

## Funderingar kring ett eventuellt motorbyte i Marieholm MS-20

Av medlem #60

Har din Marieholm 20 en gammal och trött motor som det dessutom börjar bli svårt att få reservdelar till? I så fall har du kanske ett stort, svårt och kanske även smärtsamt beslut framför dig. Det värsta är att problemet inte löser sig med tiden, det blir bara svårare.

Den första frågan du bör ställa dig är vilket förhållande du har till just den här båten sett på lite längre sikt. Den är ju unik på det sättet att det är en fin liten motorseglare med rymlig sittbrunn och trevlig på många sätt. Det finns, såvitt vi vet, ingen nyproducerad båt med motsvarande egenskaper. Men kanske drömmer du om något större för vidare färder eller en ren motorbåt eller en vassare seglare. Eller ser du Marieholm MS-20 som en veteranbåt som helst skall vara original i alla delar. Eller börjar du kanske kanske bli lite trött och inte fortsätta med båt så länge till? Fundera på saken!

Om du tänker bevara båten i så mycket original som möjligt så har du all respekt. Det är en kulturgärning och visar ju att du är kunnig, händig, mycket envis och har många bra verktyg och också många bra kontakter. En Volvo Penta MD1 har en speciell stil och ett gammaldags ljud, visserligen inte som en Skandia, men ändå! Lycka till i så fall!

Om du inte har den höga ambitionen så är det kanske dags att sälja så snart som möjligt medan motorn fortfarande fungerar. Att sälja en båt med en havererad motor kan vara knepigt.

Å andra sidan kan man nog inte räkna med att få ut tillräckligt mycket av den nedlagda kostnaden för en ny motor om man skulle ångra sig inom ett par tre år. Men på längre sikt jämnar det nog ut sig eftersom köparna blir mer och mer medvetna om vad motorns ålder betyder.

Ett mellanalternativ är att ta ur motorn, lägga in någon barlast istället och hänga på en aktersnurra. Då blir den ett slags S-20 med kort ruff. Billigare och enklare och kanske OK för dig?

Tycker du att det är en stor del av poängen med en MS-20 att den just har en trygg och lätthanterlig dieselmotor inombords och att man vill och kan ha kvar båten kanske 5-10 år så är ett motorbyte aktuellt. I så fall gäller det att skaka fram pengarna och det är tyvärr mycket pengar det är fråga om. Men när du har den nya motorn installerad kan du inte bli annat än nöjd. Tekniken har faktiskt gått framåt en hel del under de senaste 20-30 åren. Trygghetskänslan blir större. Man kan prata med varandra i vanlig samtalston under gång. Avgasröken och oljesölet minskar.

### Vad kan det kosta att byta motor?

Det finns anledning att undersöka marknaden ordentligt och kanske inte bara se till priset. Ha inte för bråttom! Kostnaden beror på många saker men generellt kan man tänka sig att motorn i dagens läge (2005) kostar minst 45 000.-. Tyvärr kan den totala kostnaden gå upp till det dubbla med allt som behövs utöver motorsatsen, i alla fall om du inte vill eller kan installera själv. Det är mycket som tillkommer, t. ex. propeller, propelleraxel, delar till kylsystemet etc. i en lång lista. För att få den driftssäkerhet du nog vill ha bör du kosta på ny rostfri bränsletank, någon form av bränslemätare, sjövattenfilter, vaccum-ventil och flexikoppling. Kan eller vill du inte göra jobbet själv, vilket de flesta borde undvika, får du alltså vara beredd på en kostnad i storleksordningen 80 000 kronor eller mer. Det går ibland att få rabatter, t. ex. i samband med båtmässor eller på vintern. Det går oftast lättare att få rabatt på tillbehören än på motorn.

### Val av motor

#### 1. Får motorn plats?

Ta reda på vilka motorer som verkligen går att få in i båten. Redan existerande installationer ger ett säkert svar på frågan. Andra motorer kräver noggrann mätning och ett visst risktagande. Se också punkten om underhållsservice nedan..

#### 2. Om du tänker installera själv:

Konsultera de medlemmar som redan genomfört ett byte. Det är inget enkelt jobb och det är absolut en fördel att ha samma motor som någon man känner och som finns i närheten och som redan har installerat. Detta begränsar då valet av motor och kan minska möjligheten att få ett bra pris.

### 3. Om du inte tänker installera själv:

Kolla vilken verkstad som kan göra installationen och ta referenser. Försök att få provköra en motor i en Marieholm MS-20 och se på hur praktiskt och bra det blev. Det finns säkert medlemmar som ställer upp med provkörning och råd inför din beställning och om vilka förberedelser du kan göra på båten. Tag dig det besväret!

Garantiåtagandena innebär eventuellt att motorn skall kontrolleras av den auktoriserade verkstaden varje år under garantitiden. Verkstaden får inte vara så långt borta att du inte kan ta dig dit med båten. Det gäller också om du senare får problem av något slag.

### 4. Årlig underhållsservice

Kontrollera att alla servicedetaljer blir lättåtkomliga: Oljedränering, oljemätsticka, oljefilter, bränslefilter (2 st), impeller, oljebyte i backslag och bultarna för motorfästena.

Man måste också komma åt att byta glykolblandning i kylsystemet. Man får inte vara rädd för att göra diverse luckor i skotten kring motorn men det kan ändå bli knepigt och kräva akrobatik om man inte har rätt motor.

Ta reda på hur långt man måste åka för att köpa servicedetaljer och reservdelar.

### 5. Tekniska och praktiska detaljer

- Moderna motorer blir varmare än de gamla och kräver dessutom mer frisk luft för att gå bra. En motorrumsfläkt är ett måste.
- Propellerns storlek och stigning kan vara ett problem. Motorleverantören går efter tabeller som kanske gäller för motorbåt och inte tar med kölens vattenmotstånd och riggens luftmotstånd i beräkningen. Det är antagligen trebladig propeller som gäller eftersom en stor tvåbladig propeller kommer att ge vibrationer genom att den går för nära köl och roder.
- Det gäller att kunna komma ner i stuvningsutrymmena för arbete. Förbered båten genom att ta bort de långsgående skotten i stuvutrymmena. Borra ur nitarna. Skotten återmonteras efter installationen med skruvar, brickor och muttrar. Ta gärna bort andra skott också. Var beredd att ta upp luckor i träinredningen. Allt detta underlättar dessutom skötseln av motorn i framtiden.
- Se till att ny isolering blir inlagd innan den nya motorn sätts in.
- Den gamla bränsletanken är eller har varit galvaniserad och är en klar risk för driftsstörningar. En ny bränsletank i rostfritt med skvalpskott kan ha samma diameter som den gamla men kan vara längre och rymma ca 30 liter. Den passar då i de gamla fästena. Tyvärr fungerar inte en vanlig elektrisk bränslemätare i denna tank men det finns en bra och driftsäker lösning på "Krabaten" som finns beskriven på hemsidan.

### 6. Speciellt för nannidiesel 2,5 HE - Egna erfarenheter

Beställ förlängd oljemätsticka. Den ordinarie går inte att komma åt. Övriga servicedetaljer går mycket lätt att komma åt men man måste göra luckor för att kunna efterdra bultarna på motorfästena.

Det är svårt att få plats med motorn på längden så man måste borra ett hål i bottenstocken för om motorn för att få igenom returledningen för bränsle men hålet behöver inte vara så stort att den kan bli något problem. Utseendet på bottenstockar varierar dock lite från båt till båt.

Motorrumsisoleringen kan vara 20 mm. Tjockare får inte plats.

Det går att göra en mycket elegant och praktisk instrumentpanel i bridgedäck genom att använda ett slags handskfack.

Offeranoden sitter som en kon baktill på propellern. Den har mycket kort livslängd. Komplettera med en smal offeranod på propelleraxeln.