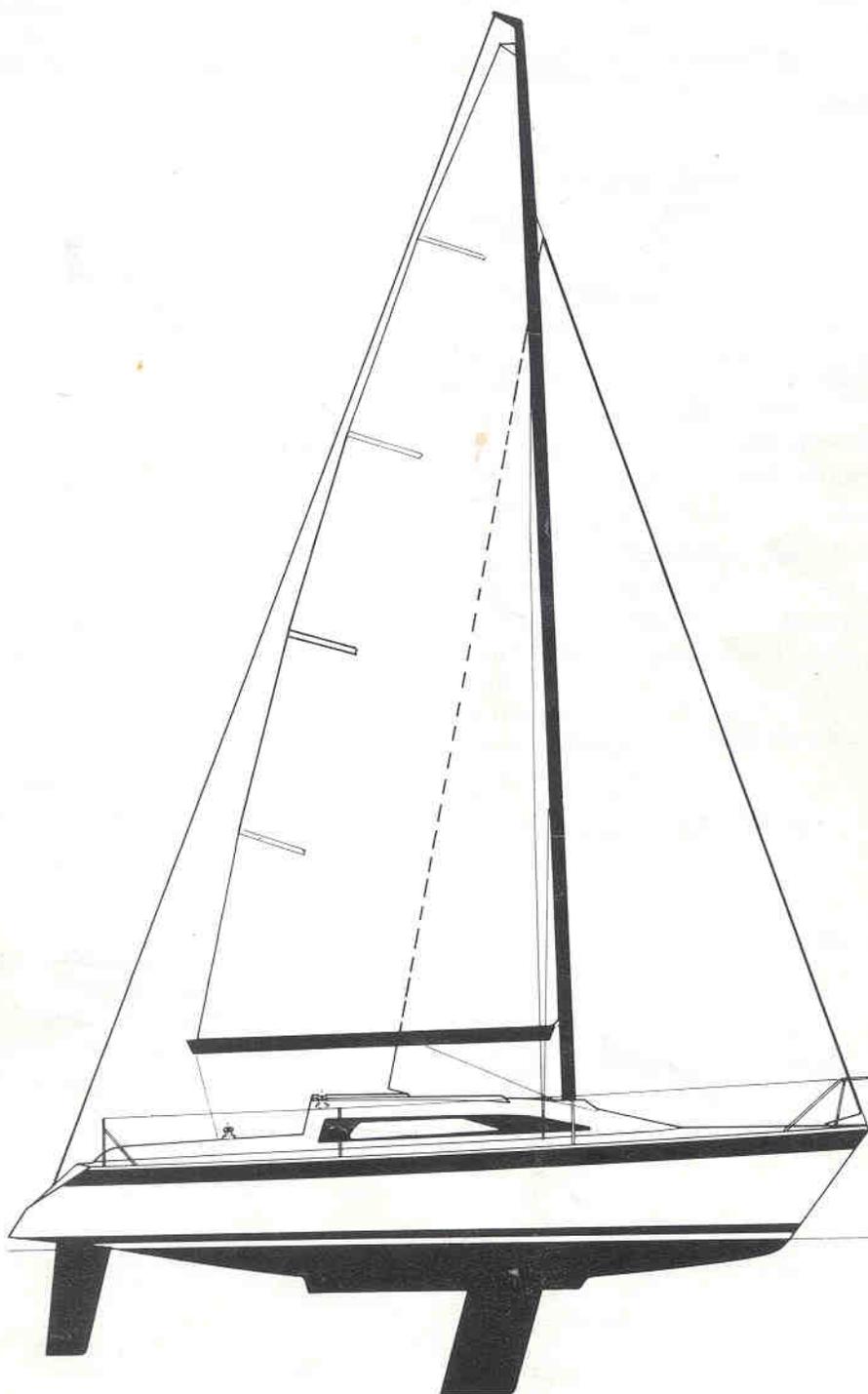
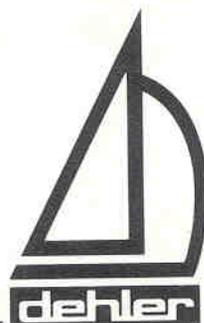


Eigner-Handbuch DEHLER 25



DEHLER. Allzeit gute Fahrt.



Inhaltsverzeichnis

Seite 4	Aufriggen
Seite 5	Jüttvorrichtung, Mast-Trim
Seite 7	Fallenführung, Segelführung Großsegel
Seite 8	Segelführung Vorsegel
Seite 9	Reffen, Standard
Seite 11	Inneneinrichtung, Gas-Kocher
Seite 12	Seeausrüstung, Navigationsgeräte
Seite 13	Winschen
Seite 14	Elektrische Anlage
Seite 16	Schaltpläne elektrische Anlage
Seite 17	Hubkielvorrichtung, Wasserballasttank
Seite 19	Tandem-Bootsanhänger
Seite 20	Schaltplan Tandem-Bootsanhänger
Seite 21	Hinweise zum Dehler-Alu-Trailer
Seite 22	Kranverladung und Zuwasserbringen
Seite 23	Steckruder, aufholbar
Seite 24	Landstromanschluß
Seite 25	Dehler-Schnellreff-Vorrichtung
Seite 27	Spinnaker, Spinnakerführung
Seite 30	Motoren-Anlage, allgemein
Seite 31	Volvo Penta MB 2 A / 50 S
Seite 32	Yanmar-Diesel 7,5 PS / 9,5 PS
Seite 33	Wellenanlage Yanmar-Diesel
Seite 34	Holzkohle-Heizung
Seite 35	Toilette / Pump-WC

Lieber Segelfreund,

wir haben Ihre DEHLER 25 mit aller Sorgfalt gebaut und ausgerüstet. Wir wünschen Ihnen, daß Sie ungetrübte Freude und viele erholsame Segeltage mit ihr erleben werden.

Unbedingte Voraussetzung hierfür ist natürlich die richtige Führung, Behandlung und ein wenig Pflege. Kurzum: Beherrzigen Sie die uralten Grundsätze guter Seemannschaft, die vor allem verlangt, daß man sich in jeder Lage erst einmal selbst zu helfen weiß. Einem erfahrenen Salz buckel sagen wir damit nichts Neues.

Gerade bei einem ganz neuen Boot gilt schon einmal, daß kleine Nacharbeiten notwendig werden. Es dauert erfahrungsgemäß doch einige Zeit, bis man sein Boot ganz in Besitz genommen, nach eigenen Erfahrungen und Vorstellungen weiter ausgerüstet und kleine unvermeidliche Unzulänglichkeiten ausgemerzt hat.

Selbstverständlich helfen wir Ihnen dabei gern mit Rat und Tat. Im allgemeinen kann man voraussetzen, daß der normal praktisch veranlagte Segler Kleinigkeiten selbst behebt, denn nur dann können wir unsere Fachleute in wirklich wichtigen Fällen rationell zu wirksamer Hilfe einsetzen.

Wir haben deshalb aus den gesammelten Erfahrungen ein paar Tips zusammengestellt, die Sie beachten sollten.

Es kann natürlich sein, daß beim Serienbau der Boote kleine Änderungen vorgenommen wurden, die nicht sofort in diese Beschreibung aufgenommen werden können. Fragen Sie deshalb bei uns an, wenn Ihnen einmal etwas nicht ganz klar ist.

Unsere Hinweise tragen vielleicht dazu bei, daß Sie schnell die richtige Einstellung zu Ihrer DEHLER 25 finden. Wir empfehlen Ihnen, sich eingehend damit vertraut zu machen, denn draußen auf dem Wasser werden Sie nur ausnahmsweise mit fachkundiger Hilfe rechnen können.

Denken Sie daran, daß einige der in der Seefahrt üblichen Gepflogenheiten auch für moderne Yachten noch immer so gelten, wie die selbstverständliche Höflichkeit der Menschen untereinander. Viele alte verstaubte Bräuche der Flaggenführung und Yachtetikette, die früher schrecklich ernst genommen wurden, sind heute teilweise überholt. Trotzdem macht es nicht nur einen guten Eindruck, sondern auch Spaß, sich in dieser Hinsicht richtig zu verhalten.

Noch ein Wort:

Die DEHLER 25, ganz gleich ob Sie eine Festkielversion oder einen Hubkieler segeln, ist aufgrund der Konstruktion und Bauweise unkenterbar. An dieser Stelle möchten wir schon eindringlich darauf hinweisen, daß Manipulation an der Automatik des Wasserballastes Schiff und Besatzung gefährden können.

Mit der Kombination von Jüttvorrückung und Slippwagen sind Sie nicht nur revierungebunden. Sie können die Grenzen Ihrer seglerischen Unternehmungen auf dem jeweiligen Fahrtengebiet schon recht weit stecken und auch hartes Wetter ohne Schwierigkeiten überstehen.

Voraussetzung hierfür ist natürlich eine ausreichende seemännische Erfahrung, die Sie befähigt, sich richtig zu verhalten. Wenn Sie darüber noch nicht verfügen, empfehlen wir Ihnen, sich zunächst mit den Möglichkeiten Ihrer Yacht grundsätzlich vertraut zu machen, damit Sie nicht irgendwann durch Unkenntnis oder falschen Schneid in unangenehme Situationen kommen - denn:

"Gott hilft dem Seemann in der Not, doch steuern muß er selbst."

Nun wünschen wir Ihnen viel Freude mit Ihrer neuen DEHLER 25 und Mast- und Schotbruch.

Die Dehler-Crew

Aufriggen

Zunächst wird der Mast gesetzt. Der Mast ist schon fast fertig getakelt. Die Fallen sind eingeschoren, Wanten und Hilfswanten für die Jütt und Stage samt der Spanner sind angeschlagen.

Bringen Sie zunächst den Verklicker oder "Windex"-Windrichtungsanzeiger an. Nun schieben Sie den Mast etwas nach achtern und montieren die Salinge. Die Beschläge hierfür sind fest am Mast montiert. Sie brauchen nur noch die Salingsrohre zwischen die Salingsbeschläge zu schieben und zu verschrauben. Die Schrauben mit den Sicherheitsmutter sind in den Beschlägen. Dann klarieren Sie die Fallen, Wanten und Stage, achten dabei darauf, daß die Fallen auf der jeweils richtigen Seite vor bzw. hinter den Salingen geführt sind.

Die Toppwanten werden in den Salingsnockbeschlägen befestigt. Die richtige Stellung ergibt sich durch Klemmen, die auf die Toppwant gepreßt sind. Die Salingsnockbeschläge werden oberhalb dieser Klemmen angesetzt.

Alle Wantenspanner werden so weit wie möglich auseinandergeschraubt. Über die Wantenspanner ist je ein Lupolen-Wantenschoner geschoben, die nach dem Mastsetzen über die Wantenspanner gestülpt werden.

Die Toppdoppelwanten werden mit ihren Wantenspannern am vorderen Doppelpütting auf Höhe des Mastkokers angeschlagen. Die Unterwant am Doppelpütting achtern.

Die beiden Enden des Hahnepots am Achterstag werden an den äußeren Beschlägen an der Spiegelkante angeschlagen.

Nun schieben Sie den Mast auf der Transportrolle so weit nach achtern, daß Sie am Mastkoker den Patentbolzen durchstecken und sichern können.

Jetzt wird die Jüttvorrückung angeschlagen. Zuerst werden die beiden Hilfswanten auf dem Drehpunkt achtern der Jüttstützen befestigt. Mit den Wantenspannern wird die Länge eingestellt. Beim ersten Mal sollten Sie die eingedrehte Länge mit einem Maßband kontrollieren, damit der Mast ungefähr gerade gesetzt wird.

Als nächstes wird der Spinnakerbaum, der die Funktion eines Jüttbügels erfüllt, klariert. Dazu werden beide Hahnepoten in der freien Bohrung der Jüttstütze befestigt. Die Talje wird zwischen Vorstag und Decksbeschlag geschäkelt, und der Spi-Baum in den Augbügel, der sich unter der Spinnakerschiene befindet, eingeklinkt.

Ab Bau-Nr. 98 entfällt die Talje. Eine Bedienleine wird durch eine Vorstagstropfete geführt - mit einem Bolzen gesichert - im Ankerkasten umgelenkt, zu einem Decksauge geführt und weiter durch ein freies Auge der Umlenkrollen an Deck zur Bb- oder Stb-Winsch.

Es ist unbedingt erforderlich, daß der Niedergang am Steckschott verschlossen wird, sobald das Schiebeluk betreten wird.

Wenn jetzt Wanten und Achterstag so liegen, daß beim Setzen des Mastes nichts hängenbleiben kann, wird der Mast gesetzt.

Mit sehr geringem Kraftaufwand läßt sich der Mast setzen. Die Talje wird sorgfältig belegt und mit Kopfschlag gesichert. Der Rest des Tauwerks verschwindet im Ankerkasten.

Mit der Bedienleine muß die Winsch zur Unterstützung betätigt werden. Mindestens zwei Törns sollten auf die Winsch gelegt werden.

Mastlegevorrückung

Ein wesentliches Konstruktionsmerkmal der DEHLER 25 ist die schon von Haus weitgehend vorbereitete Mastlegevorrückung. So läßt sich der Mast nicht nur im Frühjahr und nach Ende der Segelsaison sehr leicht stellen und wieder legen, sondern es ist auch möglich, auf Revieren mit Hindernissen und angeschlagenen Segeln den Mast jeweils soweit abzukippen, daß z. B. eine Brücke durchfahren werden kann.

Die Mastlegevorrückung besteht aus drei Hauptgruppen:

- o an Deck montiert
zum Belegen der Talje ist eine zusätzliche Belegklammer hinter dem Vorstagsbeschlag montiert. Zwei auf Deck montierte Wantenstützen dienen zur Aufnahme der Hilfswanten und der ausgepöckelten Hahnepoten des Spinnakerbaums.

Der Heckkorb ist so konstruiert, daß durch Aufstellen der Rolle eine sichere Führung des Mastes gewährleistet ist.

- o am Mast montiert
ein Vorstagsbeschlag mit Aufnahmering für den Spinnakerbaum. Zwei zusätzliche Hilfswanten mit Wantenspannern, ein Auge am Mast zur Aufnahme des Spinnakerbaums

Lose Teile

Zu den losen Teilen gehören zwei Dreischiebenblöcke mit Bügel und Hundsfott und das rote Taljenreep. Ab Baunummer 98 eine Bedienleine.

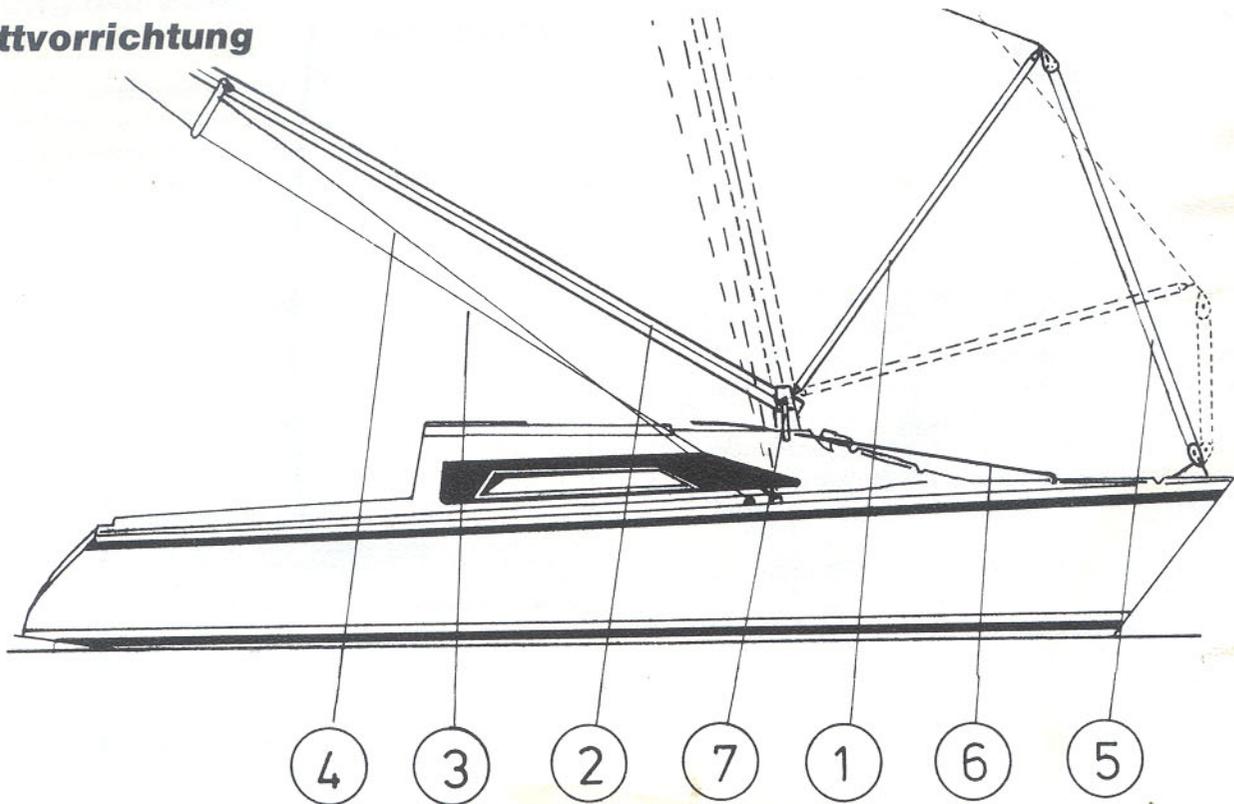
Mit der Talje/Bedienleine kann der Mast bis zu dem gewünschten Neigungswinkel gefiert werden. So läßt sich der Großraum an Backbord oder Steuerbord außenbords fahren. Der Mast kann nur bis zum fast senkrechten Stand des Spinnakerbaums gelegt werden. Reicht die gewünschte Durchfahrtshöhe noch nicht aus, muß auch dieser gelegt werden.

Bitte beachten Sie, daß die Hilfswanten nicht zum Trimmen des Mastes eingesetzt werden können. Diese werden loser als die üblichen Wanten gefahren.

Mastsetzen mit dem Kran

Zum Setzen mit dem Kran wird unterhalb der Saling eine Leine um den Mast geschlungen. Während der Kran den Mast anhebt, achtet die Crew darauf, daß nichts hängenbleibt oder durcheinandergerät.

Jüttvorrichtung



- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1 - Spinnakerbaum | 5 - Talje |
| 2 - Hilfswant | 6 - Bedienleine |
| 3 - Oberwant | 7 - Wantenstützen |
| 4 - Unterwant | |

Mast-Trimmen

Masttrimmen allgemein

Hierfür hat jeder erfahrene Segler seine eigene Methode. Das flexible Rigg der DEHLER 25 muß sehr sorgfältig gestellt werden. Mit der Talje am Vorstag bestimmt man die Mastneigung. Man sollte versuchen, den Mast - ohne jede Besatzung - senkrecht zu stellen. Durch Vorstagstropfete ist die Mastneigung festgelegt.

Wenn er sich auf der Kreuz oberhalb der Saling Lee wegbiegt, sind die Dachwanten zu locker und die Unterwanten zu stramm (oder beides).

Wenn er auf der Kreuz in der Mitte nach Lee "durchhängt", sind die Toppwanten zu stramm und die Unterwanten zu locker (oder beides).

Die DEHLER 25 mit ihrem schnellen Unterwasserschiff ist im Längstrimmen empfindlich. Das heißt, daß die Schwimmwasserlage mit und ohne Mannschaft, mit oder ohne Motor stark unterschiedlich sein kann. Beim Stauen sollten Sie auf diese Hinweise achten.

Grundeinstellung Masttrimmen

- o Nach dem Setzen wird der Mast mit Hilfe des Vorstags und der Talje senkrecht gestellt. Mit dem Großfall und einem zusätzlichen Gewicht läßt sich dies leicht kontrollieren. Ober- und Unterwanten sowie Achterstag werden angeschlagen aber noch nicht getrimmt.
- o Um die jetzt notwendige Mastbiegung einzustellen, kann als Kontrolle das Großfall am Mastkoker in der Bohrung für den Großbaumniederholer eingeschäkelt und durchgesetzt werden.

Nun wird mit Hilfe des Achterstags eine so große Vorspannung und damit Zug auf den Toppbeschlag gebracht, daß der Mast in Höhe der Saling ein bis zwei Profilstärken nach vorne ausweicht. Dieser Abstand läßt sich sehr genau mit Hilfe des gespannten Großfalls überprüfen (s. Abb. Position A). In dieser Stellung werden die Oberwanten angezogen und zwar so, daß der Mast nach dem Lösen des Achterstags seine einmal vorbestimmte Biegung behält. Mit Maßband das gleichmäßige Andrehen der Wantenspanner kontrollieren !

Jetzt wird der Mast mit Hilfe der Unterwanten wieder in eine gerade Stellung gebracht. Ein Blick der Kipp entlang zum Masttopp zeigt Ihnen, ob Sie die Backbord- und Steuerbordwanten gleichmäßig angezogen haben (s. Abb. Position B).

Masttrimmen unter Segel

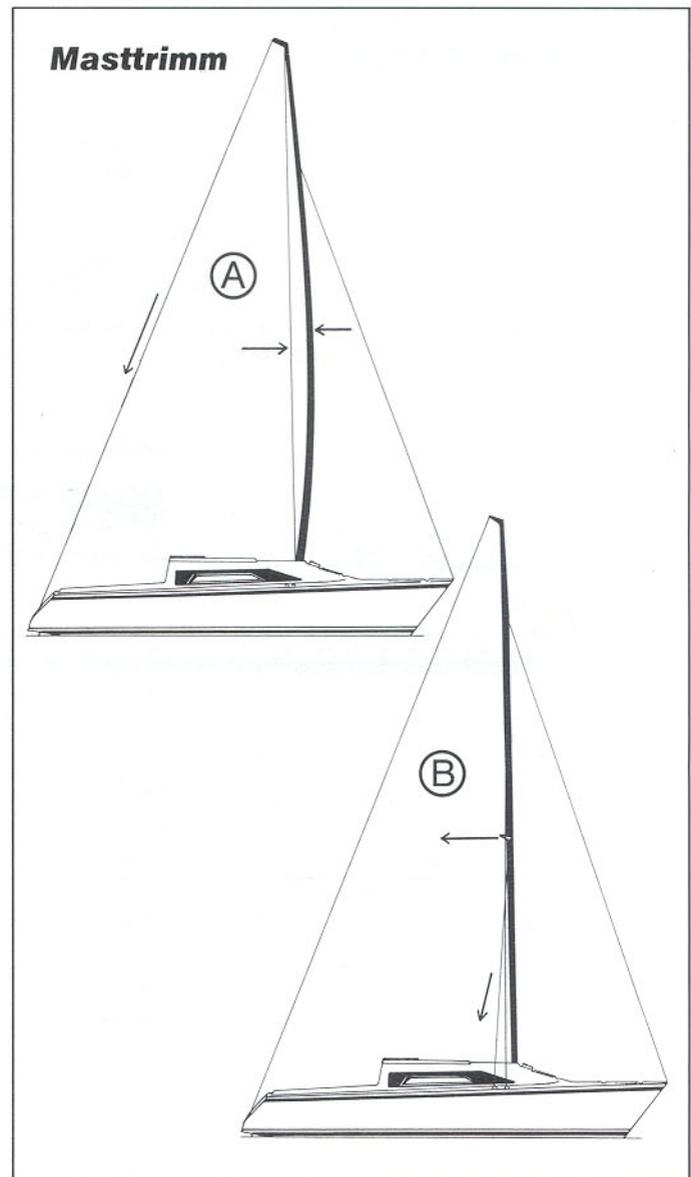
Wir weisen hier noch einmal darauf hin, daß es sich bei dem Mast der DEHLER 25 um ein sehr flexibles Rigg handelt. Die Grundeinstellung muß, wie beschrieben, sehr sorgfältig durchgeführt werden. Schon bei leichten Winden wird der Mast mit Biegung gefahren. Das Großsegel ist entsprechend geschnitten und in dieser Stellung verbleibt auch genügend Bauch im Großsegel.

Bei starken Winden muß die Achterstagstajle noch weiter durchgeholt werden, daß sich der Mast zu mehreren Profiltreppen nach vorn durchbiegt. So wird der Bauch aus dem Großsegel geholt, das Profil flacher!

Sicherheit

Sobald der Mast getrimmt ist, müssen die Kontermuttern der Wantenspanner mit Schraubenschlüsseln fest angezogen werden. Es genügt nicht, sie von Hand anzudrehen. Der feste Sitz aller Verschraubungen muß laufend kontrolliert werden.

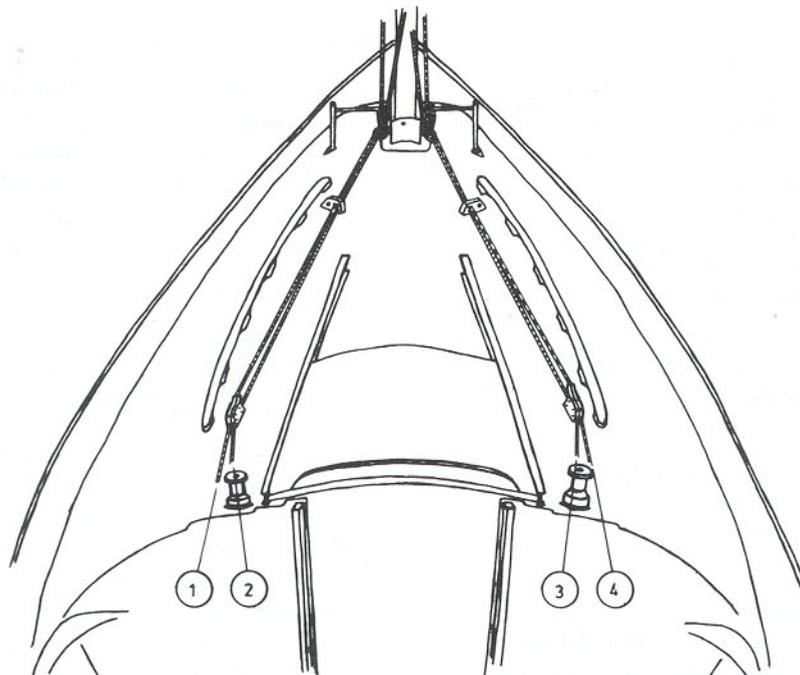
Als Werkzeug für diese Arbeiten benötigen Sie einen Gabelschlüssel mit 13 mm Schlüsselweite. Eine kleine Rohrzange und der Spannerdorn aus Ihrem Bordwerkzeug leisten hier gute Dienste.



Fallenführung

- 1 - Fockfall
- 2 - Spi-Fall

- 3 - Großfall
- 4 - Schnellreff



Führung der Fallen

Je nach Ausrüstungsstand der DEHLER 25 werden unterschiedlich viele Fallen zum Cockpit geführt und an den Hebelklemmen belegt. Die Fallen werden über Umlenkblöcke in folgender Reihe zum Cockpit gelenkt:

Backbord

- Hebelklemme außen - Fockfall
- Hebelklemme innen - Spinnakerfall

Steuerbord

- Hebelklemme außen - Schnellreff (Haupttreffleine)
- Hebelklemme innen - Großfall

Die Skizze verdeutlicht die Fallenführung. Der Spinnakerbaum-Niederholer wird an der Mastvorderseite unten in einer Kammklemme belegt. Topnant an der Maststeuerbord-Beleglampe.

Hebelklemmen einstellen

Die Bedienhebel der Hebelklemmen lassen sich auf die Tauwerk-Stärke einstellen. Die Achse der Bohrung (A) ist für Tauwerkgrößen 6 - 10 mm \varnothing gedacht, die Achse der Bohrung (B) für Tauwerk mit einem \varnothing von 4 - 8 mm.

Sie können zwischen der Führung A + B wechseln, wenn Sie den "Floh" der Achse entfernen, die Achse herausziehen und den Hebel um 180° drehen. Danach den "Floh" in der Achsenut sorgfältig sichern.

Segelführung Großsegel

Großbaum am Mast anschlagen. Mit einem Bajonettverschluss wird der Bolzen im Lümmelbeschlag gesichert. Großbaumnoch mit der Dirk/Curryklemme fixieren.

Großbaumniederholer anschlagen

Er läuft als Talje mit Klemmblock zwischen Mastfuß und Großbaum. Damit die Talje nicht zu lang ist, wird sie durch einen kurzen Drahtstropf verkürzt:

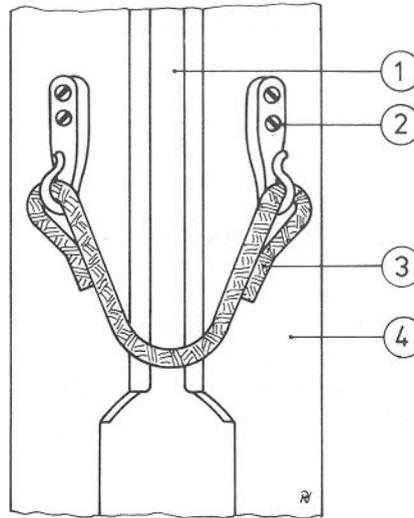
- Oberer Block - mit Hundsfott - an dem Bügel unter dem Großbaum schäkeln,
- kurzen Drahtstropf an den unteren Block - mit Curryklemme - schäkeln,
- das andere Ende des Drahtstropfs an den Steg am Mastkoker-Unterteil schäkeln.

Großschot anschlagen

Großschot anschlagen, oberen Violinblock an das Auge unter dem Großbaum schäkeln. Block und Curryklemme am Auge auf dem Cockpitboden befestigen.

Großsegel vorbereiten

Großsegel vom Mast her in die Keep des Großbaumes einziehen. Hals des Großbaums vorn am Großbaum-beschlag festschrauben. Horn mit Schlüsselschäkel am Rutscher der Großbaumnock befestigen.



- 1 - Keep
- 2 - Reffhaken
- 3 - Bündsel
- 4 - Mast

Rutscher-Stopper-Bündsel quer unter der oberen Keep aushängen. Großsegelrutscher von unten her in die Keep schieben. Dabei aufpassen, daß keiner verkehrt herum steht! Das verhindert man am besten, wenn man das Vorliek Stück für Stück durch die Hände gibt und nicht einfach den nächsten Rutscher greift. Segellatten einschieben. Fall am Kopfstück einpicken. Dabei unbedingt darauf achten, daß der Patentschäkel auch wirklich eingerastet ist.

Nun ist das Großsegel klar zum Setzen.

Setzen Großsegel

Mit der holenden Part des Großfalls das Segel so weit durchsetzen, wie es per Hand möglich ist. Das Fall einige Törns um die Winsch legen und mit Hilfe der Winschkurbel durchsetzen.

Holende Part festklemmen oder bel egen und die Lose aufschießen.

Großsegel trimmen

Das Großsegel wird je nach Windstärke unterschiedlich getrimmt. Das Vorliek mit Hilfe des Großfalls, das Unterliek mit dem Unterliek-strecker, der durch einen Bierstrecker im Großbaum mehrfach untersetzt ist.

Besonders wichtig ist das Trimmen des Achterstags.

Grundsätzlich gilt:

- bei starkem Wind steif durchsetzen, so daß das Segel flach wird,
- bei weniger Wind loser durchsetzen, so daß das Segel bauchig wird.

Falten im Segel geben einen gewissen Anhalt für den Trimm:

- kleine Falten rechtwinklig zum Mast und zum Großbaum zeigen, daß das Segel zu lose steht,
- wenn es zu steif durchgesetzt wird, entstehen ein bis zwei lange Falten parallel zum Mast bzw. Großbaum.

Das richtige Maß für jede Windstärke wird nur durch Erfahrung und Selbstkontrolle gefunden.

Trimmen Großbaumniederholer

Der Großbaumniederholer muß sorgfältig getrimmt werden. Dies gilt insbesondere auf raumen Kursen, auf der die Großschot keinen senkrechten Zug mehr ausübt. Hier verhindert der Baumniederholer das gefährliche Steigen des Großbaumes. Bei starkem Wind und hohem Seegang sollte diesem Hinweis besondere Beachtung geschenkt werden.

Segelführung Vorsegel

Die DEHLER 25 kann folgende Vorsegel führen:

- | | |
|-------------|----------|
| - Sturmfock | 3,40 qm |
| - Fock | 10,00 qm |
| - Genua I | 15,40 qm |
| - Genua II | 12,80 qm |
| - Booster | 24,50 qm |
| - Spinnaker | 33,40 qm |

Die Segelfläche der DEHLER 25 ist so bemessen, daß sie unter Vollzeug schon bei leichten Winden sehr schnell ihre normale Höchstgeschwindigkeit erreicht, die nur unter besonderen Bedingungen - raumschots surfend - wesentlich zu steigern ist.

Die DEHLER 25 läuft deshalb auch bei stärkerem Wind mit richtig verkleinerter Segelfläche immer noch ihre Höchstfahrt, während sie unter Vollzeug nur unnötig krängt und mit erhöhter Abdrift langsamer segeln wird !

Welche Segel angeschlagen sind, ist eine Frage der Erfahrung, der revierbedingten Wetterverhältnisse und des jeweils anliegenden Kurses.

Eine exakte Anweisung für die Segelführung unter allen Wetterverhältnissen von Flaute bis Sturm können wir nicht geben.

Folgende Segel-Kombinationen sind mit der jeweils zunehmenden Windstärke üblich.

- | | | |
|-----------------------------|---|-------------------|
| Ungerefftes Großsegel | - | Booster |
| Ungerefftes Großsegel | - | Genua I |
| Ungerefftes Großsegel | - | Genua II |
| Gerefftes Großsegel | - | Genua II |
| Gerefftes Großsegel | - | gereffte Genua II |
| Ungerefftes Großsegel | - | Normalfock |
| Einmal gerefftes Großsegel | - | Normalfock |
| Zweimal gerefftes Großsegel | - | Normalfock |
| Zweimal gerefftes Großsegel | - | Sturmfock |
- nur noch Sturmfock.

Auch bei Amwindkursen gegen rauhe See kann es manchmal sinnvoll sein, das Großsegel entgegen der Aufzählung früher zu reffen, und das Vorsegel länger stehen zu lassen. Auf raumem Kurs eine bekannte Regel.

Ein Vorsegel sollte man auf der DEHLER 25 in der Regel immer stehen lassen. Die Situation, vor Topp und Takel treiben zu müssen, wird hoffentlich nicht eintreten.

Setzen des Vorsegels

Zum Anschlagen des Vorsegels hat der Vorstagsbeschlag beidseitig je eine Kralle. In eine von ihnen wird der Hals des jeweiligen Vorsegels eingehängt.

Ab Bau-Nr. 98 ist hinter dem Vorstagstrichter ein Auge, in den der Vorsegelhalsschäkel befestigt wird.

Die Stagreiter werden am Vorstag angereiht. Fockfall und Vorsegelschot - beide mit Patent-schäkeln - angeschlagen.

Das Fockfall besteht aus Kevlar - einem Kunststoffwerk ohne Reck.

Mit der holenden Part ziehen Sie das Segel so weit hoch, wie es von Hand möglich ist. Dann legen Sie das Fall einige Törns um die Winsch und setzen es mit der Winschkurbel so weit durch, wie es die Windstärke erfordert und setzen das Fall fest.

Trimmen des Vorsegels

Ganz allgemein gilt hier dieselbe Grundregel wie beim Großsegel:

Lose bei leichtem,
steif bei starkem Wind.

Die Fockschot wird innerhalb der Reling geführt. Nur der Booster wird über die Spinnakerblöcke gefahren und läuft außerhalb der Seereling.

Der Holepunkt der Schot sollte so weit achtern stehen, daß das Achterliek des Vorsegels offen ist und nicht nach innen krallt. Nach vorn wird der Holepunkt nur so weit gesetzt, daß das Achterliek bei dichtgeholtener Schot gerade eben nicht killt. Die Schot wird nur so dicht geholt, daß das Segel nicht an Saling und Toppwant anliegt.

In der Regel ist die Stellung des Holeypunktes richtig, wenn die Schot als Verlängerung der winkelhalbierenden oder der gedachten Mittelnahrt mit leichtem Zug nach unten geführt wird. Der Schotzug muß sich derart auf Achter- und Unterliek verteilen, daß keine von beiden einen zu großen Zug erhält.

Für optimales Segeln auf unterschiedlichen Kursen unter verschiedenen Wetter- und Seegangsbedingungen kann zusätzliches Verstellen zu empfehlen sein:

nach vorn:

bei wenig Wind und Flaute, auf den meisten Raumschotkursen, bei rauhem Seegang gegenan,

nach achtern:

auf der Kreuz bei starkem Wind und relativ ruhigem Wasser.

Wichtig:

Wenn der Holeypunkt zu weit vorn steht, besteht die Gefahr, daß sich das Achterliek ausreckt. Dann ist das Segel nicht mehr trimmbar.

Trimmen des Achterlieks

Ein Killen des Achterlieks bei bestimmten Segelstellungen ist ohne Bedeutung und nicht immer ganz zu vermeiden, ohne daß die Vortriebsleistung des Segels beeinträchtigt wird. Auf Kursen knapp unterhalb der optimalen Höhe z. B., die man mit loseren Schoten segelt, reicht oft der Winddruck im Segel nicht aus, das Tuch so zu wölben, daß auch das Achterliek Druck bekommt und steht. Es bleibt also lose und killt etwas. Hoch am Wind dagegen wird eine richtig geführte Genua nur selten killen.

Das Achterliek, bei einigen Segeln auch das Unterliek, ist mit einer Trimmleine ausgerüstet. Damit darf man aber nur sehr sparsam trimmen. Wenn diese Leine zu dicht geholt wird, "krallt" das Achterliek. Dadurch verliert das Segel wesentlich an Vortriebskraft. Die Leine soll deshalb höchstens einmal zur Beruhigung des Achterlieks millimeterweise geholt und belegt werden.

Alle Trimmleinen bestehen aus Perlon. Dieses Material ändert seine Länge und Geschmeidigkeit durch Witterungseinflüsse. Eine Leine, die z. B. bei Nässe einwandfreien Trimm bewirkte, steht in der gleichen Stellung bei Trockenheit viel zu steif - und umgekehrt. Häufiges Nachtrimmen ist deshalb unerlässlich!

Es ist ohne Bedeutung (und bei einer Yacht mit Bugkorb und Seereling auch nicht zu vermeiden), wenn das Unterliek der Genua auf raumem Kurs mit einem kleinen Knick auf der Reling hängt.

Trimmen allgemein

Allgemein gültige Regeln - für alle Windstärken und Segelstellungen kann man hieraus natürlich nicht ableiten, wie überhaupt die Feinheiten der Schot-

führung, die ja gerade den Reiz des Segelns ausmachen, in all ihren Auswirkungen kaum zu erklären sind. Im übrigen gibt es auch kein Segel, das bei Flaute, Sturm, Nässe, Trockenheit, Wärme und Kälte auf allen Kursen immer optimale Eigenschaften zeigt.

Reffen, Standard

Standardreff / 2. Großsegel-Reff

Bei starkem Wind sollte man reffen. Das ist nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit und Sicherheit. Die DEHLER 25 segelt aufrechter und die Abdrift wird geringer und die Geschwindigkeit steigt.

Das Großsegel ist mit zwei Reffreihen ausgerüstet. Die wichtigsten Bauteile und die Funktion beschreiben wir im folgenden:

Diese Information ist auch für die Boote mit Schnellreff-Vorrichtung wichtig, weil mit der Hauptreffleine das Segel nur um die erste Reffreihe verkleinert werden kann.

Reff-Vorrichtung

Die Reff-Vorrichtung, Typ van de Stadt, besteht aus:

1. Zwei Hauptreffhaken beidseitig vorn am Großbaumbeschlag,
2. beidseitig am Großbaumbeschlag je eine Reihe Reffhaken,
3. Umlenkrollen achtern seitlich am Großbaum,
4. zwei Belegklampen vorn seitlich am Großbaum,
5. zwei Reihen Reffkauschen im Großsegel für das untere (erste) und das obere (zweite) Reff,
6. einer Reffleine, die beidseitig hin und zurück durch die Reffkauschen im Großsegel geführt ist. Die Länge ist dabei so zu bemessen, daß die Reffleine lose durchhängt, wie auf der Zeichnung dargestellt,
7. dem Smeerreep. Mit dieser Leine holt man das Achterliek auf den Großbaum herunter. Sie wird an die Großbaum-Umlenkrolle geknotet und läuft dann unter dem Großbaum hindurch nach oben durch die Reffkausch wieder herunter auf die Umlenkrolle zur vorderen Belegklampe am Großbaum.

Soweit sollte die Reff-Vorrichtung immer vorbereitet sein.

Reffen

Das Reff-Mannöver wird wie folgt durchgeführt:

- Großsegel-Rutscherstopper öffnen,
- Großfall klarmachen zum Fieren,
- Großschot loswerfen,
- Großbaum-Niederholer lösen,
- Großfall fieren,
- vordere Reffkauschen in den Haken vorn am Großbaum einhängen,
- Großfall wieder durchsetzen,
- Smeerreep dichtholen und auf der Klampe belegen.

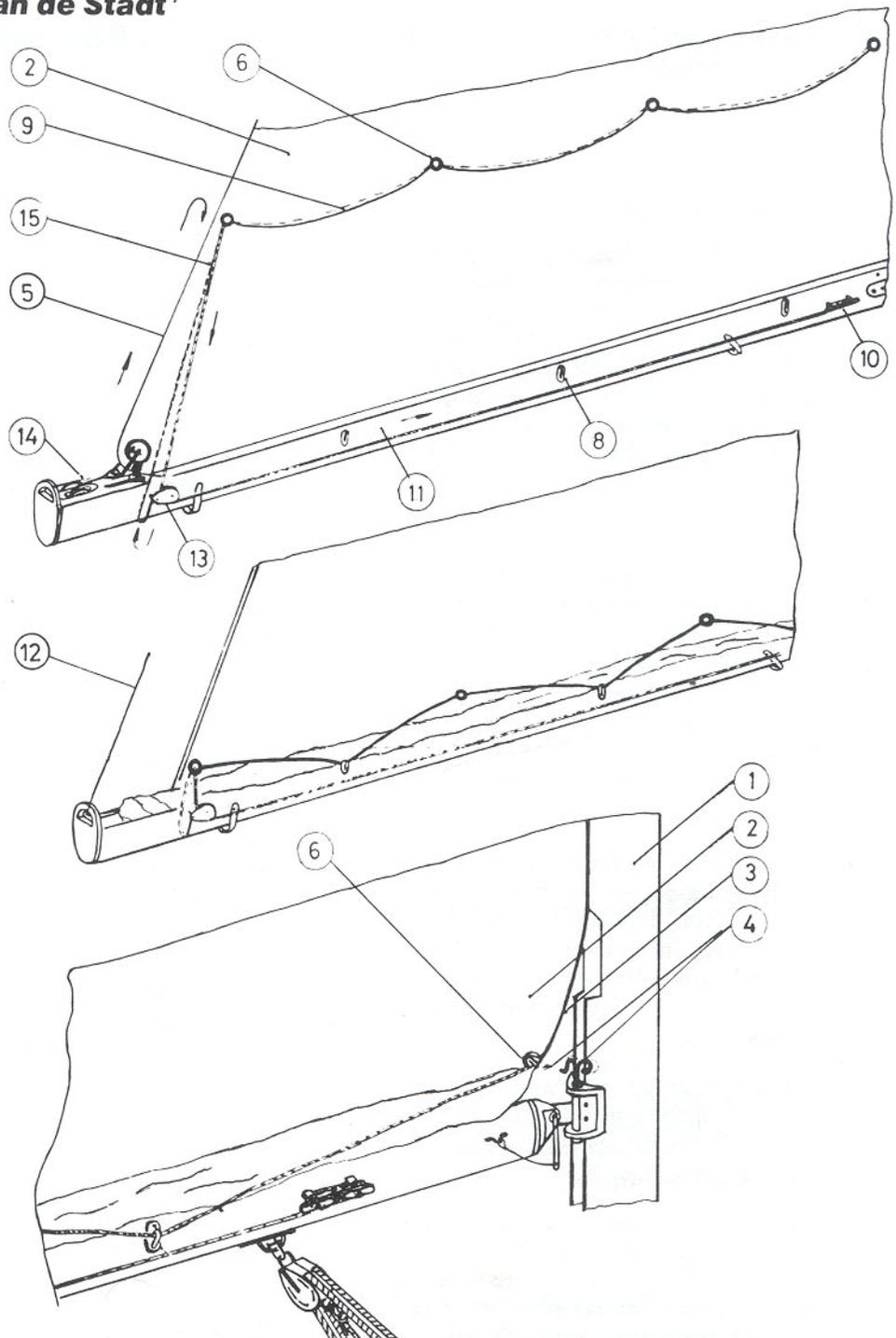
Danach werden Großschot und Großbaum-Niederholer neu getrimmt.

Das zweite Reff funktioniert genauso wie das hier beschriebene erste Reff.

Nochmal unser Tip:

Üben Sie das Reffen vorher bei nicht zu hartem Wetter !

Standard-Reff Typ van de Stadt



- 1 - Mast
- 2 - Großsegel
- 3 - Vorliek
- 4 - Hauptreffhaken
- 5 - Achterliek
- 6 - Reffkauschen
- 8 - Reffhaken
- 9 - Reffleine
- 10 - Belegklampe
- 11 - Großbaum
- 12 - Dirk
- 13 - Umlenckblock
- 14 - Unterliekstrecker
- 15 - Smeerreep

Inneneinrichtung

Unter Deck werden Sie sich vom ersten Augenblick an wohlfühlen. Die DEHLER 25 ist zweckmäßig und sinnvoll eingerichtet. Nur wenige Dinge bedürfen einer Erläuterung.

Kajüttisch

Der Kajüttisch wird mit seinen Führungs- und Halterohren in dem eingeformten Kielwastenwulst fixiert. Beim Segeln sollte er entfernt und mit Hilfe des Gurtbandes am Kielkasten sorgfältig gesichert werden.

Wasserversorgung

Der 60-Liter Trinkwassertank der DEHLER 25 ist entweder im Vorschiff oder unter der Backbord-Backskiste eingebaut. Er wird durch einen blau gekennzeichneten Einfüllstutzen von Deck gefüllt. Als Werkzeug zum Öffnen der Schrauben eignet sich jedes Teil, welches in den Schlitz paßt.

Der Tankinhalt von 60 Litern reicht nach den üblichen Erfahrungen etwa eine halbe Woche bei voller Besetzung aus. Je nach Länge des Törns braucht man natürlich im Einzelfall mehr. Deswegen den Tank zu vergrößern, ist aber nicht sinnvoll, denn er beeinflußt nicht nur den Trimm des Bootes. Es war von jeher besser, zusätzliches Wasser in kleinen Behältern mitzunehmen. Ist die DEHLER 25 mit einer elektrischen Anlage ausgerüstet, so ist eine elektrische Pumpe eingebaut. Durch Öffnen des Wasserhahnes schaltet sich die elektrische Wasserpumpe automatisch ein und aus.

Kajütstauraum

Neben dem Vorschiff, in welchem sich nach Hochklappen der Steuerbordaufgabe eine Menge unterbringen läßt, verfügt die DEHLER 25 über einen sehr großen Schrankraum steuerbord achtern. Ein gut zu erreichender Wäscheschrank ist mittschiffs backbord eingebaut.

Um den Stauraum hinter und unter den Längskojen zu erreichen, muß die Rückenlehne entriegelt werden.

Bilgenraum

Durch den Wasserballast entfällt zwangsläufig die Bilge im klassischen Sinne. Unter dem Kajütfußboden befindet sich der Wassertank. Konstruktionsbedingt ist dieser Bereich auch bei der Festkielanordnung nicht zugänglich.

Schiebepantry

Die Schiebepantry ist eine Kombination aus Spirituskocher, Spüle oder Gaskochanlage einschließlich Spüle. Im unteren Teil des Schiebeshanks ist ein Geschirreinsatz eingelassen zur Aufnahme des Bordgeschirrs. Ein Besteckkasten vervollständigt die Einrichtung.

Der Navigationsplatz

Durch die optimale Raumaufteilung ist bei der DEHLER 25 ein idealer Navigationsplatz entstanden. Ein sehr großes Kartenfach, zusätzliche Ablage und ein Schott, an dem sich Navigationsgeräte unterschiedlicher Art und Größe problemlos montieren lassen.

Toilettenkasten

In den Toilettenkasten läßt sich entweder eine Chemietoilette oder ein Unterwasser-Pump-WC einbauen. Bei der Chemietoilette müssen wir auf die Bedienungsanleitung verweisen, die den verschiedenen Typen beiliegt.

Gas-Kocher

Die Schiebepantry ist mit einer Kocher-Spüle-Kombination und Gaseinrichtung ausgerüstet. Nur im arretierten Zustand sollte diese Einrichtung benutzt werden.

Der Gas-Kocher arbeitet mit den grauen Propangasflaschen. Es sind Flaschen mit der Bezeichnung DIN 4661 und 5 kg Inhalt. Diese Menge reicht auch für sehr lange Törns. Es empfiehlt sich, die Gasflaschen rechtzeitig nachfüllen zu lassen. Im Ausland werden z. T. andere Anschlüsse verwandt. Eine Liste der Adapter finden Sie in Ihren Bootsunterlagen.

Züandsicherungen an beiden Brennern verhindern, daß versehentlich Gas austritt. Der Kocher wird deshalb ähnlich wie jeder andere moderne Gasherd bedient:

Den Absperrhahn der Gasflasche im Niro-Behälter öffnen. Absperrhahn vor dem Kocher öffnen, einen der beiden Bedienungsknöpfe linksherum aufdrehen, hineindrücken und Feuer an das ausströmende Gas bringen. Bedienungsknopf solange festhalten (10 - 30 Sekunden), bis die Züandsicherung genügend erwärmt ist und weiteres Brennen zuläßt.

Nach Erlöschen der Flamme sperren die Züandsicherungen die Gaszufuhr nach ca. 50 Sekunden.

Sicherheit

Die Anlage wurde von uns nach dem Arbeitsblatt DVGW G 608, den Vorschriften für Flüssiggas-Anlagen auf Segelbooten installiert.

Flüssiggas ist bekanntlich schwerer als Luft. Die Gasflasche steht deshalb in einem besonderen Behälter im Cockpit. Wenn dort einmal Gas austreten sollte, läuft es durch ein Lenzröhrchen oberhalb der Wasserlinie außenbords ab.

Die beim Gebrauch von Gas allgemein übliche Sorgfalt und Vorsicht ist natürlich unerlässlich.

Zum Winterlager wird die Gasflasche aus dem Boot genommen.

Wichtig

Über die Gefährlichkeit von Gas wird viel diskutiert. Das ist sehr richtig, denn es wird sehr gefährlich, wenn man falsch damit umgeht. Man darf aber nicht vergessen, daß schließlich alle Brennstoffe mehr oder weniger gefährlich sind. Falscher Umgang mit einem vermeintlich sicheren Brennstoff ist viel gefährlicher als die bewußte, sorgfältige Verwendung von Gas. Wäre es objektiv gemeingefährlich, würde er ganz sicher überhaupt nicht zugelassen. So überwiegen aber seine erheblichen Vorteile.

Die Reihenfolge der Handgriffe bei der Bedienung des Kochers sollte zur festen Gewohnheit werden. So ist eine kleine Überprüfung schon bei jedem Gebrauch möglich:

Beim Abstellen erst die Brennerventile des Kochers schließen. Danach das Absperrventil des Kochers und an der Flasche zudrehen !

Wenn man bei der nächsten Benutzung zunächst nur ein Brennventil des Kochers öffnet, hört man beim Drücken des Zündsicherungsknopfes einer intakten Anlage das Austreten einer kleinen Gasmenge.

Zur Prüfung kann man dieses Gas entzünden. Es brennt dann natürlich nur kurze Zeit, wenn das Reglerventil im Cockpit nicht sofort geöffnet wird.

Bei Temperaturen etwa unter 10°C vergast Propan/Butan-Gemisch langsamer. Die Flamme brennt dann zunächst klein.

Denken Sie an diese Möglichkeit, bevor Sie annehmen, daß die Flasche leer ist.

Ein Prüfzeugnis wird von uns mitgeliefert. Für Sie bedeutet es, daß die Anlage alle 2 Jahre einem Gasfachmann zur Überprüfung gezeigt wird und durch Stempel und Unterschrift der sichere Zustand bestätigt worden ist.

Seeausrüstung, Navigationsgeräte

Kompaß

Das wichtigste Navigationsgerät ist der Kompaß. Man kann viele verschiedene Typen kaufen - welchen man schließlich wählt, ist eine Frage des Fahrtengebietes und der persönlichen Erfahrung.

Der SILVA-Kugelkompaß wird in der Regel voll ausreichen. Wir bauen ihn oben in die Rückwand der Kajüte ein. Dort ist er sehr gut einzusehen. Deviation tritt nicht auf.

VDO - Sumlog

Dieses Gerät ist nicht nur ein Speedometer (Geschwindigkeitsmesser), sondern vor allem ein Log mit Tages- und Gesamtzähler für die gesegelten Seemeilen. Koppelrechnungen werden dadurch sehr vereinfacht.

Das Gerät arbeitet mit ausreichender Genauigkeit, die man auf bekannten Strecken natürlich hin und wieder überprüfen soll.

Das Gerät wird von einem Kunststoff-Impeller als Geber angetrieben. Seine Umdrehungen werden durch eine biegsame Welle zum Instrument übertragen.

Die gesamte Anlage ist sehr robust. Die Welle läuft locker in einem weiten Kunststoffschlauch. Wenn Sie den Impeller einmal mit der Hand bewegen, werden Sie feststellen, daß er sich nicht federleicht dreht. Das ist aber ganz normal. Im verhältnismäßig "harten" Wasser rotiert er schon bei sehr geringer Fahrt.

Geber und Welle brauchen nicht geschmiert zu werden. Beim Gebrauch in Gewässern mit starkem Bewuchs streicht man den Geber einmal mit Antifouling.

Echolot

Das Echolot ist ein hervorragendes Navigationsgerät - nicht nur für das Segeln auf flachen Gewässern.

Das Gerät besteht aus zwei Teilen: dem Schwinger im Rumpf unter der Wasserlinie, der Ultraschallwellen aussendet und reflektierte empfängt, und dem Anzeigergerät über dem Navigationstisch. Den Schwinger montieren wir auf dem Boden unter die Steuerbord-Schiffskoje ein. Er sitzt dort in einem Aluminiumrohr, wird auf den Rumpf geklebt, mit Öl gefüllt und mit einer Kunststoffklammer verschlossen. Vor Beginn jeder Saison sollte der Ölstand kontrolliert werden. Nur bei einem voll überspülten Schwinger ist eine genaue Anzeige ohne Störung gewährleistet.

Je nach Gerätetyp lassen sich verschiedene Meßbereiche einstellen. Moderne Geräte verfügen auch über flachwasser- bzw. tiefenwasserakustische Alarmeinrichtungen. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte der Herstellerbeschreibung.

Der Schwinger sendet Ultraschallwellen aus und empfängt die vom Meeresboden reflektierten. Durch das Messen der Zeit zwischen Sendung und Empfang wird die Wassertiefe ermittelt. Sie wird natürlich vom Schwinger ausgelotet, also aus einer Tiefe von etwa einem halben Meter unter der Wasserlinie. Diese Differenz und eine mögliche Gerätetoleranz muß ermittelt und bei allen Lotungen berücksichtigt werden. Das geht am besten auf einer flachen, genau gemessenen Wassertiefe.

Bei Digitalgeräten läßt sich der Sendepunkt mit einer Korrektureinstellung ausgleichen.

Barometer

Das Barometer ist ein wichtiges Bordinstrument für den Fahrtensegler. Das Gerät sollte einmal geeicht, d. h. mit einem stationären Barometer im Hafen verglichen werden. Die kleine Einstellschraube finden Sie an der Rückseite. Das Wichtigste ist aber nicht der absolute Wert des Luftdrucks, sondern das Steigen und Fallen des Zeigers, wie es vielleicht jeder in kritischen Wettersituationen schon beobachtet hat.

Noch ein Hinweis:

Bauen Sie das Barometer vor dem Winterlager aus und verwahren es zu Hause. Diese Geräte sind Präzisionsinstrumente und empfindlich gegen die winterlichen Temperaturschwankungen.

Winschen

Mit den Winschen sind Schoten und Fallen leicht zu bedienen. Die zu holende Leine wird mit mehreren Törns rechtsherum um die Winsch gelegt und zunächst von Hand dichtgeholt. Erst wenn der Zug zu stark wird, setzt man die Kurbel in den Kopf der Winsch und nimmt ihre Hebelwirkung zu Hilfe.

Die Vorsegelschoten werden mit den Winschen beidseitig auf dem Cockpitsüßl bedient. Ist Ihre DEHLER 25 mit den selbstbelegenden Fockschot-Winschen ausgerüstet, stellt dies eine wesentliche Erleichterung speziell für die Einhand-Bedienung dar.

Wichtig:

Winschenhebel abnehmen, bevor die Schot (z. B. zu einer Wende) oder das Fall (zum Bergen) losgeworfen wird. Die ausrauschende Leine könnte sich im Hebel verhaken.

Wartung Winschen

Die Winschen sind sehr einfach und robust gebaut. Ihre wenigen Teile brauchen nur gelegentlich etwas Fett. Sie verschleißten praktisch überhaupt nicht. Nur durch verhartetes, altes Fett und Salzablagerungen von Seewasser können sie gelegentlich etwas schwer gehen.

Abhilfe ist leicht:

auseinandernehmen, reinigen und mit etwas Fett wieder zusammensetzen. Hierfür eignet sich hervorragend das mitgelieferte seewasserfeste Winschenfett.

Die Eingang-Winschen sind einfach zu zerlegen:

- Sicherungsring auf dem Winschenkopf vorsichtig entfernen,
- Winschoberteil nach oben abheben,
- auf die Sperrklinken achten, daß diese nicht aus ihrer Führung fallen.

Nach dem Zusammenbau muß unbedingt darauf geachtet werden, daß der Sicherungsring einwandfrei in die dafür vorgesehene Nut zurückspringt.

Der Sicherungsring wird ohne jedes Werkzeug eingesetzt.

Auch die Selbstbelegende Vorschot-Winsch ist leicht zu zerlegen:

Mit einem Hammer, wichtig ist, daß Sie ein Holzstück dazwischenlegen, wird das Kopfteil mit der Führungsnase - linksherum - gelöst.

Kopfteil ganz abdrehen, das äußere Winschenteil läßt sich jetzt ohne Schwierigkeiten abnehmen. Darauf achten, daß die Rollenlagerkäfige nicht ins Wasser fallen.

Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Elektrische Anlage

Allgemein

Als Stromquelle für die Verbraucher an Bord und zum Anlassen des Dieselmotors ist die DEHLER 25 mit einem Blei-Accumulator ausgerüstet. Die Spannung beträgt 12 V, die Kapazität 88 Ah.

Die Antriebsmotoren der DEHLER 25 sind je nach Ausführung und Stärke mit einer unterschiedlich leistungsfähigen Lichtmaschine ausgerüstet. Die Lichtmaschine lädt bei fahrendem Motor die Batterie. Die Kapazität der Batterie reicht nach unserer Erfahrung für den durchschnittlichen Stromverbrauch aus. Ist die DEHLER 25 mit elektrischer Hubkielvorrichtung, Radio, elektrischer Umlaufheizung oder anderen zusätzlichen Verbrauchern ausgestattet, so sollte neben dem Landstromanschluß mindestens eine zweite Batterie vorhanden sein. Dies hat den Vorteil, daß eine Batterie ausschließlich zum Anlassen des Dieselmotors bereitsteht.

Die zweite Batterie versorgt die übrigen Verbraucher. Der Batterie-Hauptschalter ist an Bord unter dem Navigationstisch montiert. Mit ihm wird die gesamte elektrische Anlage ein- bzw. ausgeschaltet. Wenn Sie Ihr Boot verlassen, muß der Hauptschalter ausgeschaltet sein.

Positions Lampen

Bei Nachtfahrten, unsichtigem Wetter, müssen die vorgeschriebenen Positionslampen geführt werden.

Unter Segel sind dies:

- die doppelfarbige Bugleuchte (Bb. rot, Stb. grün, Bereich 225°)
- die weiße Heckleuchte (Bereich 135°).

Unter Motor kommt

- das weiße Topplicht (Bereich 225°) vorn am Mast hinzu.

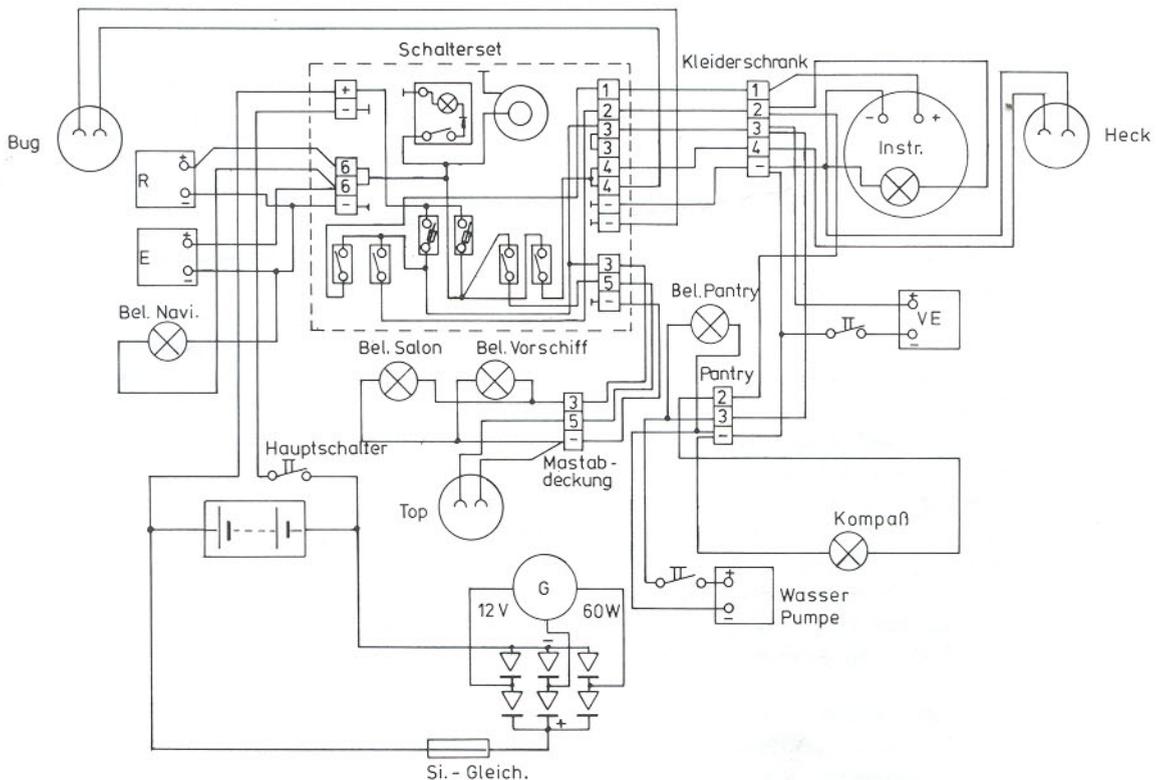
Als Ankerlicht ist auf der Mastspitze

- ein Rundlicht, weiß, montiert.

Ist Ihre DEHLER 25 mit einer Dreifarbenleuchte im Masttopp ausgerüstet, so vereinigt sie die Farben aller drei Lampen. Backbord rot, Steuerbord grün und Hecklicht weiß. Diese Laterne ist sehr gut zu sehen und spart Strom.

Unter Motor darf die Dreifarbenleuchte nicht benutzt werden. Dann wird die doppelfarbige Buglaterne, das Hecklicht und das weiße Topplicht (Dampferlicht) vorn am Mast eingeschaltet.

Schaltplan ab Baunummer 40



Als Lichtquelle für Buglampe, Topplicht und Dreifarbenleuchte dienen Positions-Glühlampen 12 V / 25 W, Fassung B 15, für die Heckleuchte 12 V / 10 W, Fassung B 15

Die Schaltergruppe mit den beiden Automatiksicherungen für die elektrische Anlage ist über dem Kartentisch montiert. Von rechts nach links werden folgende Positionsleuchten/Lichter geschaltet:

- Echolot innen, Radio, weitere Außeninstrumente
- Beleuchtung, Kompaß, Sumlog, Echolot
- Topplicht
- Buglicht, Hecklicht.

Die beiden mittleren Automatiksicherungen sichern folgende Stromkreise ab:

- links: Innenleuchte, Wasserpumpe, Instrumente, Ventilator,
- rechts: Bug-, Heck- und Topplicht, Radio, Echolot innen, Batterieprüfer, Steckdose, Navigationsleuchte.

Ein Batterieprüfer und eine Steckdose vervollständigen die Schalteinheit.

Bordsteckdose

Unter die Schaltergruppe haben wir eine Steckdose montiert. Davon können Sie 12 V-Geräte mit einer Stromaufnahme bis 6 Ah anschließen, die mit einem 2poligen Autostecker ausgestattet sind. Diese Stecker sind über den Auto-Zubehörhandel zu beziehen. Als Behelf ist es möglich, ein automatisches Ladegerät in das Boot zu stellen und über diese Steckdose die

Verbraucherbatterie zu laden. Lassen Sie den Ausgang von einem Fachmann, der gleichzeitig die richtige Polung prüft, mit dem Autostecker versehen.

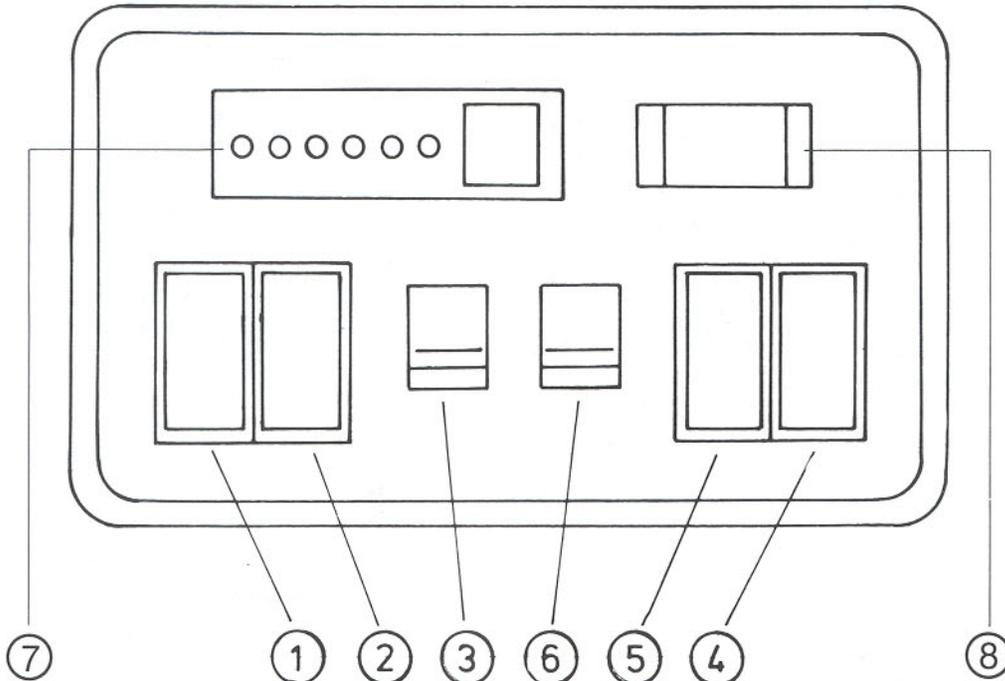
Man sollte für den Landanschluß ein eigenes Kabel verwenden, an dem ein Fehler-Stromschuttschalter angeschlossen ist. Dieser "Steckomat" (im E-Handel erhältlich) schützt vor Fehlströmen bei Fehlern in den Land- oder Bordnetzanlagen.

Fehler suchen nach Schaltplan

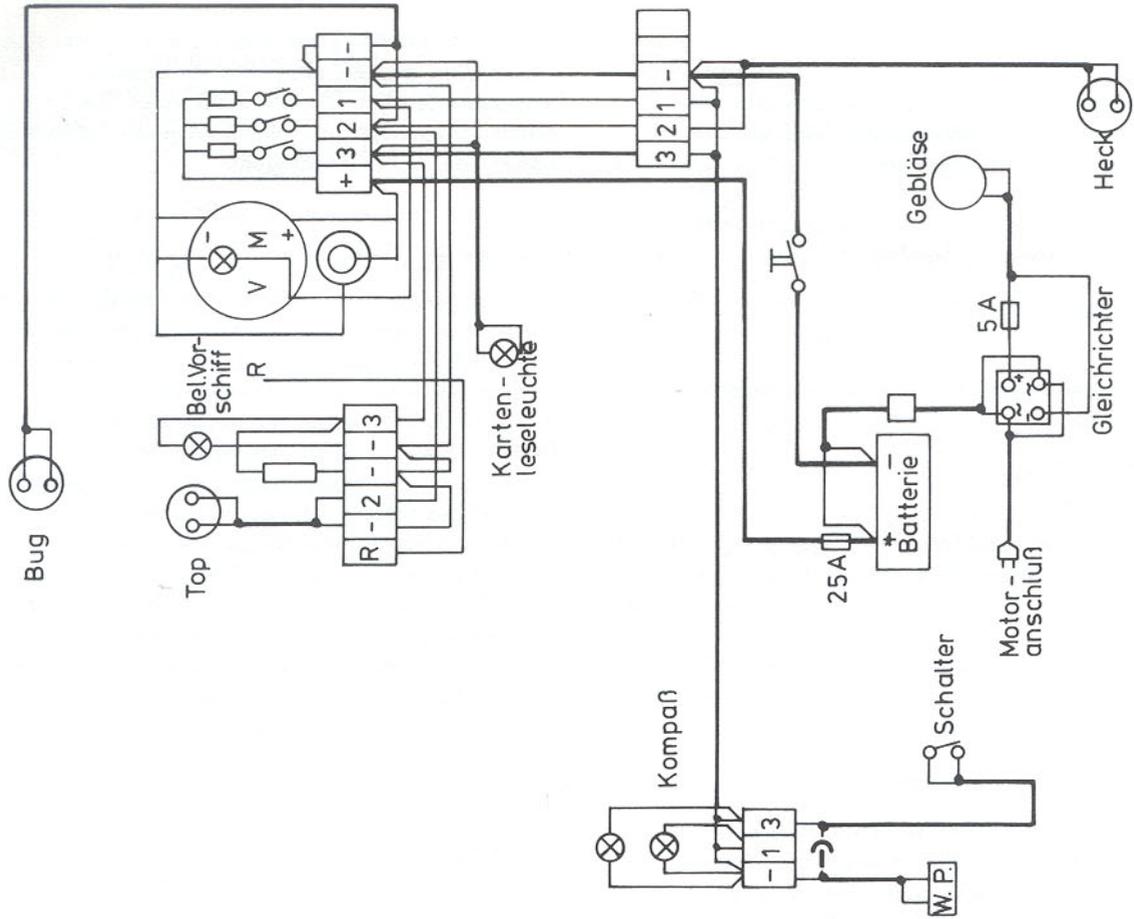
Wenn das ganze elektrische System funktioniert, haben wir in dem Schaltschema dargestellt. Sie brauchen aber auch als "elektrischer Laie" nicht vor so viel Technik zu versagen: Im Grunde ist alles so einfach, daß Sie sich auch bei Störungen selbst helfen können. Die zu dem Bordwerkzeug gehörende elektrische Prüflampe leistet hier gute Dienste. Anhand des Schaltschemas - und das trifft in erster Linie natürlich für die Beleuchtung zu - lassen sich die Kabel verfolgen und feststellen, bis zu welchem Anschlußverteiler oder auch elektrischem Schalter der "nötige Saft" vorhanden ist. Ein Fachmann wird mit dem vorgelegten Schaltplan eine eventuelle Fehlerursache schnell und sicher beheben können.

- 1 - Schalter Instrumenten-Beleuchtung
- 2 - Schalter Instrumenten-Funktion
- 3 - Sicherung Innenbeleuchtung u. Instrumente
- 4 - Schalter Bug- und Hecklicht
- 5 - Schalter Topplicht
- 6 - Sicherung Innenbeleuchtung u. Positions-Laternen
- 7 - Batterie Ladekontroll-Anzeige
- 8 - Steckdose, 12 V

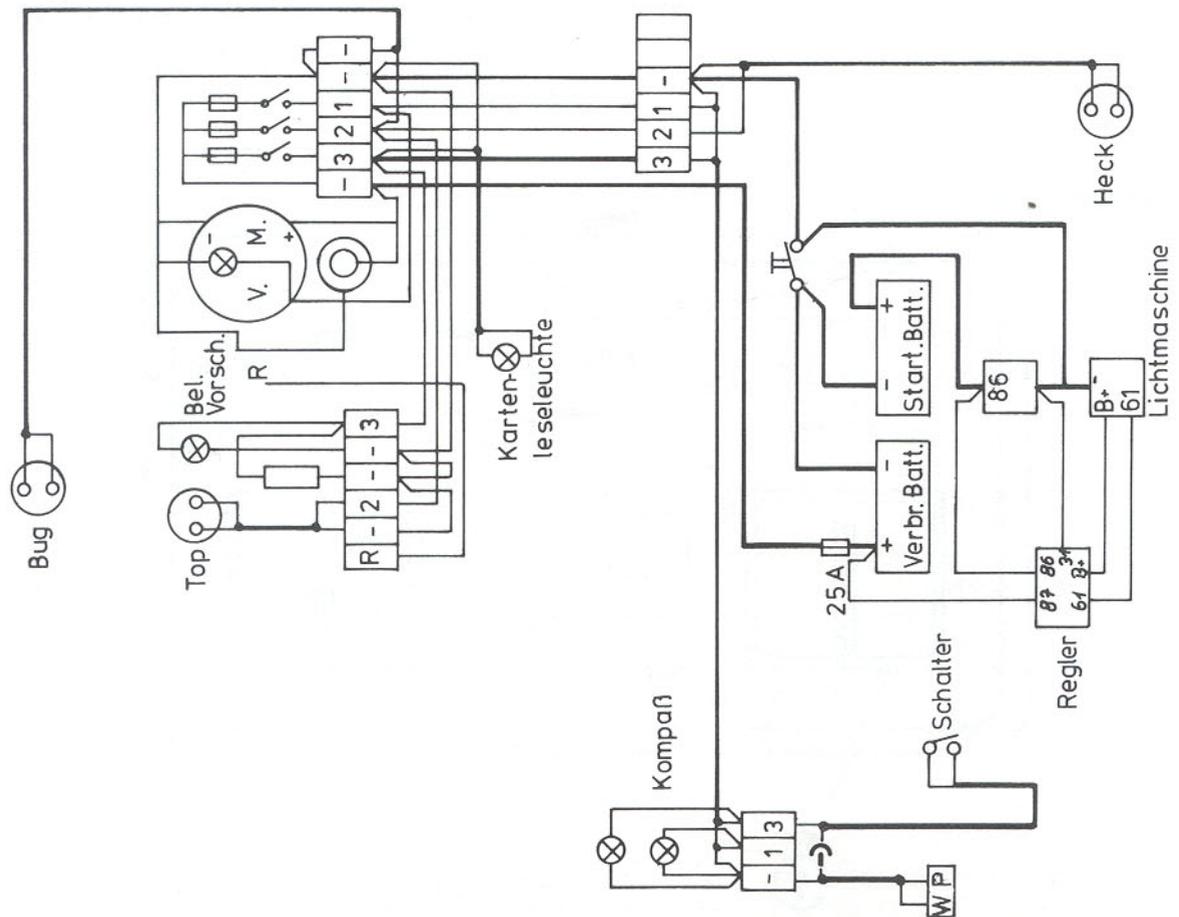
Schaltergruppe



Schaltplan Volvo bis Baunummer 40



Schaltplan Yanmar



Hubkielvorrichtung

Die Hubkielvorrichtung der DEHLER 25 ist sehr solide und mit vielfacher Sicherheit gebaut und konstruiert. Die Funktionsweise und die wichtigsten Baumerkmale sollten Ihnen vertraut sein, damit die Bedeutung der wenigen Wartungspunkte bekannt ist.

Der Hubkiel wird durch Drehen einer Gewindespindel auf- und abgefahren. Ein Kulissenstein in einer Metallschiene übernimmt dabei die Führung. Mit der Hubmutter wird der Kiel aufgeholt. Zusätzliche Anschlag/POM-Rohre oben und unten begrenzen den Hubvorgang. An der Kielachterkante haben wir eine V-Führung aus Kunststoffscheiben eingebaut. An der Vorderkante eine Führung mit einer Kunststoffrolle. Die Untersetzung zwischen Spindel und Antriebskurbel auf Deck kann durch Kette mit Zahnradern oder POM-Zahnradern im direkten Eingriff erfolgen.

Wartungsintervalle

Einmal jährlich sollte die Spindel mit wasserfestem Fett nachgefettet werden. Mit einem abgeknickten Heizkörperpinsel läßt sich der Bereich über und unter der Hubmutter fetten. Wird der Kiel dann auf- und abgesenkt, wird sich das Fett dann gleichmäßig über die Spindel verteilen.

In Abständen von 2 Jahren sollte die Abdeckhaube auf Deck demontiert und die Messingkette vorsichtig gefettet werden.

Wahrschau:

Die POM-Zahnradern dürfen nicht gefettet werden.

Besonderer Beanspruchung unterliegen die Vorder- und Achterkante des Kiels.

Je nach Häufigkeit des Hubvorgangs wird sich die Farbe und Grundierung abschleifen, so daß jede Gelegenheit genutzt werden sollte, beide Kanten zu überprüfen und eventuell nachzustreichen.

In Intervallen von 5 Jahren muß das Drucklager nachgefettet werden. Dies geschieht am besten im Winterlager. Der Kiel wird dann soweit eingefahren, daß die Spindel und damit das Drucklager entlastet sind. Um das Drucklager zu fetten, muß das große Zahnrad entfernt werden. Hierzu wird zuerst die Mutter gelöst und dann der quersitzende Spannstift entfernt. Danach kann das Zahnrad abgezogen, das Lager gefettet werden. Der Umbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

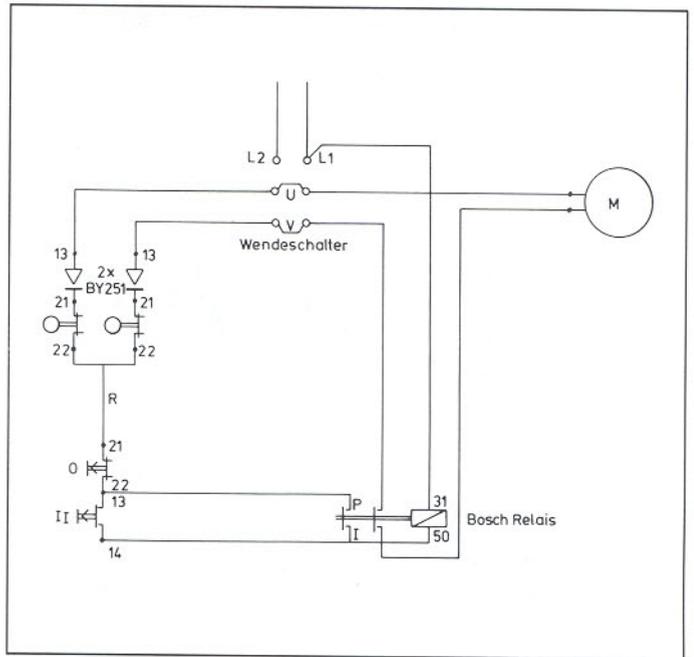
Elektrische Hubvorrichtung

Wie aus dem Stromkreis zu ersehen ist, hat die elektrische Hubvorrichtung eine aufwendige elektrische Sicherung. Einmal muß der Antriebsmotor in beide

Richtungen laufen, so daß der Kiel abgesenkt und wieder aufgeholt werden kann. Sicherungsschalter sorgen dafür, daß der Motor in der jeweiligen Endstufe abgeschaltet wird. Sollten hier Probleme auftreten, so sind Sie sicher gut beraten, wenn Sie einen Fachmann hinzuziehen. Autoelektriker sind sicher in jedem kleinen Ort zu finden. Mit Hilfe des Schaltplans und einiger Prüfgeräte lassen sich die defekten Teile schnell lokalisieren.

Bei Ausfall der elektrischen Hubvorrichtung ist es ebenfalls möglich, den Hubkiel einzufahren. Dazu muß der Antrieb auf Deck gelöst werden. Danach läßt sich der Hubkiel mit einer Winkerkurbel aufholen.

Schaltplan Hubkielvorrichtung elektrisch

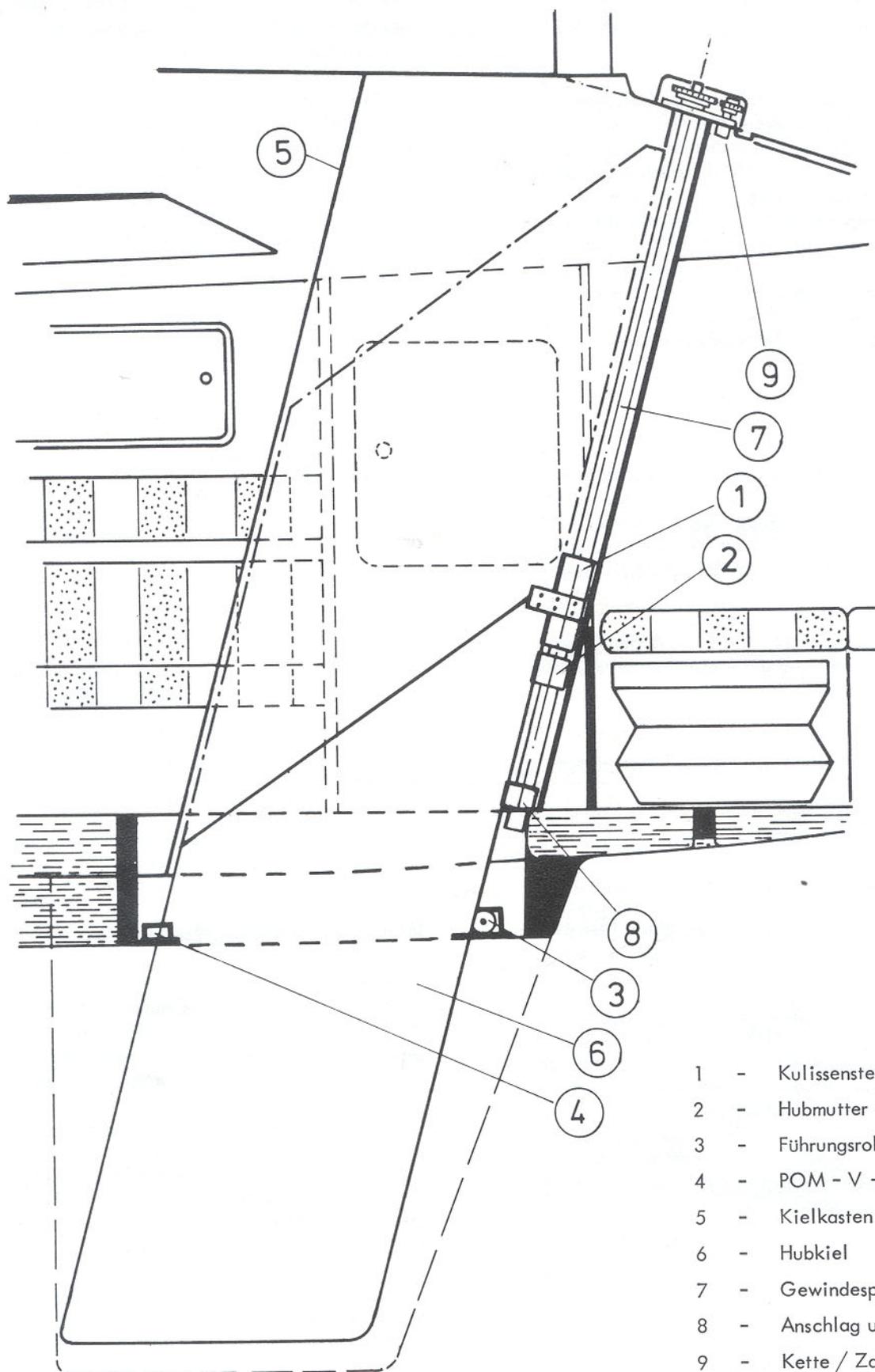


Wasserballasttank

Beim Wassern wird über ein Automatikventil der Ballasttank geflutet. Die Entlüftung entweicht durch eine Entlüftungsleitung, die sich ebenfalls automatisch schließt, wenn der Wassertank vollgelaufen ist.

Um das Wasser wieder abzulassen, haben wir einen Bedienzug eingebaut, der entweder am Kielkasten oder unter dem Steuerbord-Holzklappdeckel montiert ist. Durch Ziehen des Zuges wird das Ventil von seinem Sitz gehoben und das Wasser fließt aus dem Ballasttank. Eine Bedienung des automatischen Entlüftungsventils ist nicht notwendig. Beim Segeln ist sehr schnell feststellbar, ob das Automatikventil auch fest verschlossen ist. Ist dies nicht der Fall, wird bei Fahrt, ähnlich wie ein "Elvströmlenzer" Wasser aus dem Tank gesaugt. Das Entlüftungsgeräusch ist zu hören und gleichzeitig das Schwappen in einem nicht vollen Ballasttank. Auf dem Trailer oder im Kran darf ebenfalls kein Wasser entweichen, bevor mit dem Bedienzug das Ventil von seinem Sitz gehoben worden ist.

Hubkielvorrichtung



Tandem-Bootsanhänger

Ob Festkiel- oder Hubkiel-Stahltrailer oder Aluminium-Sliptrailer: die DEHLER 25 läßt sich erstaunlich leicht hinter einem größeren PKW transportieren.

Der Trailer ist weder steuer- noch versicherungspflichtig. Bei Lieferung ist er bereits vom TÜV abgenommen. Er braucht nicht mehr, wie andere Fahrzeuge, alle zwei Jahre neu vorgeführt zu werden.

Einziges Papier des Anhängers ist die Betriebserlaubnis. Bei allen Fahrten muß dieses Papier mitgeführt werden.

Wichtig:

Die Betriebserlaubnis ist ein wichtiges Papier: Kfz-Brief und Zulassung zugleich. Bewahren Sie es deshalb immer gut auf und lassen Sie eine Fotokopie davon machen, die Sie an getrennter Stelle verwahren. Falls das Papier wirklich einmal verlorengeht, ist Ersatz wesentlich leichter zu beschaffen.

Der Anhänger bekommt kein eigenes polizeiliches Kennzeichen, sondern fährt immer mit der Nummer des jeweiligen Zugfahrzeuges.

Verladung

Wichtiger Hinweis:

Durch die zulässige Anhängelast Ihres PKW kann das Gewicht der DEHLER 25 je nach Ausrüstung an der oberen Grenze dessen liegen, was Ihr PKW ziehen darf.

Gespannfahren

Es verbessert die Fahreigenschaften des gesamten Gespanns erheblich, wenn das Zugfahrzeug bis zur zulässigen Höchstgrenze richtig beladen wird:

- Fahrzeug bis zur Grenze des Zulässigen beladen,
- einige schwere Gewichte, Ankergeschirr, Batterien, auf dem Boden - etwa im Mittelpunkt des Fahrzeuges - stauen,
- auf hohe Stützlast (siehe unten) achten,
- den Kofferraum, falls möglich, wenig beladen, auch wenn ein Niveaulift vorhanden ist,
- bei alledem aber auch das Gewicht der mitfahrenden Personen berücksichtigen.

Ein wenig verringert wird das Gesamtgewicht des Anhängers mit dem Boot auch dadurch, daß die tatsächliche Anhängelast in angehängtem Zustand ermittelt wird. Das bedeutet, daß man die "Stützlast" abziehen kann. Stützlast nennt man das Gewicht, mit dem die Zugkupplung auf die Anhängervorrichtung des ziehenden Fahrzeuges drückt.

Die Konstruktion des DEHLER 25-Trailer erlaubt eine Stützlast von 75 kg. Am Fahrzeug muß ein Schild mit

der max. Stützlast angebracht sein. Außerdem ist die Stützlast des Anhängers zu beachten. Die besten Fahreigenschaften erhalten Sie bei einer Stützlast knapp unterhalb der max. Grenze.

Bevor Sie den Anhänger an Ihren Wagen hängen, sollten Sie den Kugelkopf der Kupplung reinigen und einfetten.

Außerhalb der Nahzone darf man nur mit begrenzt überhängender Ladung fahren. Der Rahmen des Anhängers ist deshalb nach hinten ausziehbar. Durch ihre Länge wird die Auszieh-Vorrichtung stark beansprucht. Bei Leerfahrten sollte sie deshalb ganz eingeschoben werden.

Der Mast wird vorn auf dem Trittsteg des Bugkorbes verzurrt. Mittig liegt er im Mastkoker. Damit er dort nicht scheuert, liefern wir eine passende Schutzkappe.

Achtern wird er in der aufgestellten Führungsrolle des Heckkorbes geführt und verzurrt.

Stützrad

Mit Hilfe eines Stützrades kann der Anhänger leicht vom Wagen abgehängt, ohne Wagen bewegt und wieder angehängt werden, auch wenn er beladen ist.

Sehr wichtig:

Während der Fahrt muß das Stützrad ganz hochgedreht sein. Das darf auf keinen Fall vergessen werden. Das Rad zeigt dann nach hinten, die Radgabel steht in einer entsprechenden Ausnehmung am Spindelohr. Beim Abkuppeln wird der Beleuchtungsstecker herausgezogen, die Anhängerkupplung entsichert und geöffnet. Dann wird das Stützrad so weit herausgedreht, bis sich die Kupplung vom Kugelkopf hebt. Wenn die Höhe nicht ausreicht, legt man vorher etwas unter das Rad.

Fahrweise

Durch die außergewöhnlich breite Spezialachse, dem tiefliegenden Schwerpunkt und die aerodynamisch günstige Form des Bootes macht das Ziehen des Anhängers auch über längere Strecken kaum Mühe.

Nach sorgfältiger Verladung ist bei der Abfahrt sicher alles in Ordnung.

Aber: Durch die Erschütterungen während der Fahrt kann sich schon einmal etwas lockern - und Sie sind als Fahrzeugführer für die Verkehrssicherheit verantwortlich. Kontrollieren Sie deshalb nach kurzer Fahrstrecke noch einmal:

Anhängerkupplung:
richtig geschlossen und gesichert?

Radmuttern: fest angezogen ?

Stützrad: fest und richtig hochgedreht?
Seine Gabel steht nach hinten gerichtet?

Lichtkabel:

- Stecker richtig eingesteckt und gesichert?
- Kabel nicht zu knapp verlegt?
- Kabel nicht zu lose verlegt?

Slippwagen, Knebelschrauben fest angezogen und gesichert:

- Seil der Trailerwinde stramm?
- Laufschienen/Befestigungsschrauben fest?
- Spanngurte des Bootes stramm?

Führen Sie solche Prüfungen

- nach Antritt jeder Fahrt,
- während längerer Fahrten mehrmals,
- nach Durchfahren schlechter Wegstrecken,
- sofort, wenn Sie ungewohnte Geräusche hören

durch. Das gilt ganz besonders für einen neuen Anhänger, der zum ersten Mal voll belastet gefahren wird.

Fahren Sie am Anfang besonders aufmerksam. Sie werden dann merken, daß es viel leichter geht, als Sie vielleicht vorher gedacht haben. Passen Sie nur Ihre Fahrweise den Bedingungen des Anhängerbetriebes an. Hierzu gehört Vorsicht beim Bergabfahren. Bergauf können Sie meist ohne Schwierigkeiten bremsen. Bergab müssen Sie das Gespann aber gut unter Kontrolle halten, damit Sie es jederzeit zum Stehen bringen können.

Bergab also immer besonders vorsichtig bremsen.

Zurücksetzen

Der Anhänger ist mit einer Rückfahr-Automatik versehen. Die geringen Rückstoßkräfte reichen aus, die Bremsbacken durch die Automatik so ausweichen zu lassen, daß keine Bremswirkung erzeugt wird.

Wartung

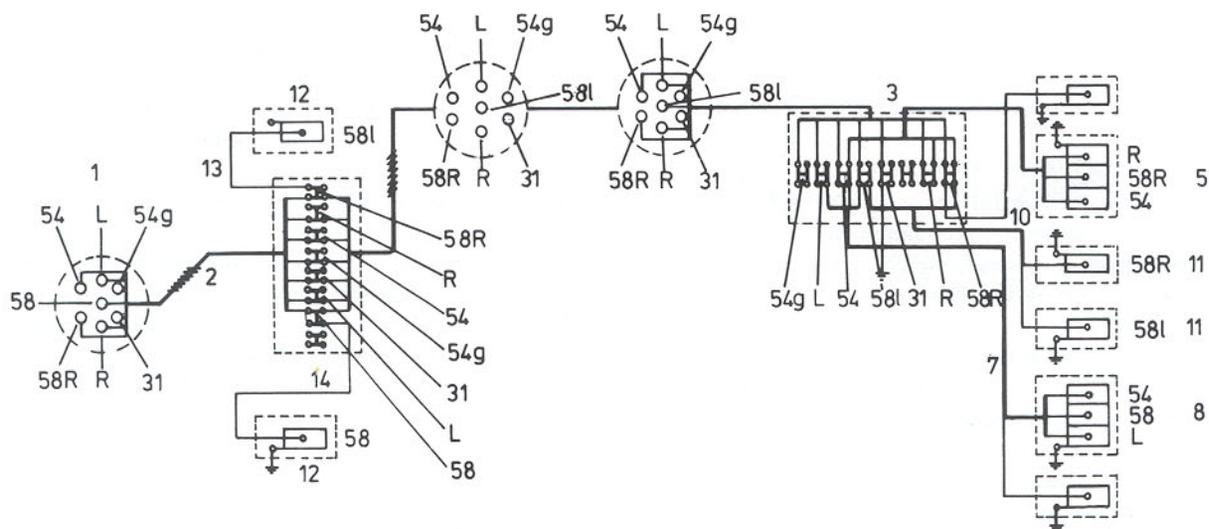
Der Anhänger ist robust gebaut. Er braucht deshalb nur wenig Pflege.

- Die Wartung der Achsen wird in einem besonderen Merkblatt beschrieben. Solche Arbeiten lassen Sie am besten von einer Autowerkstatt oder gut ausgerüsteten Tankstelle ausführen.
- Wichtig:
Als Fahrzeughalter sind Sie aber für die Betriebssicherheit des Anhängers verantwortlich. Der Wegfall der für alle anderen Fahrzeuge vorgeschriebenen TÜV-Überprüfung im 2-Jahres-Rhythmus verpflichtet Sie in dieser Hinsicht besonders.
- Prüfen Sie deshalb besonders bei einem neuen Anhänger nach den ersten Fahrkilometern den Sitz der Radmutter.
- Lassen Sie ihn vor jeder längeren Fahrt von Ihrer Werkstatt durchsehen.
- Beachten Sie unsere Hinweise über die Beladung.
- Lassen Sie den Anhänger wenigstens einmal jährlich auch dann warten, wenn Sie ihn nur wenig benutzen.

Reifendruck

Bei beladenem Anhänger 2,5 atü. Wenn Sie eine längere Strecke mit dem leeren Anhänger fahren, ist es ratsam, den Druck bis auf etwa 1,5 atü zu senken.

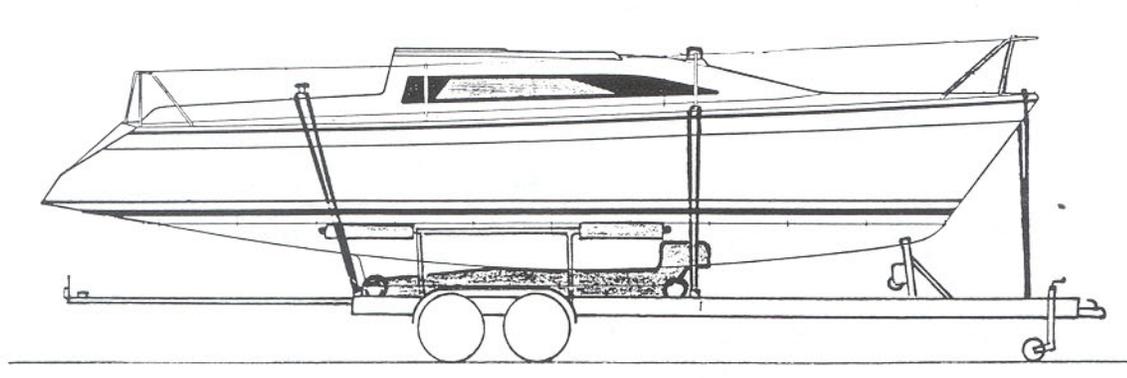
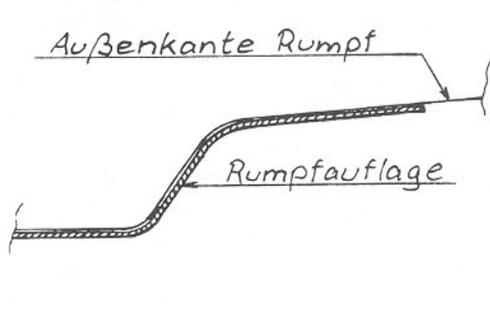
Trailer-Schaltplan



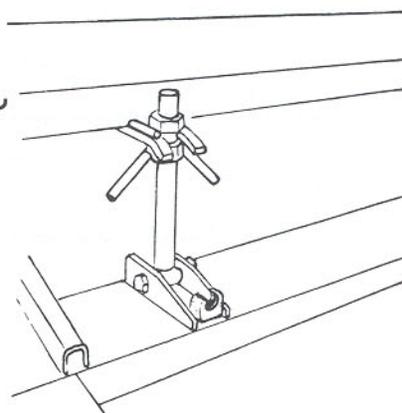
Hinweise zum DEHLER-25 Alu-Trailer

FOLGENDE PUNKTE MÜSSEN BEIM BEFESTIGEN DES SCHIFFES AUF DEM TRAILER UNBEDINGT BEACHTET WERDEN!

1. DAS SCHIFF MUß MIT DEM RUMPFANSATZ VORN IN DER RUMPFAUFLAGE DES SLIPWAGENS ANSTOßEN.
2. DIE HÖHE DER BUGSTÜTZE MUß SO EINGESTELLT WERDEN, DAB DER RUMPF AUFLIEGT.
3. DAS SCHIFF MUß AN DEN IN DER SKIZZE DARGESTELLTEN PUNKTEN FESTGEZURRT WERDEN.



4. DIE BEIDEN HINTEREN STÜTZSCHRAUBEN FÜR DEN SLIPWAGEN DÜRFEN ERST ANGEZOGEN WERDEN, WENN DER SLIPWAGEN MIT DEM BEREITS FESTGEZURRTEN SCHIFF AUF DEM TRAILER STEHT.



Kranverladung und Zuwasserbringen

Die DEHLER 25 Festkielausführung wird am besten mit einem Kran zu Wasser gebracht. Das ist kein Problem, denn in Häfen mit modernen Marinas und Werften gibt es Kräne. Ihre Hubkraft liegt meist weit über den maximal erforderlichen 1,8 t.

Zum Heben der DEHLER 25 wird am besten ein Heißgeschirr verwendet, wie wir es Ihnen liefern können. Es besteht aus drei 8 mm starken Stahlstropfs mit je einer Schlaufe an einem und einem Auge mit Schäkkel am anderen Ende. Die vorderen Stropfs sind etwas kürzer, der achtere etwas länger.

Die Schlaufen aller drei Stropfs werden einfach auf den Kranhaken gehängt. So kann der Kran Ihre DEHLER 25 ohne Gefahr vor Beschädigungen oder gar Herausrutschen aus den Gurten anheben.

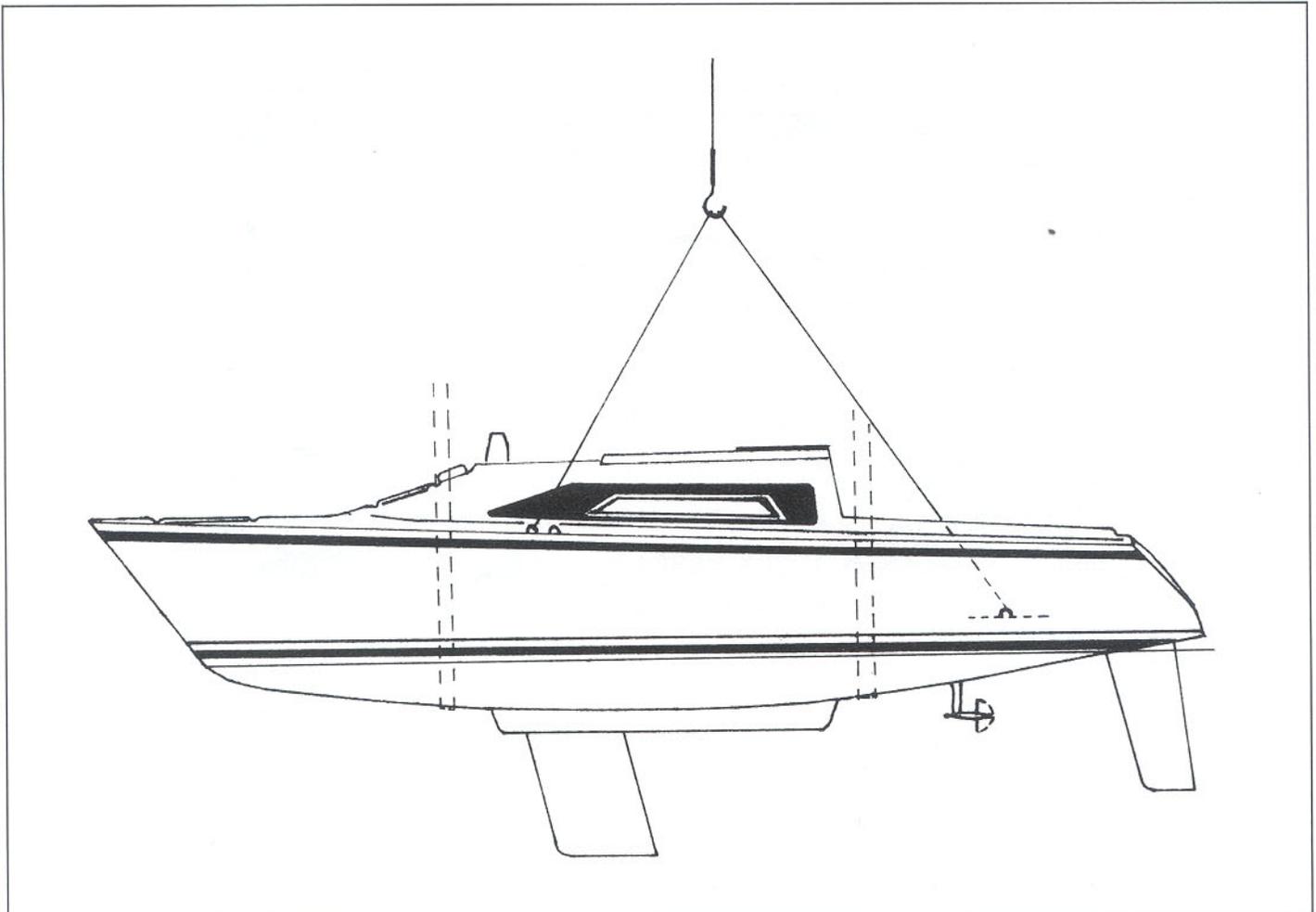
Wahrschau:

Der Achterschäkkel muß mit seinem Bügel durch den Großpütting gesteckt und mit dem Bolzen am Heißstropf verschraubt werden – nicht umgekehrt !
Nur so kann der lange Stropf im schrägen Zug frei folgen.

Selbstverständlich kann die DEHLER 25 mit den üblichen Gurten verladen werden. Deren richtige Handhabung können Sie weitgehend dem Kranpersonal überlassen. Achten Sie aber darauf, daß die Gurte und Taue

- stark genug sind,
- sauber sind,
- eine glatte Oberfläche haben,
- nicht in der Nähe des Sumlogantriebes liegen.

Kranverladung



Mit dem DEHLER 25-Schwimm-Slippwagen können Sie Ihr Boot jederzeit ohne Schwierigkeiten und ohne Hilfe eines Krans selbst aufslippen, zu einem anderen Segelrevier transportieren und wieder zu Wasser bringen. Um die DEHLER 25 zu Wasser zu bringen, fahren Sie den Anhänger rückwärts ganz nah an eine geeignete Slippbahn heran. Nachdem die Spanngurte entfernt wurden, wird die Beleuchtungsbrücke vom Trailer demontiert. Die Auflaufschienen werden gelöst und zum Abslippen hinten an den Trailer gehängt.

Die Transportsicherung zwischen Trailer und Slippwagen entsichern und lösen. Mit Hilfe der Winde läuft die DEHLER 25 sicher vom Trailer.

Wahrschau:

Auf keinen Fall dürfen Sie die Winde einfach ausrauschen lassen. Hierbei kann nicht nur das Drahtseil abreißen; die schnelldrehende Winschenkurbel gefährdet die Slippmannschaft.

Kurz bevor das Boot zu Wasser gelassen wird, wird das Drahtseil vom Slippwagen gelöst. Schwimm-Slippwagen und Boot werden durch einen Festmacher gesichert. So vorbereitet, steht einem Zuwasserlassen des Bootes nicht mehr im Wege. Boot und Slippwagen können gemeinsam an den Steg oder in eine Box verholt werden.

Für das einmalige Zuwasserlassen mit dem Schwimm-Slippwagen kann das Drahtseil am Slippwagen verbleiben. Das Boot wird ebenfalls durch einen Festmacher gesichert und zu Wasser gebracht.

Das Aufladen geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Beim Einschwimmen in den Slippwagen und Verholen zu der Slippbahn muß darauf geachtet werden, daß der Kielwulst sich im vorderen Anschlag befindet und mit zwei kurzen Leinen an diese Stelle auch fixiert bleibt.

DEHLER 25 und Schwimm-Slippwagen werden gemeinsam zur Slippbahn verholt.

Der Tiefgang ist so gering, daß der Schäkel ohne Probleme in das dafür vorgesehene Auge befestigt werden kann. Mit Hilfe der Winde werden Slippwagen und Boot gemeinsam auf den Trailer gezogen.

Steckruder Balanceausführung

Nach Öffnen der Heckklappe läßt sich das Ruder problemlos einsetzen und wieder herausziehen. Da der Formkasten nicht klappern und sich gleichzeitig nicht festsaugen darf, wird es eventuell notwendig sein, zwischen Cockpitboden und Quertraverse Plastik-Unterlegscheiben zu verwenden. Die notwendige Stärke muß probiert werden.

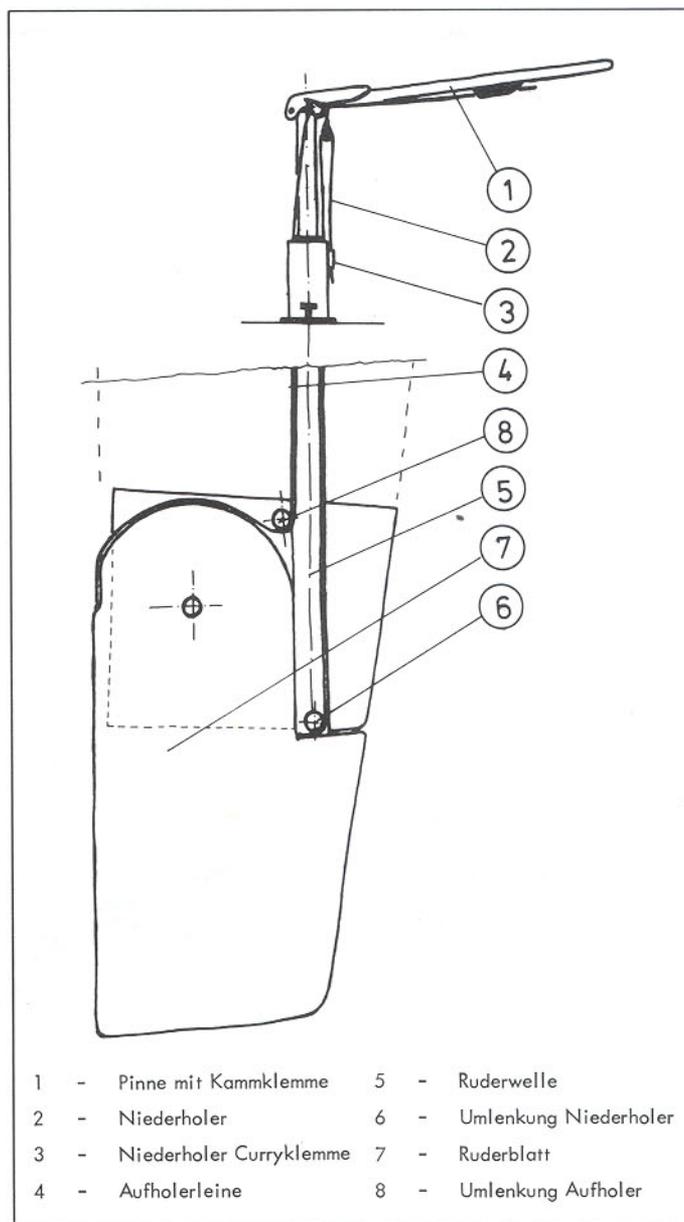
Steckruder, aufholbar

Die Bedienleine zum Aufholen des Ruders ist an der Pinne montiert. Diese ist einmal umgelenkt und wird in einer Kammklemme belegt.

Das Gewicht des Ruders reicht aus, um größtenteils alleine abzusinken. Der Niederholer wird in dieser Stellung an der Curryklemme belegt. In dieser Stellung läßt sich erneut in die umgelenkte Part greifen, um das Ruder bis in den unteren Anschlag zu ziehen. Danach den Niederholer erneut belegen.

Je nach Benutzungshäufigkeit müssen die Bedienleinen überprüft und bei Verschleiß ausgetauscht werden. Dies kann auch ohne Schwierigkeiten während der Saison geschehen.

Das Aluminiumblatt unterliegt einer besonderen Beanspruchung. Muß das Hartantifouling nachgestrichen werden, so ist darauf zu achten, daß der Primer auch für Aluminium geeignet ist.



Landstromanschluß

Immer mehr Häfen und Steganlagen werden mit elektrischem Stromanschluß ausgerüstet. Durch die Vielzahl der elektrischen Verbraucher an Bord ist der Landstromanschluß eine gute Möglichkeit, jederzeit über volle Batterien zu verfügen.

Um allen berechtigten Sicherheitsbestimmungen zu genügen, ist werftseitig eine aufwendige und mehrfach gesicherte Anlage montiert.

Abgesichert ist die Anlage mit einem Sicherungsautomat 10 Ah. Die Erdung erfolgt über die Borddurchlässe und über die Schutzleitung von Land.

Im Instrumentenset ist eine 220 V-Steckdose mit Kinderschutz montiert.

Eine rote Kontrolleuchte zeigt Ihnen, daß die Anlage arbeitet.

Um jeden Unfall der 220 V-Anlage durch leichtsinnige Handhabung auszuschließen, ist der Landanschluß mit einem FI-Schutzschalter versehen.

Der Auslösestrom beträgt 0,03 Ah. Das bedeutet, daß schon bei kleinsten Kriechströmen an zusätzlichen Verbrauchern dieser wichtige Schutzschalter ausgelöst wird. Fehlt ein solcher Schutzschalter, so sind die Kriechströme in der Lage, wichtige Metallteile unter der Wasserlinie zu zerstören und ein Spannungsschlag wird zur Gefahr der Besatzungsmitglieder.

Ein 10 m-Landanschlußkabel vervollständigt den Lieferumfang. Wir haben das Landstromkabel nach DIN-Norm mit einem CEE-Stecker ausgerüstet. Wir wissen natürlich, daß viele Hafenanlagen noch eine Weile brauchen werden, bis die heute vorgeschriebenen Steckdosen montiert sind. Für Sie bedeutet dies, daß Sie sich für die Übergangszeit einen Adapter mit CEE-Steckdose und einem Stecker beschaffen, den Sie für Ihre Steganlage benötigen. In vielen Fällen gibt solche Adapter der Hafenmeister aus, um sich auf diese Weise mit einem Pauschalbetrag **den Stromverbrauch** bezahlen zu lassen.

Dies gilt natürlich auch für ausländische Häfen. Hier eine Auswahl der verschiedenen Stecker anzubieten, ist für uns unmöglich, weil die Seereviere unserer Kunden keine Grenzen kennen und vor Ort genügend Angebote vorhanden sind.

DEHLER-Schnellreff-Vorrichtung

Die DEHLER 25-Schnellreff-Vorrichtung besteht aus:

- einem vorderen und einem hinteren Smeerreep,
- einem Umlenkblock am Großbaum und einem Umlenkblock am Lümmelbeschlag,
- einem Block im Großbaum zum Umlenken des vorderen Smeerreeps,
- einem Pevolon-Gleitstein, auf dem die Smeerreeps und die Hauptreffleine zusammengeführt werden.

Von diesem Gleitstein führt eine einzige Leine, die Hauptreffleine, im Großbaum zum vorderen, unteren Block am Lümmelbeschlag. Die Hauptreffleine wird von dort zum Umlenkblock am Mastfuß und weiter zum Stb.-Umlenkblock bis zur Hebelklemme Nr. 4 geführt.

Die Palstecke für die Smeerreepseilen (1 + 3) müssen am Umlenkblock und am Steg für den Hauptreffhaken so oft neu eingestellt werden, bis das Segel in gerefftem Zustand einwandfrei steht. Diese Vorbereitungen müssen im Hafen durchgeführt werden.

Das Reffmanöver kann aus dem Cockpit ausgeführt werden. Es spielt keine Rolle, wenn das mittlere Tuch nach Lee ausweht. Erlauben es die Schiffsbewegungen, läßt sich dieser Segelteil mit Hilfe der Reffleinen und Haken sauber aufsuchen.

Zuerst sollte der Baumniederholer etwas gefiert werden.

Während man das Großfall fiert, wird die Hauptreffleine dichtgeholt. Damit das Großsegel auch in gerefftem Zustand einwandfrei steht, wird die Bb.-Wisch an Deck benutzt, um die Smeerreeps voll durchzusetzen.

Danach wird die Hauptreffleine in der Hebelklemme Nr. 4 vor der Wisch belegt und das Großfall wieder dichtgeholt.

Großsegel mit dem Baumniederholer neu trimmen.

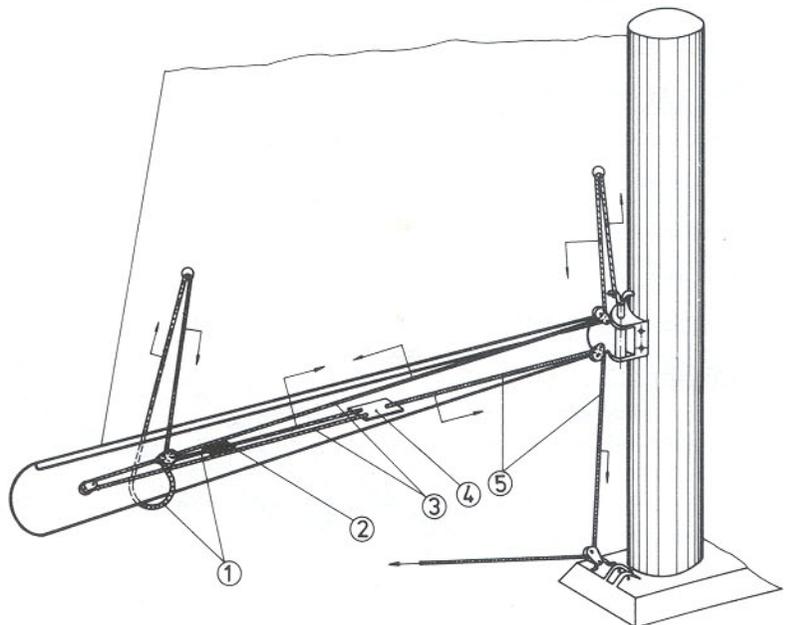
Das Ausrefffen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge:

- Aushaken der Reffleine, falls aufgetucht,
- Großschot fieren,
- Baumniederholer leicht fieren,
- Loswerfen der Hauptreffleine,
- Durchsetzen des Großfalls,
- Großbaumniederholer neu trimmen.

Wahrschau:

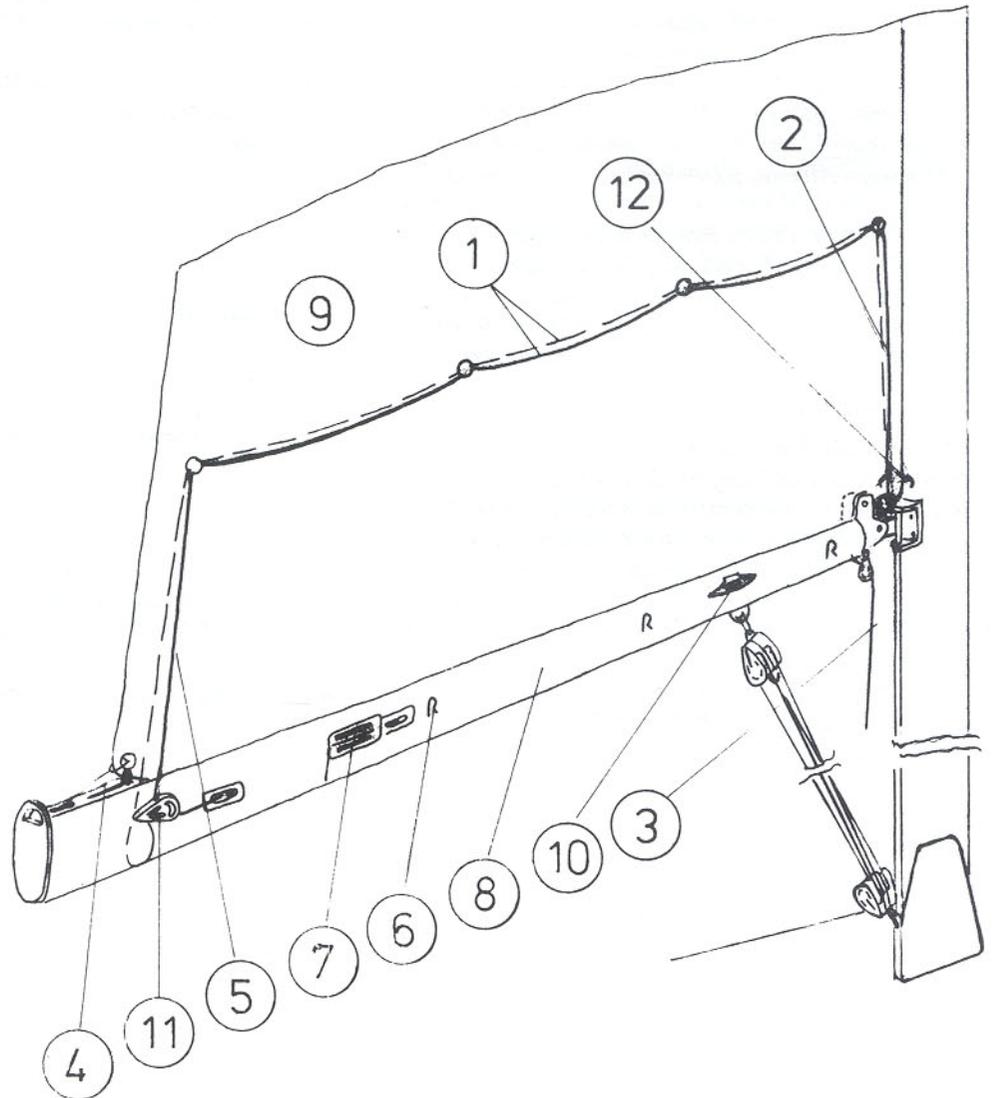
Unsere Erfahrungen haben gezeigt, daß es sinnvoll ist, das Großfall mit einem farbigen Faden so zu kennzeichnen, daß es nur um den Teil gefiert wird, der notwendig ist, ein einwandfreies Durchsetzen der Hauptreffleine zu ermöglichen.

Schnellreff-Vorrichtung

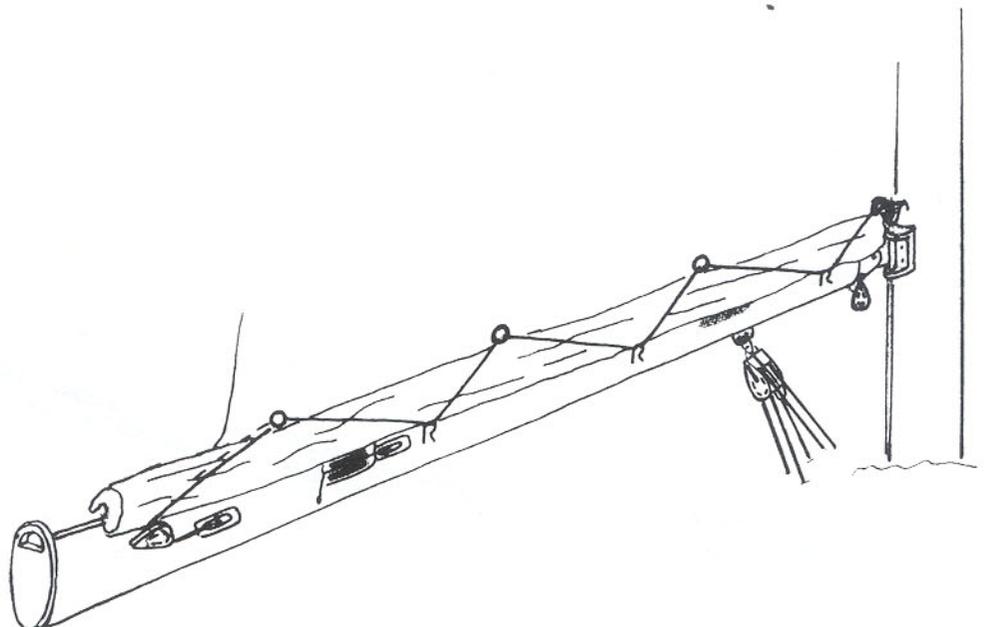


- 1 - hinteres Smeerreep
- 2 - Großbaum-Durchführung
- 3 - vorderes Smeerreep
- 4 - Pevolon-Gleitstein
- 5 - Hauptreffleine

DEHLER-Schnellreff-Vorrichtung



- 1 Reffleine
- 2 Vorderes Smeerreep
- 3 Hauptreffleine
- 4 Unterliekstrecker
- 5 Hinteres Smeerreep
- 6 Reffhaken
- 7 Unterliekstrecker
- 8 Großbaum
- 9 Kreuzknoten
- 10 Belegklampe
- 11 Umlenkrolle
- 12 Hauptreffhaken



Der Spinnaker

Der Spinnaker wird mit der Spinnaker-Vorrichtung bedient. Sie besteht aus:

- dem Spinnakerbaum aus Leichtmetall mit Endbeschlägen und je einer Hahnepo oben für das Toppnant sowie unten für den Niederholer,
- der an der Vorderseite des Mastes montierten Schiene mit Rutscher. Dieser Rutscher ist auf der Schiene der Höhe nach verstellbar und trägt ein Auge zur Aufnahme des Spinnakerbaum-Endbeschlages,
- dem Toppnant. Er dient dazu, den Spinnakerbaum von oben her in der richtigen Höhe zu halten. Die Leine wird an der oberen Hahnepot eingepickt. Sie läuft durch ein Auge vorn oben am Mast und wird unten an der Mastklampe belegt,
- dem Niederholer. Er dient dazu, den Spinnaker mit Hilfe des Spinnakerbaumes von unten her in der richtigen Höhe zu halten. Diese Leine wird an der unteren Hahnepot eingepickt und an eine Kammklemme am Mast vorn unten geführt,
- dem Spinnakerfall, einer Polyesterleine mit Patentschäkel. Es läuft über ein Auge am Vorstagsbeschlag über den Toppbeschlag zum Mastfuß und wird auf der Backbordseite zur inneren Hebelklemme ins Cockpit umgelenkt,
- den Leitaugen für die Spinnakerschoten, die auf dem Süllrand des Cockpits montiert sind,
- den mitgelieferten Spinnakerschoten. Sie werden erst beim Setzen des Spinnakers oder des Boosters benötigt.

Den Spinnaker liefern wir in verschiedenen Farbkombinationen einschl. Segelsack.

Das Setzen und Bergen sowie die Führung des stehenden Spinnakers sind weitgehend Sache der persönlichen Übung. Es hat sich jedoch bewährt, die Manöver auf folgende Art durchzuführen:

- Spinnaker so in den Sack tuchen, daß das Kopfstück und beide Schothörner oben heraussehen,
- kurzes Bündsel fest an das Auge im Kopfstück des Spinnakers knoten (daran kann man es immer sofort erkennen),
- mit den Tampen dieses Bündsels die beiden Schothörner mit dem Kopfstück zusammenbändseln, damit sie nicht im Sack verschwinden.

So sollte der Spinnaker immer zum Gebrauch bereitliegen.

Spinnakerfall, Toppnant und Niederholer sind normalerweise ständig am Mast angeschlagen.

Klarmachen zum Setzen

- Boden des Spinnakersackes in der Vorpiek oder vorn an Deck anbändseln,
- Verbändselung der Schothörner mit dem Kopfstück lösen (Bündsel bleibt am Kopfstück !),
- Schoten an den Schothörnern anschlagen und außen, frei von Wanten und Seereling nach achtern und dort durch die Leitaugen führen,
- Achtknoten an den Tampen der Schoten nicht vergessen, damit sie nicht ausrauschen können,
- Toppnant am noch liegenden Spinnakerbaum einpicken,
- Niederholer einpicken und an der Kammklemme vorn unten am Mast belegen, so daß der Spinnakerbaum nach dem Setzen nicht mehr steigen kann.

Das Maß wird vorher nach Erfahrung festgelegt (und am besten durch Markierung auf der Leine bezeichnet). Es ist in der Regel richtig, wenn der Baum in höchster Stellung waagrecht steht.

Nockbeschlag des Spinnakerbaumes auf die Schot picken. So kann sie sich beim Setzen austörnen und der Spinnaker gefahrlos geborgen werden.

Setzen

Dieses Manöver gelingt umso sicherer, je schneller es ausgeführt wird und je sorgfältiger die Vorbereitungen getroffen wurden:

- Spinnakerbaum am Rutscher vorn am Mast einpicken, Rutscher bis zur Mitte der Schiene führen,
- Spinnakerbaum mit dem Toppnant antoppen, dann durch schnelles Holen des Falls den Spinnaker setzen.

Wahrschau:

Das Wichtigste ist, daß der Spinnaker sich nicht füllt, bevor er ganz hochgezogen worden ist. Deshalb muß der Mann am Fall das Segel sehr schnell hochziehen und zwar in Lee von Großsegel und Vorstag. Aus dem gleichen Grunde ist es auch am besten, das jeweilige Vorsegel beim Spinnakersetzen stehen zu lassen. Es gibt guten Windschutz.

Die Luvschot, die von jetzt an Achterholer genannt wird, darf nicht dichtgeholt werden, bevor der Spinnaker oben ist, da sich das Segel sonst bestimmt zu früh füllt. Dagegen kann durchaus die Lee-Schot, die jetzt Spinnakerschot genannt wird, schon dichtgenommen werden. Ist der Spinnaker oben, wird der Spinnakerbaum in die waagerechte Lage gebracht. Anfänger sollten aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall immer bis vor den Wind abfallen.

Routinierte Segler können durchaus den Spinnaker bei Halbwindkursen setzen, vorausgesetzt, der Wind ist nicht zu stark.

Wahrschau:

Wenn sich der Spinnaker oben zu früh öffnet, besteht die Gefahr, daß er sich vertörnt. Wenn während des

Setzens kein Vorsegel steht (besonders bei Seegang), besteht die Gefahr, daß der Spinnaker sich um das Vorstag tórt. In beiden Fällen sind Versuche, den Spinnaker gesetzt zu klarieren, sehr problematisch. Es ist deshalb besser, das Segel in solchen Fällen ganz zu bergen und neu zu setzen.

Führen des Spinnakers

Auch mit dem Spinnaker wird man nur selten genau vor dem Wind segeln, sondern vielmehr immer einen mehr oder weniger raumen Kurs. Der Spinnaker soll im rechten Winkel zum wahren Wind gefahren werden - also nicht zum scheinbaren Wind, der am Verklicker oder Windex abgelesen werden kann. Den wahren Wind kann man beispielsweise an den Wellen ablesen. Beim Segeln wird das Luvlied beobachtet. Der Spinnaker zieht am meisten, wenn er kurz vor dem Einfallen ist. Das ist der Fall, wenn das Luvlied anfängt zu killen.

Leichtes Einfallen des Spinnakers kann in der Regel durch kurzes ruckartiges Holen der Schot behoben werden.

Wahrschau:

Der Spinnakerbaum darf auf keinen Fall so weit vorgeschifft werden, daß er mit vollem Druck auf dem Vorstag liegt ! Bei starken Böen wird deshalb auf jeden Fall zuerst die Schot losgeworfen. In solchen Fällen immer abfallen, nicht anluven ! Ob man während des Spinnakersegelns ein weiteres Vorsegel stehen läßt, hängt vom Kurs und der Windstärke ab. Ein kleineres Segel, z. B. Fock, ist dann besser als die große Genua, die den Spinnaker zu sehr abdecken würde.

Schiften

Der Spinnakerbaum steht - wie erwähnt - immer in Luv. Bei Winddrehungen und Kursänderungen wird deshalb geschifft:

- Spinnakerbaum am Mastrutscher auspicken,
- diese Nock des Baumes auf die andere Spinnaker-schot einpicken,
- Großsegel übergehen lassen,
- die andere Nock des Spinnakerbaumes von der Schot nehmen und
- am Mastrutscher einpicken.

Der neue Achterholer wird eingestellt und damit ist das Schiften beendet.

Bergen des Spinnakers

Patentschäkel des Achterholers (= Luvschot, auf der der Spinnakerbaum steht) öffnen oder Achterholer einfach ganz ausrauschen lassen.

Jetzt weht der Spinnaker ohne Druck nach vorn aus. Fall fieren, gleichzeitig das Segel mit der Schot ins Cockpit ziehen, Schoten abschlagen.

Nun wird der Spinnaker in den Sack zurückgetucht. Auch das kann man auf verschiedene Art machen. Auf jeden Fall ist es einfacher, als es bei einer solch großen Menge Tuch zunächst aussieht:

- Kopfstück in die Hand nehmen,
- zunächst das eine, dann das andere Seitenlied durch die Hand bis zum jeweiligen Schothorn verfolgen,
- Schothörner mit dem Bündsel am Kopfstück anbändseln,
- Spinnaker einfach in den Sack tuchen, so daß die zusammengebändselten Teile oben herausschauen.

Spinnakersegeln macht viel Spaß und ist keine Hexerei. Bei schwachem bis mäßigem Wind geübt, gelingen diese Manöver ohne weiteres auch bei härterem Wetter. Es lohnt freilich meistens nicht, zuviel Tuch zu fahren.

Das Boot segelt dann nur unruhiger, während es mit kleineren Segeln leicht seine volle Höchstgeschwindigkeit erreicht, die nur unter besonderen Bedingungen (raumschots surfend) zu überschreiten ist.

Wichtig ist zu wissen, daß man durch Setzen des Spinnakers die Segelfläche der DEHLER 25 um ca. 150 % vergrößern kann. Diese Zahl soll Ihnen keine Angst, sondern lediglich angemessenen Respekt vor den Kräften aufzeigen, die freigesetzt werden.

Schamfielen

Segeln im Seegang bringt starke Bewegungen im Rigg mit sich. Besonders bei Flaute mit Dünung können Schoten und Segel durch Shamfielen am stehenden Gut Schaden nehmen. Das müssen Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit unbedingt verhindern ! Dazu gehört:

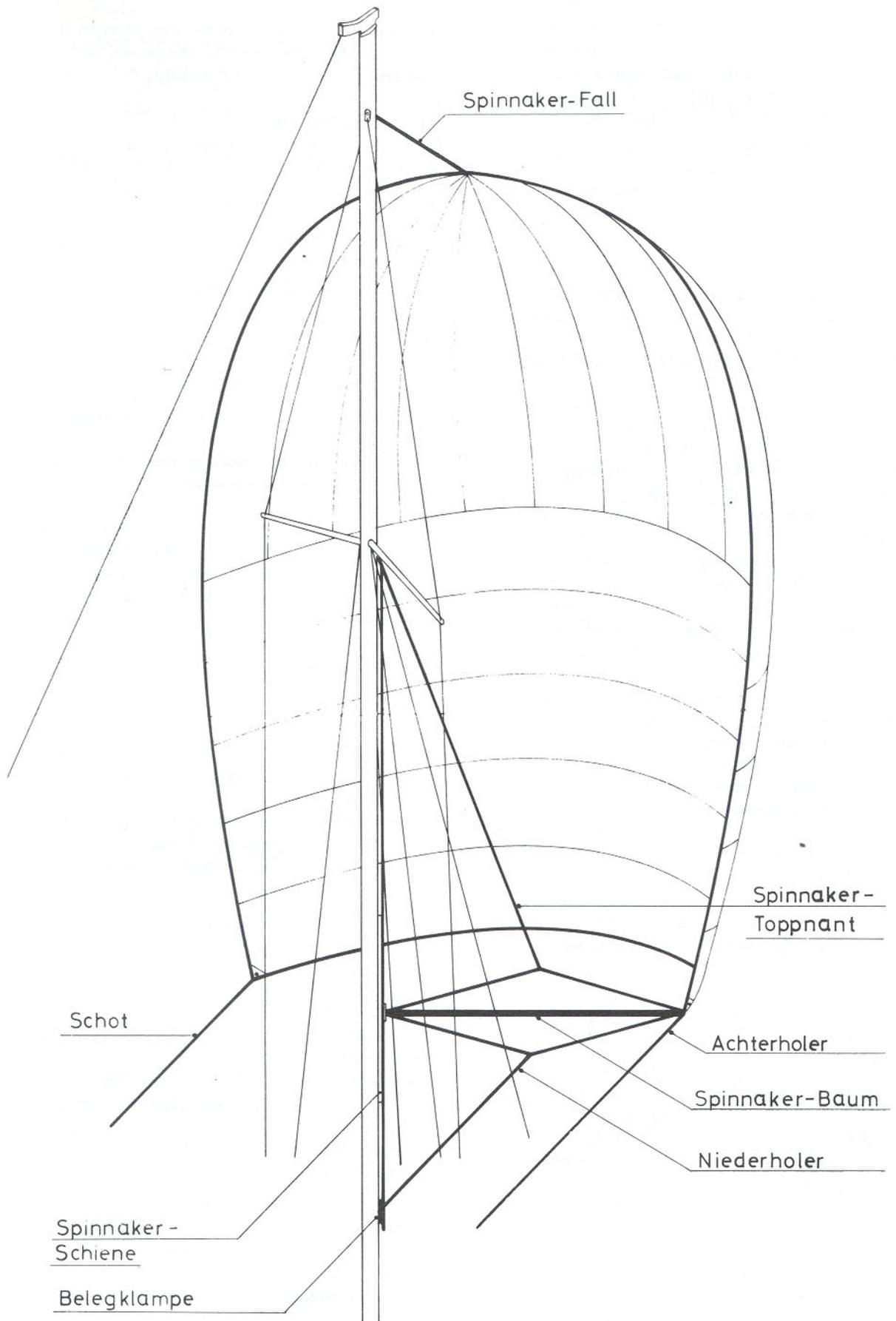
- Segel und Schoten, wenn notwendig, auch einmal anders zu fahren, als es augenblickliches optimales Segeln eigentlich erfordert,
- Schlagen des Großbaumes durch Steifsetzen des Baumniederholers, evtl. Fahren eines Bullstanders (Leine von der Großbaumnock zum Deck) verhindern,
- gefährdete Segel evtl. ganz wegnehmen,
- Shamfielstellen umwickeln.

Aber auch beim Liegen im Hafen oder vor Anker sollten Sie auf solche Dinge achten. Wenn der Wind durch das Rigg pfeift, schlagen die Fallen gegen gegen den Mast. Das kann nicht nur Ihre Nachtruhe - und die Ihrer Nachbarn - empfindlich stören, sondern beschädigt auf die Dauer auch die schützende Eloxal-schicht des Mastes.

Durch Abbinden der Fallen nach außen zu den Wanten hin ist hier leicht Abhilfe zu schaffen.

Diese Dinge reichen weit in das Gebiet der allgemeinen Seemannschaft. Es ist deshalb nicht möglich, für jeden Einzelfall Anweisungen zu geben.

Spinnakerführung



Motoren-Anlage allgemein

Die DEHLER 25 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 Yachtkonstrukteur gesagt und daran ist sehr viel Wahres.

Einbaumotor oder Außenborder

Bootsmotoren sind sehr robust und speziell für den Einsatz unter harten Bedingungen an Bord einer Yacht 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. 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 den Bedienungsanleitungen der Motoren-Hersteller beschrieben. 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.

Fahren, allgemeine Hinweise

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 (unter Ausschluß der Öffentlichkeit) auf freiem Wasser mit dem Verhalten Ihrer DEHLER 25 unter Motor vertraut machen.

Nach dem Anspringen des Motors wird mit dem Schalter der Vorwärts- bzw. Rückwärtsgang eingelegt und durch weiteres Legen des Hebels die Fahrstufe reguliert. Dabei nicht sofort Vollgas geben, sondern allmählich in dem Maße, wie das Boot Fahrt aufnimmt.

Ständiges Vollgas-Fahren bringt keinen Gewinn. Über seine Rumpfgeschwindigkeit hinaus kann das Boot nicht beschleunigt werden. Der Motor läuft nur unruhiger, das Boot versucht, seine Bugwelle hinaufzufahren und saugt sich achtern fest. Treibstoffverbrauch und Verschleiß nehmen erheblich zu:

Mit leicht zurückgenommenem Gas dagegen läuft das Boot vernünftige Maschfahrt. Motor und Wellenanlage drehen rund und ohne unnötige Geräuschkulisse.

Auch für Außenborder gelten diese Hinweise. Die PS-Zahl spielt dabei eine wichtige Rolle. Bei Übermotorisierung sind günstige Drehzahlen nicht zu erreichen.

Schalten

Der Motor ist mit einer Einhebelschaltung ausgerüstet. Mit einem Hebel wird sowohl das Getriebe geschaltet als auch Gas gegeben:

Vorwärtsgang - Hebel nach vorn legen,

Rückwärtsgang - Hebel nach achtern legen.

Zwischen den Schaltvorgängen von "volle Fahrt vorwärts" bis "volle Fahrt rückwärts" Schalthebel 2 - 3 Sekunden in der Leerlaufstellung stehen lassen. Bei hastigem Schalten werden bestimmte Bauteile, so die Heckmotorhalterung, die Antriebswelle des Saildrive, die Gummilager einschließlich Getriebe überlastet. Teure, vermeidbare Reparaturen sind die Folge.

Wartung, Motor

Die Wartung des Motors wird in der Bedienungsanleitung sehr genau beschrieben. Hier können wir nur noch einmal darauf hinweisen, daß besonders der Ölstand dauernd überwacht werden muß. Er darf auf keinen Fall unter die untere Marke des Ölmeßstabes sinken. Wir haben den Ölmeßstab werksseitig 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,
- Dieseldieselkraftstoff mit einem Schutzöl auffüllen und den Motor so lange laufen lassen, bis es auch die Einspritzdüse und den Brennraum erreicht hat.
- Eine 2 l Menge Frostschutzmischung vorbereiten und durch den Motor ansaugen lassen.
- Motoröl durch den Luftansaugstutzen direkt in den Brennraum spritzen und Motor mit Hand durchdrehen.

- Außenborder in Süßwasser laufen lassen.
- Zündkerzen herausdrehen und in den Brennraum Öl spritzen.
- Motor mehrmals durchdrehen.

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 Ölwechselfpumpe enthalten. Ihr Saugstutzen ist allerdings etwas zu weit für die kleine Öffnung. Dafür liegen Schläuche verschiedener Stärke und ein Verbindungsstück bei. Der erste Ölwechsel nach 20 Stunden ist besonders wichtig. Dann muß nach 60 bzw. 120 Stunden das Öl gewechselt werden, mindestens jedoch einmal im Jahr.

Garantie, Reparaturen

Der Motor ist zwar das Kernstück, andererseits aber auch nur ein Teil der ganzen Maschinenanlage. Wellenanlage mit Faltpropeller, Treibstoffversorgung, Nebenaggregat 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

Volvo Penta MB 2 A / 50 S

Die wichtigsten Bedienungshinweise und technischen Daten werden sehr ausführlich in der Bedienungsanleitung der Firma Volvo Penta beschrieben. Also noch einmal unsere Bitte, die Bedienungsanleitung für den Einbaumotor ausführlich zu studieren. Dort finden Sie wertvolle Hinweise, und wir können Ihnen nur empfehlen, sich eingehend damit vertraut zu machen, denn wenn Sie draußen auf dem Wasser Schwierigkeiten haben, werden Sie nur ausnahmsweise mit fachkundiger Hilfe rechnen können.

Bootspezifische Unterschiede erläutern wir im folgenden:

Startvorbereitungen

Bevor der Motor gestartet wird, sollten Sie sich davon überzeugen, ob noch genügend Öl im Motor und Getriebe vorhanden ist. Kraftstoffhahn in der Backskiste öffnen. Absperrhahn für Kühlwasserzulauf öffnen.

Gasgeben im Leerlauf

Durch Hineindrücken des roten Sperrknopfs wird der Schaltzug ausgekuppelt und der Motor kann in den einzelnen Drehzahlstufen gefahren werden. In der Mittelstellung springt der rote Knopf automatisch raus und es kann geschaltet werden.

Motorraumbelüftung

Der Motorraum ist wasserdicht und luftdicht abgeschlossen, wenn nicht die von uns eingebaute Be- und Entlüftung montiert wäre. An Backbord befindet sich die Haube für die Zuluft, an Steuerbord ist ein Entlüftungsgebläse montiert.

Starten

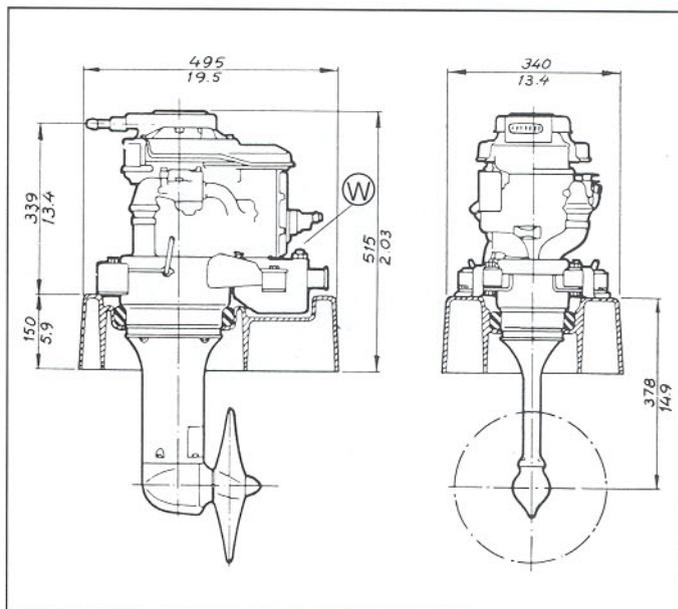
Batterie Hauptschalter einschalten. Er ist unter dem Navigationstisch montiert. Je nach Betriebstemperatur - und hier verweisen wir noch einmal auf die Bedienungsanleitung - Choke und Drehzahl einstellen. Sie werden sehr schnell feststellen, daß der Motor bei korrekter Einstellung sehr schnell anspringt. Handstartvorrichtung kräftig durchziehen. Wir mußten diese mehrfach umlenken. Jede Umlenkrolle bedeutet für die Bedienleine erhöhten Verschleiß. Diese sollte regelmäßig kontrolliert und bei Beschädigungen erneuert werden.

Die Instrumententafel ist ausreichend bestückt. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte der Bedienungsanleitung

Wahrschau

Sollte der Motor nach einer Vielzahl von Anlaßversuchen immer noch nicht anspringen, ist es notwendig, den integrierten Wassersammler mit Hilfe einer Absaugpumpe zu entleeren. Verschlussschraube (W) entfernen und nach dem Vorgang wieder sorgfältig verschließen.

Volvo Penta MB 2 A / 50 S



Yanmar-Diesel 7,5 PS / 9,5 PS

Die wichtigsten Bedienungshinweise und technischen Daten werden sehr ausführlich in der Bedienungsanleitung der Firma Yanmar beschrieben.

Also nochmal unsere Bitte: Die Bedienungsanleitung für den Motor ausführlich studieren. Dort finden Sie wertvolle Hinweise und wir können Ihnen nur empfehlen, sich damit eingehend vertraut zu machen, denn wenn Sie draußen auf dem Wasser Schwierigkeiten haben, werden Sie nur ausnahmsweise mit fachkundiger Hilfe rechnen können.

Bootspezifische Unterschiede erläutern wir im folgenden:

Startvorbereitungen

Bevor der Motor gestartet wird, sollten Sie sich davon überzeugen, ob genug Öl im Motor und Getriebe vorhanden ist. Kraftstoffhahn öffnen - entfällt bei elektromagnetischem Sperrventil -. Absperrhahn für Kühlwasserzulauf öffnen.

Gasgeben im Leerlauf

Durch Herausziehen des Aluminium-Sperrknopfs in Mittelstellung wird der Schaltzug ausgekoppelt und der Motor kann im Leerlauf gefahren werden. In Mittelstellung wird der Sperrknopf hineingedrückt und der Schaltzug ist arretiert.

Starten

Batterie-Hauptschalter einschalten. Er ist neben der Niedergangsstufe an Bb. montiert. Schalthebel im Leerlauf auf Halblast legen. Zündschlüssel auf der Instrumententafel betätigen. Schmieröl-Warnlampe und Ladekontrolle sollten aufleuchten. Die Kühl-

wassertemperatur-Lampe leuchtet nicht auf, dafür ertönt ein Warnsignal. Die linke Kontrollleuchte auf dem Armaturenbrett ist ohne Funktion.

Anlasserknopf drücken, bis der Motor anspricht. Gas so weit zurücknehmen, daß der Motor im Leerlauf rund läuft. Nach ausreichender Drehzahl erlöschen beide Kontrollampen. Batterie-Hauptschalter darf bei laufendem Motor nicht ausgeschaltet werden. Die Lichtmaschine wird zerstört, wenn der Stromfluß zu der Batterie unterbrochen wird.

Handstart

Praktisch wird es kaum vorkommen, daß Sie den Motor von Hand in Betrieb setzen müssen. Trotzdem ist dieser Vorgang in der Bedienungsanleitung für den Yanmar-Motor genau beschrieben und jeder Eigner sollte sich mit dem Vorgang vertraut machen, damit bei eventuellen Notfällen nicht erst die Anleitung gelesen werden muß.

Wir müssen hier aber schon darauf hinweisen, daß der Anlaßvorgang viel Kraft erfordert und bei unseren Versuchen nur einmal ansprang.

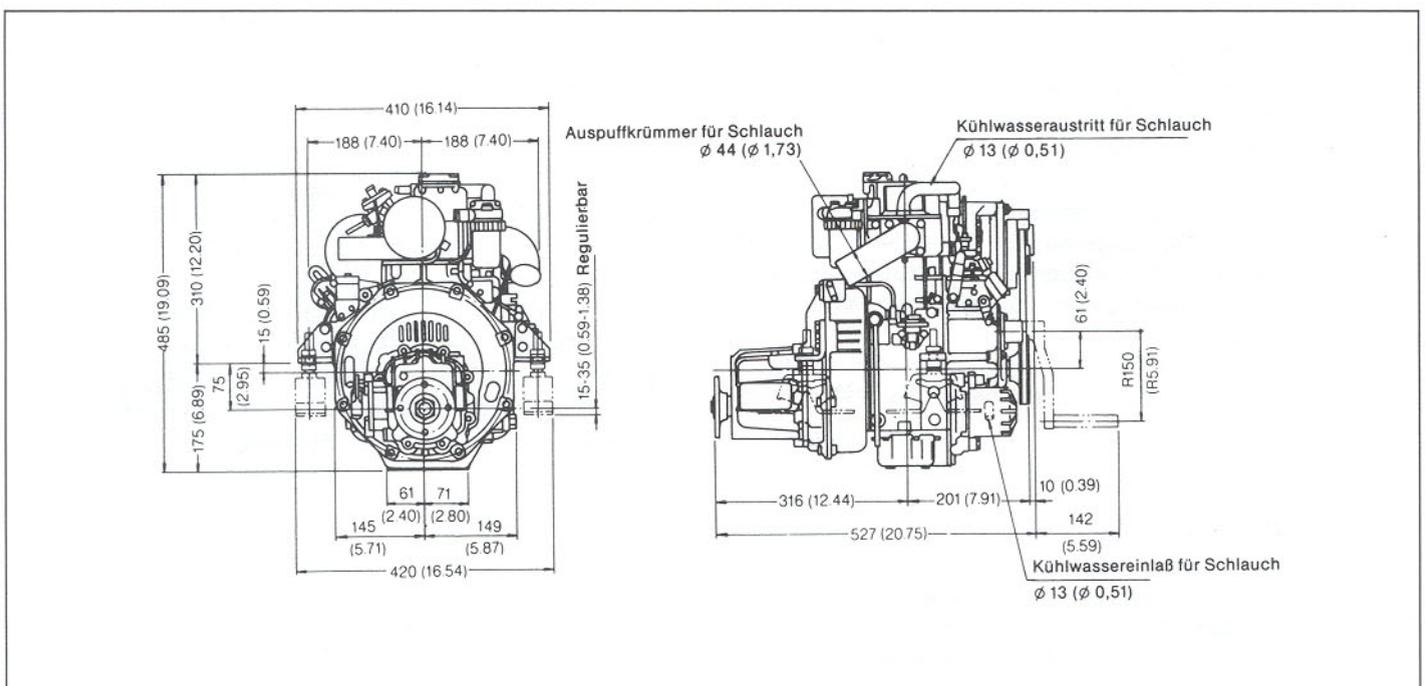
Volle Batterien sind ein Teil Sicherheit !

In der DEHLER 25 geht das wie folgt vor sich:

- Niedergangsstufe herausnehmen
- Handdrehkurbel von der Kajüte her in den Motor einschieben.
- Gasgeben auf Vollast.
- Dekompressionshebel senkrecht halten,
- Dekompressionshebel bei genügendem Schwung des Motors loslassen.

Abstellen

Schalthebel in Mittelstellung legen. Endabstellzug neben dem Armaturenbrett solange herausziehen, bis der Motor stehenbleibt. Endabstellzug sofort wieder hereinschieben. Startschlüssel umschalten.



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 haben wir eine besondere Anode entwickelt. Sie besteht aus zwei Halbschalen, die einfach um die Propellerwelle gelegt mit einander verschraubt sind.

Zinkanoden sind Verschleißteile. Sie sollten beobachtet und jährlich ausgetauscht werden.

Treibstoffversorgung

Auch ein robuster Dieselmotor reagiert sehr empfindlich auf verschmutzten Brennstoff. Füllen Sie deshalb keinen Treibstoff direkt in den Tank, sondern grundsätzlich durch einen Trichter. Das kleine Sieb in Verbindung mit einem sauberen Leinentuch hält Verschmutzungen und Wasser zurück.

Achten Sie vor allem darauf, daß kein Wasser (Regen oder Gischt) mit in den Tank gelangt.

Gleich nach dem Tank haben wir einen Vorfilter montiert. Dieser Filter verhindert das Schlimmste, wenn einmal Schmutz und Wasser in den Tank gelangt sind. Der gut zu erreichende Filter sollte mindestens einmal in der Saison kontrolliert 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. Die Notmaßnahme ist für die belastete Umwelt förderlich. Deshalb beim Tanken vorsichtig vorgehen.

Der Niro-Kraftstofftank faßt 30 Liter. Der Füllstand kann über eine elektrische Uhr neben dem Schalterset kontrolliert werden.

Wellenanlage

Die Wellenanlage ist weitgehend wartungsfrei. Am Steven ist ein Lagerbock einlaminiert, welcher ein Gummilager aufnimmt. Dieses Gummilager wird durch das Wasser geschmiert. Läuft es trocken, ist es nach kurzer Zeit zerstört.

Damit kein Wasser ins Boot dringt, dichtet ein fettgefülltes Lager mit zwei Spezial-Simmeringen den Wellenkoker ab. Auf dem Wellenlager befindet sich eine Fettbuchse, die von Zeit zu Zeit nachgedreht werden muß. Zum Nachfüllen eignet sich jedes seewasserbeständige Fett. Zur Erstausrüstung gehört eine Tube Winschenfett, welches gut verwendet werden kann.

Ab Rumpfnr. 60 haben wir eine Wellenabdichtung - wie auf der Skizze zu sehen - von der Firma Volvo Penta eingebaut. Das Wellenlager muß alle 200 Betriebsstunden abgeschmiert und nach jedem Zuwasserlassen neu entlüftet werden. Siehe Hinweise des Herstellers.

Faltpropeller

Moderne Faltpropeller sind sehr robust gebaut. Sie müssen allerdings gewartet werden. Die Herstellerfirma hat eine bebilderte Anweisung für die Wartung herausgegeben. Diese liegt bei Ihren Übergabepapieren. Wir möchten nur noch einmal darauf hinweisen, den Faltpropeller jährlich (am besten vor dem Winterlager) sorgfältig zu überprüfen und neu zu fetten.

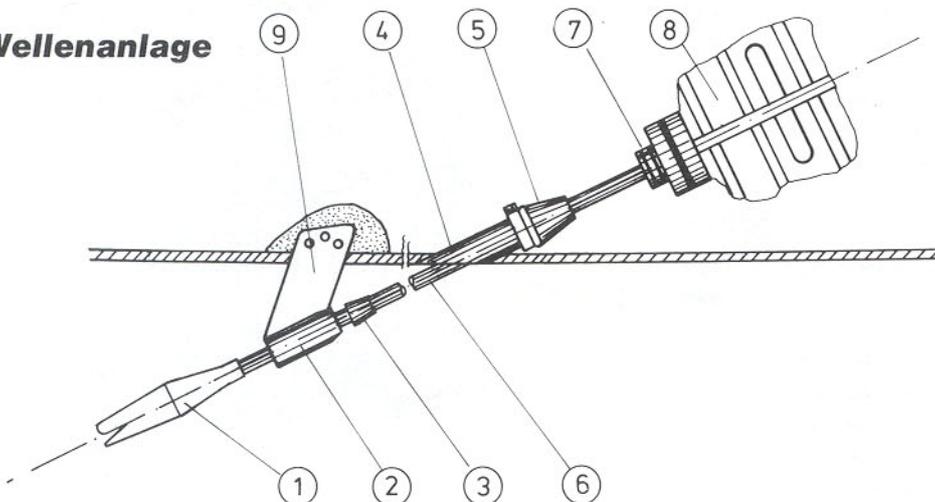
Wendegeriebe

Das Wendegeriebe bildet mit dem Motor eine feste Einheit. Während der Saison sollte der Ölstand im Getriebe etwa jede 2. Woche geprüft werden. Der Ölspiegel muß innerhalb der Markierung am Ölmeßstab liegen. Der Meßstab wird hineingesteckt - nicht hineinschrauben -.

Ölwechsel - Getriebe

Das Getriebeöl wird zum ersten Mal nach 25 Stunden, dann alle 250 Betriebsstunden gewechselt. Eine weitere Vorschrift lautet, daß das Getriebeöl mindestens einmal im Jahr erneuert werden muß. Mit der Absaugpumpe wird das Öl durch die Peilstabböhrung abgesaugt.

Wellenanlage



- 1 - Faltpropeller
- 2 - Gummilager
- 3 - Zinkanode
- 4 - Stevenrohr
- 5 - Wellenabdichtung
- 6 - Propellerwelle
- 7 - Wellenkupplung
- 8 - Getriebe
- 9 - Lagerbock

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. Nach dem kleingedruckten Juristischen gibt hier eine ganze Reihe von Lieferanten sehr unterschiedliche Garantien.

Hinzukommt, daß beschädigte Teile in Garantiefällen erst einer Vertragswerkstatt angeliefert werden müssen, die sie dann an den Importeur oder das Herstellerwerk weiterleiten, bevor eine Kostenzusage erfolgt.

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- oder Kulanz-Reparaturen an der Maschinenanlage können wir nur dann in Ihrem Sinne bearbeiten, wenn sie über eine Fachwerkstatt, mit dem Herstellerwerk bzw. mit dem Importeur verabredet werden.

Garantiekarte vorlegen !

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.

Holzkohle-Heizung

Auch die "Bully-Yachtheizung" schafft bei kaltem Wetter gemütliche trockene Wärme in der Kajüte. Als Brennstoff wird einfache Holzkohle verwendet, wie sie auch für's Grillen zu kaufen ist (Geschäfte für Camping, Brennstoffhandlungen und Haushaltswaren).

Für die Aufbewahrung an Bord empfiehlt es sich, die Holzkohle in Plastikbeutel umzupacken, deren Inhalt jeweils einer Füllung entspricht. Dafür eignen sich recht gut unsere Müllbeute.

Brennkammer (3) mit Holzkohle bis an den oberen Rand der Asbestauskleidung füllen.

Deckel (2) gleichmäßig mit den Flügelmuttern (1) verschließen.

Eine Hartspiritus (Esbit)-Tablette auf den kleinen Rost im Aschenkasten (5) legen und anzünden.

Wir haben vor dem inneren Ofenrohr eine Nase angeschweißt. Mit einer Esbit-Tablette läßt sich so der Kamin vorwärmen. Ein besserer Rauchabzug und Verbrennen der Holzkohle ist somit gewährleistet.

Aschenkasten einschieben und einrasten.

Luftschieber (4) zunächst voll geöffnet lassen, nach ca. 20 Minuten Luftzufuhr je nach gewünschter Heizleistung drosseln.

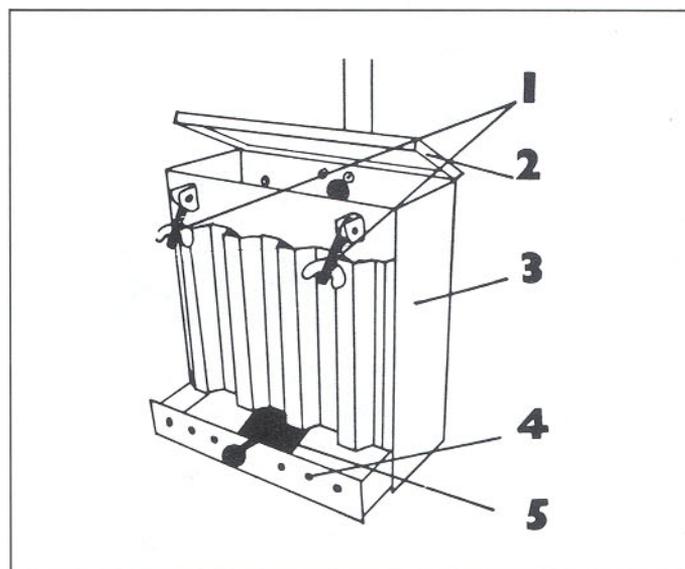
Wichtig:

Der Holzkohleofen braucht zwar weniger Sauerstoff als ein Mensch, trotzdem immer gut gute Lüftung sorgen !

Die Holzkohle kann auch mitsamt dem Folienbeutel verbrannt werden. Er braucht nur nach dem Einsetzen oben aufgeschlitzt zu werden. Dabei muß man darauf achten, daß die Öffnung für den Rauchabzug nicht durch Folie verschlossen wird. Die Folie muß allerdings aus umweltfreundlichem Material sein.

Durch die Erhitzung läuft der Edelstahl dunkel an. Auch Flecken durch Berührung lassen sich nicht vermeiden. Als Pflegemittel hat sich "Stahlfix" oder ähnliches bewährt.

Die Holzkohle verbrennt zu feiner Asche, die sich unten im Aschenkasten sammelt.



Toilette-Pump-WC

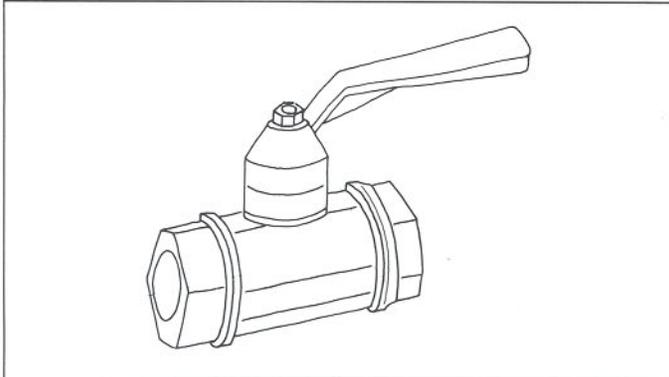
Die Toilette ist eine Einrichtung, die man auf einer modernen Yacht nicht mehr missen mag. Wenn man sich nur ein wenig mit ihr vertraut macht, wird sie immer zuverlässig ihren Dienst tun.

Die Toilette arbeitet durch zwei Schläuche, die beide durch die Bordwand ins Wasser führen; einen dünnen Einlaß und einen dicken Auslaß. Zusätzlicher Sicherheit wegen sind diese Durchlässe mit Seeventilen gesichert.

Es sind sogenannte "Schnellschlußschieber" als Kugelventile ausgeführt. Während des ganzen Gebrauchs müssen sie beide offen sein.

Ob die Schieber offen oder geschlossen sind, kann man sowohl sehen, als auch bei Bedienung des Pumpenteils fühlen. Die Schieber arbeiten im einfachsten Sinne des Wortes als Hebel. Das Verschlußteil im Schiebekörper stellt eine einfache Verlängerung des außen liegenden Bedienungshebels dar.

Den Schnellschlußschieber für die Ansaugleitung mußten wir in den Stauraum unter die Vorschiffskojen vorverlegen, weil der eingebaute Wasserballast einen Montageplatz im WC-Kasten nicht zuläßt.



Wenn das Boot ständig bewohnt und die Toilette unter Kontrolle ist, bleiben die Seeventile schon einmal offen. **Sonst**, vor allem aber vor jedem Verlassen des Bootes, müssen sie geschlossen werden.

Pumpenteil

Damit wird in einem Arbeitsgang sowohl Wasser durch die Einlaßleitung angesaugt, als auch Toiletteninhalt durch das Auslaßventil abgepumpt. Der Wasserfluß wird durch das Pumpenventil gesteuert.

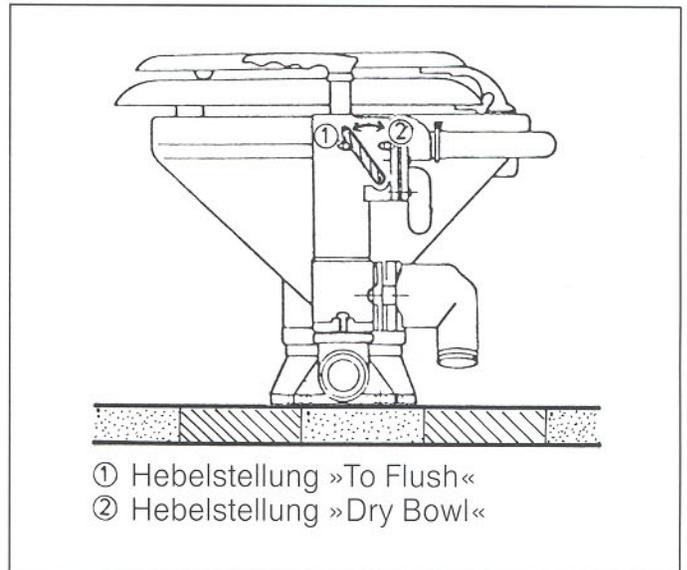
Dieses Ventil ist in Ruhelage immer offen. Sein Bedienhebel steht dann vorn in der Stellung "TO FLUSH". Hierdurch wird erreicht, daß sich der Wasserdruck im Pumpenteil durch das geöffnete Ventil abbaut und nicht über die Stopfbuchse an der Ventilstange oder über die Dichtungsringe im Pumpenteil.

Zum Gebrauch werden beide Seeventile geöffnet. Der Bedienhebel am Pumpenteil wird nach vorn in die Stellung "TO FLUSH" gelegt. Vor dem Benutzen wird ein wenig Wasser in das Becken gepumpt.

Nach der Benutzung weiter in der Hebelstellung "TO FLUSH" mit langsamen Schlägen so lange pumpen, bis das Becken saugergespült ist und die Pumpe nur noch Wasser bewegt. Toiletten-Ventil-heben in die hintere Stellung "DRY BOWL" stellen. Restliches Wasser aus dem Becken pumpen und ein paar zusätzliche Schläge, damit auch alles richtig leer ist, Ventilhebel zurück in die Stellung "TO FLUSH".

Wichtig:

Nur weiches Toilettenpapier benutzen, keine Papierhandtücher, Streichhölzer, Lumpen oder gar feste Gegenstände in die Toilette werfen! Auch kein Öl, Petroleum, Benzin oder Alkohol hineinschütten. Solche Flüssigkeiten ruinieren die Ventile.



Pflege und Instandsetzung

Wenn die Pumpe schwer geht: prüfen, ob beide Seeventile weit offen und keine Knicke in der Leitung sind. Mit etwas Öl oder Fett an der Pumpenstange geht die Pumpe immer leicht. Gleichzeitig wird die Lebensdauer des innenliegenden Simmerrings verlängert. Wir können deshalb nur empfehlen, diesem Bauteil besondere Aufmerksamkeit zu schenken, denn das Auswechseln des Simmerrings ist nur mit erheblichem Aufwand möglich.

Winterlager

Vor dem Aufslippen noch einmal durchpumpen. Nach dem Aufslippen Waschmittellösung auffüllen, einige Tage stehen lassen und dann mit Süßwasser nachspülen. Damit keine Frostschäden entstehen können, wird das restliche Wasser über die Ablasschraube (im waagerechten Rohr unten) abgelassen.

Frostschaden verhindert natürlich auch jedes handelsübliche Frostschutzmittel. Die Seeventile bleiben offen.