



Del 2: Tilstandsv

Hvordan står det til med en atten år gammel Sunrise 550? Hva kommer for dagen når båten strippes og gammelt bunnstoff fjernes? Kan det lønne seg å pusse opp en gammel båt og hva får man igjen for pengene? Vår Sunrise 550 blir i vår renoverert ved Sjøsentret i Risør.

Prosessen kan du følge gjennom reportasjer utover våren.

Sunrise 550 ble lansert i 1982 som "verdens første skjærgårdsjeep" og produsert av Camo-Plast A/S i Grimstad. Tidlig på 80-tallet kostet en ny 550 ca. 46.000 kroner uten motor. I dag koster båten rundt 100.000 eksklusiv motor. Kan oppussing av et gammelt eksemplar være et alternativ til en ny båt? Og hvordan foregår en slik renovering? Vi lot oppdraget gå til Sjøsentret i Risør som har lang erfaring med renovering av plastbåter. Første fase av prosessen har bestått av å fjerne all dekor, demontering av alle beslag, fjerning av styrekonsoll, elektriske kabler og fenderlist.

FJERNING AV DEKOR



Båttypen ble opprinnelig levert med sort eller hvitt skrog, prydet med gule og oransje striper som matchet navnet. Dekoren på vår båt var delvis oppskrapet og dessuten så gammel og værslitt at den måtte fjernes. Gammel dekor blir oftest sprø og det dannes gjerne sprekker gjennom dekoren. Den måtte derfor mykes opp med varmepistol og kunne deretter skrapes av med sparkelspade. Der den var litt flisetete, måtte vi bruke skalpellen. Etterpå ble gjenværende lim fjernet med Aceton på en fille. Man kan også bruke sitrusrens, skjønt Aceton er det mest effektive - og minst miljøvennlige.

UNRISE 550



TEKST OG FOTO:
ATLE KNUITSEN

svurdering

FJERNING AV FENDERLIST

Fenderlisten var også så gammel at det var nødvendig å skifte den. Etter så mange år blir den hard og sprø. Dessuten hadde den dype sagespor etter fiskesnører og tau. Fenderlisten var skrudd ved motorbrønnen akter og i tillegg poppet fast fra undersiden hele

veien rundt med 30-40 cm mellomrom. Det var uproblematisk å fjerne listen og det skjulte seg ingen store overraskelser under, annet enn en skade med delaminering i baugen. Både sammenføyningen mellom innerline og skrog var knust og baugen var sprukket et stykke nedover.



For å utbedre skaden blir all knust glassfiber og gelcoat skåret og slipt vekk. Glipen mellom inner- og ytter-skrog blir midlertidig festet med Sikaflex og tvinger med tanke på senere reparasjon som vi vil beskrive i detalj i neste nummer.

SMÅSKADER



Båten hadde for øvrig en del småskader, blant annet i akterenden. Disse var reparert med sparkel, men erfaring tilsier at dårlig grunnarbeid ofte fører til at den gamle sparkelen faller av når man begynner å pusse på den. Derfor slipes skaden helt ned og bygges opp med ny sparkel. Dersom du ønsker et varig resultat er grunnarbeidet ofte langt viktigere enn hvilket produkt du bruker.

Siden vi skal montere hydraulisk styring, blir ett av hullene i motorbrønnen overflødig. Dessuten har båten hatt to typer styring tidligere hvor styrekabe-



len har stått på en arm i en brakett. Da denne ble fjernet, måtte den nye styringen monteres nærmere akterspeilet og det ble derfor montert en aluminiumsplate som passer med gummimansjetten. Dette hullet skal støpes igjen, noe vi også beskriver detaljert i neste nummer. Gummimansjetten var for øvrig helt morken og vi skal se hvilke alternativer som finnes på markedet - og velger det som holder tett.

DEMONTERING AV KONSOLL



Styrekonsollen var ganske slarkete og hadde mange minnesmerker fra utstyr som var blitt fjernet. Derfor skal vi bytte den ut med en ny fra Scand Boats AS, som nå produserer båten under navnet Scand 550. Den gamle konsollen var

festet med minimale mengder silikon og det har derfor vært en rekke lekkasjer ned i dobbeltbunnen. Så å si alle beslag og alt utstyr vi har fjernet har vært festet uten silikon. På produksjonstidspunktet var silikon det beste tetningsmiddelet. Problemet er at den slipper festet med årene, selv om den fortsatt er fleksibel. Dessuten var ingen skruehull forsenket. Resultatet er at den silikon som har vært brukt, ble presset ut da skruene ble strammet til. Når vi fester beslagene på nytt, blir alle skruehull forsenket og tettet med Sikaflex, som har langt bedre lime- og tetteegenskaper.

Sunrise 550 hadde ikke fast bensintank, men tre løse standardtanker i stuerommet foran konsollen. Her skal vi legge inn en ny fast tank i aluminium-enten i konsollen eller under dørken.



For å lette monteringen av nye kabler til konsollen, festet vi tau i alle kablene og dro dette med oss i gjennomføringene, det vil si to rør som ligger under dørken fra styrekonsollen og akterover til akterrommet. Det elektriske skal legges opp på nytt, bare lenseslangen skal brukes opp igjen. Kontrollboksen til motoren tok vi ut sammen med konsollen og skal flytte den over til den nye. Når dette skjer, må vi se på hvilke løsninger som bør velges for ikke å ødelegge den nye konsollen. Muligens vil vi bytte motor etter hvert og dermed også få ny kontrollboks.

DEMONTERING AV BESLAG



Lukene til akterrommet var av aluminium. Disse hadde sett sine beste dager og skal derfor erstattes med nye. Naglene i lukehengslene var svært irret etter atten år og falt ganske enkelt fra hverandre. Selv om de nye lukene antakelig er i plast og derfor ikke like solide, vil de med større sikkerhet enn de gamle holde vannet ute. For å få ut karmene, måtte vi bore ut alle pop-naglene og deretter skjære med kniv langs kanten for å få fugen til å slippe. Luken viste seg kun å være fuget i overkant og ned på sidene, men ikke i underkant. Her har det også vært lekkasje. Avstanden mellom dørken og nedre del av luken er dessuten i laveste laget.



Som nevnt tidligere var ingen skruehull ombord forsenket. Resultatet er at det etter hvert danner seg tynne sprekker i gelcoaten rundt skruehullene. Dette hadde båten en hel del av. Denne typen krakkeleringer kan oppstå uten at det svekker den strukturelle styrken i båten. Gelcoaten er mye hardere og sprekker lettere enn polyester, men det oppstår en lekkasje ned i polyesterren.



Enkelte beslag, som kryssholtene, var så hardt boltet at vi måtte varme kryssholtet med blåselampe. Aluminiumen utvider seg mer enn stålet og dermed kan man skru ut bolten uten at den brister. Beslagene er i god stand fortsatt og kan brukes om igjen.

SELVDRENERING



Selvdreneringssystemet til Sunrise 550 har vært kritisert fordi det har en tendens til å tette seg. Dreneringen består av en gjennomføring med sil flush med dørken. Inne i gjennomføringen er det en gummiball som virker som en tilbakeslagsventil. Ballen i vår ventil var så morken at dens effekt nok har vært ganske nedsatt. Dessuten var hullene i silen så små at den lett tettes av løv osv. Derfor fjerner vi silen og ballen, og lager i stedet en stengeventil nede ved akterspeilet. Nå var det kun en gummilapp på akterspeilet som eventuelt skulle hindre vannet i å fosse inn dersom slangen revnet. Her fjernet vi også en gjennom-

føring som var tæret og moden for utskifting. Vi slipte av falsen fra utsiden med vinkelsliper og banket gjennomføringen inn i båten. Vi vurderer også å lage en dobbel selvdrenering.

DØRK OG TEAKLEMMER



Båten har seks løse dørklemmer i teak. Disse har ingen direkte skader og skal slipes fine igjen. På grunn av lekkasjene i skruehullene har vann trukket inn i finérplaten som er brukt som armering i dørken. Finérplaten er svært fuktig, men antakelig ikke råttent. I dag brukes divinycell-matter og skum som i langt mindre grad absorberer vann. Dørken er derfor den kanskje største permanente svakheten ved båten og er vanskelig å utbedre. Vi har slått ut femten nagler fra dørken og minst ti av dem har lekket hele tiden. Hva man kan gjøre med dørken er under vurdering.

Dekket forut var prydet med tynne teakbiter som var ganske slitt og som må skiftes. Teaken hadde gjort sitt, og som følge av at de ikke var festet med Sikaflex, hadde de også slått seg og blitt buet.

RENGJØRING

Strippingen avdekket en meget skitten båt som ble rengjort med Kraftvask – et av de kraftigste vannbaserte rengjøringsmidlene du får tak i. Det løste lett atten år gammel skitt, men den har en viss nedmattende effekt på gelcoaten. I vårt tilfelle skal båten sprøytelakkeres og nedmattingen er derfor av mindre betydning. Ferdig rengjort fikk vi bedre oversikt over skader m.v.



GENERELT INNTRYKK

Inntrykket man sitter igjen med etter å ha strippet og rengjort båten er at et visst hastverk kan ha gjort seg gjeldende under produksjonen. På den tiden båten ble bygget, var silikon det mest brukte tetningsmiddelet. Ulempen er at silikon har en tendens til å slippe festet med årene. Derfor lekker også veldig mange eldre plastbåter. Man har heller ikke funnet å benytte syrefaste skruer over alt. Enkelte steder var derfor skruene helt tæret opp. Andre steder hadde rusten slått igjennom gelcoaten.



Sett med moderne øyne er det visse løsninger som kunne vært annerledes, blant annet er avstanden fra dørk til lukkekarm i akterskottet litt for lav. Stuerommet forut har ingen dreneringskant rundt luken og heller ingen pakning rundt karmen. Erfaring tilsier at selvdreneringen må gjøres sikrere og mer effektiv, lanterneplasseringen må vurderes: topplanteren monteres høyere og sidelanterne monteres som en pop-up lanterne i baugen.

I neste nummer reparerer vi blant annet skadene i gelcoaten og i glassfiberlaminatet, samt lakkerer skroget. ⚓