

Starkare och piggare efter renoveringen

Tre renoveringar av Yanmar YS-motorer, plus naturligtvis samlad information från fältet, ligger till grund för detta reportagematerial.

TEXT Ronald Rybbe

Vad som kan sammanfattas är att ingen av motorerna fick ny kolv och cylinderfoder, vilket får anses som lite oväntat med tanke på att alla var installerade i mitten av 70-talet. Ingen av motorerna hade heller färskvattenkylning vilket kan ha bidragit till att cylinderloppen var fria från repor och skärningar, men samtidigt utgjorde sjövattnenkylningen grunden till att ägarna kände det angeläget att göra topplocksbyte.

På en av motorerna hade det redan rostet hål i avgaskanalen, se bild i Båtliv nr 02-03, men ägaren hade en sådan tur att det inte han uppstå några skador som en följd av detta. Det gjordes enbart topplocksbyte samt utbyte av en rad olika komponenter på insprutnings- och avgassidan samt slangar och remmar.

Upptäddande

Resultatet av renoveringarna är tämligen lika och alla motorerna har också förändrat karaktär likartat och uppför sig också på samma sätt vid start och ökad belastning. Renoveringsarbetet av referensmotorn i detta reportage efter 23 säsonger, gjordes våren 1999 och i detta fall bytes heller inte kolv och cylinderfoder. En perfekt justerad insprutningsbild i måtbänk av Yanmarservicen gjorde att det gick att minska varvtalet till nästan under 100 rpm, det vill säga ungefär samma takt som hjärtslagen efter en rask promenad. Till det här bidrar inte minst de nya ventilerna och en bra kompression, men också en sådan liten men synnerligen viktig detalj som injusteringen av regulatorns nålventil. Se handboken.

Fyra år senare

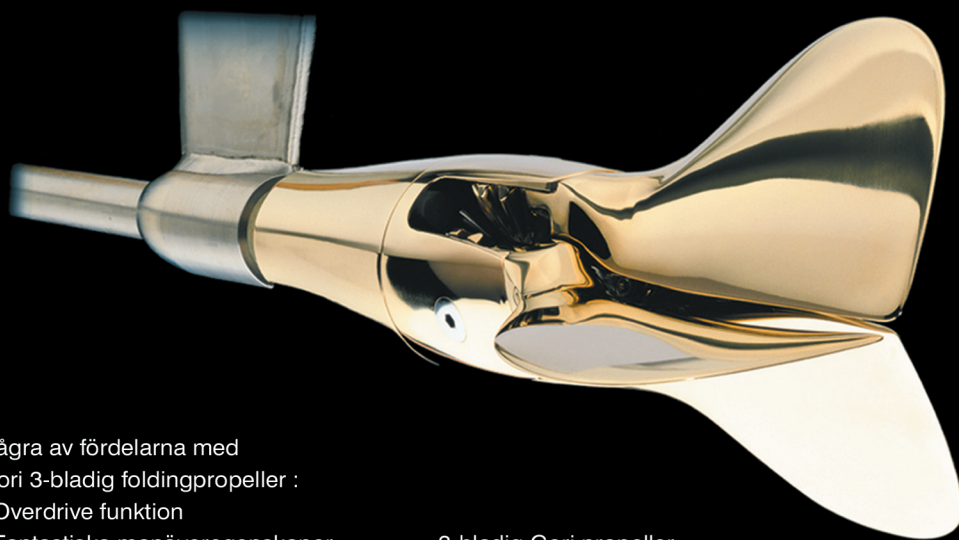
Fortfarande efter fyra säsonger är motorn både starkare och piggare än de sista åren före renoveringen och någon avmattning har inte märkts. Blå rök förekommer inte alls och motorvarvtalet är helt stabilt vid marschfart, mellanvarv och tomgång. Styrkan märks främst på ett bättre vridmoment, det vill säga motorn levererar en större kraft vid ett lägre gasreglage. Den är heller inte längre så känslig för ökad belastning vid till exempel motsjö eller motvind.

Vad som var nästan ännu märkligare var ett antal provstarter som gjordes efter längre uppehåll. Dels på våren 2000 efter det första vinteruppehållet, och dels i december 2000 vid en så låg temperatur som -5°C . Vid båda dessa tillfällen ställdes gasreglaget på lägsta möjliga

varvtal över tomgångsläge och sen gjordes startförsöken. Startmotorn drog aldrig motorn mer än två vevaxelvarv innan den gick igång. Den fortsatte sen att gå på detta mycket låga varvtal av cirka 100 rpm.

Vad som i framtiden efter en sådan här renovering ändå kan ta livet av motorn, är bara ett dåligt underhåll. Bevisligen har dessa äldre motorers konstruktion och gjutdimensioner en så stor potential att de med gått serviceunderhåll fortfarande kan göra tjänst i många år. Det är också värt att tillägga att sådana här motorer för marint bruk tillverkas inte längre, inte ens av Yanmar själva, så var rädd om din gamla trotjänare det är den väl värd.

Gori® propeller



Några av fördelarna med Gori 3-bladig foldingpropeller :

- Overdrive funktion
- Fantastiska manöveregenskaper
- Lägsta vattenmotstånd av alla 3-bladiga propellrar

3-bladig Gori propeller levereras i diameter från 15" till över 30" för motorer från 10 Hk till över 300Hk.

Sleipner AB
Kilgatan 1
452 97 Strömstad
Tel: 0526 15095
Fax: 0526 15295
www.gori-propeller.dk