

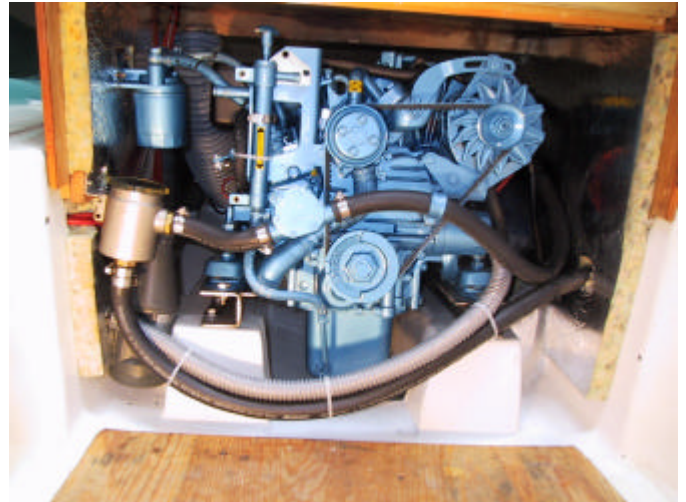
Byta motor?

Frågan jag själv tänkte när jag en blåsig dag tog mig och hustru över Öresund. Motorn puttrade fint men ack så sakta. När det blev höst kontaktade jag verkstad för prisförfrågan om att renovera vår 22 år gamla Yanmar YSM 12. Vad som även tryckte på var en serie som skrevs i båtpress om att äldre YSM i tid skulle byta topp om man inte ville råka ut för överraskningar.

Prislappen för en renovering skulle sluta på ca 20.000 kr inklusive upptagning och återmonterad i båten. Mycket pengar, och fortfarande samma gamla generator, vattenpump, men ändå ingen större effektökning. Vilket skulle jag välja? Fick kontakt med Göran Thingvall i Cumulus Ost som just monterat en Nanni diesel 3,75HE på 21 hkr, just den som jag åtskilliga gånger stått och tittat på vid besök på Hamburgmässan. Detta eftersom man alltid hade en motor i drift i mässhallen och placerad D mark (före Eurons tid) på högkant för att visa en vibrationsfri gång.

Jag tog in offert, även från Yanmar men föll till slut för Nannin eftersom priset var fördelaktigare och ändringen i motorutrymmet inte av större karaktär. Här vill jag tillägga att Yanmarn passar bra men är något högre varför ändring även får göras i pentryt. Priset för motor inklusive vattenlås, kylintag, vacuumventil, Centaflexkoppling och 15" propeller slutade på drygt 60.000 kr. Jag beslutade mig för ny motor och hämtade den i Göteborg en kulen höstdag. Fick då även reda på att två andra Cumulusägare från Göteborg köpt samma typ av motor och detta kändes positivt, eftersom vi då skulle kunna byta erfarenheter under resans gång.

I slutet av januari gick jag igång med att lyfta ut den gamla motorn med kranbil och ändra motorbädden. Denna behövdes öppnas i fram och akterkant som utgör själva u-formen i bädden. För detta användes en Black Decker Scorpion elsåg med smalt blad. Sågade rakt ner till inre



horisontella plastningen. Det går även att använda en kapmaskin, men det dammar så förbannat. Nu var där hål på båda sidor av bädden som skulle plastas igen.

Detta gjorde jag med divynycell samt 4 lager epoxi. Varför jag använde epoxi var att det härdat vid lägre temperatur än "vanlig polyesterplast". Men det skulle jag inte gjort. Efter allt härdat målade jag på gelcoat. Dagen efter hängde all gelcoat på den nyplastade ytan som dåligt uppsatta tapeter. Vad jag inte visste och ingen nämnt var att gelcoat inte fäster på epoxi men däremot tvärtom.

Bort med all gelcoat och på med vanlig lackfärg i samma kulör. Blev utomordentligt bra. Passade även på att ta bort alla gamla slangar samt satte dit ny ljudisoleringsring. Den äldre motoraxeltätningen demonterades och skiftades ut mot Volvos Black Jack. Här vill jag påpeka att axelrörets yttre diameter är något mindre än vad som rekommenderas varför jag skiftade ut medföljande klämma mot två rostfria slangklämmor som klämmer bättre runt manschetten.

För att få plats mellan Centaflexkopplingen och axeltätningen var jag tvungen att kapa av axelröret till ca 45 mm längd från skottet för axelröret. Utrymmet ca 30 mm behövs för att kunna spruta in fett i manschetten. Centaflexkopplingen har den fördelen, att dels ta bort vibrationer, men mest

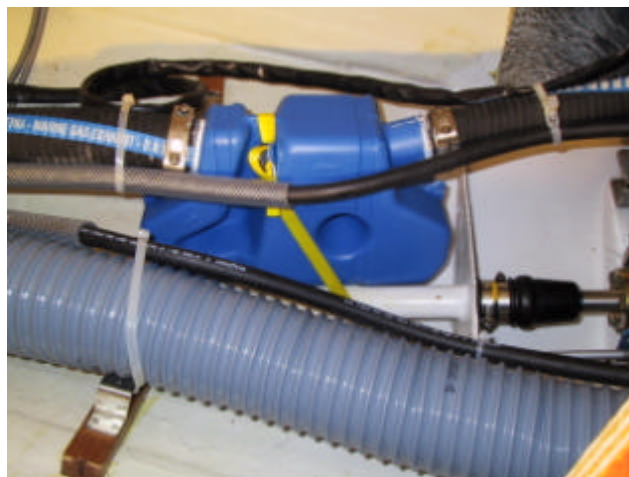
att propelleraxeln går rakt igenom och behövs därför ej kapas. Nannin är nämligen något längre än Yanmarn.

Nu var det tid att få in den nya motorn i båten. Jag hade fått låna en jigg av återförsäljaren och med denna mättes den nya motorn in. Det första som behövdes var distanser mellan motorbädden och motor-tassarna eftersom motorn behövs höjas med 50 mm.

I mitt fall lät jag få tillverkat två u profiler i rostfritt 50 mm höga och 60 mm breda och lika långa som motorbädden. Det hade säkert fungerat lika bra med fyra bitar, en under varje motortass. Andra har använt distanser i plast (delrin?) eller i ek. Inget dumt material, har fungerat i båtar under århundrade. Profilerna bultade jag fast i befintliga hål i motorbädden. Fick lite problem eftersom hålen ej låg i linje. Men tog två transparenta plastlistor så jag kunde se hålen, märkte upp, och överförde märkningen till undersidan balkarna.

Motorn lyftes i med samma kranbil och placerades på durken i salongen. Bordet var borttaget. Nu skulle motorn upp på profilerna för att märka ut hålen för motortassarna. Detta är troligtvis det viktigaste momentet efter som motorn måste ligga i exakt linje med axeln samt på rätt avstånd för att få plats med axeltätning och axelkoppling.

Motorn stod på leveransbocken och vägde sina modiga 105 kg. Men skam den som ger sig. För att få fram motorn till motorbädden sågade jag av några kvastskäft som placerades under bocken och allt rullades fram till bädden. Därefter placerades ett grövre järnrör över sittbrunnsnedgången som storskotet hängdes i. Nu var det bara till att skota hem för att lyfta upp den och sedan var på den på plats. Måttagning och ut med motorn igen. Av med profilerna för håltagning. Kunde naturligtvis borrar på plats men en pelareborr fungerar bättre i detta läge. Samma sak igen och motorn var på plats för fastbultning och justering.



Vilken lycka! Men ännu återstod mycket. Monterade instrumenttavlan där den äldre suttit och det passade perfekt. Drog ny avgasslang med vattenlås, skiftade ut den gamla vacuumventilen samt monterade nya bränsle och kylslangar. På Yanmarn fanns ingen returledning för bränslet varför en vinkel fick monteras i tanken. Där fanns redan ett pluggat intag vilket underlättade.

Eftersom det erfordras ett visst utrymme mellan kopplingen och axeltätningen måste bränslefiltret lossas från befintlig plats och monteras på styrbords motorskott samtidigt som dräneringspumpen för motorolja flyttades till framsidan och sattes fast med rostfri slangklämna. Vad härligt med en inbyggd dräneringspump vid oljebyte.

Nya kablar från generator till batterierna och dags att starta. Trots jag låg på land kunde jag inte vänta. I med nyckeln, på glödtändningen, och ytterligare ett vrid och den startade. Dock endast några sekunder men det var väntat, eftersom jag inte luftat systemet. Kunde det inte snart vara sjösättning!

Monterade propellern som passade perfekt och med samma avstånd från framkant till stödbocken. Avstånd mellan propellerblad och underkant båt var inom toleranser.

Nu var det endast att få henne i sjön för riktig provdrift och eventuella problem som skulle kunna uppstå. Men allt har fungerat klanderfritt förutom att jag till en

början fick lufta några gånger eftersom jag missade luftskruven på bränslefiltret.

Effektökningen är väsentlig. Vid 2300 r/m går jag i 6 knop oavsett sjö och tilläggen blir genast enklare eftersom motorn stoppar på "en femöring".

Med dessa rader vill jag lämna mina synpunkter på min syn att renovera eller byta motor. Det är naturligtvis något var och en skall bedöma och som passar vederbörande bäst, det är ju trots allt en segelbåt.

Med bästa båthälsningar

Kenneth Parnefjord, S 341

PS: Den gamla motorn såldes till en glad värmlänning för 11.000 kr.

