



AV RONALD RYBBE

# En ombytlig historia

När säljaren säger att motor eller drev är »utbytt«, »bytt« eller till och med »ny eller nytt« ska du dra öronen åt dig.

**E**n advokat ringde mig i veckan och ville ha hjälp med ett intyg som förklarade för Tingsrätten vad ett bytesdrev är för någonting så att domare och nämndemän skulle förstå kvalitets- och garantinivån på den typen av produkter. Jag tackade för uppdraget, men ville stilla min nyfikenhet och ställde frågan vem den drabbade var och vem som sålt båten. Svaret dröjde något. »Det är jag som är köparen. Ja! Jag litade på honom, jag köpte båten av en klubbkompis – i den Kungliga båtklubben. Drevet är inte ens bytt. Det är samma drevnummer som finns noterat på försäkringsbolaget sen flera år tillbaka.«

Ridå.

För att vara pedagogisk delar jag in »utbytes« i tre kategorier.

För det första. Gammalt skal, nytt innandöme.

Ett av de mest kostsamma momenten vid nytillverkning är just gjutning och bearbetning av det yttre skalet. Det kan vara till exempel motorblock, topplock, insprutningspumpar, generatorer, växel-lådshus, transmissionshus. Eller kompletta drevenheter, till exempel Volvo Pentas Aquamatic, Duoprop eller Mer-Cruiser Bravodrev 1, 2, 3 och så vidare.

Syftet med bytesenheter är främst ekonomiskt. En utsliten motor eller ett utslitet drev kan repareras kostnadseffektivt om det går att använda det yttre skalet igen. Rent praktiskt går det till så att man lämnar motor eller drev till en auktoriserad servicerepresentant eller en seriös motorrenoveringsfirma. De okulärbesiktat drevet noggrant utvändigt för att bedöma om det yttre skalet är användbart och fritt från grundkörningsskador. Det får inte förekomma

yttre galvaniska frätskador och inte heller på de inre packningsytorna för att en fullständig renovering ska kunna göras. Befinns detta vara okej så betalar man och går därifrån med ett annat drev som är helt renoverat invändigt och utvändigt ytbehandlat och nymålat. I princip är produkten helt likvärdig med en helt ny enhet men 20–25 procent billigare. Som reservdel utgör byteskomponenter full garanti enligt konsumenttjänstlagen, det vill säga två år.

Den andra kategorin ringas in med en fråga: Utbytt mot vad?

Som besiktningsman möter jag ofta köpare som samlar psykologisk övertygelse för att köpa just den båt de vill ha. De söker positiva argument som till exempel att motorn eller drevet är utbytt och att det är något positivt. Min omedelbara motfråga är då: Vet du varför det är bytt? Svaret blir som regel: Nej, men det är väl bra! Med andra ord är köparen lurad att tro, eller lurar sig själv att tro, att nya utbytesenheter är monterade. Det förekommer att säljaren insinuerar att så är fallet, vilket det sällan är. Man har bara satt dit en annan motor eller ett annat drev därför att det gamla helt enkelt har gått sönder. Det finns till och med båt-mäklare som har lurats av säljaren/uppdragsgivaren att annonsera båten med »utbytesmotor«. När jag forskar i det kommer det fram att det är en mekaniker som i sitt garage »marinkonverterar« och målar upp gamla lastbilsmotorer. I utbyte tar han vad som helst som går att fixa till och sälja. Om inte kunden har något att lämna i utbyte går det lika bra, mot

»När jag forskar i det kommer det fram att det är en mekaniker som i sitt garage »marinkonverterar« och målar upp gamla lastbilsmotorer.«



**ETT EXEMPEL PÅ** en på vad som förhoppningsvis är en mycket professionell renovering av en äldre V8-motor.

**BILDEN VISAR 7-ANS FÖRBRÄNNINGSRUM** med sönderbränd avgasventil som ett resultat av en blåst topplockspackning.



lite extra prispåslag förstås. Annars finns det hur mycket som helst att hämta på bilskroten.

Man kan på mycket goda grunder förvänta sig att ett utbytesdrev i princip är en helt ny enhet som ska hålla i många år framöver. Till det ska nämnas att värdet av ett dylikt drevbyte eller motorbyte inte bara utgörs av kostnaden för utbytesenheten, utan även av den kostnad som det innebär för en fackman att torrsätta båten, transport till service-lokal, demontera den gamla, eventuellt flytta över detaljer, montera den nya, transport och sjösättning. Den oseriöse säljaren har samma väg att vandra när han skaffar en begagnad enhet för att byta ut mot den trasiga. Och inte bara det. En fackman monterar inte en dålig ersättningsdetalj.

Den oseriöse får ta hjälp av »garagemästaren« eller »bror duktig«. Hans enda motiv för att byta ut mot en billig, läs dålig, ersättningsdetalj är att maximera vinsten. Men i och med att »reparationskostnaden« ändå stiger är det lätt för



**BYTESMOTORN HAR HAVERERAT** på grund av från »fabriken« felaktigt dragna topplocks-bultar. Notera att topplockspackningen är sönderbränd mellan 7:an och 5:ans cylinder och bränd mellan 5:an och 3:ans cylinder.

den oseriöse säljaren att forma läpparna till bokstäverna »bytes« före ordet motor eller drev. För att låta påskina att innandömet är som nytt.

Den tredje kategorin är en helt ny motor.

På senare tid har märkesfabrikerna funnit att man är mycket konkurrenskraftig med helt nya motorer om man skalar bort allt utvändigt – startmotor, vattenpump med mera. Alltså en helt ny motor fast i samma omfattning som en bytesmotor. De seriösa serviceföretagen rekommenderar därför numera regelmässigt kunden den lösningen.

Men se till att det är märkesvaror. Ty det finns lurendrejare som säljer rena

skräpet på nätet. Den dåliga kvalitén beror på att företag främst i USA och Mexico har sänkt kraven drastiskt på både personal och delar för att kunna konkurrera med märkesfabrikerna som säljer nytt. De köper upp skrotmotorer och »renoverar« i ett rasande tempo med piratdelar från bland annat Asien som inte alls håller bra kvalitet. Avgaslimpor till amerikanska V8:or, som är en frekvent förbrukningsvara och stor reservdel, tillverkas i Kina av gamla grytor och järnspisar till priser som är fullständigt ofattbart låga, läs hundralappar per par. Den största marknaden är USA. Dit skeppas limporna, därefter till Europa och Sverige. Här säljs de som

en produkt från USA till priset av 5000 kronor paret.

Lita inte på någon. Är det en bytesenhet inmonterad i båten som du vill köpa så se till att få detta inskrivet i ditt köpekontrakt med hänvisning till originalhandlingar som beskriver vem och när utbytet är gjort. Går inte säljaren med på detta så kan du vara helt övertygad om att det är skitgrejor som har plockats dit och då ska du inte köpa båten. ■

---

Ronald Rybbe är auktoriserad besiktningsman BBR och frilansskribent. Du når honom på: [ronald.rybbe@marinkontroll.se](mailto:ronald.rybbe@marinkontroll.se)