



De klena propelleraxlarna och stöd-lagerbockarna som aldrig byttes ut.



För trång motorbädd har skapat en rejäl amatör-installation med smidesjärn och franska bultar.



De två helt genomgångna Volvo Penta TAMD61 i ett proppfullt maskinrum.

Drömbåten?

Alltför ofta är det de ärliga, artiga, förtroendefulla, kanske lite försynta och moraliskt korrekta människorna som råkar mest illa ut vid båtaffärer. Jag har mött många av dem och det kan bli svårt för dem att förstå vad som hänt. Jag har till och med hört en mycket högt uppsatt person i båtbranschen säga om en skurk att "men han är ju faktiskt ganska trevlig". Då mötte jag med motfrågan "brukar du handla av otrevliga människor"? Med andra ord, en som förväntas begripa bättre kan också bli lurad. Ska du lura någon går det inte att vara otrevlig eller dum. De attityderna infinder sig först senare.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

HELT NYLIGEN FÄLLDES en sniptillverkare på västkusten i tingsrätten på alla punkter som den auktoriserade besiktningssmannen anmärkt på. Alla punkter ska vara åtgärdade, inklusive falsk CE-märkning, före den 1 juni 2009 annars hävs köpet. Att sniptillverkarens huvudsakliga produktion egentligen är

gravstenar framstår som både varnande och lite ödesmättat. Men det finns mycket trevliga skurkar också på den privata sektorn.

Saga och Kenny (fingerade namn) var spekulanter på en Princess 35 från 1990. I annonsen stod det att det var en sju-särdeles speciell båt. Inte bara

båten utan även annonsmaterialet som säljaren distribuerade var märkligt med inte mindre än 14 sidor.

I ANNONSEN FANNIS inte bara 49 stycken fotografier utan också långa texter som syftade till att övertyga köparen om båtens förträfflighet. "Denna båt är inte

jämförbar med andra Princess-35:or från -90", menade säljaren och det skulle senare visa sig vara det enda som var sant i den här historien.

Annonsmaterialet var särskilt väl inriktat på avdelningen motorer som nyligen hade bytts från TAMD41 till TAMD61 vilket i och för sig är häpnadsväckande för en invigd.

I sin text gjorde säljaren sig själv till någon form av samordnande expert då han menade att han, av så väl "Princess-ägare, fabriken (läs båttillverkaren), drivlinefabrikanter och motortillverkare kom fram till att det behövs ca 300 hk per motor",

för att båten ska komma till sin rätt.

"Därför hade båten, även om det blev dyrt", sa säljaren, "utrustats med två st. Volvo Penta TAMD61 från 1990 på 306 hk med hydrauliska backslag". Gångtimmarna var otroligt nog blott 1.500 timmar. På 19 år!

TROTS DE KORTA motortimmarna var motorerna enligt säljaren/ägaren i alla fall helt genomgångna och motorbytet hade utförts av inte något mindre än en Volvo Penta-auktoriserad verkstad.

Båten "marschade" numera lätt 24 knop och på topp lika lätt

30 knop och bränsleförbrukningen hade numera sjunkit med ca en 0,5 liter/Nm. Egentligen helt fantastiskt hur bra allting blev efter motorbytet. I alla fall enligt hans annons.

Det unga paret vars barn väntade ett syskon såg fram emot gott om utrymme, mot soliga sommarkvällar, en trygg sjöteknisk tillvaro ombord, bra bränsleekonomi och utan förväntade stora ekonomiska överraskningar i form av motorreparationer.

Men för säkerhets skull kallar man in en auktoriserad besiktningssman som besiktigar hela båten utom motorer och driv-

linor, emedan hela motorbytet ju var utfört av Volvo Penta auktoriserad servicerepresentant vilket man självklart också såg som en garanti för ett fullgott arbete.

DE KÖPER BÅTEN för 1,3 miljoner kronor, ett relativt högt pris för en Princess 35 från -90. Men motorbytet var dyrt hade den trevliga säljaren förkunnat. Med helt genomgångna, fina motorer var det inget högt pris. Den här båten kunde ju inte jämföras med andra Princess-35:or ...

Nu börjar helvetet och reparationerna för familjen. Enklast är att till viss del hänvisa till fo-

tografierna men det räcker inte för att förstå familjens svåra situation. Vid provkörningen nåddes bara 28 knop, men det var bara felvisning på loggen sa säljaren.

Man byter också ut samtliga batterier som var skadade p.g.a. att generatorerna tidigare hade gått baklänges!

Vid en motorbelastning av blott 22 knop upptäckts att styrbords motor överhettar till 100°C. Säljaren menar att det bara är termostatfel och den byts.

Vid hemfärden visar det sig dock att det hjälpte inte, paret kör vidare i 17 knop och 85°C ▶



Här syns tydligt hur man minskat ner diametern på avgasrören med kvävda och överhettade avgaser som följd och därtill en turbo som varken kommer upp i varv eller kommer att överleva.

► för att kunna ta sig hem till Stockholm. Väl hemma görs reparationer på styrbords motor och orsaken är helt klar enligt motorfirman.

Mycket bristande underhåll föreligger, någon hel genomgång av motorerna kan inte ha utförts. Kanske borde man sätta en nolla till bakom de uppgivna motortimmarna undrar någon.

EN KORT TID EFTER detta vid en fart av 15 knop och motortemp 85°C havererar nu babords motor rejält och den reparationen blir mycket kostsam. Säljaren förhalar och är överhuvudtaget inte längre lyhörd för några som helst ytterligare förekommande problem och det blir nödvändigt att koppla in en advokat.

I detta läge kommer jag in i

bilden. Det blir en lätt omfattande undersökning trots att det bara rör motorer och drivlinor.

SAGA ÄR BEHJÄLPLIG med uppgifter inhämtade hos Volvo Penta men de fastnar snart då båda motornumren på ett märkligt sätt saknar vissa inledande och viktiga informativa siffror.

Sammanfattat kan dock konstateras att motorerna inte alls är från 1990 utan från 1988. Motorerna och backslagen kommer från en Storebro 340 årsmodell -? menar säljaren.

Varför är då motorerna från 1988, det ena backslaget från 1990 och det andra från 1991? Vad man däremot får fram är att motorerna och backslagen hämtats från ett fiskebåtsvarv på Bornholm.

Beträffande själva motor- montage har de gamla motorbäddarna "modifierats" otroligt amatörmässigt med påbultat plåtsmide därför att 61:ornas motortassar hamnar utanför motorbädden.

Propelleraxlarna, propellerhylsrören och stödlagerbockarna är inte bytta till en grövre modell för att anpassas till 61:orna vilket är enligt direktiv från Volvo Penta.

På propelleraxlarna vid lagerbockarna kan man se spår av rörelse på hela drivlinan.

VIDARE ÄR INTE inkommande dimensioner på kylvattensystemen och heller inte dess filtersystem för motorerna ombyggda för större flöden (läs överhettning).

Bränslesidans filtersystem är inte utbyggt.

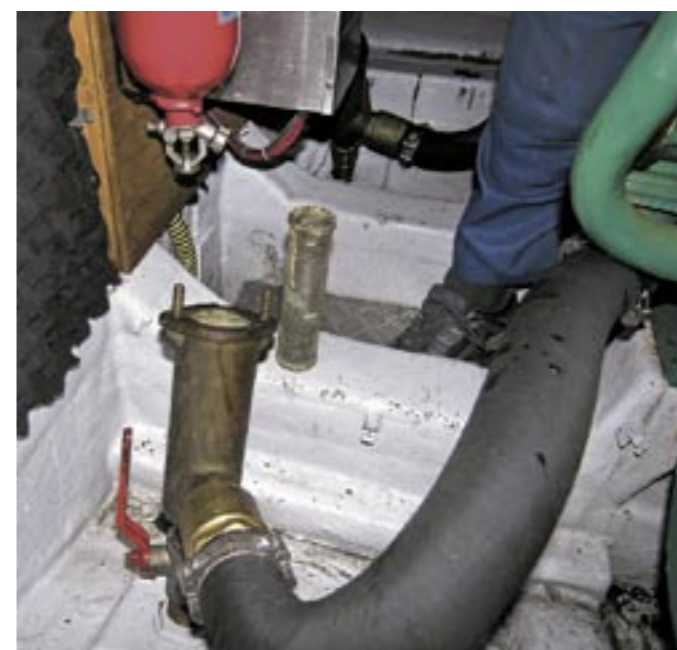
INTE HELLER HAR man bytt ut avgassystemen på 3 tum från 41:ornas 192 hk till ett grövre 4tums-system som 61:ornas 296 hk kräver. Några kombinerade vattensamlare och ljuddämpare existerar inte alls utan det är "raka rör" hela vägen och ut genom akterspegeln.

Avgassystemens tvärsnittsarea har därmed minskat från 4-tumsrörets 78 kvadratcentimeter till 3-tumsrörets 44 kvadratcentimeter, således en minskning från 100 procent till 58 procent. Resultatet kan bara bli våldsam överhettning. Därtill kvävs och överhettas turboagregatet som bränns sönder med tiden.

Vidare blir därmed även



En bilkylarslang av simplaste sort har använts som transport av externt havsvatten vilket föranlett sönderrostad stålspiral.



Styrbord motors söndersågade laddluftkylare och däcksbalken.

Ett alldeles för klen kylvattenintag för dessa stora motorer och bredvid syns filterinsatsen.

Här ser man filterinsatsen som lagats med ett instoppat ståltrådsnät.

laddluften som levereras till förbränningsrummen överdrivet het och motorerna far mycket illa av detta.

Till detta ska nämnas att på styrbords motor har amatörerna sågat sönder och svetsat om laddluftkylarens ytterhölje som därmed stör luftens flöde inne i laddluftkylaren med sämre kyl- och motoreffekt som följd. Skälet till åtgärden var att mo-

torn ska få plats under en däcksbalk. Man tar sig för pannan. Det hela kan bara sluta på ett sätt - katastrof.

HELA MOTORMONTAGET är ett sanslöst skitbygge utan dess like och servicesamarbetet med Volvo Penta är naturligtvis avbrutet. En samling fullkomligt okunniga, skrupellösa, eller varför inte bådadera, personer har

skapat ett ekonomiskt helvete för denna barnfamilj som drömde om en fin båt.

Istället är de sammanlagda kostnaderna i nuläget uppe i långt över 200.000 kronor och det återstår ytterligare flera hundra tusen innan de här blir en båt värd dess uppgift.

Försök till förlikning har gjorts men motparten erbjuder bara en summa ungefär motsva-

rande vad det kostar att fylla halv tank i båten.

DÅ ÅTERSTÅR mödosam rättgång för köparna och säljaren och framförallt kanske för hans jurist, men denne ser enligt uppgift inte alls besvärad ut, av någon anledning.

Det känns som om de kastade en näve femtioöringar efter oss som Saga uttryckte saken. □

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 www.marinkontroll.se

