

Inledning:

Efter ett besök på Båtmässan i Göteborg så inser man att det faktiskt går att byta motorn i båten. Men bara på ett par villkor;

MD5:an är trots allt i gott skick och därför vill jag naturligtvis säkerställa av att en ny motor har mer att ge. Styrka, pålitlighet och ljudnivå är nog mina preferenser. Oavsett vad man köper idag så hamnar man nog rätt utifrån de önskemålen. I alla fall under de första åren. Och nu kommer utmaningen... Jag har än så länge inte kunnat läsa någon artikel om hur ägare till nya motorer upplever tilliten till maskin efter tio år.

Den alltid lika trevliga läsningen om NF SWE 351 (nf.broach.se/) och den rejäla inventering av marknadens motorer där, ger någon bra hint. Alltså blir det väl till att ta en risk. Jag har därför haft en installatör i båten i dag som tog nödvändiga mått för att räkna på vad ett byte till en CM2.16 skulle kosta.

Craftsman CM2.16 bygger liksom Solé Mini-17 på Mitsubishi tvåcylindriga dieselmotor L2E. Den görs vid Mitsubishi motorfabrik i Indien vilket får skinnet att knöttra sig på mig. Det är väl här någonstans som det känns att en del av risktagningen kommer in i bilden.

Motorn är tvåcylindrig och går att bygga ihop med mitt befintliga S-110-drev vilket verkar vara en fördel eftersom drevet verkar vara en evighetsmaskin. Nackdelen är att det verkar bli trångt. Inte på bredden och inte på höjden, men på längden.

Fortsättning följer när jag får en offert.

John Halvarson

324 Infinite Dreams

Fortsättning 1:

Det blev ingen offert. Motorn med adapter var för lång. Och mer snickeriarbeten är inte aktuellt. I alla fall inte av den anledningen. Detta torde diskvalificera Vetus 16hk och Solé Mini-17.

Kontrollerar nu två motorer som bygger på Kubota; Nanni och Beta.

Nanni N2 14hk rekommenderas inte om jag använder befintligt S-110-drev om jag inte har en reduktion på 2.15:1.

Fortsättning följer när jag får en offert från Beta.

Fortsättning 2:

Nu har det hänt grejer. Efter en kontroll av serienumret på mitt s-drev konstaterade jag att det var yngre än pz nr:111 6831. (Mitt har pz nr:111 6952D) Därför är reduktionen 2.15:1 och lämpar sig

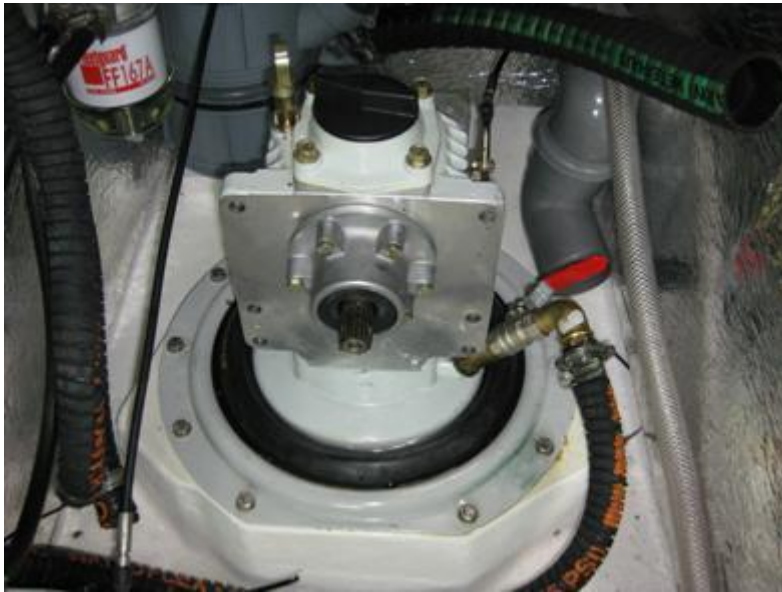
utmärkt för att nyttja till moderna, lite mer högvarviga dieselmotorerna på marknaden, t ex Nanni och Beta.

Samtidigt som offerten från Beta inkom, hittade jag en annons på Blocket.

Den rörde en Solé Mini-17 på 16hk med en nytt Volvo Penta 120 SB. Efter en kontroll med min motorinstallatör som följde med och tog mått blev svaret att grejerna får plats. Solén var för tillfället monterad i en Sunwind och hade en gångtid på 37 timmar.

Nu är jag ägare av ett komplett aggregat. Från bränslesystem till drev och avgassystem. Från och med nu tänkte jag börja berätta lite om hur arbetet fortskrider. Det börjar med några bilder från igår då jag var med när grunkorna lämnade skeppet och lastades på pall.





Fortsättning 3:

Efter några dagar med ihärdigt duggregn och ganska tidig skymning, har det äntligen blivit vårdagjämning och solsken. Det är som gjort för fortsatt arbete med att förbereda för motorlyft av gamla motorn. Planen är att lyft av gammalt och nytt sker vid ett och samma tillfälle i nästa vecka.

Av den anledningen fick jag ett foto från motorinstallatören i kväll som stolt kunde förklara att han ställt ut md5:an och drevet på durken i ruffen. Om bruten rygg ingen rapport, men man undrar ju...

Dieseltanken kommer att tömmas på plats och lyftas ur. Påfyllningsröret satte käppar i hjulet ikväll då det visade sig vara "härdat" som ett järnspekt. Det var inte bara till att lossa slangklämmorna och vika undan det. Det blir till att kapa röret med tigersåg vid senare tillfälle. Man har ju anat ett och annat då man sett röret slingra sig ner i båtens inre; hårdhet och kaliber har ju fört tankarna till en luftvärnskanon från Bofors. Och ändå är det bara en lite grövre, armerad "trädgårdsslang".

Soléns läckolja leds inte tillbaka till finfiltret som på md5:an, utan tillbaka till drivmedelstanken. detta kommer att kräva en ny infart i tanken. Läsning på internet gav tipset att man nyttjar samma uttag som till tankens avluftning. Tipset byggde på att man anslöt en "T"-koppling, där ena pipan fortsatte att vara avluftning, och den andra nyttjades för att leda in returledningen. Källkritiska röster höjdes, så nu lutar det åt att en egen infart, med ett rör från returledningen till en dieselvärmare.

Det ska bli intressant att få se vad som döljer sig i dieseltanken när den kommer ut i dagsljuset. Jag har nämligen aldrig upplevt att det är skit i vare sig vattenavskiljare eller finfilter. Ska ändå försöka få ett foto på det. Kan det bli ett invärtes foto som får Lennart Nilsson att avundas?

Här kommer dock en bild utvisande 324 Infinite Dreams motorbädd. (Kan nämna att styrbords motorfäste gått av mitt i vulkningen utan att jag märkt något)



Fortsättning 4:

I måndags fyllde jag bilen med nyförvärvet. Allt för att vara beredd på det stundande lyftet. Knappt hundra kilo motor och knappt femton kilo pentadrev fick den gamla 850:n att niga betänkligt. Dagen efter bar det av till jobbet i vanlig ordning. En svag doft av nybil hade infunnit sig i kupén. (Det finns visst nån slags doftgran att hänga i bilen istället, sa man på jobbet). Med detta inlägg kan jag väl vittna om att ett motorköp inte behöver innebära att man nödvändigtvis behöver bekymra sig för anlita transport. Inte så länge som man har lite proffsig lyfthjälp och en herrgårdsvagn.



Fortsättning 5:

Nu har Solén varit ute och flugit igen. Man undrar ju om den verkligen är menad för sjöfart så fint som den rör sig i lufthavet. Som de gamla grekerna skulle tänkt om bilderna av de flygande 16 "hästarna": - Pegasoshästar beskrivs i grekisk mytologi som skygga, flygande hästar. Den som har turen att finna och lyckas tämja en pegasos får en mycket trogen följeslagare livet ut som kommer att leva lika länge som sin herre (låter misstänkt likt reklamen för Solén), såvida inte hästen blir dödligt skadad. (Låter misstänkt likt maskinskadegarantin, får gå hem och läsa det finstilt). Den springande pegasen är en symbol för skaldekonsten. (Nu ballar liknelsen ur, dessutom är motorn from Barcelona inte Akropolis). Basta!



Det är en märklig känsla att se MD5:an ligga vräkt på en pall. Det är en riktig kvalitétmaskin som inte på några sätt är uträknad än. Spanjoren har en hel del att leva upp till i framtiden. I slutet på detta inslag ska jag se om det inte går att hitta en bild på MD5:an i sin glans dagar.



Det tog inte ens en timme att lyfta ur MD5:an med drev och lyfta i Solén med drev. Återigen omgiven av proffsig lyfthjälp så är detta moment ett ögonblicks verk. Är förvånad att jag ens har tagit bilder.



Med de nya grunkorna på plats i båten, kan arbetet med installation börja. Snart är det dags för tankrenovering. Med detta avslutar jag med en bild på MD5:an som trots sin tjurighet i somras, redan förlåtits. Med den nya insprutningspumpen gissar jag att den kommer att leverera många sköna gångtimmar, fast i ett annat skrov. En riktigt bra maskin som man säger.



Fortsättning 6:

För att mäta var Soléns motorfästen skulle hamna krävdes en första motorinstallation. 120SB-drevet sattes på plats i båtens befintliga sockel. Klämringen är samma för 120SB som för det tidigare S-110-drevet och för första måttagningen räckte det med att skruva fast drevet i bakkant.

120SB är kortare än S110 vilket fick till följd att Soléns motortassar hamnade rakt ovanför MD5:ans trots att motorn är längre. Dock fick fogsvansen jobba, då den nya motorn hamnar högre och körde fast i överkant i ett skott.

Lyft av motor inne i båten sker med tvärså och lyfttalja. Till skillnad från lyft av MD5, kan meddelas att Soléns lyftpunkt i kombination med att den skall baxas längre in för att nå till drevet, gjorde att sista biten blev svår.

Den tillfälliga traversen var sjuvad så långt bak som det gick och ändå var inte motorn och drev sammanförda. Linor slackades, ryggar spändes och armar sträcktes. I det läget är motorn tung...

Att få ihop motor och drev tog tid eftersom motorn var tvungen att ställas ner och släpas sista biten. I det läget är det svårt att få ihop drev och motor. Drevaxelns splines är medelsvåra-svåra att pricka in i motorns utgående axel. (MD5 med klockoppling och S-110-drev är lättare säger de som prövat).

Återigen omgiven av proffsig lyfthjälp (denna gång med droppe på nästippen) så var detta kapitel till ända.

Kolla gärna på Dieselpowers hemsida. Där finns bilder på en Solé Mini-17 i en HR26. Eftersom man där nyttjar befintligt S-110-drev, hamnar motorn där något lägre, men längre fram. Motortassarna hamnar inte rakt ovanför MD5:ans.

<http://www.dpower.se/installation/hallberg-rassy-26/>

Bild utvisande motorn på plats:



Bild utvisande drevets ovansida, inifrån båten:



Bild utvisande drevet utifrån:



Fortsättning 7:

Provade att sälja MD5:an på Blocket i lördags. Satte nog ett för lågt pris, för den såldes i stort sett samtidigt som annonsen publicerades. Poppis maskin den där MD5:an...

Kvar är nu S-110-drevet med någon förklarande text om att reduceringen 2,15:1 lämpar sig för moderna motorer. Eftersom drevet sägs överleva ett par-tre motorer så får jag väl försöka lägga in en annons igen till våren 2075 om jag går bet i år.

Fortsättning 8:

Principen för att skruva fast motorns tassar i båten kommer här:

I "fortsättning 6" syns motorn på plats i bädden för första gången. Motorn står på befintlig bädd med tråklossar under fötterna för att passa in mot 120SB-drevet. Dessa tråklossar (fast i friskare furu) nyttjas senare, vid monteringen.

I 324 Infinite Dreams motorinstallation kommer tråklossar att limmas fast på befintlig motorbädd. Därefter limmas 10mm plattstång på tråklossen. Slutligen plastas hela paketet fast i befintlig motorbädd medelst polyester och glasfibrer.

Bild nedan på de plattstänger i 10mm stål som skall plastas in.



Bild nedan på styrbords fäste för motortass.



Polyestern fäster fint om kringliggande plastytor slipas och tvättas med aceton. Träkloss mot plast, samt plattstång mot trä, limmas före plastning så att grejerna inte flyter omkring då polyestern rollas på. Två till tre lager glasfiber räcker då de olika materialen passar ihop med varann utan luftfickor eller annat misspass.

Bild nedan utvisande nymålade motorbädd.



För att göra motorrummet lika inbjudande som förpiken, målas hela härligheten med tvåkomponents motorrumsfärg. Genom att nyttja en såpass hård färg, hoppas jag på att den står pall för olje- och dieselspill om så skulle ske. - Vilket gud förbjude, som motorförsäljaren skulle uttryckt det, eftersom hans mångåriga erfarenhet av Mitsubishis småmotorer säger att de inte läcker. - Annat än om man söljar vid service vill säga...

Det är sådant man behöver höra, när man byter till en motor som skall skapa glädje och trygghet i många år framöver.

Skrovgenomföringarna till styrbords- och babords sittbrunnsdränering kommer att bytas innan motorn lyfts på plats. Kommer att satsa på syrafasta skrovgenomföringar av stål när jag ändå håller på. Kanske det är det bästa eftersom kranarna som syns på bilden är av samma material.

Fortsättning 9:

Bild nedan utvisande manlucka i dieseltanken.



Kolla vilken skönhet!

Den ovasidan har ingen sett sedan 1981! Kvalitetsstämplar överallt. Ortsnamn som Schweiz! Moppedetaljer som VDO! (Zündapp)? Motivet på bilden är helt oputsat inför fotograferingen. Detta säger mig att manluckan borde ha en manlucka i sittbrunnen. Av glas. Som ett tittskåp in i en svunnen tid. En tid då båttillverkarna var genuint intresserade av båten. Och båtägaren.

Nu till lite seriös betraktelse:

Det hitre mässingslocket döljer en riktigt positiv hemlighet. Under banjokopplingen med bränsleledning, går ett rör ner till botten av tanken. I änden sitter en grovsil. Genom den hämtar ju motorn sin brännolja. Parallellt med röret till grovsilen löper en fördragen ledning upp till pluggen mitt emot banjokopplingen (pluggen bredvid en liten kabelsko för jordning, om tanken skulle nyttjats för bensin, förmodligen). Denna förtänksamhet glädjer! Genom att montera motorns läckoljeledning till denna plugg (med en banjokoppling) är saken biff! Läckoljan matas då tillbaka till tanken och hamnar i botten på tanken utan att dieseln skummar och fylls med otrevliga luftbubblor.

Ni minns ju tipset på nätet som förordade att leda läckoljan genom samma pip som för tankens avluftning? Denna pip är den som syns i vinkel på bilden. Den lösningen dömdes ju ut.

Och nu till den negativa hemligheten. Vid lyft på locket till bränsleledningen (med vidhängande rör och sil) visade det sig att båda rören var täckta med... Paraffin.

Eftersom jag hamnade i svår chock, kom jag mig inte för att fotografera.

Fortsättning 10:

Paraffinering.

I lumpen lärde vi oss att slå på fotogen i stridsvagnstankarna om vi visste att där var tankat med sommardiesel. Detta skedde inför järnvägstransport till övre norrland vintertid. Annars blev det till att bärga av vagnarna från tåget vid framkomst. Sommardieseln skiktade sig vid minusgrader och utfällning av paraffin kunde ske om den inte var utblandad med fotogen. Paraffinet fick dieseln att grumla sig och bränslesystemet sattes igen. En stridsvagn skulle aldrig gå att starta om paraffinering kommit att ske. Att återställa dieseln till användbart skick krävde uppvärmning (av hela vagnen) till 50-60 grader Celsius. Att hitta en sådan tanksbastu i Boden? Knappast troligt...

Under nittioalet gick försvaret över till miljöklassad diesel som hade vinteregenskaper året runt och problemet föll i glömska.

Min reflektion är att inlägg på denna sida år 2012 (Pina Colada, Mariana II och Beda 219) kan handla om samma problem. - Brunaktig sörja i vattenavskiljaren...

Volvo Penta MD5, denna hedervärda trotjänare, har säkert inga problem med att hantera ett visst flöde av brun sörja. Paraffinerad diesel som lyckas ta sig fram till MD5:ans finfilter lär ju upphettas tillräckligt för att bli flytande igen, eftersom läckoljan cirkulerar från insprutaren till finfiltret några gånger innan det är dags för cylindern. Och motorblocket, där finfiltret sitter, är ju minst sagt "görvarmt" när det varit igång ett tag. Värre torde det vara med en modernare motor, där finfiltret sitter en bit ifrån motorblocket, och som skickar tillbaka läckoljan till den svala drivmedelstanken. Jag gissar att dieseln aldrig hinner bli motorvarm. Vad tror experterna?

Detta ändrar min syn på hur drivmedelstanken skall vinterförvaras. Jag kommer att tömma den inför varje säsong. Inte toppfylla den som jag tidigare gjort. Dieseln går ju att förvara på dunk i frostfritt utrymme under vinten för att sedan återfyllas i båten. För vem vet om det är sommardiesel i sjömackarna? Eller om tidigare ägare sedan 1981 kvarlämnat sommardiesel i båten över vintern. Ett som är säkert är i alla fall att det troligtvis är bökigt att med vattenbad eller dylikt återuppvärma båtens drivmedelstank på plats. Den måste ut.

324 Infinite Dreams dieseltank kommer att ångtvättas och därefter vårdas ömt i fortsättningen. För säkerhets skull. Om det nu var paraffin jag såg. Vilket jag tyvärr tror att det var.

Fortsättning 11:

Manluckan demonterades inför tvätten. Att hitta partiklar inuti tanken var väntat. Klumparna, som syns på bilden nedan, var något trögflytande. Som lagerfett nästan. Inget för trånga bränsleledningar att jobba med.



Det lite mer moderna tankinnehållet bestående av dieselbakterier verkade inte finnas. De frodas väl i gränsskiktet mellan diesel och vatten i en drivmedelstank, och den miljön har jag sabbat med hjälp av Grotamar och Sta-Biltillsats under de år som jag varit ägare av båten.

Fortsättning 12:

För att minska antalet lyft av motor har det nya motorfästet gjorts överdrivet stort. Då motor och drev skruvats ihop, markeras med tuschpenna var borren skall sättas. Efter det tas skruvarna som håller ihop motor och drev bort igen.

Nu kan motorn flyttas åt sidan så att borrar och gängning kan ske. Motorn står kvar på det stora motorfästena och flyttas utan större ansträngning åt babord eller styrbord beroende på var man behöver fritt spelrum för bormaskin och gängtapp.



När motorns två tassar fått två 10mm skruvar var, gick turen till klämringen. Här började ett problem torna upp sig.

Skruvarna som håller klämringen är 8mm. På grund av rost som förstört gängorna i skruvhålen (blötjärn som hållit syrafasta 8mm skruvar på plats i trettio år) fick omgängning till 10mm ske. Inte nog med det...

Först fick motor och drev lyftas ur igen! Armar som räcktes och ryggar som sträcktes... Och åter igen droppe på näsan.

Nästa upptäckt var kusligare. Av de tio skruvar som hållit klämringen var det bara 6st som alls bottnade i en gänga av järn. Resterande fyra skruvar var bara fastskruvade i plasten. Och det var när en sådan plastgंगा sjuvades och släppte helt, som grejerna åkte ut (för sista gången).

Här kommer en trolig förklaring:

HR26 från 1981 har i mitt fall haft en klämring med 6st skruvhål. Originalkonstruktion och troligtvis norm på den tiden. En tidigare ägare till båten har sedan varit skötsam och bytt bälg. I samband med det bytet har även klämring bytts. Vid den tiden har Volvo Penta övergått till att sälja klämringar med 10st hål i, varvid fyra nya skruvar tagit plats i drevbädden av kosmetiska skäl, då ägaren upptäckt det jag också upptäckte, nämligen att drevbädden inte har en komplett järnring ingjuten, utan 6st små öar av järn för gänga till 6st skruvar...



Bilden ovan visar ett av 6st nygängade skruvhål till klämringen. Dimensionen tvingades upp från 8mm till 10mm.

Avslutningen på denna historia blev att plasta igen ett par 40mm spaningshål i den ihåliga drevbädden. Spaningshål som svarade på frågan om Sherlock Holmes kunde finna någon järnring, varvet runt och ingjuten? Svaret var ju nej, varvid de fyra "kosmetiska skruvhålen" borrades upp till 14mm. Sedan mutterknackades fyra stycken nya 10mm gängor in. Liknande gänginsatser har använts hemma för att skapa skruvhål i gipsväggar. De var dyra som skam men räddade definitivt situationen.

Nu ska vi se om jag kan undvika att använda ordet "gänga" i resten av uppsatsen.

Fortsättning 13:

Drevet fick sin efterlängtrade olja till slut. 15W40, där den lägre siffran (15) skvallrar om att oljan är förhållandevis seg då den är kall. Kall kommer den vara hela säsongen eftersom drevet sticker ner i den delen av Norra Ishavet som ganska lokalt och årligen omger Infinite Dreams. Om man får tro min fru. Hon har aldrig ens klivit ner på badplattformen...

120SB har rum för 2,8 liter olja till skillnad från S-110-drevet som rymmer 1,8 liter. Oljan fylls på genom hålet för oljestickan, precis som förr, med den skillnaden att 120SB har en luftningsskruv (stort svart lock) på toppen. Med denna på glänt gick påfyllningen snabbt.

Fortsättning 14:

Sittbrunnsdräneringen mynnar ut i två grova skrovgenomföringar. Skrovgenomföringarna har ju varsin låsring på insidan av skrovet. Dessa landar på rejäla, kvadratiska brickor i Infinite Dreams. En annan har trott att dessa extra brickor varit av Tirpitzplåt och att de utgjort en förstärkning/kraftfördelare mot ett klen plastskrov.

Kolla i era egna båtar. Troligtvis har ni inte dessa brickor i anslutning till skrovgenomföringarna. Brickorna var av 4mm kryssfänér och målade i stålgrått. Tätningsmassan var av silikon och hela härligheten hade ruttnat och släppt.



En vinkelkap skar av (den helt friska) skrovgenomföringen utifrån. Sedan gick det snabbt att plocka bort hela inrättningen inifrån och ersätta med nya friska genomföringar. Knappt hundra kronor styck för nya genomföringar av mässing mot cirka 250kr styck för syrafasta om jag varit lagd åt det hållet.

Kolla in den rötta brickan av trä på bilden. Med silikon...

HR26 skrov behöver ingen bricka för utjämning av kraften kring en skrovgenomföring. Skyddsnivån i kajutan skulle kunna klassas som "7,62mm Bullet Proof". Platen är mer än tio millimeter tjock. Och tätningen vid skrovgenomföringarna ska vara Sikaflex.

Jag är glad för att detta byte hanns med innan sjösättningen.



Innan oljan slogs på, byttes de två o-ringar som tätar locket som håller slutväxeln på plats. Min motorleverantör beställde dessa i särskild ordning, för att minimera risken för vattenintrång (och mungipenedhäng från min sida måhända) så här, inför första säsongen.

Och det kanske behövs, eftersom slutväxeln åkt i och ur några gånger under våren, i samband med lyft i och ur. O-ringarna sitter djupt i sina skåror, men kan skadas då de får chansen att svälla ut emellan varven.

Motorleverantören har naturligtvis även överlämnat nya packboxar utifallatt... Det får bli en grej för framtiden. Slutväxeln är ju helt otroligt vacker att titta på, så om inte annat för den återblicken, så ska väl det jobbet göras i framtiden.



Bilden ovan visar de två svarta o-ringarna som byttes utan bekymmer.



På grund av strulet med slutmonteringen av motor och drev, började sjösättningen närma sig med stormsteg. Drevet och den för mig nya bekantskapen med foldningpropeller gav mig några funderingar. Till slut var i alla fall allt färglagt med drevfärg från Jotun som tidigare. Och kuggsegmenten som synkroniserar propellerbladens vinkel inbördes hade fått en klutt vattenbeständigt smörjfett att knapra på. Flexofolds rekommendationer till trots. Tänkte som så, att kuggsegmenten kommer sakna giftfärg större delen av sommaren. Och det är väl där som skalbankarna kommer att etablera sig i början av juni...

Fortsättning 15:

Ljudisolering.

Gentlemen kryssar inte.

Även om målet med resan är just själva resandet så delas ju inte den målsättningen av majoriteten ombord. På sommaren skall man ju helst lägga till i den nya gästhamnen två timmar innan man ens kastat loss ifrån den förra för att erhålla en vettig natthamn.

Under de omständigheterna blir motorn ett nödvändigt ont. Att tyst och fint glida fram för segel i sakta mak. Ta hjälp av vindarna och planera bästa slaget betraktas av besättningen med misstänksamhet.

Därför, min käre Solé, skall du bli räddningen i sommar. Men du skall inte göra något väsen av dig.



Motorn står rakt under skottet mot sittbrunnen. Detta skott öppnades upp en halv decimeter för att göra plats för motorn. "Locket" ovanför motorn har hamnat en knapp decimeter högre upp än

tidigare. Dock ej högre än att när luckan i trappan öppnas, så är utrymmet fortfarande tillgängligt för förvaring av husgeråd. Den ljudisolerande mattan på undersidan av "locket" är idag fördubblad i tjocklek, till två 30mm mattor limmade på varann.

Tidigare isoleringsmattor i motorrummet förstärktes även de, med mer matta av samma tjocklek. Inte minst i framkant, mot kajutan. I kajutan sätter sig gärna den yngsta bestättningsmedlemmen med målarbok och kritor. Måtte hon slippa hörselskador.



Som synes ovan verkar det som om ljudisoleringen i HR26 kraftsamlats till att mildra ljud in mot kajutan, men inte bakåt mot sittbrunnen. Utrymmet under sittbrunnen transporterar (och utgör kanske resonanslåda för) buller.



För att råda bot på buller bakåt, inhandlades en mjuk, ljudisolerande matta från Thinsulate. (Tänker på jobbkärl för snickare när jag hör varunamnet). Mattan utgörs av något slags fluffigt täcke med folie på ena sidan. Köpte en meter av detta svindyra material och fick då ett stycke på 1,5m bredd.

På bilden ses de slitsar jag tog upp för att kunna leda in (och ut) diverse slangar och kablar till motorn och ändå omsluta bakkant av motor, drev och vattenlås.

"Manteln" hänger fästad med kapellvred från skottet rakt ovanför motorn och svept bakåt, ned till skrovet. Folien är vänd mot motorn. Kapellvreden medger att jag kan plocka med mig manteln hem i höst inför vinterförvaringen. Den sägs vara usel på att binda fukt, vilket är önskvärt, men kommer att tas bort vintertid för att medge luftcirkulation.

Fortsättning 16:

Infinite Dreams sjösattes den 28 maj. Det har varit en intressant resa i vår. Från det första samtalet med en motorförsäljare på Båtmässan i februari, fram till sjösättningen.

Ljudnivån är svår att få ner. Mycket buller transporteras genom motortassarna, rätt ut i båten utan att fastna i ljuddämpningsplattor eller mjuka Thinsulatemattor.

Motorn har stötstänger precis som MD5 och slamret från de båda ljuder igenom.

Men. Den nya motorn är stark. Propellern är riktigt effektiv. Både framåt och bakåt. Bästa vridmoment ligger runt 2000 varv i minuten. Här surrar motorn lite diskret och bränsleförbrukningen är optimal.

Efter att ha riggat och passat på att gå bryggvakt den 6 juni kändes det dagen efter riktigt skönt att stäva ut ur Björlanda Kile småbåtshamn. Sätta segel i goda vänners lag och **stänga av motorn.**

Med dessa ord tackar jag för mig och återkommer igen med något "Completely Different" som pojkarna i Monty Python skulle sagt.

Ett stort tack till alla inblandade!

Trevlig Sommar 2014!

// John