

Fuskreparation för 58.750 kronor

Allt oftare får jag uppdrag från privatpersoner, försäkringsbolag, advokater och kommersiella utövare som önskar en teknisk utredning. Oftast handlar det om missnöje med en utförd service eller reparation. Ibland handlar det om rent slarv men också okunskap, och så har vi förstås de förslagna och rent ut sagt bedrägliga firmorna.

Av Ronald Rybbe (text & foto)



Ronald Rybbe

- Auktoriserad Båtbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / Marin utbildning.
- Värnpliklig sjöofficer. Maskinist grad 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

Ett ganska typiskt exempel på det sistnämnda fick jag för en tid sedan av ett försäkringsbolag och de avslutade brevet på detta sätt: "Det hela tycker vi är lite underligt varför vi vill ha en opartisk besiktning av motorn för att utreda vad som hänt." Motorn i det här fallet var en Mercruiser V8, installerad i en Sea Ray 240 årsmodell -95.

Mitt uppdrag var som sagt att finna svar på vad som orsakat föreliggande motorskador. Detta innebar intervju och besök på olika verksamheter med berörda personer samt besiktning av ett tomt maskinrum och drevet på ett ställe samt en nerplockad motor på ännu en plats.

Sakfakta i ärendet var följande: Ägaren hade startproblem under sä-

songen 2008. Båten kördes då till ett företag som vi kan kalla "Marinmotorservice UPA" för reparation. Där konstaterade man att motorn inte gick runt och att skälet till detta var vatten i alla cylindrar. Själv kunde jag konstatera flera mycket högt placerade gamla vattennivåmärken inne i maskinrummet men ägaren hade ingen kännedom om detta.

"Marinmotorservice UPA" fann orsaken vara inslag av vatten vid vågbildning eller hastigt stopp med en aktervåg som följd. Men om detta hänt visste heller inte båtägaren. I "Marinmotorservice UPA":s offert till försäkringsbolaget står följande, citat: "Det som behöver göras är att renovera hela motorn (samtliga lager, kolvar, kolvringar, packningar,



Ett rejält söndermekad V8-motor till priset av 58 750 kronor.



En spricka i avgaslimpan plus packningsläckage avslöjade mera fusk.



Överförlitna och ovala cylinderlopp.



De "nya" kolvarna.



De upp och nedvända kolvringarna.



Den krokiga vevaxeln med förstörda lagerbanor.



Vevstake med blånering och rotationsskador efter skuren snurrande lagerbana.



Ett fullständigt nerkört vevstaklager.



Lera i motorn? Nej en mix av olja och metallspån.



Plastbiten som "hittades" i inloppshålen på riggen.



På var sida av drevet finns 8 st hål till vattenintaget med en diameter av 5 mm.



En bit impeller-vinge som "hittades" i vatten-pumpen? Där brukar de inte bli kvar.

► honing av cylindrar samt renovering av cylindertopparna), montera i motorn samt provkörning. Pris för detta: 58.750 kronor inklusive moms. Man gör en relativt omfattande reparation som försäkringsbolaget betalar.

Efter reparationen under säsongen 2009 klagar ägaren ett antal gånger på att "motorn går trögt". Man, läs "Marinmotorservice UPA", får för sig att det är kardanknuten till drevet som orsakar detta därför att ägaren kör med för mycket utställd rigg ... Ägaren får instruktioner och kör vidare. Detta resulterar inom kort i att motorn slamar

våldsamt och båten körs tillbaka till "Marinmotorservice UPA" och nu börjar rena spektaklet.

Rörelsen saknar förmodligen reklamationsbudget så man "konstaterar" att motorn slamar hårt och menar att den gått varm och överhettad och att det sitter plastbitar i intaget för kylvatten. Vid demontering av delar på kylvattensidan finner man mer plastbitar i kylvattenslangen på väg till- och även inne i vattenpumpen. Där finner man också en skadad impeller. Som tur är finner företaget goda skäl att filma undersökningen. Man filmar från upptagning ur vatt-

net till ovan nämnda demontering. Undertecknad har sett filmen, men den är inte alls övertygande kan jag intyga.

Ägaren som vid det här laget tappat förtroendet för "Marinmotorservice UPA", flyttar båten till en seriös servicemarina. Där lyfter man ur motorn för inspektion. Chefen och ägaren till servicemarinan ringar till försäkringsbolaget efter att han har tagit isär motorn och tycker att det är något som verkar konstigt. Han menar att det inte finns några tecken på att motorn har gått varm. Han föreslår försäkringsbolaget att

han får skicka motorn vidare till ett superproffs på V8-motorer för fullständig demontering och undersökning. Förträdesvis arbetar man där bara med supertrimmade V8-motorer inom bil, marin och racing och de kan sin sak med besked.

V8-proffset kan konstatera att motorn inte alls gått varm och överhettad som en följd av strypt kylvattenflöde. Inga delar i motorn visar på sådana effekter. Däremot konstaterar han omgående att motorn havererat på grund av lågt oljetryck. Han konstaterar också att vid renoveringen av motorn året innan

har ett antal felaktiga monteringsförfaranden utförts, som bidragit till haveriet. Däribland var flera lager felmonterade och kolvringar felvända. Vidare har motorn utsatts för hårt vattenslag i fjärde cylindern som orsakat grava skador på fyrans vevstaklager, varpå oljetrycket sjunkit så lågt att lagerskador uppstått på samtliga vevstaklager samt även skadat ramlager och krökt vevaxeln.

Enligt offerten från "Marinmotorservice UPA" till försäkringsbolaget skulle kolvarna bytas, men det gjordes aldrig utan firman bytte bara kolvringar, mätte och honade

cylinderloppen. Dock visade det sig efter haveriet att cylinderloppen både var koniska och därtill kraftigt över toleransgränsen. Kolvarna är således troligen standardkolvar som också visar upp tvärgående mörka linjer efter vattenkontakt, möjligen från två olika tillfällen. Vidare var samtliga kolvringar monterade upp och ner trots märkningen TOP.

Inga vanligtvis förekommande märken på grund av överhettning förekommer heller på topplock och kolvar. På avgaslimpan syns tydligt ett otätt packningsplan där två vägar mellan vatten och avgaser fö-

religger. På den andra avgaslimpan syns en spricka intill vattenkanalen. Vidare föreligger rester av en torkad vattenpöl utanför fyrans avgasport. Avgaslimporna provtrycktes inte av "Marinmotorservice UPA", trots att detta var helt avgörande för motorns fortsatta funktion.

Samtliga ramlageröverfall, utom det femte avvikande fallet, var felmonterade och inte på den plats som dessa var märkta för. Vevaxeln mättes av "Marinmotorservice UPA" och var enligt uppgift vid det tillfället helt ok, men när vi mätte den, så slog den nu 3 hundradels

tum vilket är lika med 0,762 mm och långt över godkänt mått.

Vad lär vi oss av det här? Ja det här är inte det enda företaget Utan Personligt Ansvar. Jag tycker att man mycket noga ska förvisa sig om hur länge ett företag varit verksamt på marknaden innan man anlitar det. Men inte bara det, ett gammalt företag med bra goodwill, kan ha fått nya ägare och ny personal. Lita inte bara till vad en person säger om ett företag, oavsett om det är positivt eller negativt, utan lita istället till vad flera säger. Ett annat sätt att kolla ett företag är internet och svarta listan. □