



Notera att båten ligger absolut rakt med masten exakt vertikalt trots att det står två personer med en sammanlagd vikt av 161 kg på relingskanten, 1,55 meter från centrumlinjen.



Slagsidan på denna bild bevisar mer än väl att med samma vikt på styrbords sida föreligger ett faktiskt krängningsmoment på 255 kilopondmeter.

Det är skillnad på teknik och juridik

Alltför ofta får jag uppdrag som en följd av att säljaren, återförsäljaren eller generalagenten för en fritidsbåt eller en produkt till fritidsbåtar inte lever upp till konsumentköplagen. När ansvarskännande, produktkunnigt och därtill marknads-mässigt professionellt folk tar tag i problemet leder det alltid till en bättre relation än den som var. Om det däremot är tvärt om beträffande ovan nämnda kriterier leder det istället alltid till en mycket infekterad situation som gör att det kan gå illa för konsumenten trots att denne har rätt i sak.

AV Ronald Rybbe (text & foto)

I de fall där det är frågan om bristfällig vara eller bristfälligt/undermåligt utförande är detta numera i stadigt ökande. Det beror på att det under en längre

tid varit högkonjunktur som lett till att personer med bristande kunskaper, eller möjligen med någon mån av kunskap, fått utökade möjligheter att etablera sig

i en bransch som de annars inte skulle ha den minsta chans att konkurrera i. De här personerna har inte sällan en framgångsrik bakgrund inom en helt annan bransch och nu siktar man på fritidsbåtmarknaden.

Tro mig när jag säger att de har förflutet från så olika branscher så som data, aktier, gravstenar, telefoner och telefonväxlar, kontorsvaror, förpackning, bilar, reklam, charkuteri med mera. Men även en del etablerade företag i branschen penetreras

och avslöjas vid lågkonjunktur. Produkterna man konkurrerar med har givetvis ett lockande pris och kvaliteten varierar från medioker till graden usel.

I VISSA FALL kan man klara en medioker kvalitetsnivå genom höga produktionsvolymerna. Istället kan det brista stort inom andra delar av konstruktionen, därför att man inom produktionen helt saknar kunskaper om de mest elementära faktorerna inom gebitet.

För några år sedan fick jag uppdraget av en familj att fastställa att deras nya segelbåt, en Bavaria 30, hade kontinuerlig slagsida. De hade haft ett otal samtal och några möten med generalagenten och vid det här laget var relationen dem emellan starkt infekterad.

Jag kunde konstatera att dieseltanken på 80 liter, hela toalettmodulen inklusive toalettstol och septiktank samt till detta batterierna, var monterade på styrbords sida av

båten. Motbalanserande faktor utgjordes endast av en 80-liters vattentank på babords sida. Till detta kommer att stuvutrymmet i sittbrunnen också befinner sig på styrbords sida. När det fylls blir det rejäl slagsida.

FAMILJEN HADE RÄTT, båten var helt tömd på utrustning och det var bara att använda ögonen, där låg hon med slagsida åt styrbord. Jag provbelastades båten på babords relingskant med 161 kg, exakt 1,55

m från båtens centrumlinje. Då låg hon rakt. Detta motsvarar ett krängande moment på 250 kpm (kilopondmeter) och tänk på en gungbräda).

Generalagenten menade att det bara var att flytta ett förbrukningsbatteri på 50 kg från styrbords salongsstuv till babords dito. Med andra ord minska med 50 kg på styrbords sida och öka med 50 kg på babords sida vilket gör skillnaden 100 kg.

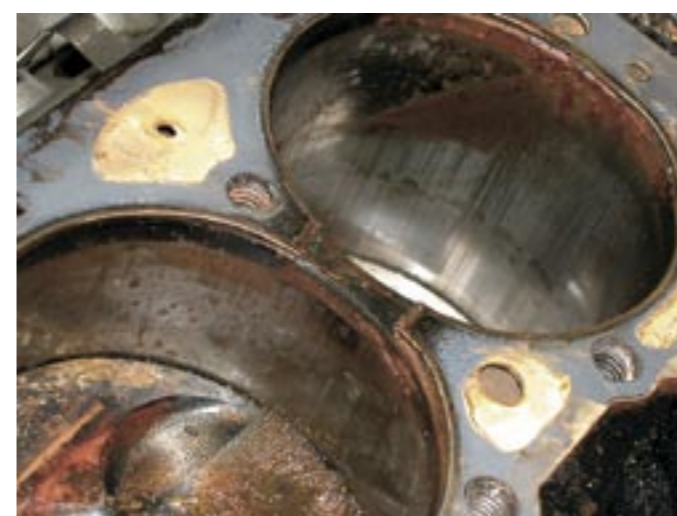
Då avståndet bara är 0,72 m

från centrumlinjen till stuvorna skulle det krängande momentet behöva uppgå till 350 kgpm för att få till stånd det moment som krävdes för att båten skulle ligga utan slagsida. Om batteriet vägt 175 kg hade det fungerat.

GENERALAGENTEN Bavaria AB reagerade mycket negativt på rapporten. Utöver andra personligt nedlåtande omdömen om min person som inte hör hemma i en teknisk dialog, sa de i sitt svar beträffande min



Fotot visar den sönderbrända avgasventilen i 7:ans förbränningsrum.



Här syns tydligt den sönderbrända topplockspackningen mellan 7:an och 5:ans cylinder.



En av kolvarna i de två V8-motorerna. Notera kurvan på den övre bultens skalle till lageröverfallet.



Här syns det tydligare hur man slipat bort stora delar av bultskallen och material från vevstaken. Tala om brottanvisning och obalans.



Bilden visar samma vevstake fast på den andra sidan. Tala om obalans.



Bilden visar en av de andra åtta vevstakarna. Här syns tydlig att det är slipat för hand, vinkelslip, bänkslipmaskin eller något liknande. Notera att kurvan är annorlunda och djupare. Knappt hälften av bultskallen återstår.

► rapport att "Hans sammanfattning är för oss som för andra båt-kunniga, som tagit del av hans protokoll, hjälpadväskande". Hade det inte varit bättre att kolla lite hur en gungbräda fungerar istället för att spy galla över budbäraren?

Ett annat fall var Johan som köpte två stycken Chevy 350", (5,7l, V8 motorer, s.k. longblock). Motorerna var borrade och strokade till 6,2 liter samt försedda med högkomplexolvar, titanventiler och specialkamaxlar.

Effekten var utlovad till ca 350 hk och Johan betalade 89.000 kronor till ett företag, i tingsrätten kallat A4 On Line AB. På Johans faktura står det dock två stycken andra företagsnamn, Usa On Line AB. På raden under /A4 On Line AB och på företagets broschyrer A4/USA On Line AB.

Ägaren har enligt uppgift också bytt namn och heter Tongi Ersson.

I MIN RAPPORT från den 25 november 2006 som innehöll mer 1.200 ord, d.v.s. mer text än i den här artikeln, kan man bl.a. läsa:

"Avgasventilen på 7:ans cy-

linder sönderbränd. Hela topplockspackningen på babords cylinderbank var bränd och bortblåst mellan 7:ans och 5:ans cylinder samt bränd mot akre kylkanalen. Bränd och svälld ut i förbränningsrummet med glödtändning som följd mellan 5:ans och 3:ans cylinder samt bränd mellan 3:ans och 1:ans cylinder".

Motorerna lämnade inte alls utlovad effekt och den ena havererade efter 23 timmar. Skälet var att topplocks-bultarna varit dragna med för lågt moment. Vid besiktningen kunde konstateras att inte bara haverisidans cylinderbank var dragen med för lågt moment utan också på styrbordssidan på motorn.

Även styrbords motor, som ännu inte hade havererat, var topplocks-bultar dragna med för lågt moment. Inte mindre än 7 bultar av 19 st/cylinder-

bank var dragna med för lågt moment.

NÅGRA MÅNADER EFTER rapporten, när varvet skruvade av oljeträgen, upptäckte mekanikern ett annat fullständigt makalöst graverande fel på dessa motorer. Alla åtta vevstakarna och bultarna till lageröverfallen på båda motorerna var sönder-slipade.

När man ökar slaglängden genom att montera en vevaxel med större diameter på vevpartiet kommer vevstakarna i övre läget att haka i blocket i cylinderns nederkant.

Det här är inget stort problem. Man maskinfräser bara bort en liten bit av motorblockets nedersta del där cylindern slutar så går vevstakarna fria. Men på dessa motorer hade någon fullständig galenpanna, alternativt en person i total

avsaknad av affärsmoral, eller behäftad med båda kriterierna, slipat av en stor bit på varje vevstake. Dessutom slipat av halva bultskallen till lageröverfallet.

IBLAND TROR MAN INTE det är sant det man ser. Mer behöver egentligen inte sägas för bilderna är ett talande bevis. Men tänk den stunden när motorerna varit inkörda. Johan ger full gas och de varvar ut för fullt ... Efter smällen hade motorblocken antagligen sett ut

som gigantiska schweizerostar alternativt piggsvin.

Precis som i det föregående exemplet uppstod en infekterad dialog som resulterade i en stämning av A4 On Line AB. Tongi Ersson menade att det var inte frågan om garantifel. Besiktningsmannen var inkompetent och Tongi vände sig till både Båttbesiktningsmännens Riksförening och till Stockholms Handelskammare med sina klagomål.

Hur gick det då i Attunda Tingsrätt? Min uppfattning om

orsaken till haveriet var exakt densamma som två andra expertvittnen hävdade. Tingsrätten godtog detta, men det är skillnad på teknik och juridik. Tingsrättens dom på 19 sidor är lång, men sammanfattas: "Käromålet ogillas."

SKÅLET ÄR, menar Tingsrätten, att Johan inte har rätt att häva köpet enligt 27-29 § Konsumentköplagen emedan A4 On Line inte gavs möjlighet att undersöka motorerna på annan

plats. De här är lite svårbegripligt för en icke invigd i juridik. Tongi Ersson gavs full tillgång till motorerna på varvet och var också där men inspekterade dem inte särskilt ingående. Varvet var det anrika Marinan Österskär AB med gedigen kunskap av inte bara V8-motorer. Johan gav varvet i uppdrag att lyfta ur och undersöka motorerna.

Varför skulle de flyttas till något annat ställe när A4 On Line gång på gång hävdade att det inte var en garantiskada? □

Ronald Rybbe

- Auktoriserad Båttbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / marin utbildning.
- Vpl. sjöofficer. Maskinists motortorpedbåtar.
- Maskiningenjör inriktning förbränningsmotorer.
- Fartygsbefäl klass 8 och maskinbefäl klass 8 Chalmers.
- Handhavande av snabba fartyg över 35 knop MCA.
- www.batbesiktning.se www.marinkontroll.se

