

notice d'entretien instructions and maintenance manual

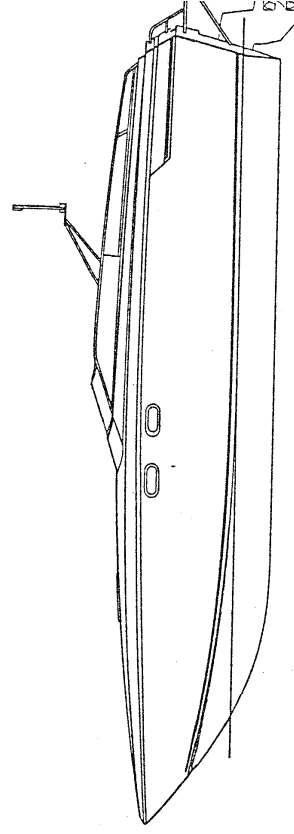
DB 33



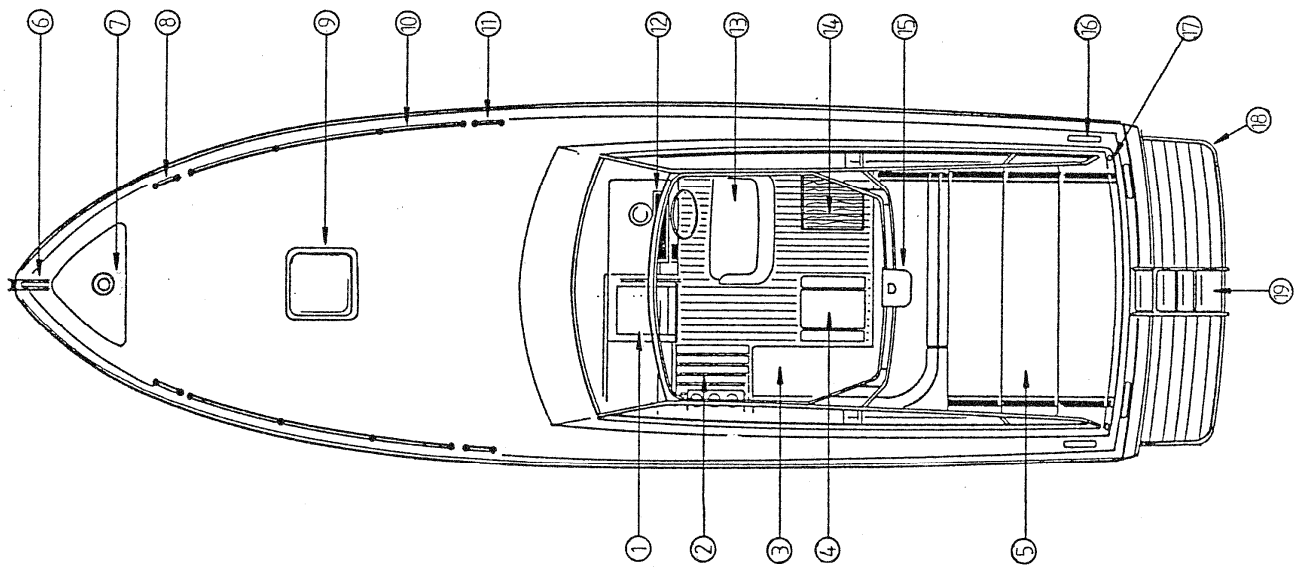
BP 83 85503 Les Herbiers Cedex France Tél 51.91.06.10 Télex Batoja 711383 F

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur H.T.	: 10,20 m
Largeur Maître Bau	: 3,00 m
Tirant d'eau (embase haute)	: 0,50 m
Tirant d'air HT	: 3,00 m
Poids sans moteur	: 3 t.
Nombre de personnes autorisées	: 5 / 7
Catégorie de Navigation	: 3
N° Homologation Marine Marchande	: 2583
Jauge	: 9 1x 96



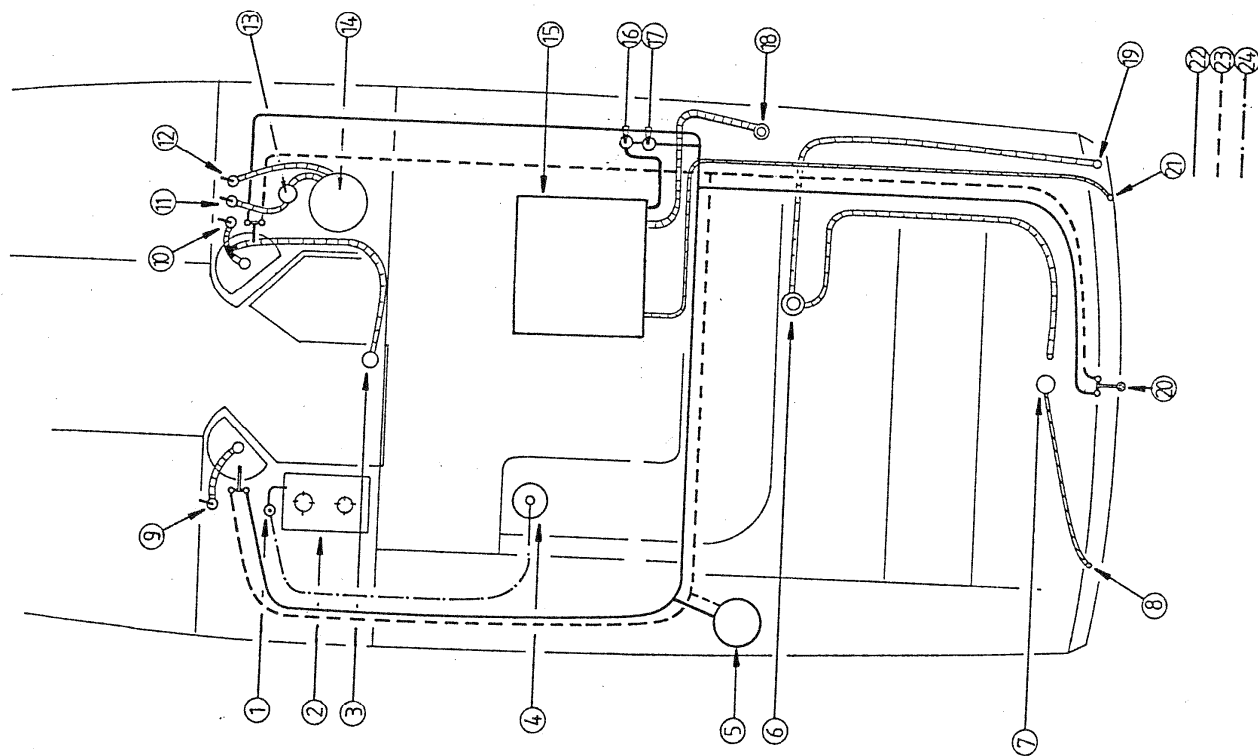
ACCASTILLAGE ET EQUIPEMENTS DE PONT



- 1 Porte de descente de cabine
- 2 Caillebotis de cockpit
- 3 Banquette de cockpit (réserve gaz, robinets carburant, coupe-circuits sous banquette)
- 4 Table de cockpit
- 5 Bain de soleil et cale moteur
- 6 Davier inox avec rouleau de remontée de chaîne
- 7 Puits à chaîne et guindeau électrique
- 8 Taquet d'amarrage avant
- 9 Panneau de pont de cabine
- 10 Cale-pied de pont
- 11 Taquet d'amarrage
- 12 Poste de pilotage avec commandes moteur
- 13 Siège pilote et co-pilote
- 14 Tablette amovible
- 15 Arceau de cockpit supportant les feux de navigation
- 16 Taquet d'amarrage arrière
- 17 Passage de l'amarre arrière
- 18 Plage de bain arrière
- 19 Echelle de bain

CIRCUIT EAU

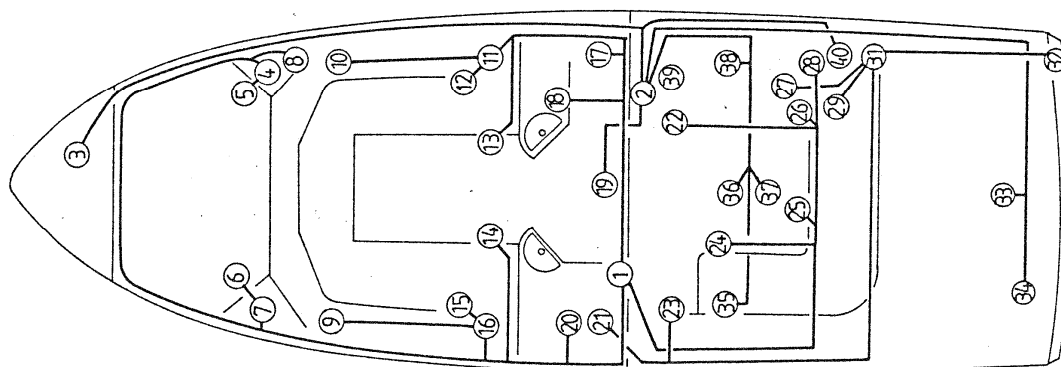
CIRCUIT GAZ



- 1 Robinet de fermeture du circuit gaz
- 2 Réchaud-four
- 3 Pompe de bac à douches (électrique)
- 4 Réserve de gaz (sous banquette de cockpit)
- 5 Chauffe-eau (voir croquis)
- 6 Pompe de cale manuelle de cockpit
- 7 Pompe de cale électrique
- 8 Sortie de la pompe de cale électrique
- 9 Evacuation d'évier de cuisine
- 10 Evacuation du lavabo et bac à douches
- 11 Evacuation WC
- 12 Alimentation en eau de mer pour rinçage WC
- 13 Pompe d'évacuation WC (pompe électrique située dans le meuble de lavabo)
- 14 WC de salle d'eau
- 15 Réservoir d'eau (177 litres environ)
- 16 Groupe d'eau sous pression
- 17 Vase d'expansion
- 18 Nable de remplissage du réservoir d'eau
- 19 Evacuation de la pompe de cale manuelle de cockpit
- 20 Douchette de plage de bain
- 21 Mise à air libre du réservoir d'eau
- 22 Circuit d'eau froide
- 23 Circuit d'eau chaude
- 24 Circuit gaz

CIRCUIT ELECTRIQUE

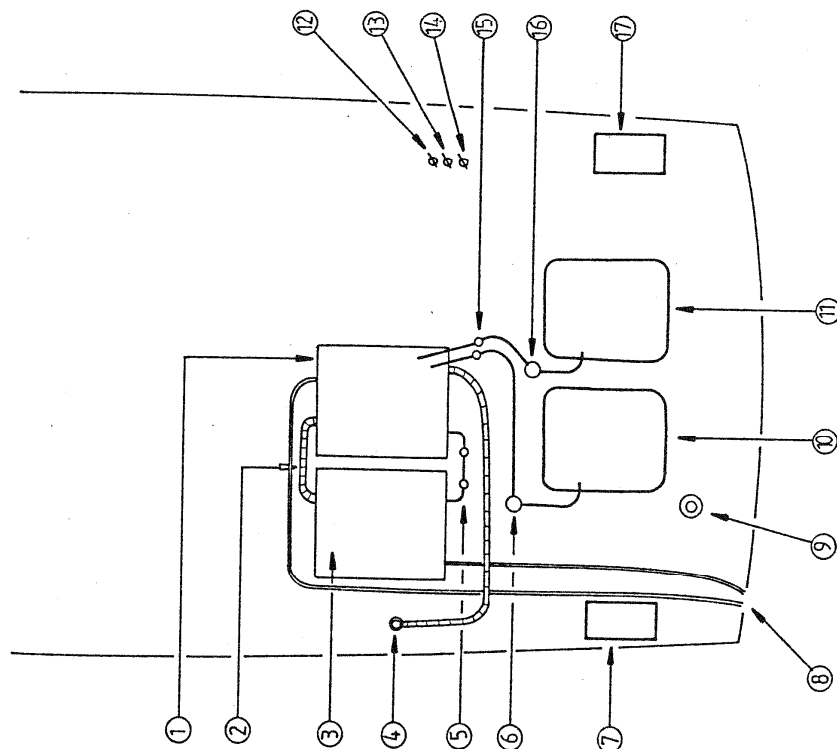
TABEAU DE REPERAGE



Rep.	DESIGNATION	N° Fusible
1	Tableau électrique	
2	Tableau de bord	
3	Guindeau	1
4	Variateur	12
5	Spot	12
6	Spot	12
7	Variateur	12
8	Plafonnier bar	10
9	Spot	15
10	Spot	14
11	Variateur	14
12	Spot	14
13	Point lumineux valba	13
14	Point lumineux valba	13
15	Spot	15
16	Variateur	15
17	Spot WC	10
18	Pompe WC	3
19	Pompe de cale	6
20	Spot cuisine	10
21	Prise de courant 220 V (cuisine)	
22	Jauge réservoir d'eau	
23	Réfrigérateur	17
24	Point lumineux valba	11
25	Point lumineux valba	11
26	Point lumineux valba	11
27	Chauffe-eau	11
28	Groupe d'eau	16
29	Disjoncteur circuit 220 V	
30	Boîte fusibles	
31	Boîte dérivation	
32	Prise de quai	
33	pompe de cale	
34	Ventilateur de cale	5
35	Feu navigation babord	4
36	Feu de mouillage	8
37	Feu de route	7
38	Feu navigation tribord	8
39	Lecteur de cassettes	8
40	Fusible du guindeau	2

CIRCUITS MOTEUR

- 1 Réservoir carburant tribord (260 litres)
- 2 Intercommunication des réservoirs
- 3 Réservoir carburant babord (180 litres)
- 4 Nable de remplissage carburant
- 5 Electro-vannes d'équilibrage des réservoirs carburant
- 6 Filtre décanteur à carburant pour moteur babord
- 7 Batterie d'accumulateurs babord 160 A/h - 12 V (position suivant version moteur)
- 8 Mise à air libre des réservoirs carburant
- 9 Ventilateur de cale (sur version "essence" seulement)
- 10 Moteur babord
- 11 Moteur tribord
- 12 Coupe-circuit électrique "bord + "
- 13 Coupe-circuit électrique "moteur + "
- 14 Coupe-circuit électrique " - bord et moteur"
- 15 Robinet de fermeture des réservoirs carburant
- 16 Filtre décanteur à carburant pour moteur babord
- 17 Batterie d'accumulateurs tribord 160 A/h - 12 V (position suivant version moteur)



AVANT LA MISE A L'EAU

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
 - Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (se reporter au livret d'entretien moteur). Les robinets de purge d'eau de refroidissement moteur doivent être fermés.
 - Il est indispensable d'étancher à l'aide de pâte, tous les accessoires optionnels.
 - Rentrer le speedomètre dans son logement (risque de détérioration par les sang de levage).
 - Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place et contrôler le serrage de l'écrou ainsi que la rondelle frein.
 - Toutes les vannes de prise d'eau et évacuation doivent être fermées (évier, lavabo, WC, moteur).
 - Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que les pare-battages.
 - Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre ...).
- A ce sujet, il vous sera utile de repérer la position des sangles (adhésif sur le rail de fargue) à la mise à l'eau pour un grutage ultérieur.

MATAGE

- Avant le mâtage, graisser tous les ridoirs à la graisse "spéciale marine" (graisse au silicone).
 - Eviter de mâter votre bateau avec les antennes sur le mât
 - Au mâtage, bien vérifier le blocage et la position des barres de flèches (toujours au-dessus de l'horizontale) et faire en sorte que la base du mât soit intégrale-ment en appui sur son emplanture.
 - Protéger les embouts de barre de flèches.
 - Lors de la pose du grément dormant, attention à ne pas faire d'intervention entre les câbles dont les longueurs sont très proches.
 - Mettre le grément sous tension en s'assurant que la gorge du mât reste bien rectiligne.
 - Le meilleur réglage du mât s'effectuera lors des premières sorties sous voiles.
 - Une fois le réglage terminé, bloquer définitivement les ridoirs, protéger les goupilles et les boulons par une bande adhésive.
 - Après quelques sorties, il est bon de contrôler le réglage car les câbles neufs peuvent subir un léger allongement.
 - Au port, il est conseillé de relâcher la tension du pataras.
- Version Régate :
- Les fabricants des mâts conseillent vivement l'utilisation des bastaques lorsqu'ils en sont équipés.
 - L'utilisation des bastaques favorisent beaucoup la bonne marche du bateau.
 - La garantie ne fonctionnera qu'en cas de constatation d'un défaut de fabrication et non dans le cas d'une mauvaise utilisation.

A LA MISE A L'EAU

- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre, s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et avec le tuyau correspondant.
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir paragraphe "Presse-étoupe" au chapitre "MECANIQUE").
- AVANT DE DEMARRER LE MOTEUR :
 - Ouvrir le robinet carburant
 - Ouvrir la vanne du circuit de refroidissement moteur
 - Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le coupe-batterie
 - Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort.
 - Pour la mise en route du moteur, se reporter au livret d'entretien moteur.
 - Lorsque le moteur tourné, contrôler le refroidissement, ensuite laisser chauffer quelques minutes, et enclencher successivement en AVANT et en ARRIERE au ralenti.
 - Vérifier que l'eau de refroidissement sort par l'échappement ; si ce n'est pas le cas, arrêter immédiatement le moteur et vérifier le circuit d'eau (vanne, crépine obturée).

VANNES :

D'une manière générale, il est recommandé de refermer les vannes "Passe-coque" après utilisation.

FILIERES

Les filières sont tendues entre les balcons à l'aide de ridoirs (ou de garcette).

BEQUILLAGE :

Assurez-vous de l'état des fonds lors de l'échouage de votre bateau (tenue sur la vase, fond accidenté) et d'une bonne couverture météo i ...

MOTEUR :

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.

Il est **IMPORTANT** de la lire **ATTENTIVEMENT**, elle vous donnera des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur, et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

ANODE :

Surveiller périodiquement la corrosion de l'anode située en bout d'arbre moteur et la changer si nécessaire. Il est conseillé d'ajouter sur l'arbre une anode noix entre la chaise et la coque à environ 10 cm en avant de la chaise (obligatoire pour hélice bec de canard).

HELICE :

L'hélice livrée de série avec votre bateau est la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant du moteur.

NE PAS CHANGER CELLE-CI SANS CONSULTER UN SPECIALISTE.

PRE-FILTRE CARBURANT :

Pour le nettoyage du pré-filtre :

- dévisser entièrement la vis inférieure du bol ;
 - l'enlever ;
 - vider le bol et le nettoyer ;
 - changer le filtre (si nécessaire) ;
 - remonter l'ensemble.
- Pour **PURGER**, desserrer la vis prévue à cet effet.

PRESSE-ETOUPE :

Lorsque l'arbre tourne, le presse-étoupe doit laisser échapper une goutte d'eau toutes les 5 à 10 secondes environ et être pratiquement étanche à l'arrêt (un très léger suintement peut être toléré).

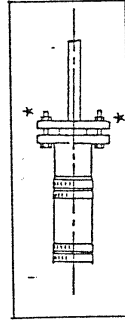
Pour effectuer le réglage :

- Serrer ou desserrer les 2 écrous * de réglage ;
- Vérifier que la bride de serrage reste parallèle au corps du presse-étoupe ;
- Vérifier périodiquement l'état de la durite.

ATTENTION ! Ne serrez jamais exagérément le presse-étoupe, cela détériorerait très rapidement la tresse située à l'intérieur de celui-ci.

EN FIN DE SAISON, sortir complètement la bride de serrage et vérifier l'état de la tresse. Si cette dernière est très sèche, ou, si la bride arrive presque en butée sur le corps du presse-étoupe, la changer ou la compléter.

ATTENTION ! Cette opération doit être effectuée bateau **HORS DE L'EAU**.



PRESSE-ETOUPE, modèle à joint tournant (ERCEM) :

- **IMPORTANT-SECURITE** : Le soufflet devra être vérifié obligatoirement tous les ans par un spécialiste agréé.
- Ne pas oublier après le montage du joint "ERCEM" de bien faire pénétrer l'eau à l'intérieur du soufflet en le retirant légèrement.

FONCTIONNEMENT MOTEUR :

ATTENTION : Ne jamais couper le circuit électrique pendant la marche du moteur, ce qui détruirait instantanément les appareils de charge.

Si votre bateau est équipé d'un moteur diesel avec tirette de stop, il est impératif d'actionner celle-ci avant de couper le contact à la clé.

Diesel : Ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein ; il y a risque de désamorçage du circuit carburant.

Essence : Il est important de faire fonctionner le ventilateur de cale avant le démarrage du moteur, afin d'évacuer les éventuelles vapeurs de carburant.

Boîtier de commande accélérateur et inverseur :

Pour débrayer l'inverseur :

- Mettre le levier au point mort et appuyer sur le bouton rouge ;
- Dans cette position, seul l'accélérateur fonctionne.

Feu de cale :

A mi-hauteur de la descente (ou le capot moteur) se trouve un orifice pour buse d'extincteur, utilisable en cas de feu dans la cale moteur.

Echappement :

Chaque année, vérifier le pot d'échappement et le changer si nécessaire.

Circuit carburant :

Vérifier périodiquement les joints et durits du circuit carburant.

BARRE A ROUE :

Contrôler régulièrement la tension des drosses.

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR :

Elle est fixée sur le bateau et doit comporter obligatoirement les renseignements suivants :

- Année de fabrication
- Type de bateau
- N° Série
- Catégorie de Navigation
- Puissance maximum
- Nombre de personnes maximum autorisées
- N° Approbation Marine Marchande

AMENAGEMENTS INTERIEURS

W.C. :

Hors service, il est recommandé de fermer les vannes.

Mode d'emploi :

Vérifier que les robinets ou les vannes d'arrivée et d'évacuation sont ouverts.

Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de pompe en position "Inclinée" (FLUSH), et actionner la pompe.

Pour assécher la cuvette, remettre ce levier en position "verticale" (DRY) et actionner la pompe.

Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord du bateau.

Lorsque le bateau est remis pour l'hiver, retirer le bouchon de vidange situé dans le socle et actionner la pompe en mettant le levier de commande en position "Inclinée".

Il est recommandé, si de l'eau de mer a été utilisée, de rincer le W.C. à l'eau douce en actionnant vigoureusement la chasse pour assurer son parfait fonctionnement pendant la saison suivante.

N'UTILISER NI ANTIGEL, NI PRODUITS CHIMIQUES.

COUSSINS :

Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquette et couchettes.

CUISINE - SALLE D'EAU :

Si votre bateau est équipé d'appareils sanitaires en polyester, le nettoyage de ces appareils se fera avec une éponge imbibée d'eau et de savon liquide. Les poudres à récurer, brosses et éponges abrasives sont donc à proscrire.

CIRCUIT ELECTRIQUE :

Ne pas placer d'instruments ou répéteurs (compas) électroniques à moins de 1,50 m des haut-parleurs de l'installation radio.

Batteries :

- Vérifier le niveau d'eau (sauf batteries étanches) et compléter si besoin est en eau distillée.
- Veiller à l'entretien et à la propreté des bornes de batterie.
- Pulvériser les connexions à l'aide d'un produit isolant pour les protéger de l'humidité.

CIRCUIT GAZ :

- En cas de démontage de la bouteille, recapuchonner la partie fileté du détendeur et ainsi éviter la corrosion.
- Renouveler le tuyau souple à la date prévue.

RESERVOIRS D'EAU :

Il est possible de stériliser les réservoirs à l'aide de pastilles de clonazone (vente en pharmacie).

En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations (acide acétique, vinaigre blanc).

Des trappes de visite équipent les réservoirs inox et permettent ainsi le nettoyage intérieur.

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

- Tirette d'arrêt moteur, verrous, charnières, serrures
- Boîtier d'inverseur

Et ceci, avec des produits ne se dégradant pas en milieu marin (graisse blanche au Téflon).

Démonter et nettoyer périodiquement le décanteur à carburant.

Pour la mécanique, se reporter au livret fourni par le fabricant et consulter votre vendeur ou un distributeur agréé de la marque.

ENTRETIEN INOX ET LAITON :

A entretenir régulièrement.

Lustrer les pièces en laiton et inox au "miroir" si elles montrent des traces d'oxydation de surface.

Rinçage à l'eau douce, en fin de saison, des pièces inox sur le pont.

WINCHES :

L'entretien des winches doit être fait régulièrement.

Voici quelques conseils qui vous permettront de faire un meilleur usage de vos winches :

- 2 ou 3 fois par saison, démonter les tambours, les nettoyer et les graisser
- En fin de saison, les démonter entièrement, bien les nettoyer avec de l'essence, les graisser.

Nous vous recommandons d'employer de la graisse blanche au Téflon.

Cette graisse a la particularité de réduire la friction et de combattre la corrosion.

Elle présente, en outre, l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

VOILES :

- éviter de laisser battre trop longtemps les voiles au séchage ;
- effectuer les premières sorties par vent médium afin que les tissus se mettent en place.

- en fin de saison, rincer les voiles à l'eau douce.

Afin d'éviter d'endommager les voiles et les écouteles, n'hésitez pas à "fourrer" (au moyen de bandes adhésives) toutes les parties qui peuvent présenter quelque aspérité (goupille, boulon, axe, ridoir etc...).

GREENEEM :

Vérifier périodiquement la tension du gréement ainsi que le blocage des contre-écrous ou goupilles d'axe.

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

- Tirette d'arrêt moteur ;
- Boîtier d'inverseur ;

Et ceci, avec des produits ne se dégradant pas en milieu marin (graisse blanche au Téflon).

Veiller à l'entretien et à la propreté des bornes de batterie.

Démonter et nettoyer périodiquement le décanteur à carburant.

Pour la mécanique, se reporter au livret fourni par le fabricant et consulter votre vendeur ou un agent agréé de la marque.

COQUE

Le pont doit être lavé exclusivement avec des produits d'entretien (Mir, etc...) et à l'eau douce. L'alcool, l'acétone ou tout autre diluant sont à proscrire.

Pour la coque, un anti-fouling annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents.

Si des taches jaunes apparaissent, il est très facile de les faire disparaître avec un produit tel que le SUPER DECAP que vous trouverez chez votre agent.
ATTENTION ! VEILLENZ A BIEN RINGER.

Le GEL-COAT (extérieur du polyester) est d'un aspect très fiable.

Contre les salissures tenaces au niveau de la flottaison, de l'acide muriatique peut être employé sans omettre de rincer à grande eau après avoir laissé agir environ 10 minutes.

Les pâtes à polir (polish) peuvent conserver le brillant du neuf à votre bateau.

Pour les réparations (voir notice jointe).

Si un problème, ponctuel et durable, se manifestait, vous pouvez consulter votre agent ou nous-mêmes.

HIVERNAGE

Pour un long hivernage, un soin tout particulier doit être apporté à l'ensemble du bateau :

- Rincage à l'eau douce ;

- Huilage et graissage de toutes les parties métalliques.

Si le bateau reste à flot, fermer toutes les vannes et protéger toutes les parties pouvant subir des frottements, ragages...

Si votre bateau est équipé d'un presse-étoupe, il est bon de le resserrer légèrement, afin de le rendre parfaitement étanche ; ne pas oublier d'effectuer un nouveau réglage à votre prochain départ.

ENTRETIEN POLYESTER

Pour vous permettre d'avoir toujours un bateau impeccable, nous mettons à votre disposition des composants d'origine JEANNEAU (Gel-coat - gris - jaune - etc...

MODE D'EMPLOI

PRECAUTIONS :

Pour bien réussir vos travaux, deux précautions importantes : temps sec - température entre 15° et 25° C.

PROPORTIONS :

Nos produits sont accélérés. Il vous suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore). La proportion la plus courante est de 2 %.

La prise en gel (temps de travail) est alors d'environ 1/2 heure, le durcissement est d'environ 10 heures.

MISE EN OEUVRE :

Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, bien nettoyer la surface à l'acétone poncer préalablement, éventuellement.

Préparer la quantité de gel-coat nécessaire sur une plaque de verre de préférence.

Appliquer le produit avec une spatule ou une pointe.

Mettre une surépaisseur pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrage pour obtenir une surface brillante.

Pour les petites retouches sur surfaces lisses, il suffit de coller sur le gel-coat frais, un scotch; le décoller après durcissement pour obtenir une finition très brillante.

STOCKAGE :

Pour une bonne conservation, il convient de stocker les composants dans un endroit frais, à l'abri de l'humidité et de la lumière.

Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

ATTENTION ! Le catalyseur est un produit dangereux. Ne pas laisser à la portée des enfants, ne pas mettre en contact avec la peau ou les muqueuses. Se laver à l'eau savonneuse et rincer abondamment.

NETTOYAGE :

Pour tout nettoyage d'outils ou autres, utiliser de l'acétone.

TOUJOURS A VOTRE SERVICE

S.A.V. JEANNEAU

DE BONS CONSEILS ET UN BON ENTRETIEN RESTENT LA MEILLEURE GARANTIE D'UNE BONNE NAVIGATION POUR LA PROCHAINE SAISON...

Ce présent document n'est pas contractuel, et ces renseignements sont donnés à titre indicatif ; nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques de nos modèles sans pour cela être tenus de mettre à jour cette notice.

Votre bateau vous est livré avec en première monte le plein d'huile

Pour une bonne marche et une longue durée mécanique, nous vous recommandons de poursuivre l'entretien avec les huiles **MOTUL** conformément aux références suivantes :

- 1 **MOTUL** 300 2 temps
- 2 **MOTUL** MULTI ES
- 3 **MOTUL** SUPERIOR HP 3C 15 W 40
- 4 **MOTUL** AUTOMATIC B DEXRON

ESSENCE
DIESEL
INVERSEUR

CAP-CAMARAT 650 1,6 l OMC Sea-Drive (115 CH)	1	-	-
CAP-CAMARAT 650 2,5 l OMC Sea-Drive (155 CH)	1	-	-
SKANES 510 Export 120 CH OMC ou 140 OMC	2	-	-
SKANES 510 Export 125 Volvo ou 145 Volvo	2	-	3
SKANES 575 Export 1,6 OMC 1 Sea-Drive (115 CH)	1	-	-
SKANES 575 Export 140 OMC ou 170 OMC ou 200 OMC	2	-	-
SKANES 575 Export 145 Volvo ou 200 Volvo	2	-	3
SKANES 650 Export 170 OMC ou 200 OMC ou 2 X 120 OMC	2	-	-
SKANES 650 Export 200 Volvo ou 2 X 125 Volvo	2	-	3
SKANES 650 Export 2,5 l OMC Sea-Drive	1	-	-
SKANES 650 Export D 190 Z BMW	-	3	4
SKANES 650 Export AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
DB 23 170 OMC ou 200 OMC	2	-	-
DB 23 200 Volvo	2	-	3
DB 23 2,5 l OMC Sea-Drive	1	-	-
DB 23 175 OMC COBRA ou 205 OMC COBRA	2	-	-
DB 23 230 OMC COBRA ou 260 OMC COBRA	2	-	-
DB 23 260 MERCURISER	2	-	-
DB 23 D 636 BMW	-	3	4
DB 27 D 636 BMW	-	3	-
DB 27 2 X AQ 151 Volvo	2	-	-
DB 27 2 X B 190 BMW	2	-	4
DB 27 AQ 225 Volvo	2	-	-
DB 33 2 X 260 OMC COBRA	2	-	-
DB 33 2 X D 636 BMW	-	3	4
DB 33 2 X AQAD 40 BDP	-	3	3
LEADER 850 D 636 BMW	-	3	4
LEADER 850 AQAD 40 BDP	-	3	3
LEADER 850 2 X AQ 151 Volvo	2	-	3
ALMERIA 860 2 X D 636 BMW	-	3	4
ALMERIA 860 2 X AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
ALMERIA 960 2 X 200 Volvo	2	-	3
ALMERIA 960 2 X D 190 Z BMW ou 2 X D 636 BMW	-	3	4
ALMERIA 960 2 X AQAD 40 DP Volvo	-	3	3

ESSENCE
DIESEL
INVERSEUR

CAP 450 1 GM Yanmar	-	3	3
CAP 540 2 GM 20 Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
ARCACHONNAIS 1 GM Yanmar	-	3	3
ESTEOU 530 2003 R Volvo ou 3 GM Yanmar	-	3	3
ESTEOU 630 40 ou 50 Perkins	-	3	4
ESTEOU 630 4 JHTE Yanmar (55 CH)	-	3	4
ESTEOU 630 4 JH-HTE Yanmar (66 CH)	-	3	4
ESTEOU 630 2003 RT Volvo	-	3	3
ESTEOU 730 80 Perkins ou 120 Perkins	-	3	4
ESTEOU 730 124 TMD 40 Volvo ou D 190 BMW	-	3	4
ESTEOU 730 TAMD 40 B ou D 636 BMW	-	3	4
EOLIA 1 GM Yanmar	-	3	3
FANTASIA 1 GM Yanmar	-	3	3
ARCADIA 1 GM ou 2 GM Yanmar	-	3	3
ARCADIA 2002 R Volvo	-	3	3
ATTALIA 2 GM Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
SUN-RISE 1 GM ou 2 GM Yanmar	-	3	3
SUN-RISE 2002 R Volvo	-	3	3
SELECTION 2 GM Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
SUN-SHINE 3 GM Yanmar	-	3	3
SUN-SHINE Régate 3 GM Yanmar	-	3	3
SUN-FIZZ 40 ou 50 Perkins	-	3	4
SUN-LEGENDE 41 40 Perkins	-	3	4
SUN-LEGENDE 41 50 Perkins	-	3	3
SUN-LEGENDE 41 55 CV Yanmar ou 44 CV Yanmar	-	3	3
SUN-KISS 55 CV Yanmar ou 66 CV Yanmar	-	3	3
SUN-KISS 50 Perkins	-	3	4
TRINIDAD 80 Perkins	-	3	4
ESPACE 620 2 GM Yanmar	-	3	3
ESPACE 990 3 GM Yanmar	-	3	3
ESPACE 990 50 Perkins	-	3	4
ESPACE 1000 50 ou 60 Perkins	-	3	4
ESPACE 1100 50 ou 60 Perkins	-	3	4
ESPACE 1300 50 ou 80 Perkins	-	3	4