

# Bengan hittar hem

## Del 3 i en seglares jakt på motorbåt



Efter många tilltänkta objekt blir Bengan till slut ägare till en Fjord 815 från 1987. Han klarar sig med 5.000 kronors marginal inom sin budget på 300.000 kronor.

Om inte omöjligt, så är det helt klart mycket svårt att hitta en bra motorbåt i 9-metersklassen för 300.000 kronor utrustad med dieselmotor, toalett och septiktank, bra sovutrymmen och ett fullt fungerande pentry. Det måste helt enkelt bli en kompromiss om vad som är viktigt och vad som är mindre viktigt. Detta har också framgått på ett tydligt sätt av de två föregående artiklarna om Bengan och hans vedermödor att lösa uppgiften. Självklart är det ingen omöjlig uppgift, men mycket tidsödande och trägen vinner ju till slut och en sådan var Bengan.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

**FÖR TREDJE GÅNGEN** plingade det in en rad mejl, och i facket för bifogade filer var det som vanligt fullt av fotografier och utrustningslistor, men denna gång även ägardata. Ja, detta var en Coronet och många Coronet-ägare är med i märkesklubben och här hade Bengan snokat upp lite historik, och det är ju förstås värdefullt.

När jag läst och lyssnat på all information blev det dags för motfrågor. Jag bad honom närmare förklara det där med att han visste att säljaren omgående hade bytt motor i Coroneten efter det att han köpte den.

– Jo, det var så här, sa Bengan, att när säljaren köpte Coroneten med 2 st VP AQD40 var en av motorerna dålig. Men hans gamla båt var osåld och den båten hade en jäkla bra motor av precis samma sort så han växlade motorer i båtarna.

– Jaha, så nu är det två bra motorer i den här båten?

– Just precis, sa Bengan.

– Så han sålde iväg den gamla båten med en sjuk motor om jag förstått saken rätt ... Eller?

Det blev en stunds tystnad.

– Bengan! Var det så det var?

– Ja-a, just det.

– Bengan, sådant kallar jag bedrägligt beteende och till honom tänker du betala 340.000 kronor för en båt som du vet väldigt lite om. Nu får du nog också om möjligt kolla upp all historik om båten och motorerna som du kan få fram och sen tar jag vid.

Det hör till saken att Bengan

har en mycket hög moral och tror gott om folk och kan därför inte ens tänka sig att det finns folk som gör så här.

När detta nu blev klart för honom tog han kontakt med killen som skött motorerna och drog ur all information och lite till. Sen kontaktade han säljaren beträffande besiktning.

**MEN DET DÄR** med besiktning tyckte säljaren var onödigt, "för han visste ju alla felen på båten", men Bengan stod på sig och det blev avtalat en tid. Två dagar innan besiktningen ringde Bengan och berättade att det blir ingen besiktning, säljaren hade sålt båten.

– Vet du, sa han. Jag tror inte att den är såld, han ljög säkert.

– Nej, men varför då?

– Du ska veta att han gillade inte alls det där med besiktning.

För fjärde gången plingade det in mejl. Denna gång en något mindre båt, en Fjord 815 men med en helt nyrenoverad Volvo Penta AQAD41 med ett Volvo Penta DP-drev som var till salu för 390.000 kronor, hos en båtmäklare.

**DET VAR INGEN TVEKAN** om att Bengan var en bildbar man och att han nu också lärt sig en hel del vid våra besiktningar. Efter några dagar ringde han och berättade glatt att nu hade han fått ner priset till 345.000 kronor och var mycket nöjd med det, och att han köper båten efter det att jag besiktat den.

– Nöjd med priset? Tror du ►



► inte att jag hittar några fel på båten?

– Jo, jo, men det går inte att komma lägre, jag vill bara veta vad hon har för fel så att jag kan koncentrera mig på dem i framtiden.

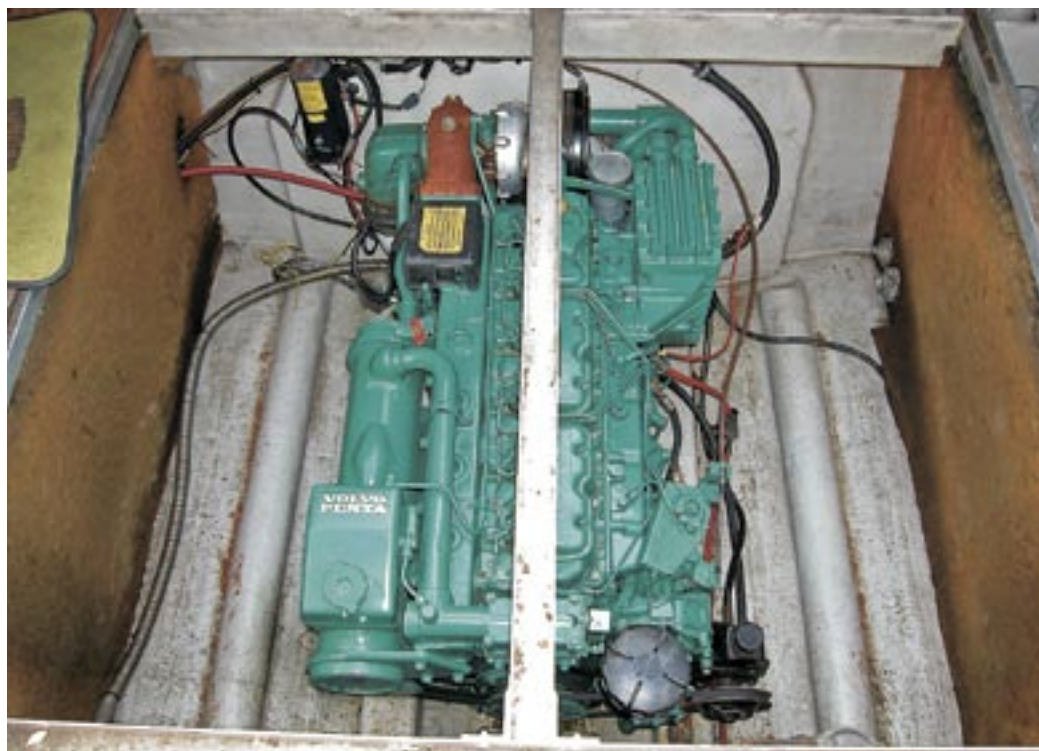
**DET FANNS PAPPER** på hela motorrenoveringen och den hade kostat rejält med slantar inte mindre än 93.000 kronor, således en anseelig delsumma av totalsumman. Någon gång måste ju Bengan hitta sin båt så det var väl bara att krypa i blåbyxorna för tredje gången.

Det blev en lång och utdragen besiktning som tog 5 timmar med sliptagning och provkörning, och med mig hem hade jag 139 st. bilder på tillsammans 240 megabyte som skulle studeras lite närmare i flera timmar med zoomteknik i datorn. Rakt uttryckt så var det en riktig "skithink" till båt. Massor av anmärkningar, men de var alla möjliga att åtgärda med tiden.

**DET BÄSTA** och en av det viktigaste punkterna vara att motorn var klart frisk och varvade ut 3.700 rpm, men det var ändå något som inte stämde för all kringutrustning på motorn var orörd d.v.s. från 1987. När man renoverar en motor passar man ju på att byta ut torkade eller svullna och mjuka kylslangar, dåliga elkablar, torkade bränsleledningar med mera. Men av detta var inget gjort.

Den gröna färgen lyste bara på motorblock och topplock och allt runt omkring såg trist och gammalt ut. Men jag skulle få förklaringen av ägaren strax innan affären gjordes upp. På 18 år var förmodligen heller ingen renovering gjord på drevet som var glapp både här och där samt vibrerade vid sväng.

Över 40 stycken olika fel, en del allvarliga men de flesta mindre allvarliga, uppdagades



En fullständig renoverad motor för 93.000 kronor avgjorde köpet.



I mörkret har kameran hittat ett kraftigt rostangrepp invändigt på drevet.



Pölen under motorn avslöjar vattenläckage i drevgenomföringen.

och jag började tycka synd om Bengan. För han, precis som de flesta båt köpare, graderar felens art och betydelse efter kriteriet "vad kan jag fixa själv". I Bengans fall betyder ju detta i praktiken inte särskilt mycket och då blir det ett varv som måste laga och det kostar mycket pengar.

**SMÅFIXET RUNT MOTORN**, partiell böldpest, vibrationer och läckage i duopropddrevet, översyn av elsystem och stora glapp i hydraulstyrningen var helt klart varvsjobb. Medan smått ruttnande durkar, sunkiga dynor, lös tapetsering, flagnande fernissa, byte av slangar och en

rad andra men mindre jobb var han tvungen att fixa själv. När Bengan läst protokollet ringde han och var klart bekymrad för här måste investeras. – Du måste pruta, förklarade jag.

– Ja, jag vet, men det går inte! Jag har prutat från 390.000 kronor till 345.000 kronor. Mäklaren är stenhård och säger, "Nej, nej, nej, de här reparationskostnaderna har du redan prutat bort". Vidare säger mäklaren att "I annat fall kan ägaren lika gärna reparera allt själv och sen säljer han den nästa vår för minst 450.000 kronor".

– Du, det där är bara säljsnack,

förmodligen är ägaren så jäkla trött på båten att han inte orkar se den. Troligen är det också så att han redan beställt en ny båt som kommer till våren och det är därför som han lämnat bort den till försäljningen till just den här båtmäklaren. Nu gör du som jag säger. Du kallar till ett möte mellan alla tre parter och tar med dig textrapporten på 5 sidor och fotorapporten på 12 sidor och 89 fotografier. Sen kör du högläsning med bildbevis för dem och då var det väl fasen om de inte begriper att det här inte bara ska kosta pengar ur din ficka.

Bengan gjorde som jag sa



Skrovet var partiellt skadat av osmos, av många kallad böldpest.



En lämplig uppföljning blir att renovera kringutrustningen på motorn.



Drevet var i stort behov av en rejäl översyn efter 20 år.

och man kom överens om ett datum. Detta resulterade i att ägaren före mötet ringde mig personligen och undrade om han kunde få en kopia av rapporten. Jag förklarade att det går inte alls för sig, för det är en värdehandling som tillhör den

tänkte köparen och som han betalt många tusen kronor för. Men han får ju som säljare/ägare ta del av den tillsammans med mäklaren vid det uppgjorda mötet. Samtidigt passade jag på att fråga om motorrenoveringen och att inget var renoverat ut-

vändigt på motorn och då berättade han följande.

**FÖRST HADE EN VENTIL** gått av och då blev det bogsering till varvet som lagade detta och som kostade honom en rejäl slant. Sen när båten hämtades

och kördes från varvet så skar motorn. Skälet var både banalt och simpelt, varvet hade helt enkelt glömt att fylla på olja, så det blev ny bogsering tillbaka till varvet. Motorn repareras nu för 93.000 kronor, men detta betalades av varvets försäkring. Förklaringen var således att försäkringsbolag åtgärdar inte en skruv mer än det som är skadat och det var därför som allt på utsidan var ogjort. Men visst, motorn gick ju mycket bra och båten var ganska snabb.

**TAKTIKEN MED** förkunskandet av besiktningsmannens protokoll inför alla parter gick hem. Förhandlingarna svängde nu rejält till Bengans fördel och slutade bra. Ägaren var inte alls intresserad av att renovera och senare sälja båten för ett högre belopp. Detta möjliggjorde i sin tur ytterligare prutning på priset med 50.000 kronor, som därmed sjönk från ursprungliga 390.000 kronor till 295.000 kronor.

**BENGAN DÅ?** Ja, han klarade gränsen med 5.000 kronor tillgodo och var mycket nöjd och satade omgående på drevservice plus att han själv fixade massor av småsaker, och till hösten bokade han en epoxibehandling av botten.

Hans fru var lika glad, hon började omgående renovera all tapetsering och alla textiler. Och Fido då? Ja, när husse och matte är glada så är hunden också glad. Men bäst var nog att den här båten lutade ju inte alls ... □

**Ronald Rybbe**

- Auktoriserad Båtbesiktning 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](http://www.batbesiktning.se) [www.marinkontroll.se](http://www.marinkontroll.se)

