

Motorbyte i S 63 Louise

Bakgrund

Efter 29 år med samma Yanmar 2QM20 i vår Louise, tyckte vi att det var dags för beslut om motorbyte. Den gamla motorn hade i och för sig inte vållat oss några större bekymmer och hade alltid startat. Däremot var det sedan några år tillbaka svårt att få ordning på tomgången. När vi efter lite längre motortörnar gick ner på lågvarv och tomgång, dog motorn direkt. Det gick till exempel inte att backa/bromsa vid tilläggningar, eftersom motorn dog när vi växlade mellan fram och back. Ibland gick problemet att lösa genom att långsamt sänka varvtalet i god tid (cirka 15 minuter) innan tilläggning, hela tiden med en hand på gasreglaget. Vi upplevde det som att om motorn fick svalna lite på detta sätt, kunde den till slut återfå tomgången. Varvtalet var dock alldeles för lågt, ca 450-500 varv. Vi provade att justera upp tomgången rejält (upp mot 1000 varv) på kall motor, men problemet kvarstod.



Vi familjeseglar med liten besättning, där den yngre parten ofta är ointresserad av vad som försigår på däck – såvida det inte serveras mat i sittbrunnen förstås. Läger man dessutom till en lindrigt motorkunnig och mekar-sugen skeppare, var det bara att konstatera att detta motorbeteende inte var hållbart i längden. Vid kontroll med Yanmar serviceverkstad fick vi information om att 2QM20 var känsliga när det gäller tomgången, att vårt problem var ett ålderstecken, och att kostnaden för åtgärd inte var motiverad med tanke på motorns ålder och värde.

Beslutsunderlag

Med denna information i bagaget, och efter att ha följt artikelserier i diverse båttidningar om motorbyten i våra 70- och 80-tals båtar, var det inte mycket att fundera på. Eftersom vi gillar 42:ans egenskaper och utstrålning skarpt, och inte har för avsikt att sälja den inom överskådlig tid, började vi under sensommaren ringa runt till agenturer och återförsäljare av dieslar.

Som vi förstod det är det inte längre är någon större kvalitetskillnad på de nya små-dieslar som säljs på svenska marknaden idag. Andra saker spelar in, t ex hur stora anpassningar som måste göras i det befintliga motorrummet för att nya motorn ska passa, och att servicepunkterna på motorn är bra placerade och lättåtkomliga med tanke på hur motorrummet ser ut. De märken på dieslar vi var mest intresserade av var Lombardini, Solé, Nanni, Vetus och Yanmar. Samtliga dessa kunde, som vi uppfattade det, erbjuda intressanta alternativ.

Vi lyssnade även med Oz-Marine angående deras el-motor Oz-Twin, men förstod snart att detta alternativ inte kunde erbjuda vad vi ansåg 42:an behövde.

Bemötande

När vi kontaktade agenturerna för ovan motormärken, var gensvaret i samtliga fall positivt och hjälpsamt. De hänvisade dock vidare till sina rekommenderade återförsäljare för beställning av motor och arbete. Bemötandet hos återförsäljarna varierade däremot kraftigt. Kanhända beroende på att de var trötta i sluttampen på deras högsäsong. Kanske levde de också i villfarelsen att högkonjunkturen skulle bestå för evigt, och att man därför inte behövde intressera sig nämnvärt för frågvisa privatkunder. Inställningen var ungefär; ”visst kan vi väl slänga i en motor i din båt – när det passar oss. Se bara till att du levererar båten till oss när vi säger till, och tar den härifrån så fort vi är klara”.

Ett motorbyte är trots allt en stor investering i en snart 30-årig båt, och eftersom vi varken hade tid eller kunnande för detta arbete hade vi bestämt oss för en nyckelfärdig montering. Desto viktigare då, tyckte vi, med ett juste och intresserat bemötande från den som ska in och skruva i vår båt.

Efter mycket läsande, frågande och funderande, bestämde vi oss till sist för att välja en Yanmar 3YM30. Detta motiverades av: En relativt lätt motor, en beprövad modell, ett välrenommerat märke, och ett väl utbyggt nät med serviceställen. Det verkar också vara en motor som många 42:or bytt till, och enligt den information vi har fått så passar den bra för 42:an. Lombardini LDW1404M var länge ett starkt alternativ (låg vikt, 133 kg, trots 4 cylindrar och 40 hk), men föll på att den som skulle göra jobbet inte hade plats för vinteruppläggning, och inte kunde göra jobbet på vår ordinarie vinteruppläggningsplats. Yanmar hade å andra sidan en återförsäljare placerad i den hamn där vi normalt ligger upplagda på vintern. De hade inte visat något större engagemang för oss, men det fanns ju klara logistiska fördelar med att anlita dem. Dessutom annonserade de om bra höstrabatter vid motorbyten. Enligt överenskommelse meddelade vi dem när vår båt stod på land, redo för deras närmare besiktning (knappt 100 m från deras lokaler). Under två veckor ringde och mailade vi för att fråga/påminna angående deras besiktning och specificerade offert. Aktiviteten från deras sida var dock noll.

Vi tyckte inte att deras avsaknad av engagemang för oss som kunder var acceptabelt. Det rörde sig trots allt om en stor affär för oss och då vill man känna ett förtroende för den man anlitar. Vi blev tipsade om en annan återförsäljare, Puzzle Marin på Hönö (Jörgen och Håkan Särnå som driver varvet byggde på 80-talet Puzzle 36 och Puzzle 39). Vi kontaktade dem på torsdagen, de besiktigade vår båt grundligt på söndagen, lämnade muntlig prisuppgift på måndagen, och en skriftlig offert på tisdagen. Ett bemötande helt i vår smak! Problemet var att de gärna ville göra jobbet i de egna lokalerna. Däremot ingick samtliga lyft och vinteruppställning på Hönö i priset, och bytet lovade de skulle vara klart före jul.

Vi accepterade Puzzle Marins erbjudande, och bokade lite oväntat sjösättning de första dagarna i november. Någon mastning var det dock inte tal om. Sista turen med gamla motorn gick alltså till Hönö i regn och ganska hård vind, och den har väl aldrig gått så jämnt och fint som just då. Den kände väl på sig att dess dagar var räknade.

Bytet

Väl torrlagda på Hönö åkte gamla motorn ur tämligen omgående.



Jörgen och Håkan gjorde ytterligare mätningar och konstaterade att det inte behövdes några plastjobb, den befintliga vaggan kunde nyttjas som den var. Däremot kunde inte den gamla axeln användas, den blev för kort. Inte heller den gamla propellern (Hasselfors folding H2x18x12) kunde behållas, eftersom den var för stor. För att nya motorn ska komma upp i rätt varvtal krävdes en mindre propeller, och en Flexo-fold H2x16x13 monterades.

Man föreslog också att vi skulle flytta fram de 4 batterierna från hyllorna i akterstuvens närmare midskepps, för att minska vikten akterut (Att i aktern placera batterier, vattentank, dieseltank, en liten utombordare på pushpit och en semestermått besättning, är säkerligen inte optimalt för seglingsegenskaperna.). Platsen under salongskojerna hade väl varit optimal rent viktmsätt, men platsen räckte inte. Detsamma gällde utrymmet under stickkojerna i akterruffen. Förslaget från Puzzle blev att göra en hylla för de tre förbrukarbatterierna i motorrummet, mellan motorn och vattentanken. Plats fanns eftersom den nya motorn är

kompaktare än den gamla. En enkel vägg mellan motorutrymmet och batterihyllan gjordes också, vilken borde bidra till att minska resonansutrymmet för motorn.



Startbatteriet placerades i akterruffen, under bb stickkoj.

Strömbrytarna till förbrukar- och startbatteri placerades på sb respektive bb kojfront i akterruffen. En snygg och nätt installation tycker vi. Därmed slipper vi fortsättningsvis stå på huvud ner i akterstuvan i sittbrunnen och krångla in armen i ett obefintligt utrymme där brytarna tidigare satt, för att slå på strömmen i båten.



Startbatteri under bb stickkoj



Strömbrytare till förbrukarbatterierna

Det blev även genomtänkta placeringar av sjövattenfilter (vilket vi inte hade något förut) och grovfilter för dieseln, vilket inte var fallet tidigare. Det monterades också nytt i form av; komplett avgassystem, vacuumventil, Victron batteriseparator och gasreglage med kablar. Ett nytt stödbockslager och ny axeltätning (Volvo Pentas vattensmorda Black Jack) blev det också. Ny frisk motorisolerings gjorde avslutningsvis det nya motorrummet till båtens numera trevligaste och fräschaste utrymme. Den 5 december rapporterade Puzzle Marin att man var färdiga med jobbet och att båten var uppställd utomhus igen, redo att tackas. Fakturapriset var detsamma som på offerten, och de klarade ju den utlovade leveranstiden gott och väl.



Fräschaste stället i båten

Återstående frågetecken

Vi har aldrig haft någon särskild från- eller tilluftsventilation till motorrummet, något som vi var lite frågande till när vi köpte båten. Besiktningssmannen menade dock att om motorn tuffat och gått i över 20 år, så fanns ingen anledning till oro. Motorn fick ju uppenbarligen tillräckligt med luft. Eftersom vi sett andra 42:or med ventilkåpor på akterspegeln, frågade vi Puzzle om det inte borde monteras någon form av ventilation till motorrummet i samband med motorbytet. Deras uppfattning var dock att direktkontakten mellan motorrummet och de båda stora aktre stuvutrymmena ger tillräckligt med luft. Återstår att se om de har rätt.

Den nya propellern på 16 tum ser väl liten ut jämfört med den 18 tummare vi hade tidigare. Argumentet vi fått är att det blir en bättre "kick" vid t ex hamnmanövrar, om man snabbt får upp motorn i varvtal. Med en större propeller orkar inte motorn upp i varv lika snabbt. Vi får förmoda att det är riktigt, men det känns hursomhelst bra att det ingår provkörningar där de kommer att testa att propeller-valet är rätt och att motorn kommer upp i rätt varvtal.

Den gamla trotjänaren

Att sälja en 29 år gammal inombordsmotor är inte lätt. En kompis sammanfattade detta på ett klokt sätt: "Du vill ju inte ha din gamla motor – vad får dig att tro att någon annan skulle vilja ha den? Sälj den bums om någon är beredd att betala något för den".

Puzzle Marin föreslog, förutom att vi skulle lägga ut en egen annons på Blocket, att de kunde ha den gamla motorn stående för "visning" i sina lokaler. Det fick ibland frågor om de hade några billiga begagnade motorer att sälja. Någon annons på Blocket blev det inte, däremot blev vi efter några veckor uppringda av en man som sett motorn hos Puzzle och var intresserad. Priset vi enades om var väl inget att yvas över, men 7 500 kr minskade ju i alla fall i någon mån den allmänna konkursen.

Kostnaden

Ett motorbyte svider i plånboken. Men om man, i likhet med oss, är förtjust i sin båt och har för avsikt att behålla den flera år framöver, tror vi att en fräsch motor kan ge ett mervärde till båtlivet och kanske till och med till seglingsupplevelsen. Vem vet vad en 100 kg lättare motor och framflyttade batterier kan göra för underverk, förutom att vattenlinjen förhoppningsvis även i aktern hamnar där den ska vara – det vill säga över vattenytan. Totalpriset för vår nyckelfärdiga installation slutade på 105 000 kr. Drar man av det lilla restvärde vi fick ut för den gamla motorn, hamnar nettokostnaden i alla fall på rätt sida om 100 000 kronors-strecket.

Erfarenheter

- Det tog tid för oss att bestämma oss för motorbyte, och att vänja oss vid tanken på storleken på investeringen. Pengar måste, trots allt, räcka även till annat än sådant som hör båten till.
- Det tog också tid att få en bra marknadsöversikt. Praktiskt Båtagande och Båtnytt har haft artikelsier i ämnet, vilka vi tyckte var till hjälp för inläsning och grovsållning.
- Fråga så många som möjligt. Man får sällan samma svar från två personer. Alla är sina egna ”experter”. Till slut kan man förhoppningsvis bilda sig en egen uppfattning. Vi fick en del bra råd och tips, samt hjälp med kontakter, från kollegor som jobbar med båtskador och båtreparationer.
- Bemötandet från dem som man avser anlita för jobbet var viktigt för oss. Puzzle Marin var inte billigast, och hade inte heller lägst pris på själva motorn. Det skiljde några tusenlappar uppåt eller nedåt, bland dem vi var i kontakt med. Till skillnad från flera av de andra företagen vi var i kontakt med kunde Puzzle dock leverera något som vi uppskattade, nämligen; bra och engagerat bemötande, snabb och omsorgsfull besiktning, snabb prisuppgift och offert, samt bra logistik med lyft och vinteruppläggning. Därutöver gav de tips och förslag till förbättringar på sådant som vi själva på grund av hemmablindhet inte reflekterat över. De gjorde också avstämningar med oss så att de försäkrade sig om att vi blev nöjda med hur saker och ting monterades. Avslutningsvis visade det sig att de höll den tidsplan de utlovat. Sådana saker tycker vi är viktigare än att spara några tusenlappar, när man ändå tagit beslutet om att byta ut motorn.

Och nu då...

Ja, nu återstår väl bara en plågsam väntan på att kung Bore släpper sitt grepp om kyla och mörker, så att vi kan påbörja vanlig vårrustning för att få båten i sjön så fort som möjligt. Men det gäller ju alldeles oavsett om man bytt motor i båten eller inte...



Hälsar,
Anders och Sonja
S 63 Louise
Januari 2009