

USA-importens kvalitet och verklighet

I denna sista artikel om USA-importerade båtar kan ni läsa fakta tagna direkt ur en besiktningsrapport. Besiktningen är gjord så sent som i oktober 2009 på en USA-importerad Sea Ray 260 årsmodell 2003.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

EN BESIKTNINGSRAPPORT

är dels i textsidor, dels bildsidor och så omfattande att den vanligtvis uppgår till 15-25 sidor. Det skulle innebära en artikel som inte får plats i tidningen och därför har materialet strukits ner och gjorts om. Vid den här besiktningen togs 185 stycken fotografier i syfte att granskas i dator varav 153 stycken av dem redigerades och bifogades rapporten.

I RAPPORTEN skapar bilderna och texten tillsammans en pedagogisk illustration av anmärkningarna och på bilderna förekommer det också text-, pil-, bokstavs- eller nummermarkeringar som ska betraktas som en viktig hänvisning och ett komplement till texten för att tydliggöra platsen, skicket, konditionen eller skadan. Här kan vi bara visa ett fåtal bilder av utrymmesskäl och förklara med ord.

VIDARE HAR VI inte tagit med alla data på till exempel ägaren, på båten, besiktningsplats, importdatum, omlastningsland, omständigheter, CIN (Craft Identification Number) eller HIN (Hull identification number): 14 tecken, Declaration of Confir-



En snygg motor men ack så sjuk.



I handen emulgerad olja på undersidan av oljelocket. Till vänster kan man se den vita sörjan genom oljepåfyllningshålet inne i motorn.



Den felkopplade batterifrånsljaren.



Grävattenpumpen från dusch och disk, men notera den övre vita slangen för diskvatten som övergår i svart.



Här ser man anledningen, slangen är skarvad med eltejp.



Omformaren från 220 V till 110 V.

ty, handbok på svenska, svensk CE-skyld, nummer på akterspegel med mera. Vi vill bara med ord peka på konditioner och väsentligheter i form av fysiska fel på båten och därför är hela texten omskriven för att passa i ett reportage.

VID DIALOGEN med köparen berättade han att säljaren, en privatperson, brukar importera ett mindre antal båtar per år för försäljning och att båten skulle CE-märkas. Jag förklarar då att det inte går att CE-certifiera en importbåt med mindre än att det blir en rad påföljder som måste åtgärdas. Ändå hävdade köparen att han vill ha en besiktning och att han vill ha båten. OK, då kör vi.

RAPPORT. Själva skrovet utvändigt blev okulärt besiktat på avstånd från brygga och Y-bom och såg bra ut. Benvit gelcoat, med måttlig åldringstendens, möjligen några kosmetiska märken och stötar.

Skrovet under vattenlinjen kunde inte fuktmätas och inte heller akterspegeln emedan båten låg i sjön. Det här är som regel inte bra och döljer oftast fusk.

Fuktindikationer förelåg dessutom invändigt (se foton). Uppgift om bottenförsegling med epoxifärg förelåg inte. Min rekommendation är total epoxibehandling, kostnad ca 25.000 kronor på varv.

DÄCKET SAKNADE heller inte anmärkningar. Bristfälligt monterad tilläggsutrustning har skapat fukt i förliga delen av fördäck. Lanternorna liknar någon form av cykellyse, tveksam till om europeiskt godkännande föreligger.

Sittbrunnen i ordinar skick utan specifika tillbehör. Motorluckan med bra låsfunktion. Men många dynor är rejält blöta enligt fuktmätare.

Kapellet inspekterat. Intakt, men mycket styvt och förkrympt vid alla dragkedjor som en följd av att tidigare ägare inte dragit ner kedjorna ordentligt och då tar tyget chansen och drar ihop sig.

Styrfunktion testades i sjön och den gick lätt och bra men med ett rejält glapp som medförde ideliga korrigeringar åt styrbord och åt babord. Det går helt enkelt inte att köra båten rakt fram.

SKÅLET FÖRBLEV OKLART men är vanligtvis utslitna och glappa leder som en följd av låg kvalitet som standard och måste åtgärdas. Slitaget stämmer illa med gångtimmarna.

"Gasolsystemet", om man nu kan kalla det så, var av mycket påver modell. Gasolslang och avstängningskran vid spis förekommer inte alls. Gasolflaskan är direktmonterad i själva spisenheten.

TERMOVAKTEN VAR ur funktion, gasen fortsätter pysa ut efter att lågan slocknat. Avrinning för läckande gasol föreligger bordwärts. Beträffande reservflaska förekommer två stycken löst liggande i ett pentryskåp. Hela systemet bör bytas ut till annat med säker standard.

Anpassning till svensk elstandard på starkströmsidan för 220 volts landström fram till en omformare från 220 volt till 110 volt föreligger. Godkänd anslutningskontakt, och godkänd jordfelsbrytare föreligger.

UNDANTAGET ÄR invändiga amerikanska vägguttag där fortfarande 110 volt föreligger. Men vad kan man stoppa in i de hålen? Själv äger jag inte en enda pryl som går på 110 volt.

Men det är klart att man kan köra kylskåpet, mikrovågsugnen, varmvattenberedaren och den portabla ac:n i en gäst-

► hamn med el. Men om köparen till exempel vill komplettera utrustningen med en batteriladdare, eller om varmvattenberedaren, mikrovågsugnen eller kylskåpet går sönder, så får han importera dem från USA.

OMBYGGNAD OCH anpassning till fullständig svensk standard i hela båten av behörig elektriker känns ju som en ganska prioriterad åtgärd. Men när elektrikern frågar dig om du menar att han ska byta ut hela elcentralen på 110 volt också, så kanske du backar.

Toalettens funktion testades, och visst fungerade den, men efter det fick jag torka spolvatten i ansiktet. Vakuumtoalett spottar ibland uppåt. Septiktanken av plast (vilket med åren skapar odör) med vakuumpump och vakuumtank, för övrigt också i plast, är placerade i maskinrummet. Läckage från den sistnämnda och odörfilter föreligger.

VATTENTANKEN SYNLI endast från ett 10 cm:s hål på grund av inbyggnad. Invändig rengöring av tanken troligen mycket svårt. Oklart om manlucka i tanken förekommer under fastskruvad och limmad kojboten i mittkabinen.

Kylskåpet testat och fungerar på båda strömstyrkorna 12 volt och omformad till 110 volt. Inspektion av kylskåpen bakifrån mycket begränsad. Samma problem föreligger vid service och rengöring av kondensorelement. Oklart beträffande ventilationen av kondensorkylningen.

INGEN FORM AV värmare förekommer, inte ens gångvärme från motorns kylvatten.

Bränsletanken och tankinstallationen inspekterad, ytterst begränsat från liten del av ovasidan. Konstaterar dock



Som synes rejält blött i utrymmet.



Men inte bara där. Skrovet är blött rakt igenom laminatet efter sju säsonger.



"Gasolsystemet."

att den är gjord i plast och att skyddsjordning saknas. Det samma föreligger också beträffande skyddsjord vid påfyllning i däck. USA-normer har följts vid produktion.

Tanklock till septiktank OK. Tanklock till färskvatten, torkad packning, trasig säkerhetskedja. Tanklock till bensintank saknar

helt packning och trasig säkerhetskedja.

TVÅ BATTERIER förelåg. Säljaren visste inte vilken batterinöckelinställning, 1 eller 2, som styr startbatteri och förbrukarbatteri. Säljaren föreslog att jag skulle koppla på båda batterierna, det vill säga 1+2, eller "both" som är

USA-benämning, vid start av motor. Självklart blev min motfråga: varför båda batterierna?

Det resulterade inte i något annat smart svar än; "det brukar jag göra". I det läget är det ingen idé att ställa fler frågor. Jag ställde brytaren på batteri 1 och motorn startade. Vid kontroll efter provkörningen

visade det sig att båda batterierna töms vid förbrukning eller av startmotor oavsett läge på batterifrånskiljare. Inga skyddskåpor förekommer. Motorrummet är en olämplig plats för batterier på båtar med bensenmotorer men vanligt på USA-båtar och godkänt. Således stort behov av elkunnig montör för omkoppling och ombyggnad till skilda funktioner på batterigrupperna.

GENERATORNS LADDSTRÖM provad, 14 volt. Startspänning provad, okej över 11 volt.

Även elsystemet i övrigt i båten var felkopplat. I vissa lägen stängdes radion av när man slog på kylskåpet och även tvärtom. Oklamrade elledningar förekom, och all form av nummer- och färgmärkning saknas på elledningarna och inspektion av säkringspanel utan verktyg går inte på grund av utförandet, men detta får betraktas som USA-standard.

ELDSLÄCKNING i maskinrum och i övrigt förekommer, är bra monterad men förmodligen av icke godkänd Hallontyp.

Motorn, en Mercruiser 5.0 MPI V8 på 298 hästar är kopplad till Mercruiser Bravo 3-drev. Okulärt betraktat ser motorn bra ut, men stor tveksamhet till skicket råder. Motorns sammanlagda gångtid uppges till 300 timmar. På sju säsonger låter det lite. Motorn har provkörts och den subjektiva uppfattningen är att den känns svag

vid acceleration. Toppfart 21 miles i stark medvind får anses vara lågt.

TOPPVARVET STANNADE vid 3.640 rpm vilket är minst 1.000 rpm för lågt. Oklart om varvräkaren visar fel, eller om fel propeller är monterad och att det är därför som motorn "känns svag". Men när jag upptäcker emulgerad olja under ventillåporna kanske vi har svaret där. Detta måste betraktas som ett mycket allvarligt motorfel. Uppgifter om motorns skötsel och omvårdnad i övrigt är okänt. Inga servicefaktorer förekommer. Avgaslimporna var inte hårt angräpnade av rost okulärt utvändigt, men brukar hålla 10 år.

BETRÄFFANDE DREVET förekom vibrationer och missljud vid sväng och även i alla förekommande tilt-lägen utom vid 90°. Om det beror på skadade kardanknutar, propellerskada eller störningar av propellervatten är oklart.

Drevet och drevsköld besiktigades inte emedan båten låg i sjön. Drevtippens funktion och tilt har sammankopplad indikation och visar okej på instrumentpanel. Slutatsen kan inte bli annat än att det är befogat med fullständig översyn och genomgång av drevet.

TRIMPLANEN STYR INTE båten på förväntat sätt, inget konsekvent uppförande.

Bäste läsare, begärt pris 440.000 kronor, står det i annonsen. Skulle ni köpt den här båten? □



Fullständigt omöjligt, ett förkryptat kapell.



Ett mycket vanligt fel på USA-båtar.

Ronald Rybbe

- Auktoriserad Båtbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / marin utbildning.
- Värnpliktig sjöofficer. Maskinists 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

