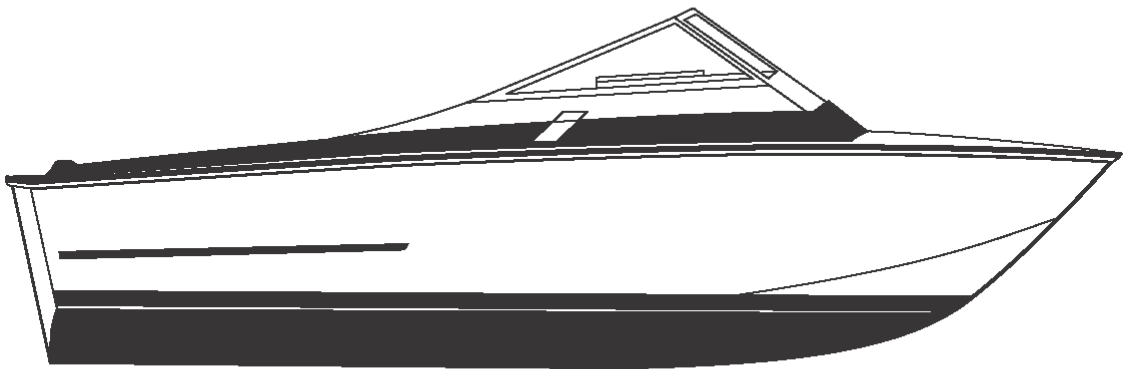


Tordön

Coronet 24 Weekender



En kort beskrivning över en lång reovering

utförd av Leif Wessel

Förvärvet	sid 3
Städning och tvättning	sid 4
Nedmonteringen	sid 4
Renoveringen	sid 5
Båten	sid 5
Tekniken	sid 7
Sjösättning och provkörning	sid 9
Var det värt det?	sid 10
Manualer	sid 10
Ett särskilt tack till	sid 12

Förvärvet

Jag har seglat sedan barnsben och sysslat med försäljning av motorbåtar på 70 talet. Segling har däremot varit prioriterat, först med högpresterande katamaraner och sedan 35 år med segelbåten Ellinor en nu 65 år gammal träbåt utan motor. 10 meter och 3,5 ton tung.

Men under årens lopp har jag följt vad som sker på motorbåtssidan. Det som intresserat mig är båtar som jag kan hantera på egen hand och sköta själv i största möjliga utsträckning. Kostnaden är även det en begränsning som inte skall underskattas då det gäller att det finns ordentligt utrymme för nyttjandet. Två båtar jag kände till och gillade var Coronet DC 21 och Bertram 28 Moppie. DC 21:an tyckte ja var i minsta laget framförallt i ruffen. Bertramen är riktigt läcker men med dubbla V8 or. Då jag inte betraktade mig som en motormeckare insåg jag svårigheten med den båten. Men framförallt priset! Både i USA och i Sverige verkar de stå sig väldigt bra och kom aldrig ner i för mig överkomligt pris.

För drygt tre år sedan hörde jag talas om att min kappseglande båtgranne tillika kappseglingskonkurrent köpt en Coronet 21, vilket jag tolkade som en DC 21. Det var helt fel det var en Playmate. Nu började jag Googla på Coronet och fann en båt som hette 24” Weekender, vilket jag tidigare inte hade en aning om. På Coronetklubbens hemsida fanns ytterligare information att hämta och ett medlemskap var lätt fixat. Där fanns även en båt till salu för rimliga pengar. Två alternativ, som den är eller driftsatt. Körklar dubbelt så dyr.

I samband med sonens diplomering i huvudstaden tittade jag på Tordön ute i Gustavsberg. Båten var inte i skick om man uttrycker sig milt, men botten och drevet såg bra ut och sådant gillar kappseglare. Men framförallt den stora sittbrunnen och hyggliga volymen i ruffen tilltalade. Att visa båten för hustru Annika var uteslutet som den såg ut, så det blev en något omvänd förhandling om att jag ville köpa. Tid hade jag, enligt Annika all tid i världen!

Båten hade varit i säljarens ägo drygt 15 år vilket är ett gott tecken. Motorn en Ford big block från 1968 båten från 1967 lät ju inte helt övertygande bra och såg inte bra ut heller. Mängder med konsultationer tog vid, gratis konsultationer vad de nu kan vara värda men en minns jag särskilt. Den bilroade flygbolagsdirektören Janne, han sade: motorn den är inget problem det är båten som är problemet! Jag fattade inget! Men nu vet jag. Motorn har tagit två till tre veckor att helrenovera, vilket betyder att resten tagit 3 år och en månad. Lite annat har jag hunnit med men det tar tid att renovera.

En förhandling på mejl inleddes med säljaren och efter 30 mejl hade vi kommit överrens och använde korrespondensen som avtal. Färdigt och klart!

Nu skulle båten hem och även Björn Boklunds Playmate. Båtarna anlände sent i maj till Skanör och det var förvånansvärt stor publik. Björn kunde sjösätta men jag hade under tiden som gått ändrat mig från att sjösätta och leta brister och i stället bestämt mig för att allt var dåligt så det var lika bra att starta på land.

Städning och tvättning

Liksom när man skall bygga nytt så är det bara den som sätter igång som är entusiastisk, alla andra bara ser problem. Det första var att det inte fanns avsatt plats för renovering i hamnen. Uppläggningsplanen är bilparkering under turistsäsongen. På andra sidan vägen bakom ”hoddorna” finns jolleplatserna och lite utrymme för fiskarnas utrustning. Där blir bra tyckte jag men jag var från början tämligen ensam i min åsikt. Men allteftersom dagarna gick och argumenteringen vässades så löste det sig på allra bästa sätt. Men jag hade nu insett att ett aber var att båten såg förfärlig ut och låg så att alla matgästerna på Rögeriet såg den. Därför vidtog en omfattande tömning in och utvändigt städning, vaxning och polering. Det hjälpte något. Men det gav framförallt en bra bild av vad som krävdes för att få båten i ett så anständigt skick att varken jag eller framförallt Annika skulle skämmas.

Av det som bars ute såldes några prylar, värmaren som hängde på trekvart köptes av en herre från Lund som behövde reservdelar till sin värmare. En bäddmadrass som tog alldeles för stor plats byttes mot två flaskor vin. 200 liter bensin körde jag upp i mina bilar eftersom tanken skulle tömmas och besiktigas.

Det arbetet tog väl en månad men då hade jag krypigt runt och konstaterat att det blir mycket jobb framöver och för plastjobben behövs det värme.

Nu gjordes även färgbestämning av gelcoat ytorna och ett väldigt grubblande över frågan , målning eller gelcoatspackling. Många besökare menade att det skall målas för att bli bra och släng allt skadat trä vilket var nästan allt synligt trä. Då betämde jag mig för tvärtom! Renovera så långt det är genomförbart med funktionen i behåll. Det blev ledstjärnan i hela projektet.

Nedmonteringen.

Drevet var det första som åkte av och delar av det lämnades bort då det var vatten i oljan. Isskåpet skars loss från skrovsidan där det var fastplastat och bars ut. Det var inte lätt att få ur det då det tidigare gjorts om till kylskåp och isolerats med byggskum som expanderar vilket det gjort upp under skarndäck. När isskåpet var borttaget så frilades muttrarna till sprutlisterna som dömts ut av alla som ansåg sig ha rätt att delge sina synpunkter och det ansåg sig alla ha rätt till. Delar av inredningen i ruffen skars och skruvades ur för att komma åt den förestående renoveringen av däck.

Instrumentkonsolen togs av och där visade sig ett inferno av kablar som bytte färg hela tiden så att de var svåra att följa. Ut med all elen framifrån och bak inget får vara kvar.

Sist men inte minst, motorn. Nu börjar en resa i motorteknik. Först gällde det att ta av så mycket som möjligt för det är trångt runt motorn. Bultarna på avgaslimporna var av alla möjliga sorter och de främre satt som förutsett hårt, mycket hårt. Men när generator, limporna var avtagna så var det dags att med kranbil lyfta ur motorn. Väl ute såg den faktiskt bättre ut än jag trott. I väg med den till Österlen för provstart och förvaring. Den gick knappt.

Sedan var det det där med balsalaminatet som är ett känt problem. Däck var helt kass, mjukt överallt. Men frågan var, skära av däck runt hela båten och göra vid inomhus och åt rätt håll, eller underifrån inne i båten. Det blev det senare. Vilket arbete! Det var pest, varmt, smutsigt

och tungt. All inplastad plywood och balsa togs ut. Dyngsurt men inte möjligt konstigt nog. Balsan gick att krama ur som en tvättsvamp.

I arbetet med att ta bort beslag lärde jag mig att de använt plywood överallt under beslagen så även nosbeslaget det stora klyset. Inifrån fann jag två bultar som jag fick loss men beslaget satt fast såsom berg i alla fall. Hur jag än letade fann jag ingen förklaring till varför det inte släppte. Med ordentligt med våld kom det ur plasten men med ytterligare två bultar och ännu större hål där bultskalle med bricka dragits ur genom däck. Här fanns det obelyst gelcoat och även flagor av sådan vilket omedelbart kom till nytta eftersom gelcoatmakaren ville ha färgprov. Lite kurios, balkarna som var inplastade var av finaste mahogny och inte fuktskadade. Alla regler i hela båten är av mahogny och i bra skick. På ruffskottet fanns en förstärkning i form av rostfritt plattjärn kors och tvärs runt dörren. Den var i alla fall tänkt som så men eftersom den brustit i en svetsfog bedömde jag det som värdelöst. Felet fanns någon annan stans men var? Det svaret fick jag långt senare med hjälp av Kåre Bremer en annan Coronet 24” Weekender ägare.

Renoveringen

Båten

Jag började med det besvärligaste och i särklass tråkigaste arbetet. Däcket inifrån runt hela båten. Eftersom det var en skada på babords bog ovanför aluminiumlisten från fören till nedanför babords lanterna. Hela vägen var öppen och fylld med fogmassa som inte gjorde vad den var avsedd för. Efter att avlägsnat fogmassan tog jag tyngderna till segelbåtens vintertäckning, 5 liters plastdunkar fyllda med sand och ställde dem på däck så att ytorna nådde varandra. Därefter plastade jag inifrån skrov till däck. När det var gjort med fyra lager så började det utvändiga arbetet med den skadan.

När det arbetet var klart och hyfsat tillputsat började plastning uppför i trånga utrymmen. Undersida fördäck, med divinylcell och plywood under beslagen. Divinylcell istället för plywood i mot däckets ytterkants undersida. För att hålla sakerna på plats använde jag gamla lattor från två gamla storsegel och kvastskäft av olika slag. Allt fick provas innan ytorna plastades. Det kan tyckas besvärligt men det var inget mot nästa steg som innebar förslutning av divinylcellen med väv och plast. Gjorde jag bitarna för stora föll de ner över mig. Gjorde jag dem för små fick jag ett alldeles onödigt spill eftersom överlappen blev många. Svordomarna haglade och jag raglade ut ur båten med jämna mellanrum för att få luft. Inne i garderoberna var det ännu värre för där var det svårt att nå in men det gick till slut. Skarndäcken var rätt hanterliga och på köpet fästes beslagen till sätena med skruv och plast. Akterdäcket var en rysare då det var trångt och dåligt med ljus. Däremot fick jag möjlighet att stämpla upp det så att en del av deformationen försvann. Deformationen hade förmodligen orsakats i samband med motorlyft med hjälp av en tvärbalk liggande på sargen. Att belasta båten på det viset är en dumhet som straffar sig.

När de arbetena var klara återstod att plasta in balkarna, två stycken, på fördäckets undersida. Dem stämpade jag med två domkrafter.

De beskrivna plastarbetena var förfärliga och därför stack jag i mellan med lackborttagning, lagningar av tidigare hål för varmare och lite annat. Trä och lack har jag arbetat med tidigare och även plast i begränsad omfattning så det gick hyggligt. Jag pluggade alla bulthålen i

ruffskottet efter det felaktiga rostfria beslaget. 10 talet hål som förståsigpåarna påstod inte skulle gå att plugga. Det gick utmärkt och med lite bets så ser inte ens jag dem.

Men frågan kvarstod hur hängde det ihop? Säljaren Ulf påstod att beslaget satt på ruffskottet för att alltihop svajade. Men vad var alltihop. Sittbrunnsturken som är förhållandevis stor är monterad på fyra synliga galvaniserade vinkeljärn, två längst bak och två på mitten. Men fram syntes inget. Jag letade inne i ruffen och hittade endast ett hål ovanför trappsteget men inget däri syntes. Kåre Bremer besvarade frågan om jag kunde titta i hans båt med att skicka bilder på det jag ville se. Och se! Nu klarnade det. I hans båt satt i hålet en vagnbult. Vid vidare letning hittade jag två hål i vardera garderoben. Nu letade jag under durken och där sitter en dold regel med fem stycken 6 mm vagnbultar. Av dem syntes inget på andra sidan de var både krökta och dragna igenom plywoodskottet. Inte konstigt att det hela svajade, och samtliga installationer som hade anslutning till främre delen av durken hängde och slängde. 6 nya 10 mm vagnbultar och stämning av durken till rätt höjd gjorde det hela riktigt bra. Puh! Ytterligare ett bekymmer löst med ett par bilder.

En dag blev jag uppmärksam om pensionärsföreningen Woodpeckers. De har med Vellinge kommuns hjälp två lokala snickerilokaler, den ena med tre platser och den andra med sex platser. Modernt utrustat med maskiner och utsug. Strålände för min del och där fördärvade jag lanternorna som jag försökte rädda. Men jag gjorde därpå nya vilket var lite av ett gesällarbete. Flaggspeel profilerades, luckor limmades. Lackborrtagning gjorde jag utomhus i hamnen.

Vad är då nytt frågar man sig kanske. Ryggstödet till aktersoffan, gavlarna till issskåpet och panelerna inne i ruffen. Ryggstödet till aktersoffan är nyckeln till den självbärande konstruktionen. Hela soffan/motorrumsluckan hänger i ryggstödet och har inget stöd nedåt. Plastad mot skrovsidan och formad genom sin överdimension, vilket gjorde det väldigt svårt att föra den på plats. Men vilket snyggt tänk. Durkarna borde göras något åt men jag har inte gjort det då jag skulle springa ut och in och delvis arbeta på dem. Med lite olja blev det något mindre sjaviga men ytfaneret är på vissa ställen nedslitet. Lite nya beslag inköpta i Hamburg på Top Licht.

Ratten gick att snygga till men instrumentkonsolen var en katastrof. Itusågad och borrarad ifrån alla håll och kanter. Väl uttagen hängde den inte ihop, men ingen annan fanns att tillgå. Återstod reovering. Jag plastade ihop den så den blev lite stabilare och gjorde samtidigt en fläns som anläggningsyta till en ny skiva. Skivan en svart plasthistoria var lite för tunn så jag tog en bit plywood också. De stora hålet mot sittbrunnen, slarvigt sågat täckte jag med en transparant lexanskiva som jag bestrukit med gelcoat på baksidan. Det knepet använde jag mig av även på en täckbricka efter en logg som suttit i den blå sittbrunns sargen bredvid styrkonsolen.

Dörrarna till issskåpet slipades och lossat faner limmades med förvånansvärt bra resultat. Insatsen i skåpet rengjordes och plastades lite här och var och målades med vit TopCoat. Inte helt bra men acceptabelt.

Ruffdörren var sönder sågad i ventilationsöppningen och täckt med ett rostfritt ventilationsbeslag vilket såg märkligt ut. Ett liknande i teak inhandlades på Biltema justerades och fälldes in och därpå betsades till i stort sett samma kulör som resten av dörren. Bra men inte perfekt.

Sprutlisterna lastades in i bilen och en resa till snickerier tog sin början. Den blev kort, första snickeriet hade bitar att fälla in och kunskapen hur jag skulle såga ur det inköpta bitarna för minimalt svinn. Sedan utfördes renoveringen i Woodpeckers lokaler. Resultatet blev okej med tanke på att de gamla listerna är grunden. På detta viset slapp jag en svår hyvling av listernas insidor som följer skrovets form.

Stolarna som endast är pallar var kraftigt missfärgade tvättades med vittvättmedel blandat med vatten till tvättpaste och kraftig skrubbnig. Dynorna till aktersoffan genomgick samma behandling. Ryggdynan som är klädd på en plywoodskiva gjorde jag ny och klädde. Dynorna i ruffen lämnade jag till en annan båtägares hustru som sydde i ett tyg som jag och Annika valt. Det första alternativet som hade blivit verkligt bra blev för dyrt 2 000 kr metern. Nu blev det nästan samma kulör för endast en fjärdedel.

Bränsletanken var en sak som skapade lite oro och de flesta som renoverar byter ut mot rostfritt. Jag började med att testa hur mycket vatten som fanns i tillsammans med 200 liter bensin. Pasta på en sticka och ner genom givar hålet. Obetydligt med vatten! Alltså tömdes tanken rätt ner i familjens bilar, utan att meddela hustrun som skulle till Göteborg med bil och bensin.

Väl ute ur båten grubblade jag på hur den på utsidan helt fräscha tanken skulle se ut inuti. I Vardera hörnet fanns det förskruvningar som tarvade gigantiskt verktyg för att få grepp. Men jag var orolig för ångorna i tanken om jag skulle skruva ur pluggarna. Därför vattenfylldde jag tanken innan jag med en vägs skylt som hävarm fick loss pluggarna. Vad jag kunde se var den som ny inuti. Så jag spolade och spolade och hade den liggande på lite olika håll. Avslutningsvis upp och ned i solen för urtorkning. Men hur försluter man den tätt igen. En tidigare kund till mig, rörläggningsfirma med behörighet för bensinstations rördragning berättade att man använder shellack och lin. En rörläggare fick lägga på linet och jag lackade. Därpå installation i båten så var den ur vägen.

Tekniken

Flygbolagsdirektören Janne mycket bilroad och tidigare bilmekaniker sade på min fråga om projektet: Motorn är inget problem det är båten som blir problemet! Jag vill nu påstå att han hade rätt. C:a en månads arbete på den, bra tillgång till reservdelar även de marina bitarna dock ej i Sverige men väl i USA. Därifrån fjorton dagars leveranstid till dörren i Falsterbo.

Drevet ett Volvo Penta har delar till det mesta men inte till första generationens Power Trim vilket det är.

Motorn pillades ur under nedmonteringsfasen och kördes till Österlen till en från ungdomen bekant V8 skruvare som dessutom ägnar sig åt Drag Racing. En provstart genomfördes efter vissa besvär och ett kompressionsprov togs. Jämn kompression på bägge sidorna men väldigt olika. Därpå skruvades motorn isär till minsta detalj och rengjordes. Anläggningsytorna skrapades rena från packningsrester och slagg samt smärglades med smärgel på metall klossar. En teknik som Kemal tillämpat på kärnkraftsverken.

Samtidigt gjordes alla bulthål i ordning för originalbultar. Alla lagerytor mättes och stämdes av vad avser tillåtna toleranser. Vid nedmonteringen och rengöring av ventilerna konstaterades att fjädrarna helt saknade spänst.

Med hjälp av lite olika kataloger gjordes en beställningslista på delar. Sedan lämnades topparna med ventiler till en toppspecialist för planing och montering av de nya fjädrarna, teflonstyrningar och de polerade ventilerna.

Resten av motordelarna fick vila under täcken tills värmen och Kemal återkom från värmen.

Under tiden gjordes en del arbeten åt drevet som hade vatten i oljan men i övrigt var i hyfsat skick. En del av dessa lämnades bort men återstod lösningarna kring Power Trimmets. Jag for runt lite här och var eftersom en hydraulcylinder innehöll gravrost men ingen ansåg sig kunna sätta upp den så att den gick att fixa. Men en äldre maskinoperatör som på sin fritid renoverade gamla bilar hade samma problem med bromscylindrar och han renoverade med plastisk metall från Biltema och honingsverktyg som används till cylinderlopp. Arbetet utförde jag med honingen Herbert. En annan detalj som inte finns var en gummibälg över lyftgaffeln. Vid förfrågan hos alla drevgurus så kunde jag inte få råd om någon vettig lösning, det närmaste jag kom var någon som sade att en ICA påse ibland varit lösningen. På min båt fanns varken bälg eller plastpåse. Men i boken fanns bälgen med artikelnummer och någon funktion bör den ha men vad? Efter mycket klurande gissade jag att den skulle skapa mörker för att undvika beväxning på hydraulkolven när den var ute. Ute är den när drevet är lyft. Med denna insikt rätt eller fel löste jag det med en bit gummimatta som jag stansade ett hål i med kolvens dimension samt slitsade ut fyra snitt för att ge plats för gaffeln i dess övre läge, när drevet är nere.

Trimplanen och styrningen ingår även de i vad jag betraktar som tekniken. Styrningen fungerade om än med mycket luft i ledningarna och veck på dem vid styrkolven och rattcylindern. Men varför? Åter gissningar och nya slangar med nipplar beställdes. Att arbeta med detta var som att slakta en gris i motorrummet. Röd olja sprutade ut och hamnade precis överallt. Som tur var var allt ute utom trimplans utrustningen. Fyllning av olja, testning luftning osv. Arbetet gjordes ett par gånger innan hyfast resultat nåddes.

Trimplanen gick inte men det var någon skillnad beroende på om man körde det ena eller andra. En magnetventil drog inte så den beställdes och monterades och så nu gick de.

Åter till motorn. Alla delarna på plats. Det drog ut lite på tiden då vevstaksbultarna fellevererats två gånger. Ford 428 SCJ har speciella bultar vilket leverantörerna inte riktigt greppade. Några dagars skruvande och maskinen var färdig för provstart. Tjong igång! Ett himla liv men den gick fint. Sedan fick den vila medan jag funderade över limporna, en vattenkyld racingvariant från 60 talet. Inga nu gällande Svenska kataloger innehöll sådana. Till en början inget på nätet heller. Men mer av en slump blev jag uppmärksam på att de kallas "Log Manifolds" Med det sökbegreppet hamnade jag hos Hardine Marine i USA och då blev det bra. Fjorton dagar och överkomliga i pris.

Elen som för mig är ett tämligen okänt område kunde lösas mycket tack vare ett föredömligt el-schema från en DC 21 på Coronetklubbens hemsida. El-dragning skiljer sig inte mellan de båtarna. Vissa modifieringar har jag gjort men el-schemat var ett bra stöd. Elen skulle vara klar innan motorn kom på plats och allt beställdes från ELFA med leverans till lokale ICA handlaren.

Instrumentpanel med instrumenten var spännande. Det finns hur mycket instrument som helst, men när det kommer till utomhusinstallationer blir det inte så mycket. Amerikanerna har sina

givar typer och övriga värden verkar följa VDO standard. Nu blev det inte så många alternativ längre. Ett hade jag bestämt, instrumenten skulle vara från en leverantör och i samma serie. Efter mycket letande hittade jag Turotest, Brasilianska instrument med VDO standard. Svensk agent? Jag vet ännu inte, men jag köpte från Stockholm. Konsolen försökte jag återskapa så gott det gick. Nytt manöverreglage från Morse. När jag började med konsolen tyckte jag det var gott om plats men mot slutet blev det svårt att få in allt. Hydraulstyrningen kräver volym samt ledningarna måste få plats för en lång böjning. Men allt kom in till slut.

När det mesta var klart var det dags att sätta i motorn. Nya tassor hade jag lyckats hitta "runt hörnet" så kranbil beställdes. Men motorn är för stor att sätta i med alla sakerna på så en limpa och generatoren fick demonteras för att lirka motorn på plats med ytterst små marginaler.

Med limpa och generator åter på plats så började det för mig allra svåraste, kylningen. Rörmokeriet är för mig ett helt okänt område och någon egentlig vägledning av tidigare installation hade jag inte då det var ett halvt system och nu fanns en värmeväxlare till ett helt system men till den fanns ingen bra plats.

Jag frågade runt överallt och många i hamnen har ett förflutet som rörmokare. Men yrkeskunskapen var inte tillräcklig. Nästan alla anslutningar var olika så slangarna passar bara i den ena anslutningen. Men till slut löste jag det regelvidrigt med rördelar med invändiga dimensioner för lödning av rör. På dessa krängde jag slang efter att ha kragat kanten något. Tvivlarna var många men jag fann inga bättre alternativ. Allteftersom jag kopplade ihop slangar monterade vattenfilter och monterade och demonterade impellerpumpen så blev det mindre och mindre plats för händer och verktyg. Ett ormbö blev det och framtiden får visa om det går att få ut pumpen som tänkt utan att tömma systemet och lossa ledningar annat än till pumpen.

När kylningen var monterad återstod att starta motorn med vatten anslutet till vattenintaget i skölden. Ett 185 liters fat med en slang under fullt tryck nerstucken i tunnan kunde hålla nivån på tomgång. Men vid lite högre varvtal så försvann vattnet ur tunnan i en rasande fart. Men det verkade fungera efter ett par överhettningar. Någon menade att det fanns luft fickor i systemet.

Nu var det plötsligt tid för montering av drevet. Det verkar vara konstruerat för drev utan Power Trim men med hjälp av manualen och mycket svordomar kom det på plats efter en dags försök.

Nu blev det brått telefonsamtal till kranbilsåkaren bottenmålning till kl 21 och sjösättning dagen därpå. 2011-07-20 efter tre år och två månader.

Sjösättning och provkörning

Nu flyter Tordön och den har körts lite grand med fortsatta problem med kylningen. Efterhand verkar det lösa sig men nu återstår lite längre provturer över ett par timmar. Ljudet däremot är en katastrof utom för de mest inbitna raggarna. Enkla ljuddämpare är nu beställda från det stora landet i väster.

Tre repor genomförda på ca en halvtimme vardera och då har jag blåst två grenrörspackningar. Efterdragning av de speciella aluminiumlimporna verkar behövas ständigt. Återstår att se om jag lyckas bättre efter hand.

Nu återstår, ljuddämpning, en hylla i isskåpet, en längre testkörning och lite fräscha kapell.

Hur fort går det frågar alla. Det vet jag ej men jag har under ett kort ögonblick passerat 40 knop. Varvräknaren som skall kunna kalibreras går inte att kalibrera då justerskruven verkar ha satt sig. Men allt tyder på att den visar 30-40 % för mycket. Det får fixas längre fram. Nu går inte trimplanen som gick innan motor installerades. Lyfthydrauliken liksom Power Trimmet verkar fungera som det skall liksom styrningen. Förutom att varvräknaren inte visar rätt visar vattentempmätaren som monterats för oljetemp inget alls. Summern för värme och oljetryck väcker hela hamnen. Elen fungerar bra och Skyllemarks grejer blev bra då jag slopade skiljerelä och nöjer mig med ett batteri. Som reserv ett inte anslutet campingbatteri. Men som med starkablar kan hjälpa till om det skulle behövas.

Var det värt det?

Om jag ser till båtens värde efter renoveringen så har jag svårt att avgöra vad den är värd. Kostnaderna för att renovera motor och drev betyder att båten kostat mig ungefär hälften av vad den skulle kosta om jag satt i en ny bensinare med V8 smallblock med ett nytt drev. För en köpare skulle det säkert vara ett bättre alternativ än att köpa en båt från 1967 med en motor från 1968 och ett drev från 1977.

Som seglare har jag konstaterat att segelbåtarna kan användas med glädje under säsongen medan motorbåtarna krånglar under säsongen. Så en förutsättning är att jag kan fixa mycket själv och inte måste vara beroende av montörer som är ständigt upptagna. Den kunskapen har renoveringen givit mig. Dessutom har jag varit sysselsatt med allehanda problemlösningar under tiden vilket har tilltalat mig. Och sist men inte minst detta renoveringsätt ha passat min likviditet bättre än en engångsinvestering på drygt 200 000 för motor och drev.

Nu återstår att se om min önskan om motorbåt är så bra som jag tänkt mig men redan har jag varit och badat med sonen på besök från Dubai vid Haken och med hustru Annika utanför Måkläppen i sommarens bästa väder. Det bådar gott!

Manualer

Av säljaren fick jag med manualer till drevet, styrningen och en bok om renovering av Ford FE motorer. Den boken omfattar även 428 SCJ men är väl schematisk. Kemal däremot hade riktiga böcker från Ford från den tiden, en riktig "bibel". För trimplanen fanns det bra manualer på nätet med olika kopplingsschema och felsökningschema. Coronet klubben har manualer för båtarna.

Utan den dokumentationen hade renoveringen inte lyckats utan får ses som en förutsättning för att få ordning på saker och ting.

Ett särskilt tack till

Att stå med ett renoveringsobjekt i Skanörs Hamn istället för i en lada eller på tomten innebär att det finns människor med olika erfarenheter som passerar eller kan besökas i sina verksamheter i hamnen. Om de inte kan eller har svar på frågorna så vet de oftast var svaret

finns att finna. Dessutom ger det en social tillhörighet istället för att stå ensam i trädgården. En nackdel kan ju vara alla de som idiotförklarar en för att ha tagit sig på ett sådant projekt men det får man bortse ifrån annars kan man ge upp i förtid.

Stefan Andersson som jag ständigt bombarderat med frågor har varit ett ypperligt bollplank med vissa stödinsatser. Herbert Nilsson som inte bara är ett bra bollplank utan dessutom genomför viktiga punktinsatser och stödde mig i val av plats att lägga båten i anslutning till hans hodda. Anders Roubert som med sin yrkeskunskap har bistått med många originallösningar. Figge Andersson som trodde att det skulle bli bra. Ulf Nilsson med sitt lindrev och dränerings rör i soffan. Kemal som inte bara har kunskapen om V8: or utan verkstadsmanualer och specialverktyg från tiden. Jim Clementson med sin tråkunskap.

En del företag har varit inblandade. Bildelar i Trelleborg som representerar bla Hansen Racing men även många andra, men de har personal med marinerfarenhet. Likaså Palmblads Marinservice i Falsterbokanalen. Riktigt bra är Hardine Marine i USA de har det mesta till det mesta bara det är stort och snabba leveranser därtill!. Trellex i Trelleborg en butik med lite olika specialiteter, bland annat hydraulik och slang av alla slag. Elfa som har en katalog på tidigare 1500 sidor numera 3 000 sidor. Där finns allt till el. Stockholms Skepps och Byggnadsvårdshandel. Top Licht i Hamburg en guldgruva vad gäller prylar. Shyllemarks som på ett pedagogiskt sätt kan beskriva vad som är viktigt för god elförsörjning ombord. BHP Plast i Klågerup som bland annat levererat gelcoatspackel efter färgprov.

Coronetklubben med erfarenhetsutbyte, manualer och utbytesdelar var en mycket bra hjälp i arbetet.