

Ny motor i Grace

I sommeren 2012 kom vi til at snakke om, at vi egentlig ligeså godt kunne lægge en ny motor i Grace nu – og så selv få noget ud af det, i stedet for at vente og måske begynde at få reparationer o.s.v.

Da først beslutningen var taget, og båden var kommet på land i efteråret, så begyndte planlægningen. Hvilken motor skulle det være, hvor stor skulle den være o.s.v.

Jeg spekulerede også i, om jeg skulle få én med sejldrev. Jeg hentede brochurer på nettet, hentede prislister, hentede tegninger og plottede tegninger med mål ud i samme målestok for at sammenligne. Jeg var ude i båden og tage mål.

Jeg fandt ud af, at det ville være umuligt at få plads til et sejldrev uden at ødelægge agterkahytten. Så det blev opgivet. Omvendt, så var prisen for sejldrevet ca. 18.000 kr. oveni motorens pris, så det var da også en slags penge.

Jeg fandt også ud af, at det var nemmest at lægge en Yanmar i, da de 2 langsgående bjælker passede fint til en Yanmar, da den fortsat har samme tværskibs afstand mellem boltene.

En 3YM20 er ca. 6 cm længere end den gamle og en 3YM30 er ca. 7 cm længere – altså kun 1 cm's forskel. Det måtte jeg kunne løse ved at forlænge motorkassen.



Udstødningen skiftede side

Vi havde også snakket om, at når vi nu fik en ferskvandskølet motor, så kunne det være dejligt også at installere trykvand med varmt vand. Jeg målte og regerede, men der var ikke rigtig plads til en 15 l varmtvandsbeholder bortset fra under forkøjen. Jeg syntes dog, at der skulle frygtelig mange meter varmtvands-slanger til, da jeg havde tænkt mig at placere trykpumpen under forkøjen, hvor også ferskvandstanken ligger.

Sammen med et hold venner tog vi en weekendtur til Hamburg i forbindelse med bådudstillingen. Her kiggede vi på mange motorer. Jeg var mest lun på, at det skulle være et gængs mærke, Volvo eller Yanmar – og helst med ca. 30 hK. Den gamle motor var en saltvandskølet Yanmar 2GM med 13 hK ved 3300 omdrejninger. Vores propel var en Flex-o-Fold 16x14 RH. Jeg lagde mærke til, at alle motorer - undtagen Yanmar - er malet efter at de er samlet, så slanger og ledninger er malet. På en eller anden måde kunne jeg ikke rigtig lide det, så jeg var mest lun på Yanmar. Flex-o-Fold havde en stand, og jeg fik en god snak med Jack Skrydstrup. Han sagde, at Yanmar 3YM20 var en rigtig god motor, som han havde haft i 2 forskellige både. Han sagde også, at hvis det var ham, ville han prøve med den gamle propel. Han var sikker på, at den ville passe fint med den gearkasse, der var på Yanmar'en (og han lever endda af at sælge propeller!). Vi snaktede også om en 3YM30, som jeg var mest lun på. Han sagde, at hvis jeg købte en 3YM20 ville jeg sige bagefter, at det var godt jeg købte 20'eren – og hvis jeg købte en 3YM30 ville jeg sige bagefter, at det var godt jeg købte 30'eren.

På bådudstillingen fandt jeg også en 6 liters varmtvandsbeholder, der både kunne køre på motorvarme og på EL, og jeg fik en brochure med hjem.

Vel kommet hjem begyndte jeg lidt mere alvorligt at spørge ind til priser på motorer. Pludselig fandt jeg en meget billig 3YM30 nede på sydfyn. Jeg ringede og reserverede motoren og om fredagen kørte vi ned og hentede den. Det var først i december.

Jeg satte en annonce i Den Blå Avis for at sælge motoren og pludselig var den solgt til 9.000 kr. Jeg gik i krig med at få den afmonteret og hevet ud og ned på gulvet. Lige efter nytår blev den afhentet.

Jeg havde også skrevet en 6 l's varmtvandsbeholder hjem fra Tyskland. Her kunne man vælge om man ville have et 600 W varmelegeme eller et 300 W til EL-opvarming af vandet i havn. Jeg købte den med 300W, så man ikke hele tiden skal passe på, at relæet på molen slår fra, hvis der er for meget forbrug.

Jeg havde en snak med Yanmar importøren og nåede frem til, at udstødningssystemet, d.v.s. lyd-potten (som også var tæret) og udstødningsslangen skulle opgraderes til en lidt større diameter p.g.a. længden. Jeg skulle også efter monteringen have en godkendelse fra en Yanmar-motormand, hvis jeg skulle bevare garantien på motoren.

Jeg snakkede med en professionel Yanmar-motormand fra Hvide Sande på bådudstillingen i Fredericia og vi fik aftalt, at han skulle komme forbi en dag. Her vi fik snakket det hele igennem: Placering af motor, placering af udstødning, placering af antihævert, placering af søvandsfilter, placering af ekspansionsbeholder for kølervæske. Det var en god snak, og jeg fik også bestilt en hel del stumper og slanger hos ham. Jeg havde besluttet, at når jeg nu skulle i gang, så skulle alle skroggennemføringer skiftes ud.

Desværre blev det rigtig koldt i både januar og februar, så jeg kom ikke rigtig nogen vegne. Jeg brugte 3 lørdag-formiddage på at få en stor, kraftig hylde ud fra agterrummet, så jeg kunne komme til udstødningens skroggennemføring. På hylden er kompressoren til køleskabet også boltet fast, og hylden var boltet fast med 10 gennemgående bolte. Det hele skulle foretages med venstre hånd, så jeg må nok indrømme, at den 3. lørdag var jeg ved at opgive det hele, men så var det jeg fik savet lidt af et hjørne og fik skruet nogle af ruminddelingerne af og pludselig fik jeg den ud. Det var også svært at trække den gamle udstødningsslange ud af den snævre passage mellem bunden og skottet henne agter, men det lykkedes. Mærkværdigvis var det meget nemt at trække den nye, lidt tykkere udstødningsslange igennem, så her var der endelig noget, der gik nemt.

Det var lidt besværligt at få motoren sat på plads, da udstødningsslangen ville gå lidt imod skottet. Men jeg fandt så på at lægge udstødningen over i den anden side, hvorved jeg så også kunne have en 5 liters lyddæmper. De 2 agterste fødder på motoren passede fint med de gamle, så de første 4 bolte kunne nemt sættes i.

Typ Nautic-Junior



Besværlig hylde



Nylon plade, 20 mm, under de agterste fødder var nok

Det viste sig, at der skulle ca. 20 mm under de agterste fødder, og jeg købte et stykke 20 mm nylonplade nede hos smeden på havnen. Heraf savede jeg 2 klodser til, der passede under fødderne.

Jeg fik målt de andre 4 bolte ind og borede igennem – spændt på, om der var indstøbt metal i hele vangens længde. Ved den forreste bolt i bagbords side var der ikke metal. Glasfiberen var nok 12 mm tykt, så jeg kunne jo godt skære gevind heri – og det kunne sikkert også holde. Da jeg ikke vil gå og tænke på, om det så også holdt i de næste mange år, så borede jeg et ca. 40 mm hul i vangen, så jeg kunne sætte en gennemgående bolt i med en spændskive, fjederskive og en møttrik nedenunder. Med lidt besvær og et tandlægespejl lykkedes det også. Jeg havde skaffet 8 stk. 12 mm rustfri bolte med spændskiver og fjederskiver. Jeg skar gevind i det indstøbte metal til de andre 3 bolte. Da jeg til sidst havde fået motoren sat på fødderne, hvilket drillede en hel del, gik jeg i gang med opliningen. Jeg havde også købt en ny "Black Jack" akseltætning, som blev monteret. Jeg havde hørt, at man skulle huske at løfte akslen lidt, når man linede op, og det gik egentlig ret nemt.

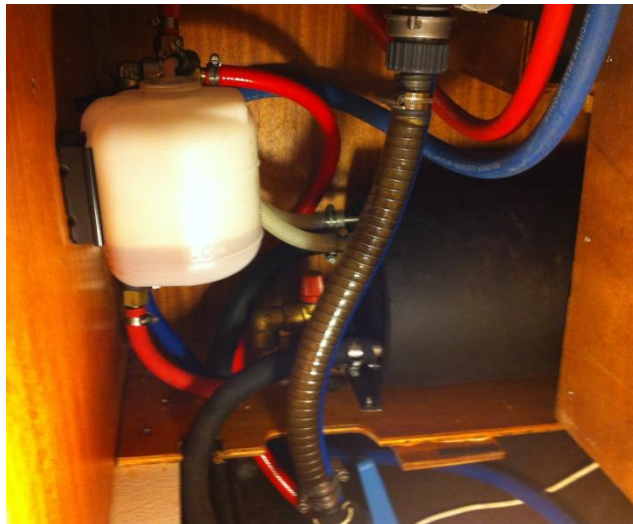
Jeg fik købt fittings til både varmtvandsinstallationen og trykvandsinstallationen. Jeg fik placeret varmtvandsbeholderen inde i det hjørne under pantryet, som man alligevel ikke rigtig kan bruge til noget. Efterfølgende har det vist sig, at beholderen ikke er særlig godt isoleret, så det vil jeg prøve at gøre noget ved her i vinterens løb.

Jeg har lavet varmt og koldt vand frem til håndvasken i toilettet og frem til pantryet. Jeg købte 2 billige et-grebs Harald Nyborg-vandhaner med et

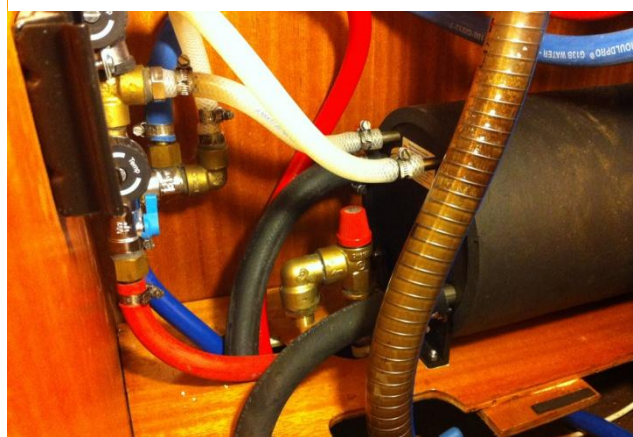
"børstet stål" look. Til at styre temperaturen købte jeg 2 termostatventiler af den model, som Kjøller forhandler. Den éne termostat styrer disse 2 vandhaner og er sat til godt 50°. Den anden termostat er sat til små 40° og via en ventil er der herfra ført en slange helt agterud, hvor jeg har monteret en løs bruseslange, som man lige kan tage op af agterrummet. For at få så få slanger som muligt, ud tænkte jeg sammen med en bekendt, der er VVS-mester, en lille manifold, som blev sat sammen og sidder inde under pantryet.

Trykvandspumpen har jeg monteret på skottet under forkøjen. Da dette skot er meget tyndt, så larmer det dog lidt når pumpen kører, selvom jeg klisterede lidt overskydende isolering på. Så måske laver jeg lidt om på det!

M.h.t. motorkassen, så var den jo nu ca. 7 cm for kort. Ved at måle lidt kunne jeg se, at det især var foroven – hvorimod det i bunden kun var ganske lidt. Jeg købte derfor hos Skærbæk Yachtservice en ny side i mahognyfiner og en ny topplade i teakfiner – kantet på 2 af siderne. Jeg adskilte den gamle side og fik monteret den gamle slidse på den nye side, således



Ekspansionsbeholder til kølervæsk



Varmtvandsbeholder og manifold



Manifold

frontpladen kunne genanvendes og stadig skydes op og ned. Eneste ulempe er, at frontpladen nu er lodret og dermed en smule vanskeligere at gå ned ad. Men det har vi allerede vænnet os til.

Hvordan blev det så?

Jo, efter at have søsat båden havde jeg igen besøg af motormanden fra Hvide Sande, og han gik det hele igennem og vi var ude på en prøvesejlads. Alt var heldigvis i orden, dog syntes han, at når vi kørte på fulde omdrejninger, så raslede det lidt, som om skruerakslen måske ikke var helt lige eller propellen ikke var helt i balance. Dette vil jeg så undersøge her i vinter.

Motoren har nu efter sæsonen kørt 56 timer, og jeg har skiftet olie i både gear og motor.

I sommerferien på en dag i havblik prøvede jeg det hele af ved forskellige omdrejninger:

Ved fuld gas kunne jeg få motoren op på 3500 o/m. Den skulle sådan set kunne gå 3600 o/m, så propellen er en anelse for stor. Men fra 3300 o/m larmer aksel m.v. dog lidt rigeligt, så det bliver nok ikke ret tit, at vi kommer herover. Til gengæld går den rigtig godt ved lavere omdrejninger, prøv blot at se her:

Omdrejninger pr. minut	Hastighed i knob
2000	6,1 knob
2200	6,3 knob
2400	6,5 knob
2600	6,7 knob
2800	6,9 knob
3000	7,1 knob
3200	7,2 knob
3500	7,4 knob

Med den gamle motor havde vi en marchhastighed på 6,2 knob ved 2600 o/m, så den nye motor/gearkasse har altså givet en halv knob mere. Her lå forbruget som regel for en sæson på 1,5 liter/time.

De første 50 motortimer har været tilkøring af motoren, hvor man skulle køre ganske hårdt på motoren – og det har vi også gjort. Derfor har vi også brugt meget diesel, faktisk er vi oppe på et forbrug på omkring 2,3 liter/time. Men når vi nu ikke længere skal køre så hårdt, tror jeg vi vil køre meget på



Hævertbryderen kunne lige være inde bag ved skufferne



Her kan man se søvandsfilteret (der er over vandlinien) og vandudskilleren

2300-2400 o/m, og her er jeg spændt på forbruget.

Men det har da været lækkert, at vi kan sejle lidt hurtigere – f.eks. når man gerne vil nå en broåbning tidligere. Vi kan også nemt gå op mod vinden i endog meget frisk vind/sø, hvor vi med den gamle motor ingen vegne kom.

Og det har været dejligt med varmt vand til opvask m.v. og vi har også taget bad i cockpittet adskillige gange. Og idet vi har sat el-termostaten på 85° som svarer til temperaturen på det varme vand fra motoren, så er 6 liter faktisk rigeligt til et bad. Og da der er benyttet termostater placeret lige efter varmtvandsbeholderen, så er der ingen risiko for at blive skoldet.

Når der er trykvand ombord, bruges der noget mere vand end med fodpumpe. Som nævnt er isoleringen ikke for god og det har betydet, at det kolde vand i pantryet er for varmt og som forventet skal vandet løbe lidt inden det er varmt ved håndvasken i for. Men det prøver jeg at se lidt på. Det har betydet, at vi på ferieturen skal tanke vand hver anden dag – mod tidligere hver 3.-4. dag. Til gengæld er vandet nu friskere!



Her kan man se motorkassen (det har faktisk drillet meget at få kassen til at holde op med at knirke og larme under sejlads – men ved hjælp af en masse gummilister er det nu acceptabelt!

Så: Ja, det var den rigtige beslutning – især da vi for flere år siden besluttede, at dette er vores "behold-båd".

OMEGA 34 Grace
Knud Kristian Wrist