Wunder. Denn sein Leben ist die Schiffstechnik, er geht ihr tagtäglich auf den Grund. Es gibt kein Frühstück, ohne dass er sich dabei nicht in eine Fachzeitschrift vertieft. Gleiches gilt auch, wenn er im Sommer mal im Garten sitzt: «Bäume schneiden oder Rasen mähen, ist nicht mein Ding. Ich lese lieber.» Es gebe in der Schweiz vielleicht noch fünf andere, die selber Ventile einfräsen, Kolbenringe ersetzen und alte Motoren auf Zweikreis-Kühlung umbauen. «Aber das heisst nicht, dass ich ein Genie wäre, ich bin einfach ein technischer

Spinner und verfüge auch noch über das notwendige Werkzeug.» Technischer Spinner? Im vergangenen Winter hat er 19 Dieselmotoren- und Dieselmotoren-elektrik-Kurse für Segler und Motorbootfahrer gegeben, einmal im Jahr hält er an der ETH eine Vorlesung für den akademischen Sportverband Zürich. Spricht Dirnberger von Ferien, denkt er nicht nur an sein 100-Jahre altes, ehemaliges Frachtschiff «Leo», mit dem er so oft es geht unterwegs ist. «Ich könnte mir sehr gut ein paar Tage Ferien im Technischen Museum in München vorstellen.» Es solle nicht sein, dass er irgendein Problem mit Diesel-Motoren nicht kennt, sagt er. Dirnberger interessiert die Lösung des Problems, «auch wenn es mal nicht rentiert.»

«Die Herzen sind japanisch»


Dass seine Ansprüche nicht einfach leere Worte sind, verdeutlicht eine andere Aussage: «Das Industrieunternehmen MAN hat schon Mitte der 30er Jahre eine Studie zur Optimierung von Dieselmotoren verfasst. In dieser Arbeit werden variable Nockenwellen und fünf bis sieben Ventile pro Zylinder erwähnt.» Im technischen Fortschritt gebe es stets Reserven, die aber meistens nur auf Druck angezapft würden, sagt Dirnberger. Doch nicht nur der technische Fortschritt, sondern eben auch die alten Motoren sind Heinz Dirnberger ans Herz gewachsen. «Für jene, die nicht älter als 20 bis 25 Jahre sind, gibt es normalerweise noch Ersatzteile. Bei älteren Motoren muss man das, was fehlt, irgendwo machen lassen oder selbst herstellen.» Da stelle sich oft die Frage von Aufwand und Ertrag. So zum Beispiel bei einer alten X99-Segelyacht, deren Bukh-1-Zylinder-Dieselmotor (Bild unten) unter



Alles Motor, oder was? Rund um den Schiffsantrieb drehen sich Leidenschaft und Kompetenz von Heinz Dirnberger.



ungenügender Winterlagerung schwer gelitten hat. «Es gibt diese Motoren nicht mehr. Aber sie sind auch nicht einfach zu reparieren. Eine Totalrevision kann bis zu 10 000 Franken kosten. Ein neuer gleichwertiger Motor ist vielleicht für 9900 Franken zu haben, aber man kann ihn bei diesem Bootstyp nicht einfach einbauen, sondern muss möglicherweise das halbe Schiff umbauen.» Solche Situationen seien eigentlich Irrsinn. Andererseits ist es halt so: Schiffe und auch Schiffsmotoren sind dafür gebaut, älter zu werden als ihr Eigner... Andere Probleme sind da schon effizienter zu lösen. So etwa jenes der alten Diesel-Motoren ohne Einspritzzeitpunkt-Verstellung. «Ein Yanmar 1 GM entwickelt zum Beispiel bei 3600 Touren 9 PS, läuft aber im Leerlauf bei 700 Touren unsauber, weil sein Einspritzzeitpunkt für Vollast eingestellt ist. Mit der Verschiebung des Einspritzzeitpunktes kommt der

Motor vielleicht «nur noch» auf 8,9 PS, dafür läuft er sauber. Da kann man einiges erreichen, zumal noch viele solche Kleinmotoren im Einsatz sind.» Und es gibt viele unterschiedliche Motoren. Dirnberger ist einer, der wissen könnte, welches denn nun der beste Motor ist. Seine Antwort ist gleichzeitig Beweis, wie bedeutend kompetente Fachberatung ist: «Je länger und tiefer man in Motoren hineinschaut, desto mehr gleichen sie sich. So haben beispielsweise fast alle Kleindiesel-Motoren ein japanisches Herz. Die richtige Motorenwahl leitet sich aus Schiff und Eigner ab. Die beiden und der Motor müssen zusammenpassen. Meine Erfahrung mit den von mir vertretenen Motoren-Marken ist folgende: Es gibt für den einzelnen Fall vielfach nur eine Variante, die wirklich gut ist.» Dirnberger ist einer, der die Variante findet. 

INFOBOX

Nach Abschluss seiner Bootbauer-Lehre begann Heinz Dirnberger 1982 eine Mechaniker-Ausbildung in der Werkstatt von Arnold Sorg in Bäch. 1984 gründeten die beiden eine einfache Gesellschaft namens Sorg & Dirnberger, Bootsmotoren, Bäch – mit der Absicht, dass Dirnberger diese später übernehmen würde. Zwei Jahre später erfolgte die Gründung der MT Marine Technik AG, Bootsmotoren, Bäch, die von Beginn an Dirnberger gehörte. Sorg absolvierte bis zu seiner Pensionierung 1988 noch ein Teilzeitpensum im Betrieb. Heute arbeitet in der MT Marine Technik AG ausser dem Inhaber auch der gelernte Bootbauer und Bootsmotoren-Mechaniker Iwan Eberle mit.

Angebot: MT Marine Technik AG hat die regionale Vertretung folgender Motoren-Marken: Yanmar, Yamaha, Volvo Penta, Vetus, Nanni sowie Perkins und Farymann Diesel. Bukh Dieselmotoren betreut die MT Marine Technik AG für die ganze Schweiz. Der Betrieb ist spezialisiert auf Wartung, Reparatur und Umbau von Motoren und Schiffstechnik. Servicearbeiten werden auch direkt am Wasser verrichtet. Heinz Dirnberger gibt zudem regelmässig Motorenkurse. Die MT Marine Technik AG betreut Kundschaft auf Europas Flüssen und Kanälen sowie auf allen Weltmeeren.

Weitere Informationen: www.bootsmotoren.ch

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
 Ralligweg 10
 3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
 Tel. Abodienst: 031 300 62 56