

Hallberg-Rassy Varv AB

Båtägarinstruktioner

Denna mapp är avsedd att ge en del tips och upplysningar för bästa hantering och underhåll av Er båt. Den gör inte anspråk på fullständighet, men upptar en hel del av de spörsmål, som vi muntligt gett svar på vid leverans och senare.

Instruktionen är ej tänkt som "Bruksanvisning" utan skall i första hand ta upp vad som är speciellt just för våra båtar.

Alltid gäller att den nye ägaren måste ägna tillräcklig tid för att bekanta sig med sin nya båt och dess konstruktion.

Ansvar för den rätta skötseln faller på köparen.

Vi önskar lycka till och många trevliga sjömil!

Datablad

Båttyp: HALLBERG RASSY 26

Er båt har byggnummer:.....

Tillverkningsår:.....

Skrov färg: Gelcoatnummer: Jotun 200

Överbyggnad: "- Norpol 332

Motor nummer:.....

Startnyckel nummer:.....

Ruffnyckel nummer:.....

78-02

HALLBERG-RASSY 26

TEKNISK
BESKRIVNING
SEPT. 1977

Konstruktör: Olle Enderlein

DIMENSIONER OCH DATA:

Längd över allt	7,95 m
Längd i vattenlinjen	6,30 m
Bredd	2,68 m
Djup	1,40 m
Deplacement	2,5 ton
Kölvikt	1,1 ton
Segelyta	32 m ²
Masthöjd över vattenytan	ca 12 m
Antal kojplatser	4
Fart för motor	6 knop

SKROV:

Glasfiberarmerad polyesterplast. Färg: Vit.
Bottenbehandlad med glasfiberprimer, Internationals Polygrund samt röd bottenfärg.
Blå vattenlinje.
Ballastköl, gjutjärn, ingjuten och fullständigt plastskyddad.
Skott i marinplywood.
Kraftiga gjutna roderbeslag i brons.
Roder i glasfiber.

DÄCK OCH ÖVERBYGGNAD:

Sandwichkonstruktion 25 mm med divynycell som distansmaterial för styrka och isolering. Färg: Elfenben.
Skrov och däck är inifrån hoplaminerat. Avbärarlist i PVC runt hela båten.
I däcksyta är inlagt ett lättskött halkskyddande mönster.
2 st. 1½" självlänsavlopp från sittbrunnen.

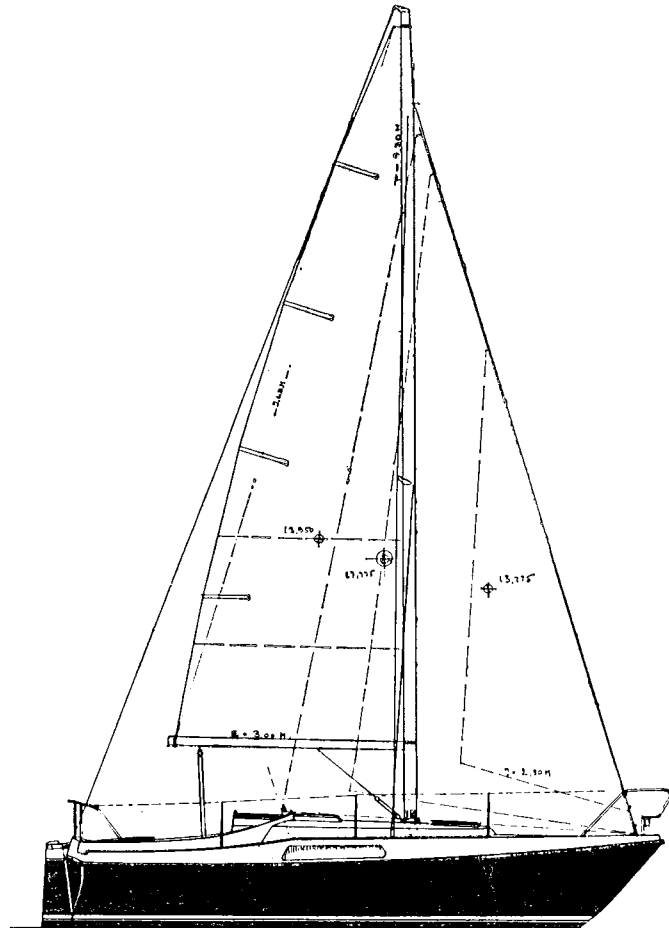
RIGG:

Mast och bom i natureloxerad lättmetall, profil 137/112 resp. 111/81.
Masten placerad i mastfot på rufftak som direkt understöttas av förstärkt skott. Akterriktade spridare som tillåter maximal trimning av masten.
Bändrev.
Kicktalja.
Invändiga fall.
Fockfallwinch.
Storskot med skotlås, 4-skuret.
X-skena med rulltravare på bridgedäck.
Fockskot, flätad terylene.
2 st. rostfria travare med block för försegel.
Förstag, toppvant och undervant i 19-trådig rf. wire Ø 6 mm, akterstag 5 mm Ø med pressade ändstycken och 7/16" rf. vantskruvar.

Fock och storfall 133-trådig rf. wire Ø 5 mm med halända i terylene.
Rostfria röstjärn.

SEGEL:

Förstklassigt utförande i dacron eller motsvarande.
Storsegel: ca 16,4 m² dukvikt 250 g/m²
Kryssfock: ca 15,5 m² " 250 "
Storseglet är försett med 2 rev, cunninghamhål och märkning.
På beställning levereras:
Genuafock: ca 20,8 m² dukvikt 175 g/m²
Specialfock: ca 10,8 m² " 250 "
Stormfock: ca 5,2 m² " 280 "
Spinnaker: ca 44,5 m² " 50 "
Till samtliga segel levereras segelsäckar och eventuella lattor.



Skala 1:100

UTRUSTNING:

Skotwinchar, 2 st. Lewmar 25.
Winchhandtag, 2 st. 10" med spärr.
Clamcleats.
4 st. 10" förtöjningsknappar.
Pulpits, för och akter i syrafast stål.
3 par rf. koniska mantågsstöttor, höjd 500 mm samt mantåg.
2 st. fönster av härdat glas i aluminiumramar.
Förlucka med 12 mm acrylplast och kraftig aluminiumram typ Gebo.
Fast monterad länsypump, Beros.
Ankare av lättviktstyp vikt 12 kg. 3 m kätting. 30 m ankarlina.
3 st. förtöjningslinor 10 m.
Båtshake. Flaggstång.
Stora, internationella, godkända lanterner.
Vattentank ca 65 liter.
Badstege.

R Hallberg-Rassy

HALLBERG-RASSY VARV AB
S-440 80 ELLÖS - SWEDEN
Tel. 0304/502 90

Pris kr. inkl. moms, fritt varv Ellös.

Skötsel av gelcoat, lagning av skador

Det färgade yttersta lagret på en plastbåt kallas gelcoat. Detta är ett oarmerat skikt, som skyddar det glasfiberarmerade skrovmaterialiet och samtidigt ger båten ett elegant och lätt-skött yttre. Tjockleken av gelcoatlagret är ca 0,5 mm och således betydligt tjockare än ett normalt färgskikt. Det är helt homogent och har samma hårdhet tvärs igenom. Detta förhållande gör, att man ofta kan slipa och polera bort fula repor, utan att lägga på ny plast. Lagning av djupare repor eller sår erbjuder inte heller några större svårigheter. Eventuella luftblåsor, repor eller sprickor i detta ytskikt betyder ej att vatten kan tränga in i laminatet.

1. Skötsel av plastytor i gott skick

Om inte för annat så för utseendets skull bör båtens plastytor hållas rena och fria från fläckar. Vanliga ej repande rengöringsmedel och vatten kan användas. Rengöringsmedel innehållande ammoniak bör undvikas, då de kan inverka på beslag och plexiglas etc.

Tvätt- och lösningsmedel avlägsnas noga med spolning.

När de blanka ytorna mattas, kan dessa poleras med polermedel, för hand eller med lågvarvsmaskin. Speciella polermedel för plastbåtar finnes på marknaden, men även en del preparat för bilar, etc., kan användas.

Vaxning är normalt inte nödvändigt, men kan knappast skada. Viktigt är dock att vaxet arbetas ut helt. Möntrade ytor vaxas ej.

2. Lagning av ytliga repor etc.

Repor i gelcoat-skiktet ser ofta djupare ut än de är och genom att den repade ytan avviker i kulören från den blanka, uppfattas det ofta som om det färgade skiktet genombrutits. När reporna är måttligt djupa, slipas det skadade partiet med vattenslip-papper. Man börjar med grövre och avslutar med stegvis finare (nr 800) papper. Efter slipningen "rubbas" ytan d v s poleras med slipmedel, samt med polish, tillsammans med övriga oskadade ytor.

3. Lagning av djupare repor och sår

När gelcoat-skiktet är helt borta i en skada, tillgår reparationen enligt följande: Gelcoat i rätt färg (enligt databladet) samt hårdare anskaffas från plasttillverkare eller varvet. Skadan rensas med knivspets och maskeras med maskeringstejp tätt intill på båda sidor om hålet. Gelcoat och hårdare blandas (ca 2 % hårdare). Se till att arbetstemperaturen håller sig mellan 15° och 25° C. Fyll skadan rikligt med gelcoat och placera snabbt en bit tejp över skadan för att förhindra, att gelcoaten rinner bort. När plasten härdad, slipas överskottet ner och ytan poleras.

Sår under vattenlinjen spacklas med polyesterspackel (Plastic Padding) eller epoxispackel (Interpad), samt målas med tvåkomponent grundfärg, t ex International Poly Grund.

Större sår, efter omilda grundstötningar, slipas rena från krossad glasfiber och lagas med plast och glasfibermatta före spackling (reparationssatser finnes i marknaden).

Bottenfärg

Med hänsyn till "segelbåtsdrevet" bör endast sådan giftfärg användas, som är godkänd för användning på lättmetall. Vid leveransen är botten målad med en tennbaserad färg på polyuretans grundfärg (Poly Grund).

Skötsel av trä, ut- och invändigt

Invändigt trä

Mahognnyttorna invändigt är omsorgsfullt behandlade med syntetisk lack och torde inte, utöver rengöring, kräva ytterligare underhåll under en lång följd av år. Skulle någon yta av någon anledning skadas så mycket, att omlackning är nödvändig, slipas hela den aktuella ytan och lackas med mattlack (International Lagolac klarmatt eller motsvarande). De flesta småskador klaras med litet olja. Invändig teak, lister, etc., kan med fördel sparsamt oljas någon gång med teakolja.

Utvändigt trä

Utvändigt trä är av teak och är därför ej beroende av lack eller olja som skydd. Obehandlad teak skrubbas kraftigt samtidigt med plastytornas rengöring och antar då efter en tid silvergrå nyans.

Vår erfarenhet är, att all användning av teakolja utvändigt leder till svårskötta och fula ytor och vi avråder från oljning.

Mast och rigg

Om båten ej levereras riggad vid varvet, får i allmänhet den nye ägaren själv ombesörja resning av mast och riggning.

Fallen kontrolleras och vant och stag monteras på sina platser. Om topplanteran inte är monterad, göres detta. Spridarna monteras och låses till mast och toppvant. För att på enklaste sätt erhålla rätt lutning på spridarna, sträcker toppvanten utefter masten och märkes mitt för spridarfästet. Märkningen markerar rätt läge för ytterändan av spridaren. Eventuella plastskydd för vantskruvar träs på. När masten rests och vant och stag kopplats till respektive röstjärn, sträcker riggen upp för hand och masten justeras till lodrätt läge.

Grundansättning av riggen utföres så att förstag och toppvant kännes spända men inte helt stumma (förspänning ca 300 kp). Undervanten sättes an så att masten blir rak i sidled och lätt böjd akteröver i långskeppsled. Efter grundansättningen, men med akterstaget slakt, bör mastens böjning uppgå till ca 50 mm mätt på halva höjden. Genom ansättning av akterstaget kan mastens böjning ökas för att minska storseglets buk. 7/8-riggen ger båtägaren stora möjligheter att anpassa masten till storseglet.

Genom att olika komponenter, främst wirer och mast, sätter sig, skall riggen efteransättas. Detta skall ske först efter några timmars segling i hård vind.

Först eftersträcker riggen lika med grundansättningen, varefter undervanten, under segling i moderat vind, justeras så, att masten står som man önskar.

Vid första möjliga tillfälle kontrolleras mastens form vid segling i hård vind och dubbelrevat storsegel, varvid masten inte får intaga en kurva, där masten vid spridarhöjd går akteröver. Om masten visar sådan tendens, bör toppvanten sträckas och/eller undervanten släppas. Efter intrimning, låses slutgiltigt riggen och saxpinnar och ringar tejpas om de ej skyddas av plastslang.

En 10-sidig instruktion om master och riggar kan rekvideras från masttillverkaren, för den som önskar tränga längre in på detta område.

Skötsel, vibrationer

Efter avriggning utföres höstöversyn. Speciellt fallen inspekteras för onormalt slitage. Masten tvättas och spolans noga, så att allt salt och tvättmedel sköljes bort och får torka helt.

Vid vårutrustningen rengöres masten och kontrolleras att alla blockskivor roterar fritt. I synnerhet elektriska anslutningar kontrolleras. Eventuell elektronisk utrustning monteras och provas. Mastens eloxerande ytor kan skyddas genom vaxning med silikonfritt vax. Om likrännan gnides med fast paraffin, glider travarna lättare vid sättning av storseglet.

Vibration beror alltid på spänning i riggen. Avspänner man den, försvinner vibrationen.

Allmänna tips om segelföring, etc.

HR 26 är konstruerad och byggd med betryggande säkerhetsmarginaler för segling på öppet hav. Man kan också räkna med, att båten i allmänhet tål mer än dess besättning. Detta hindrar inte att segel bör revas i tid för bästa gång och att gott sjömanskap skall iakttagas.

Motorn är kraftig och förmår driva båten mot 17-18 m/sek. vind. Vid motorsegling bör krängningsvinkeln ej tillåtas överstiga ca 25°, för att inte äventyra motorns smörjning.

Största genuan (20,8 m²) används på bidevind upp till ca 8 m/sekund och på öppna vindar något mer.

Standard kryssfock (15,5 m²) föres med orevat storsegel upp mot ca 10 m/sekund på bidevind och i kombination med revat storsegel till ca 12 m/sekund.

Stormfock (7 m²) används i kombination med ett dubbelrevat storsegel upp mot ca 18 m/sekund och kan också ensamt användas som stötteseget vid motorgång.

Specialfock (10,8 m²) är ett försegel inrättat för självskotning vid kryss. Seglet förutser att x-skena med travare monterats på det i däckets utformade fundamentet.

I riggsatsen för självskotande fock ingår 3 st. block, schacklar samt 1 st. skot. Ett av blocken är försett med fäste för linan, s k hundsvott. Detta block fästes i travaren. Ett block fästes i skothornet. Ett block fästes förut i wirerstoppen med en nyckelschackel även omfattande förstaget och skotet riggas som visas på figur och ledes till endera sidans skotwinch. Förseglets läge i höjddled kan i viss mån anpassas genom att en eller två schacklar används mellan stropp och halshorn. Denna anpassning motsvarar flyttning av skotpunkten för- eller akterut på en normal skotskena.

Storseglet (16,4 m²) är försett med två bindrev av s. k. snabbrevstyp, invändigt bomuthal och s. k. cunningham-hål.

Vid sättning lyftes bommen och seglet hissas i topp, varefter spänningen i förliket regleras med bomnedhalaren. Genom att öka spänningen minskas seglets buk och dras fram mot masten. Genom bomuthalet minskas buken i seglets undre del. Tumregel för sträckning efter såväl mast som bom är, att tvärgående rynkor visar på litet sträckning och veck och rynkor längs bom eller mast visar på mycket sträckning.

Seglet förberedes för revning genom att revlinorna riggas till. Den kortare av linorna är avsedd för första revet och fästes i bygeln på det aktra paret revbeslag som finnes på bommen och drages genom ögat i storseglets akterlik för första revet och ner genom blocket på den andra sidan av bommen, förut till knapen på samma sida av bommen, där änden säkras. Linan för andra revet fästes på samma sätt i bygeln på det förliga beslagsparet och drages sedan genom öglan för andra rev i seglet och motsvarande block.

Revning sker genom att storseglet firas så mycket att första ögat vid masten kan dras ned och hakas på SB krok vid bombeslaget. Fallet sträcker upp, revlinan för första revet sträcker väl, varefter seglet kan skotas hem. Det är inte nödvändigt att surra upp den lösa delen av seglet. Nästa rev intages på samma sätt. När ett rev skall slås ur sker samma moment men omvänt.

Segel är utförda i syntetmaterial motsvarande Dacron eller Terylene och behöver inte någon speciell insegling. De är tämligen okänsliga för vatten och kan i nödfall stuvas ner fuktiga. Stuvade seglen fuktiga, bör de dock vid första tillfälle vädras, då en viss risk för missfärgning av jordslag kvarstår.

Storseglets form är i stor utsträckning beroende av utsträckningen på mast och bom men även på mastens krökning och kicktaljans spänning. Ändra på en komponent i taget och iakttag seglets förändring i form.

Såväl storsegel som försegel är oftast försedda med snörplina i akterliket. Denna skall i allmänhet inte spännas mer än som behövs för att förhindra fladder.

Förseglens form är mycket beroende på spänningen i fallet. Denna får i viss mån anpassas efter vindstyrkan. Ju hårdare vind, desto större förspänning i fallet. Detta motverkar, att buken vid hårdnande vind vandrar bakåt i seglet. Skotpunkten skall i längdled i allmänhet anpassas så, att vinden slår in samtidigt upptill och nertill när man lovar upp i vind.

En del rynkor uppträder alltid vid hörnen på segel. De har ingen inverkan på seglets effektivitet.

Seglen skall varje år inspekteras för småskador och slitna sömmar, som kan behöva bättras.

Anvisningar angående motorinstallationen, bordgenomföringar, toalett, elsystem, etc.

Motorinstallationen

Beträffande själva motorn hänvisar vi till Volvos instruktionsbok, som bör noga genomläsas innan båten tages i bruk. I instruktionsboken är inte upptaget de delar av motoranläggningen, som avser själva installationen.

Stoppreglage

Motorn är en diesel och kan inte stoppas genom att bryta med "tändningsnyckeln". Stoppreglaget finns på motorpanelen under luckan till SB stuvutrymme.

Brännoljefiltret är av vattenavskiljningstyp och är monterad i motorrummet. Regelbundet och någon timmes gång efter tankning inspekteras filtret beträffande vatten, som samlas i den undre glasdelen. Vattnet kan inte avtappas under gång.

Brännoljetanken är inbyggd under sittbrunnsturken och har en volym av 40 liter. Tanken är utförd av rostfritt stål och har samtliga anslutningar koncentrerade till ett speciellt lock som också tjänstgör som manlucka.

Värmeanläggning. Som extra utrustning finnes värmeanläggning tillgänglig. För skötsel och drift av denna hänvisar vi till fabrikantens bruksanvisning. Viktigt är att värmaren vid avstängning får brinna ut innan strömmen bryts med huvudströmbrytaren.

OBS! Kontroll av slangklämmor

Slangklämmor, speciellt de som sitter på sådana ställen, där det kan uppstå läckage utifrån och in i båten, bör någon gång efter leverans och en gång om året kontrolleras.

Tänk på följande: Klämmorna är av rostfritt stål och kan ej rosta. Slangen skall givetvis sitta fast och ej läcka. Dra efter vid behov. Detta skall ske måttligt. Vid alltför hård åtdragning finns risken, att man dels klämmer sönder slangen, men också att vid extrem åtdragning skruvgångorna kan hoppa över, så att hela klämman lossnar. Om slangen ej går att vrida med handkraft och läckage ej förekommer, behöver ingen ytterligare åtdragning ske.

Färskvattentanken rymmer cirka 65 liter och är inbyggd under kojerna i förpiken. Tanken är utförd i polyeter och kan spolas genom en manlucka. Genom att tanken är halvt genomskinlig kan vattennivån avläsas.

Färskvattenpumparna kräver inte något underhåll. Dock bör beaktas, att vatten inte blir stående i pumparna vid vinterförvaring med frysrisk.

Länspumpen är monterad i sittbrunnsbänk om BB. Den suger från länsbrunn i akterkant av salong.

Fotogenkök är av Optimus direkttändande typ. För skötseln hänvisar vi till tillverkarens instruktionsblad.

Gasolkök kan erhållas i stället för fotogenkök. Kopparledning är då dragen till stuvutrymmet i förpik.

WC-anläggning

Som standard är en pålitlig marintoalett monterad. Toaletten spolas vid pumpning med saltvatten och trycker ut avfallet direkt i sjön.

Vid användning av toaletten bör man förfara på följande sätt: Öppna utlopps Kranen till vänster om toaletten genom att vrida handtaget så att det pekar bort från slangen. Markeringen på kranen står då på OPEN. Det lilla handtaget ovanför handpumpen till höger om toaletten ställs på FLUSH. Pumpa hågra tag så att skålen blir blöt. Efter användning fortsatt pumpa en stund (cirka 5-10 tag) och ställ därefter om det lilla handtaget till DRY. OBS! Det skall knäppa till lätt, när det sitter i rätt läge. Därefter pumpar man ytterligare. Nu kommer ej mer vatten och toaletten blir enbart tömd. Det är fullkomligt normalt, att pumpen efter omställningen endast arbetar ensidigt. Det betyder, att handtaget går något tyngre att trycka ner och lättare att dra upp. Vid behov kan man spola en gång till genom omställning av spaken till FLUSH och ny tömning genom omställning till DRY. Innan man lämnar toaletten bör alltid utloppsventilen stängas och det lilla handtaget på pumpen skall stå på DRY. Gör detta till en rutin.

Några punkter att beakta: Få delar av båten missköts tyvärr som just toaletten. För att den skall fungera är det en absolut förutsättning, att inte ovidkommande föremål spolas genom. Skenbart obetydliga saker, som t ex tändstickor, räcker till för att ge bekymmer även efter en eventuell rensning. Alla båttoaletter har ett gemensamt: De fungerar så bra som de sköts och skötseln består i att inte pumpa genom ovidkommande saker.

Inloppsventilen för spolvatten behöver normalt inte stängas. Det gör gott om man någon gång ger stängen till pumpen litet fett eller olja.

Utloppsventilen bör demonteras varje år och smörjas med ett styvt vattenfast fett.

Bottenventiler

Förutom bottenventil för toalett, som redan nämnts, finns följande genomföringar:

självlänsavlopp från sittbrunn 2 st. 1 1/4" placerade SB och BE på förkant av motorrum.

avlopp från diskho under diskbänk samt avlopp från tvättstall.

Elsystemet är på 12 volt och uppbyggt med två separata kretsar för motorstart respektive belysning m.m. Även om belysningsbatteriet blir helt urladdat är således motorstarten opåverkad.

Vardera kretsen har som standard 1 st. 60 ampertimmars batteri. Batterierna kan bortkopplas genom batterifrånskiljarna, som är placerade på motorrumsskottet under trappan. Genom en speciell överkoppling är belysningsbatteriet alltid inkopplat på generatoren, varför en oavsiktlig brytning av strömmen ej behöver medföra att generatoren förstörs. Däremot får inte batteriernas polförskruvningar lossas när motorn går.

Säkringsdosorna är placerade vid navigationsbordet, där också stickkontakt finnes. Före inkoppling av apparater som är känsliga för polaritet, t ex TV-apparater, kontrolleras plus och minus.

Glödlamporna är av följande typer: Avlånga skottlampor 2 x 5 W spoltyp Hella 12844 eller motsvarande, taklampor 10 W spoltyp Hella 12866, samt i spotlight 5 W bajonettfattning Ba 15 S, Hella 12821 eller motsvarande.

Lanternorna är försedda med glödlampor av speciell typ, BAY 15 d, 25 W, utom häcklanternan, som är 10 W. Hella typ 8 GA 002600-12, respektive 599-12 eller motsvarande.

Som tillägg till denna instruktion finns ett elschema visande fördelning på säkringar, etc.

Holdingtank till toaletten

Som tillbehör till standardtoaletten kan en uppsamlingstank erhållas. Denna monteras i stuvutrymmet bordvarts om toaletten. Tanken medger, att man under hamnliggande använder toaletten utan att pumpa ut avfallet, varefter detta senare kan tömmas på öppet vatten.

Vid användning förfäres på samma sätt som utan tank, men i stället för att öppna bottenventilen för avloppet, öppnas ventilen på holdingtanken. Efter användning stänges tankventilen.

Med sparsamhet på spolvatten räcker tanken normalt för en familj under en weekend.

Tömning sker genom att i öppet vatten först öppna bottenventilen och sedan tankventilen, varvid tanken genom självtryck tömmas. Tanken spolas med toalettumpen och tömmas, varefter tanken är redo för ny användning.

Tanken är försedd med avluftning, som mynnar på utsidan i vattenlinjen. När tanken är full, kommer spolvatten genom slangen till denna och då måste pumpningen omedelbart avslutas.

Lämpligen spolas tanken med kemisk sanitetsvätska och rengöringsmedel före vinteruppläggning.

Sliptagning, vinteruppställning, etc.

Om vid sliptagning eller kranlyft osäkerhet finnes om kölens utformning, återfinnes profilritning i avsnittet "Teknisk beskrivning" i detta häfte.

Tyngdpunkten för origgad tom båt är som följer, mätt föröver från skott mellan sittbrunn och salong:

HR 41	0,9 m
HR 38	1,2 m
Rasmus 35	1,0 m
Monzun 31	1,5 m
HR 26	1,1 m

Ovanstående mått är ungefärliga och beroende på eventuell utrustning och innehåll i tankar.

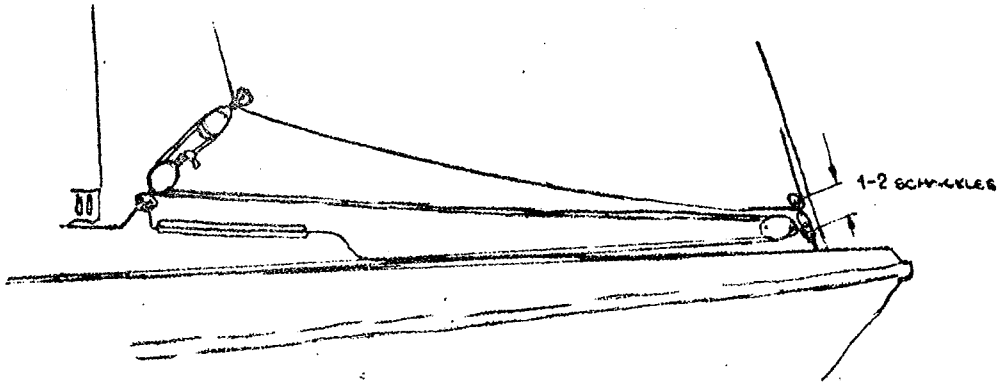
Vid sliptagning och uppallning för vintern skall strävas efter, att ett upplag kommer så långt fram som möjligt på kölens vågräta raka del. Upplaget skall i ytan mot båten vara av trä eller motsvarande material och minst 10 cm brett. Ett eller två ytterligare upplag under kölen erfordras

Vid kranlyft tillses, att slingen är försedda med spridare eller är mycket långa. Eventuell träöverliggare på reling skyddas mot klämskador genom att en träklots lägges mot mellan skrov och slinga straxt under överliggare, så att detta avlastas.

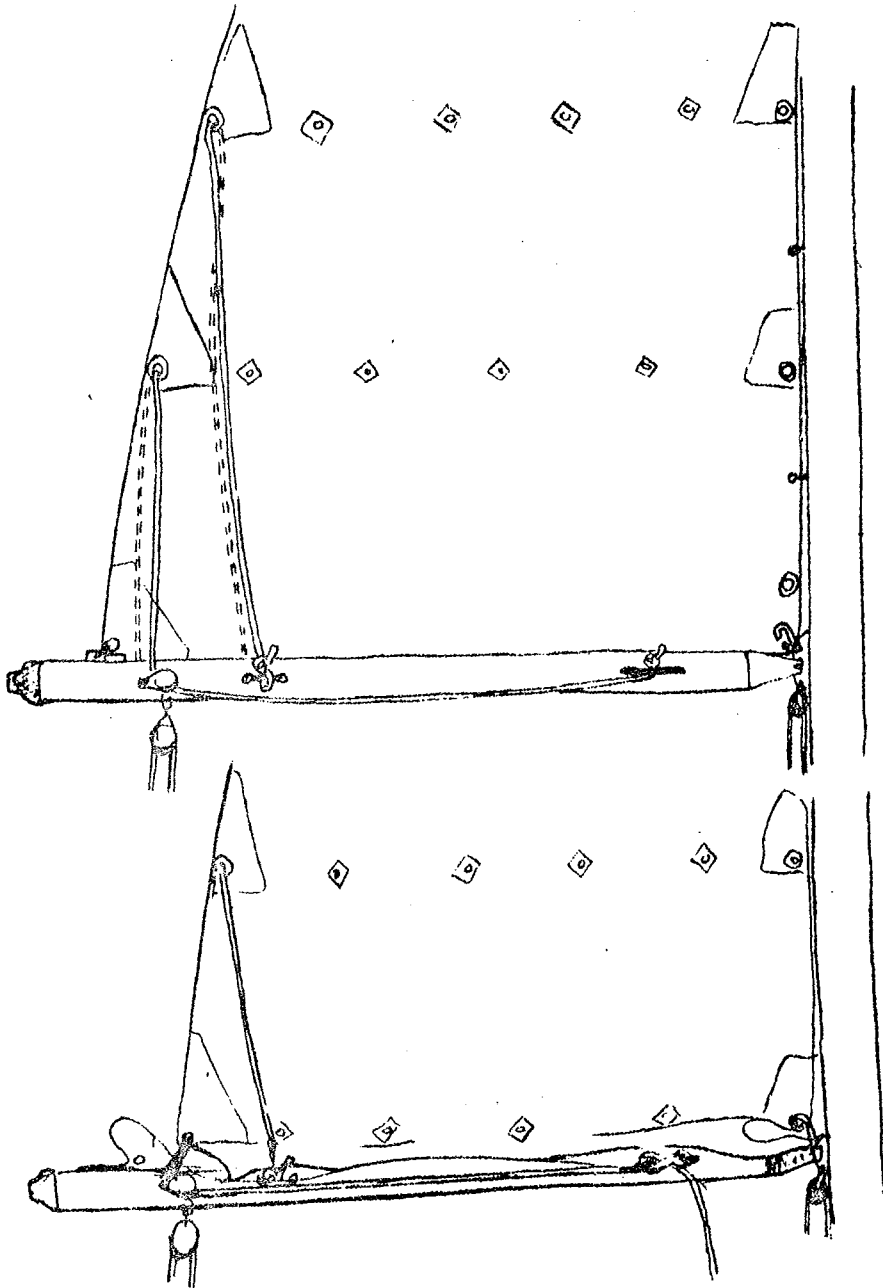
Generellt gäller, att vid vinteruppställning båten skall ställas upp i våg på stadigt underlag. Kölsvin och vattentankar skall tömmas. Dynor etc. tages ur eller eventuellt ställes upp så att luft kommer till på båda sidor. Bränsletanken bör om så är tillåtet på uppställningsplatsen vara full för undvikande av kondensbildning.

Båten bör täckas antingen med ett fristående tak eller med presenning över en stadig ås som i möjligaste mån håller täckningen fri från däck och överbyggnad. Motor och toalett vinterkonserveras, belag etc. vaxas.

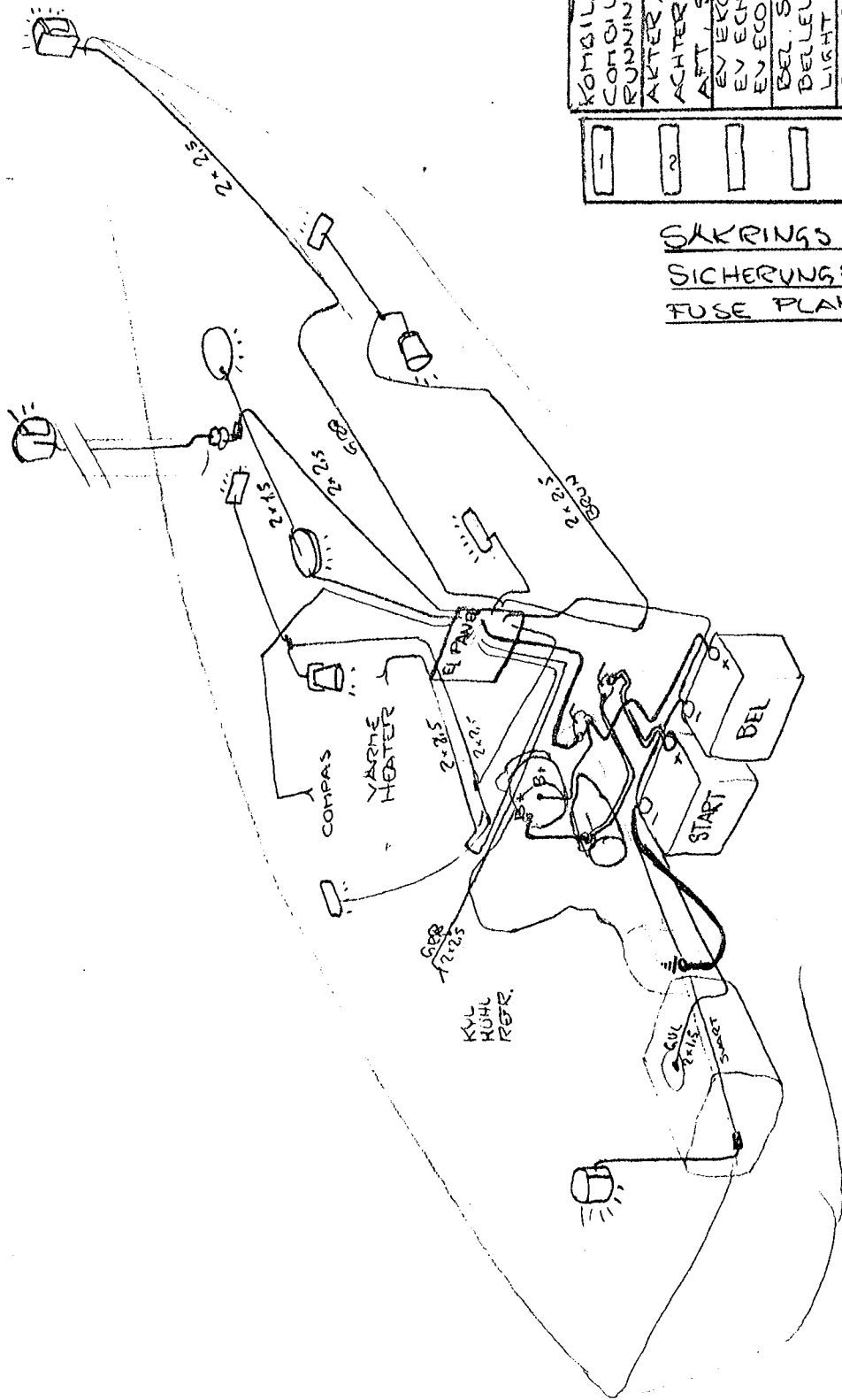
Vid landsvägstransport bör tankarna om möjligt vara i det närmaste tomma.



HR 26 FIG 1



HR 26 FIG 2



1	KOMBILANTERNA COMBILANTERNE RUNNING LIGHTS
2	ACHTER, DAMPF, LICHT AFT, STEAMING LIGHT
	EV EKOLOD, KOMPASS EV ECHLOT, KOMPASS EV ECOSOUNDER, COMPAS
	BEL, SB BELLEUCHTUNG SB LIGHT ACC SB
	BEL BB BELEUCHTUNG BB LIGHT ACC. P
	EV WÄRME, KYL EV HEIZUNG, KÜHL EV HEATER, REFRIG.

WIRKUNGS PLAN
SICHERUNGSPLAN
FUSE PLAN

FÜR MOTOREL SE SHEMA I INSTR. BOOK FÜR MOTOR
 FÜR SEHALTPLAN MOTOR SEHE DIE BETRIEBS ANLEITUNG
 FOR WIRING OF ENGINE SEE ENGINE MANUAL