

## Ny motor i Magdalene DEN 42:

Vi havde en Yanmar motor 2 GM 13 HK fra 1983 med skrueaksel i vores drabant. De 13 HK var lige i underkanten af, hvad der skulle bruges ved sejlads for motor i hårdt vejr.

Yanmar 2 GM motoren er en meget fin motor med et godt ry på "brugtmarkedet", så skulle den skiftes, var det nu, medens vi stadig kunne få lidt penge for den gamle motor.

Jeg var ikke i tvivl om, at det skulle være en Yanmar igen, men det skulle være med 21 HK og 3 cylindere.

En Yanmar 3YM20 motor opfyldte alle mine krav, og da den kun er 30 mm længere end den gamle, var der lige plads til den uden at ændre på motorrummet. Desuden kan de 4 bagerste gevindhuller i motorfundamentet genbruges.

Vi har en nyere 2 bladet Flex-o-fold 17 x 13 RH propel, som har virket rigtigt fint med den gamle motor.

Megen snak frem og tilbage om den kunne genbruges, både med Flex-o-fold og Yanmar forhandleren.

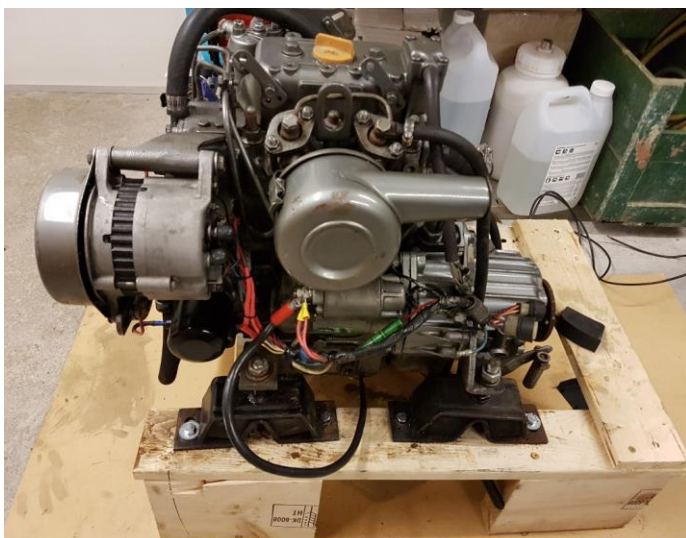
Resultatet blev, at vi valgte at genbruge den, og den virker fint.

Den gamle motor blev sat til salg i GUL & GRATIS og blev solgt for 10.500 kr.

Magdalene står indendørs, og vi tog hende på land lidt tidligere, og jeg lavede et træfundament, som lignede det, motoren stod på.

Så var det kun at demontere elkabler, slanger samt kabler til gearet og gashåndtag, og endelig kunne de 8 bolte til motoren demonteres.

Så var det bare at trække motoren ud på træfundamentet og skrue den fast.



Jeg købte den nye motor hos Martin Solmer's Marine Service, og han leverede den nye motor ude i hallen, hvor Magdalene står om vinteren.



Med hans minilæsser tog vi den gamle motor ud og satte den på min trailer. Den nye motor blev leveret på en palle, som vi løftede op i cockpittet. Her stod den på tværs de næste par måneder, mens jeg renoverede motorrummet med ny støjisolering, inden det til sidst fik en gang maling.

Jeg skiftede selvfølgelig også pakdåsen på skrueakslen. Jeg bruger den type, hvor der under drift ledes lidt "brugt" kølevand gennem pakdåsen. Dermed undgår jeg luft i stævnørret.



Den gamle motors fundament kunne genbruges. De 4 bagerste gevindhuller i motor fundamentet kunne også genbruges, da de har samme placering på den nye motor. Jeg lavede en skabelon i krydsfiner med alle 8 huller. Så var det bare at lave 4 nye gevindhuller til de 2 forreste svingningsdæmpere.

Samme med en kammerat og med en talje fastgjort i en af loft bjælkerne i hallen, blev den nye motor løftet ned på plads. Så var det bare at sætte 8 nye rustfri bolte i gevindhullerne.

Opretningen af motoren blev lavet senere.

### **Det var alt det lette, der nu var på overstået.**

Det nye kontrolpanel have ikke samme mål, som det gamle.

Den elektriske tilslutning er meget simpel. Der er kabler med stik i begge ender, så det er bare at sætte stikkene i motoren og i kontrol panelet.

Den nye motor er ferskvandskølet, og skal have en ¾" tilgang af saltvand. Jeg har skiftet alle mine ventiler til komposit, og de fylder mere end i de gamle i metal. Jeg var nødt til at ændre placeringen af ventilen til kølevandet for at få plads til den nye og større ventil. Det gamle hul blev lukket med epoxy fra HF marine, og et nyt blev lavet.

Der skulle også findes plads et søvandsfilter og til en expansionsbeholder til kølevandet på ferskvands-siden.

Brændstoffilter/vandudskiller blev udskiftet med en type med fødepumpe på selve filteret. Så er det meget lettere at udlufte brændstofsysteemet.

Udstødningen er i bagbord side modsat den gamle motor, så det gav også lidt arbejde, men jeg fik da en god plads til Coop grillen oven på lyddæmperen.



Endelig ville vi have en større brændstoftank. Vi havde en rund tank på 30 liter og ville gerne skifte til en ny på 60 liter.

Den gamle blev også solgt gennem GUL & Gratis.

Efter den gamle tank blev demonteret, var der faktisk ret god plads i styrbord kistebænk. Så der blev alt det "nye udstyr" placeret.

Olie/vandudskiller

Ekspansionsbeholder

Søvandsfilter

Nyt kontrolpanel



For at undgå lugtgener fra motorrummet har jeg monteret og trukket alle slanger/kabler gennem en pakforskruning. De er beregnet til elkabler, men de virker fint til slanger m.v.



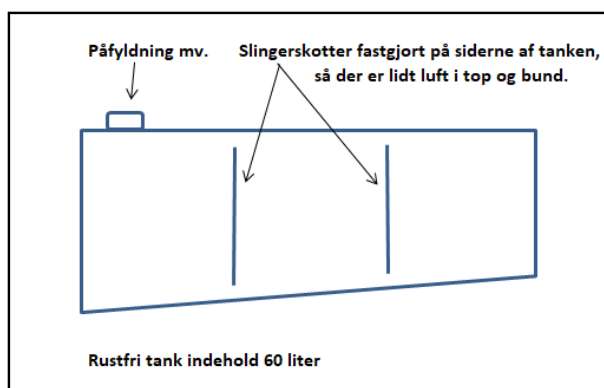
En ny rustfri tank på 60 liter?

Den skulle kunne komme ned gennem lugen i kistebænken, og den skulle passe med skrogets vinkler.

Jeg målte og målte og lavede så en tank i bølgepap. Prøvede den- mere tilpasning, inden jeg lavede en i krydsfiner.



For at gøre det lettere og billigere at fremstille tanken købte jeg hos Vetur en komplet tanktilslutning med påfyldning, sugerør, returrør, udluftning og plads til tankmåler. Den er let at montere. Der skal bare laves et hul på 74 mm, tanktilslutningen sættes ned i hullet og så skal der spændes 3 skruer og sugerøret monteres. Den koster omkring 900 kr.



Tanken er indvendigt forsynet med 2 slingreskottes, for at undgå at der ved sejlad i høj sø, kommer luft i diselolien.



Den nye tank gjorde, at vi kunne udnytte hele kistebænken, og der blev pludselig også plads til stævnstige, fenderbrædt og den ekstra 3 kg's gasflaske og lidt mere!

Så var der bare tilbage, at få Martin Solmer til at montere gas- og gearkabler, samt rette motoren op i forhold til skrueakslen. Han var med til opstart, da vi kom i vandet og dermed fuld garanti på den nye motor.

Nu har vi motor resten af vores sejlerliv. Vi kan med god fart gå op imod selv hård sø. Motoren går mere roligt, fordi den har 3 cylindere. Salget af den gamle motor og tank dækker næsten alle de nye stumper, der var nødvendige for installationen af Yanmar 3YM20, så totalt set har udskiftningen kostet os 50.000 kr.

Så nu klarer hun 6,2 knob, op mod 10 sekund/meter.



Med sejler hilsen

Steen Lundager

DEN 42 Magdalene

Mobil 23 63 94 88