

LANDSTROMANSCHLUSS

Immer mehr Häfen und Steganlagen werden mit elektrischem Stromanschluß ausgerüstet. Durch die Vielzahl der elektrischen Verbraucher an Bord ist dies mit Hilfe des Landstromanschlusses eine gute Möglichkeit jederzeit über volle Batterien zu verfügen. Die von uns gelieferte Landstromanschlußanlage besteht aus folgenden Teilen:

1. Landstromanschlußkabel mit wasserdichten Steckern
2. Schaltpaneel, Steckdose mit Kindersicherung, Sicherungsautomat für Steckdose und rote Kontrollleuchte zur Kennzeichnung der in Betrieb befindlichen Anlage.
3. Automatisch regelndes Ladegerät für zwei Batterien

Wir haben das Landstromanschlußkabel nach neuester DIN-Norm mit einem CEE-Stecker (blau) und einem Spezial-Bordstecker (schwarz) ausgerüstet. Der Bordstecker muß in die, im Ankerkasten befindliche Steckdose, nach Entfernen des Steckdosendeckels, eingesteckt werden. Um die Dichtigkeit dieser Steckverbindung zu gewährleisten, muß unbedingt die Überwurfmutter des Steckers auf die Steckdose geschraubt werden.

Der blaue Stecker kann nun an Land eingesteckt werden. Wir wissen natürlich das viele Hafenanlagen noch eine Weile brauchen werden bis die vorgeschriebenen Steckdosen montiert sind. Für Sie als Eigner der Yacht bedeutet dieses, daß Sie sich für die Übergangszeit einen Adapter mit CEE-Steckdose und einem einfachen Stecker beschaffen, den Sie für Ihre Steganlage benötigen.

Wenn das Landanschlußkabel nun eingesteckt und die Stromanlage des Hafens in Ordnung ist, leuchtet nach Einschalten (Drehen) des Fehlerstromschutzschalters die rote Kontrollleuchte im Paneel. Es kann jetzt aus der 220 V-Steckdose des Paneels Strom für Verbraucher entnommen werden. Gleichzeitig werden über das automatische Ladegerät die Batterien geladen. Dieses Ladegerät regelt den Ladestrom automatisch. Sie brauchen somit nicht darauf zu achten ob die Batterien voll sind. Eine Überladung kann nicht stattfinden. Trotzdem sollte bei Verlassen des Schiffes der Landanschluß unterbrochen werden.

MOTOREN - ANLAGE

Eine Dehler-Yacht ist eine Yacht mit hervorragenden Segeleigenschaften. Trotzdem werden Sie in vielen Situationen auf die Verwendung des Motors nicht verzichten können. Sie sollten ihn deshalb nicht nur als ein unvermeidliches Übel dulden, auch wenn Sie als Segler noch so sportlich eingestellt sind. Sie sollten sich aber auch nicht blind auf ihn verlassen, so wie Sie es von Ihrem Auto her gewohnt sind.

Denn: "Wenn Du segeln willst, lerne alles über Motoren!" hat ein bekannter Yacht-konstrukteur gesagt und daran ist sehr viel Wahres.

Bootsmotore sind sehr robust und speziell für den Einsatz unter den harten Bedingungen an Bord von Yachten gebaut.

Wir haben die ganze Anlage mit größter Sorgfalt eingebaut. Während das fertig montierte Boot im Testbecken schwamm, hat der Motor mehrere Stunden gelaufen. Dabei haben wir ihn einreguliert und in verschiedenen Belastungsstufen genau überprüft. Die Leistung wurde in Form eines Zugdiagramms festgehalten. Selbstverständlich kann aber keine noch so genaue Prüfung den Motor so beanspruchen, wie der spätere Gebrauch. Daher müssen alle Anschlüsse, Schlauchschellen, Befestigungsbolzen, z.B. vom Motorlager und Sicherungsschrauben der Wellenanlage nach 10 Stunden kontrolliert und ggf. nachgezogen werden. Mit einem Aufkleber im Motorraum erinnern wir an diese wichtige Kontrollarbeit. Mit ein wenig selbstverständlicher Sorgfalt und Umsicht können Sie aber erreichen, daß die Anlage immer zuverlässig ihren Dienst tun wird.

Worauf es ankommt, wird ausführlich in der Bedienungsanleitung der Firma Yanmar beschrieben.

Darüber hinaus empfehlen wir, anlässlich der 20-Stunden-Inspektion des Motors die Fluchtung zwischen Motor und Wellenanlage durch einen autorisierten Mechaniker überprüfen zu lassen.

Wir empfehlen Ihnen, sich eingehend damit vertraut zu machen, denn wenn Sie draußen auf dem Wasser Schwierigkeiten haben, werden Sie nur ausnahmsweise mit fachkundiger Hilfe rechnen können.

Hier gilt wieder der oberste Grundsatz guter Seemannschaft, sich in jeder Lage unter allen Umständen erst einmal selbst zu helfen.

Wir wollen darüber hinaus einige Hinweise für die Bedienung der Motorenanlage geben.

STARTEN

Der Absperrhahn der Kraftstoffleitung in der Backskiste und der Borddurchlaß für das Motorkühlwasser im Motorraum, unter dem Niedergang müssen geöffnet sein.

Batterie-Hauptschalter einschalten. Zum Einlegen des Leerlaufes ist es notwendig, den Sperrknopf bei Neutralstellung des Schalthebels hineinzudrücken bzw. gedrückt zu halten und den Schalthebel nach vorn oder achtern zu schwenken.

Zündschlüssel in der Instrumententafel bis zum Anschlag nach rechts drehen. Schmieröl-Warnlampe und Ladekontrolle müssen aufleuchten. Die Kühlwasser-Temperatur-Lampe leuchtet nicht auf, dafür ertönt ein Warnsignal. Die linke Kontrollleuchte auf dem Armaturenbrett ist ohne Funktion. Anlasserknopf drücken, bis der Motor anläuft. Gashebel bis in Mittelstellung zurücknehmen. Bei ausreichender Drehzahl erlöschen beide Kontrollampen. Das Getriebe wird zugeschaltet, wenn der Sperrknopf in der Neutralstellung des Schalthebels automatisch wieder herauspringt.

Vorwärtsgang - Hebel bis zum ersten Anschlag nach vorn legen.

Vorwärtsfahrt - Hebel langsam, kontinuierlich nach vorn schieben

Rückwärtsgang - Hebel bis zum ersten Anschlag nach hinten legen.

Rückwärtsfahrt - Hebel langsam, kontinuierlich nach hinten schieben.

Zwischen den Schaltvorgängen von volle Fahrt vorwärts bis volle Fahrt rückwärts, sollte der Schalthebel wenige Sekunden in der Leerlaufstellung stehen bleiben, damit der Motor für den Schaltvorgang die notwendige Leerlaufdrehzahl erreichen kann.

Wir halten den Hinweis darüber für besonders wichtig, da bei Nichtbeachtung dieser Schaltfehler zum Bruch der Centaflex-Wellenkupplung führen kann und so das Schiff unter Motor nicht mehr manövrierfähig ist.

ABSTELLEN

Schalthebel in Mittelstellung legen. Danach wird der Endabstellzug solange herausgezogen, bis der Motor zum Stillstand gekommen ist. Den Betätigungszug sofort wieder hereindrücken, sonst läuft der Motor bei erneutem Starten nicht an. Vielleicht haben Sie bereits Erfahrung im Umgang mit Booten unter Motor. Sie wissen dann schon, daß jeder Bootstyp dabei seine ganz besonderen Eigenschaften hat. Bevor Sie schwierige Manöver wagen, sollten Sie sich deshalb auf freiem Wasser mit dem Verhalten Ihrer Yacht unter Motor vertraut machen. Ständiges Vollgas fahren bringt keinen Gewinn. Über seine Rumpfgeschwindigkeit hinaus kann das Boot nicht beschleunigt werden. Der Motor läuft nur unruhiger, daß Boot versucht seine Bugwelle hinaufzufahren und saugt sich achtern fest. Treibstoffverbrauch und Verschleiß nehmen erheblich zu. Mit zurückgenommenem Gashebel läuft das Boot vernünftige Marschfahrt. Motor und Wellenanlage drehen rund und ohne unnötige Geräusentwicklung.

TREIBSTOFFVERSORGUNG

Auch ein robuster Dieselmotor reagiert sehr empfindlich auf verschmutzten Brennstoff. Füllen Sie deshalb keinen Treibstoff direkt in den Tank, sondern grundsätzlich durch einen Filter. Achten Sie vor allem darauf, daß kein Wasser (Regen, Gischt) mit in den Tank gelangt.

Der Absperrhahn ist von der Backskiste aus zugänglich und mit einem Vorfilter kombiniert. Dieser Filter verhindert das Schlimmste, wenn einmal Schmutz und Wasser in den Tank gelangt sind. Das abschraubbare Filtergehäuse und der Filter sollte regelmäßig kontrolliert und gereinigt werden.

Wenn beim Tanken Treibstoff danebenfließt, kann man ihn schnell mit einem Spülmittel (z.B. Pril) neutralisieren. Einige Spritzer davon bringen auch einen Ölfleck auf der Wasseroberfläche zum Verschwinden.

WELLENANLAGE

Die Wellenanlage ist weitgehend wartungsfrei. Unter dem Rumpf ist ein Wellenbock einlaminiert, welcher ein Gummilager aufnimmt. Dieses Gummilager wird durch Wasser geschmiert und läuft es trocken, ist es nach kurzer Zeit zerstört. Aus technischen Gründen hat die Welle in diesem Lager Spiel. (Wasserschmierung)

Damit kein Wasser in die Yacht dringt, dichtet ein Lager das Stevenrohr ab. Die genaue Funktion und Handhabung des Wellenlagers, bezogen speziell auf die Entlüftung, entnehmen Sie bitte der dem Schiff beigegefügt Beschreibung der Firma Volvo.

Wahrschau

Das Entlüften der Wellenanlage ist immer dann zu wiederholen, wenn das Schiff auch nur kurzfristig aus dem Wasser geholt wird oder trockengefallen ist.

ZINKANODE

Wenn unterschiedliche Metalle elektrisch leitend miteinander verbunden sind, kann elektrolytische Korrosion eintreten. Zwischen Metallen mit geringem "Lösungsdruck" treten solche Erscheinungen in normaler Luft und Süßwasser zwar praktisch überhaupt nicht auf, wohl jedoch in Salzwasser, ganz besonders aber in stark verschmutzten säurehaltigen Gewässern (Hafenwasser).

Zum Schutz der Propeller von Einbaumotoren unserer Boote haben wir eine besondere Anode entwickelt. Sie besteht aus zwei Halbschalen, die einfach um die Propellerwelle gelegt miteinander verschraubt sind.

Zinkanoden sind Verschleißteile. Sie sollten jährlich ausgetauscht und so montiert werden, daß eine gute elektrische Leitfähigkeit zwischen Welle und Anodeninnenteil vorhanden ist.

FALTPROPELLER

Moderne Faltpropeller sind sehr robust gebaut. Sie müssen allerdings gewartet werden. Die Herstellerfirma hat ein bebildertes Wartungsblatt für die Wartung herausgegeben. Dieses liegt bei Ihren Übergabepapieren. Wir möchten nur noch einmal darauf hinweisen, den Falpropeller jährlich (am besten im Winterlager) sorgfältig zu überprüfen und neu zu fetten.

MOTOR - WARTUNG

Die Wartung des Motors wird in der Bedienungsanleitung sehr genau beschrieben.

Der Ölmeßstab ist werkseitig geeicht, so daß eine Nachkontrolle, wie in der Bedienungsanleitung beschrieben, nicht notwendig ist.

MOTOR WINTERFEST MACHEN

Sehr ausführlich sind diese Arbeiten in der Bedienungsanleitung beschrieben. Um für Jahre eine hundertprozentige Betriebssicherheit zu garantieren, ist es sicher notwendig, wie beschrieben zu verfahren.

Folgende Mindestarbeiten sollten aber in jedem Fall durchgeführt werden:

- Ölwechsel im Winterlager
- Dieselkraftstoff mit einem Schutzöl auffüllen und den Motor so lange laufen lassen, bis es auch die Einspritzdüse und den Brennraum erreicht hat.
- Eine ca. 2 l Menge Frostschutz-Mischung vorbereiten und durch den Motor ansaugen lassen.
- Motoröl nach Entfernen des Luftfilters durch den Luftansaugstutzen direkt in den Brennraum spritzen. Dazu Dekompressionshebel umlegen und den Motor mit Hand durchdrehen.
- Dieseltank auffüllen damit Kondenswasserbildung im Tank vermieden wird.

ÖLWECHSEL, MOTOR

Der besseren Schwerpunktage wegen werden Bootsmotore so tief wie möglich eingebaut. Das Öl kann deshalb nicht unten abgelassen werden. Man saugt es vielmehr aus der Öffnung für den Ölmeßstab heraus.

Dazu ist im Motorzubehör die Ölwechsellpumpe enthalten. Ihr Saugstutzen ist allerdings etwas zu weit für die kleine Öffnung. Dafür liegen Schläuche verschiedener Stärke und ein Verbindungsstück bei.

Der erste Ölwechsel ist besonders wichtig. Der von Yanmar empfohlene Wechsel nach 50 Stunden ist zu lang. Durch den heutigen Kurzzeitbetrieb auf Segelyachten ist es notwendig, das Motoröl spätestens nach 20 Stunden zu wechseln. Nur bei längeren Überführungsfahrten kann der erste Wechsel bis zu der angegebenen Betriebszeit ausgedehnt werden. Welche Öle Sie verwenden können finden Sie in der Bedienungsanleitung.

WENDEGETRIEBE

Das Wendegetriebe bildet mit dem Motor eine feste Einheit. Während der Saison sollte der Ölstand geprüft werden. Der

Ölspiegel muß sich zwischen Peilstab-Ende und Markierung bewegen. Der Meßstab wird herausgeschraubt und zum Messen nur hereingesteckt. - Nicht hineinschrauben -

ÖLWECHSEL GETRIEBE

Die Ölablaßschraube ist von dem Stauraumdeckel, unter der achteren Doppelkoje, zugänglich. Sie befindet sich, von oben gesehen, in Fahrtrichtung auf der Bb.-Seite des Getriebes.

Wir haben festgestellt, daß unter die Ölablaßschraube eine flache Plastikschaale mit einem Inhalt von einem Liter paßt, so daß bei einem Ölwechsel das zeitaufwendige Absaugen entfallen kann.

Als Getriebeöl muß Motoröl aus der empfohlenen Tabelle verwandt werden.

KONTROLLE ALLGEMEIN

Die erste 50-Stunden-Inspektion für den Motor ist besonders wichtig, - siehe unseren Hinweis unter Ölwechsel, Motor -. Neben den Zylinderkopfschrauben und der Ventileinstellung ist es zweckmäßig, auch die wichtigsten Befestigungsschrauben/Muttern an Lichtmaschinenhalterung, Motorhalterung, Getriebeverbindung, Wellenflansch- und Sicherung nachzuziehen. Dazu gehört auch, daß sämtliche Schlauchklemmen auf festen Sitz überprüft werden. Sie ersparen sich damit unangenehme Überraschungen.

Ein roter Aufkleber unter dem Niedergang erinnert zusätzlich an diese wichtigen Kontrollarbeiten.

GARANTIE, REPARATUREN

Der Motor ist zwar das Kernstück, andererseits aber auch nur ein Teil der ganzen Maschinenanlage. Wellenanlage mit Faltpopeller, Treibstoffversorgung, Nebenaggregate und die elektrische Anlage gehören ebenso dazu. All diese Teile und das noch ganz neue Boot müssen sich natürlich ein wenig aufeinander einspielen. Gerade zu Anfang kann es da schon einmal vorkommen, daß das eine oder andere Teil noch nicht ganz so arbeitet, wie es sollte.

Sie wissen, daß wir im Rahmen unserer Garantie für das Boot die Garantie des jeweiligen Herstellers für solche Teile weitergeben, die wir nicht selbst fertigen. Diese Unterscheidung gilt natürlich in ganz besonderem Maße für alle Einzelteile der Maschinenanlage. Es gibt hier eine ganze Reihe von sehr unterschiedliche Garantien.

Hinzu kommt, daß beschädigte Teile auch in Garantiefällen erst frachtfrei beim Hersteller angeliefert werden müssen, bevor sie repariert oder ersetzt werden. Diese üblichen (und notwendigen) Grenzen einer jeden Garantie können bei einem Boot freilich erhebliche Probleme mit sich bringen. Wir wollen aber, daß Ihnen unabhängig hiervon schnell geholfen wird, falls wirklich einmal Schwierigkeiten auftreten sollten.

Beachten Sie deshalb einige wichtige Punkte:

Garantie-Reparaturen an der Maschinenanlage können wir nur dann in Ihrem Sinn bearbeiten, wenn sie vorher mit uns oder dem Herstellerwerk verabredet wurden.

Es muß genau festgestellt werden, welches Teil defekt ist und wodurch der Schaden verursacht wurde.

Bei all diesen Dingen muß unbedingt die Motortype und -nummer angegeben werden.

HEIZUNG

Der Lieferumfang der EBERSPÄCHER Heizung D3L wurde auf den Bootsbetrieb Ihrer Yacht abgestimmt. Das bedeutet, daß einige Ausrüstungsteile, die in der EBERSPÄCHER Bedienungsanleitung beschrieben sind, von uns nicht eingebaut wurden.

Vor dem Betrieb der Heizung Kamin mit Haube montieren.

Störungen

Eine rote Kontrolleuchte meldet Störungen des Gerätes durch Überhitzen. Dies kann in der Regel nur passieren, wenn der Warmluft-Austritt verschlossen ist.

Ein Überhitzungsschalter befindet sich unter einer Gummikappe oben auf dem Gerät, zugänglich über die Klappe unter dem Navigationsplatz. Nach Überhitzung des Gerätes muß dieser vor Wiederinbetriebnahme zunächst heruntergedrückt werden.

Die Heizung erhält ihren Strom direkt von der Batterie. Eine fliegende Sicherung findet sich gleich hinter der Batterieklemme.

Die Heizung läßt sich nicht mehr starten und schaltet auch ab, wenn die Batteriespannung unter 10,5 V sinkt. Frisch aktivierte Batterien erreichen diese Leistung nur durch Nachladen. Unter Umständen kann es genügen, den Dieselmotor beim Startvorgang der Heizung laufen zu lassen.

Spezielle Informationen entnehmen Sie bitte der Eberspächer Broschüre, die den Schiffspapieren beigelegt ist.

SERVICE DER HEIZUNG

Den Heizungsservice übernehmen fast alle Bosch-Vertragswerkstätten. Das Heft der Kundendienstwerkstätten hilft Ihnen, eine Vertragsstation in Ihrer Nähe herauszufinden.

HINWEISE ALLGEMEIN

CHECKLISTE

Bevor Ihrer DEHLER 34 ins Winterlager kommt, sollten folgende Arbeiten durchgeführt werden:

Rumpf

Deck und Rumpf reinigen und mit Dehler Poli konservieren. Unterwasserteil gründlich abschrubben. Kiel behandeln.

Beschläge und Winschen

Alle beweglichen Teile an Beschlägen einsprühen. Defekte Beschläge reparieren oder austauschen. Alle Gewinde reinigen und fetten.

Winschen wie beschrieben überprüfen.

Inneneinrichtung

Wassertank lenzen.

WC wie beschrieben winterfest machen. Kühlschranks auswaschen und lüften. Sämtliche Seeventile und Bordverschlüsse auf Funktion überprüfen.

Gasflasche von Bord nehmen.

Verkabelung im Bereich der Schaltergruppe überprüfen und mit Kontaktspray einsprühen.

Die Holzteile der Inneneinrichtung mit guter Möbelpolitur pflegen.

Die übrigen Holzteile wie Handläufe und Grätting mit einem Holzpflegemittel behandeln.

Motoranlage

Motor nach Herstellerhinweisen überprüfen und winterfest machen.

Faltpropeller nach Pflegehinweis warten. Batterien ausbauen, Überprüfen der Säuredichte.

Kraftstoffleitungen und Anschlüsse kontrollieren.

Brennstofftank auffüllen.

Opferanode austauschen.

Stehendes und laufendes Gut

Sämtliches Tauwerk überprüfen und trocken lagern.

Blöcke und Scheiben leichtgängig machen und einsprühen.

Wanten und Stage überprüfen, insbesondere die aufgewalzten Terminals überprüfen und einsprühen. Das gleiche gilt für alle Wantenspanner.

Segel und Persenninge

Segel reinigen (siehe auch unser Pflegehandbuch).

Kontrolle der Nähte, Kauschen, Taschen und Bändsel.

Defekte Segel rechtzeitig dem Segelmacher zuschicken.

Persenninge, Verschlüsse und Halterung kontrollieren.

Defekte Teile auswechseln.

Sicherheitsausrüstung

Feuerlöscher einer Servicestelle zur Kontrolle geben.

Rettungsringe und Schwimmwesten überprüfen. Notraketen auf Verfalldatum überprüfen.

Bordapotheke nachfüllen.

Werkzeug und Ersatzteilkiste überprüfen und auffüllen.

Winterlagerbock

Der feuerverzinkte Winterlagerbock ist leicht zu demontieren. Es werden lediglich 6 Bolzen entfernt und die oberen Haltebänder gelöst. So läßt sich das Gestell gut zusammenlegen und benötigt während der Sommerzeit nur wenig Platz. Werden die hinteren und vorderen Stützen wieder montiert, sollten die Schrauben mit etwas Fett versehen werden.

Zusätzlicher Hinweis

Diese Checkliste kann Ihnen nur ein Schema aufzeigen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Je nach Ausrüstung und nach Ausstattung bedürfen spezielle Ausrüstungsteile ihrer speziellen Wartung.

Ihre DEHLER 34 sollte sauber ausgeräumt und gut gelüftet eingelagert werden!

Ersatzteile unbedingt schon jetzt bei einer Dehler-Vertragswerkstatt oder bei uns bestellen. Während der Hochsaison im Frühjahr sind Werften, unsere Dehler-Vertragswerkstätten, andere Ausrüstungsfirmen oder Segelmacher regelmäßig überlastet. Verzögerungen sind dann nicht immer zu vermeiden.

In dieser Bedienungsanleitung sind auch Sonderausstattungen beschrieben, sofern sie einer Erklärung zur Handhabung bedürfen. Da sich der Lieferumfang nach Ihrem Auftrag richtet, kann die Ausstattung Ihrer DEHLER 34 bei einigen Beschreibungen und Abbildungen abweichen. Sollte Ihre DEHLER 34 zusätzlich mit Ausstattungsdetails versehen sein, die nicht in dieser Bedienungsanleitung abgebildet sind, wenden Sie sich bitte an uns oder eine Service-Station. Hier werden Sie die richtigen Informationen erhalten.