


Fingal, Maxi 77

Gamlingar till lågpris

För cirka 50 000 kr kan man få en av 1970-talets storsäljare på 22-26 fot. Men frågan är om de fortfarande håller måttet.



För cirka 50 000 kr kan man få en av 1970-talets storsäljare på 22–26 fot. Men frågan är om de fortfarande håller måttet.

TEXT: CURT GELIN
FOTO: CHRISTER LUNDIN

Gamlingar till

Fingal och Maxi 77

Dessa båtar som såldes i jätteupplagor för 30 år sedan, vart tog de vägen?

Båtnytt vet – de finns kvar ute i landet, i till exempel Oxelösund. Det upptäckte vi redan 1987 då vi berättade om alla små billiga segelbåtar båt-handlaren Örjan Berg fick på hal-sen när han köpte Oxelösunds Båt och Motor. De flesta hade legat i träda i årtal, men när båt-handla-

re Berg i Båtnytt lovade ”inte en båt över 20 000 kr” försvann lagret på en vår.

Sedan dess har Båtnytt testat billiga segelbåtar hos båt-handlare Berg 1998 (Carina R, Albin 57 och Rock 20) och nu igen hösten 2001. Syftet var återigen att se vad som bjuds för en måttlig summa, denna gång cirka 50 000 kr.

Utbudet i Oxelösund var magra-re denna gång, och vid salubryggan

hittade vi bara fem segelbåtar i rätt prisläge: en Västbris för 42 000 kr, en Vindö 18 för 25 000 kr, en Misil I för 45 000 kr, en Maxi 77 för 55 000 kr och en Fingal för samma pris. Teoretiskt framstod Misil I som det intressantaste köpet, men tyvärr var skicket föga fotomässigt och vi valde i stället att vika ut Maxi och Fingal.

Kanske anser köpsugna läsare att det inte går att jämföra en gammal långkölare från 1960-talet med en



Lågpris

kortkölare från 1970-talet – helt skilda världar i egenskaper och utrymmen. Jovisst, men tänk dig att du har 50 000 kr att köpa en båt för – till dig själv som utflyktsbåt – eller som startbåt om du är ung och segel-sugen och vill upptäcka skärgården. Då vidgar du troligen urvalet till att omfatta allt inom prisramen, bara det flyter. Och då fastnar både Maxi 77 och Fingal i nätet.

Skrovform, planering och utfö-

rande avspeglar den tid då dessa båtar skapades. Gamle gamängen och konstruktören Knud H Reimers var en av de främsta på 1960-talet och en av de första som ritade en plasthavskryssare. Han intresserade Torild Larsson, ägaren till Fisksätra Varv utanför Stockholm, och fick honom att inse möjligheterna. Därmed föddes inte Fingal, men väl Fingal, som var Reimers underfundiga svensk-eng-

elska namn på sin skapelse – den fina flickan.

Skrovet är djupt, tungt och planeringen rättfram utan speciella finesser. Utförandet i plast är skäligt enkelt, vilket dock var Fisksätra Varvs melodi mer än tidens. Vid den här tiden fixade endast vissa varv plasten förträffligt, men de fick å andra sidan inte till det på träsidan.

Priset för Fingal år 1967 var 36 100 kr och som en jämförelse kostade en Vega samma år 36 000 kr och en Folkbåt 21 000 kr.

Maxi 77 är Fingals raka motsats. Den är resultatet av Pelle Pettersons tankar som designer. Skrovet är grunt och plant respektive brett och kantigt, vilket ger god plats invändigt. Pelle Petterson slopade skarn-däcken, byggde ut ruffen till skrov-sidan och ordnade därmed större utrymmen nertill.

Sedan Maxi 77 sett dagens ljus satsade storkapitalet i produktionen. Stora serier och rationell produktion blev Mölnlyckes bidrag. Resultatet blev att priset kunde pressas. 28 850 kr kostade de första 77:orna år 1973 och 1975 hade priset gått upp till 47 850 kr. Men det var fortfarande lågt; en IF-båt kostade 49 350 kr samma år och en Misil II 43 800 kr. Alltså fortsatte succén.

Om du jämför inköpspris med begärt pris har Fingal stått sig bäst. Och med tanke på att den redan har funnits i 35 år, är det sannolikt att priset kommer att fortsätta ligga kring 50 000 kr även i fortsättningen.

För Maxi 77 är priset på sikt mindre säkert. Dels har det ursprungliga priset sjunkit relativt nypriset. Dels är utbudet av 77:or större, vilket bör göra det svårare att få ut 50 000 kr om ett par år.

SEGELBÅTS test

Samtidigt är Maxi 77 en välkänd båt, alla med segelintresse vet ungefär dess värde varför den bör vara lätt att sälja igen.

Seglingsmässigt var det ganska spännande att sätta sig i båtar. Maxi 77:an seglade jag senast för 20 år sedan och Fingal har konstigt nog aldrig testats i Båtnytt.

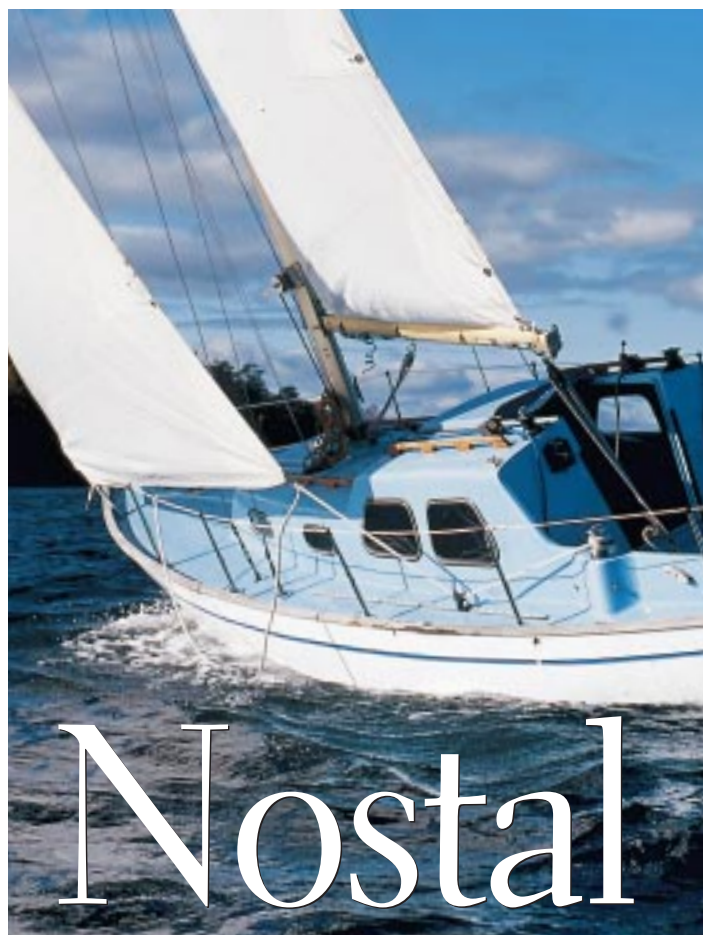
Enligt LYS skall Maxi 77 matcha Fingal lätt: 1,03 mot 1,00. Men under vår jämförelse, i frisk vind, kändes förhållandet som det omvända. Fingal var lättare att hålla fart på, låg mera i vattnet och verkade klart styvare. Trevnaden och seglingskänslan är större tyckte både Erik Remvig, min gast för dagen, och jag.

Vilken båt skulle jag då rekommendera Anette, en annan av mina gästar? Hon är på spaning efter segelbåt till sommaren. Ensam mamma med tre halvstora barn – vad borde hon välja? Trots enkla-re och plastigare interiör tippar jag att innervolym, fast toalett och trygga seglingsegenskaper väger över till Fingals fördel.

Även om bägge båtar lockar är ingen av dem enkel att hantera i hamn. Utombordare är otillräckliga för så här stora båtar. Mitt råd är därför att köpa en Fingal eller Maxi 77 med inombordare. Priset ökar några tusen, men att sätta in en helt ny diesel kostar omkring 70 000 kr, pengar som sällan går att få tillbaka.

Anette har ännu inte bestämt sig, men hon vet att hon vill segla i eget skepp i sommar. När valet är klart kommer hon att berätta hur och varför och om sitt nyaste liv. Seglarlivet. Kanske från sittbrunnen i en fin flicka från 1967, en Fingal. ■▶

Som begagnatköp för förstagångsägare framstår en gammal Fingal från 1960-talet som ett oväntat vettigt val. Anledningen är att båten har mer att erbjuda än många nya båtar i samma skick.



Nostal

Historien om Fingal börjar i början av 1960-talet då konstruktören Knud H Reimers insåg att havskryssare i plast var framtidens melodi. Hans framgång i Bermuda Race tio år tidigare hade inspirerat honom att rita havskryssare, även om hans styrka och berömmelse kom från stora skärgårdskryssare.

Torild Larsson, en av 1960-talets plastpionjärer på ostkusten, övertalades. Reimers kan man förmoda målade upp scenariot där kostnaden för en plugg och form kunde fördelas på över hundra båtar samtidigt som själva byggtiden var en tredjedel mot att bygga samma båt i trä.

Och bästa sättet att göra reklam för den nya havskryssaren var att delta i Gotland Runt. Snilleblixten av Reimers var att anlita ett par unga duktiga kappseglare att segla båten i stället för att göra det själv. Han lånade ut sin båt, betalade seglen och såg till att grabbarna hade skaffning i byssan innan de stack iväg.

Det slutade med att skepparen

Sven Hellström och hans gästar Peter Norlin, Bo Hedensjö och Ragnar Håkansson vann RORC klass IV år 1964 och fick sina namn inskrivna i den stockholmska seglingshistorien.

Året efter, 1965, hade Knud H låtit bygga en ny Fingal och samma besättning upprepade bravuren – seger i klassen. Segern upprepades sedan 1966, 1967, 1968 och 1969. Sex segrar sex år i sträck – den prestationen har ingen annan båt lyckats övertrumfa.

Det var först när gästen Peter Norlin ritade och byggde sin egen båt, som Fingals segersvit bröts. Med sin Scampi vann Peter Norlin först Half Ton Cup i Sandhamn 1969 och året efter kryssade han om sin forne skeppare Sven Hellström från lä. Långkölen var därmed definitivt på avskrivning för havskappsegling.

Fisksätra Varv hade dessförin-

nan lyckats få ut cirka 200 exemplar av Fingal. Produktionen upphörde omkring år 1970.

Den Fingal som fanns och fortfarande finns hos Oxelösunds Båt och Motor är från 1967, vilket betyder att den har 34 säsonger bakom sig. Ägaren, en pensionerad sjökapten, valde motorbåt istället och lämnade in sin Fingal till försäljning. Den hade varit till salu sedan

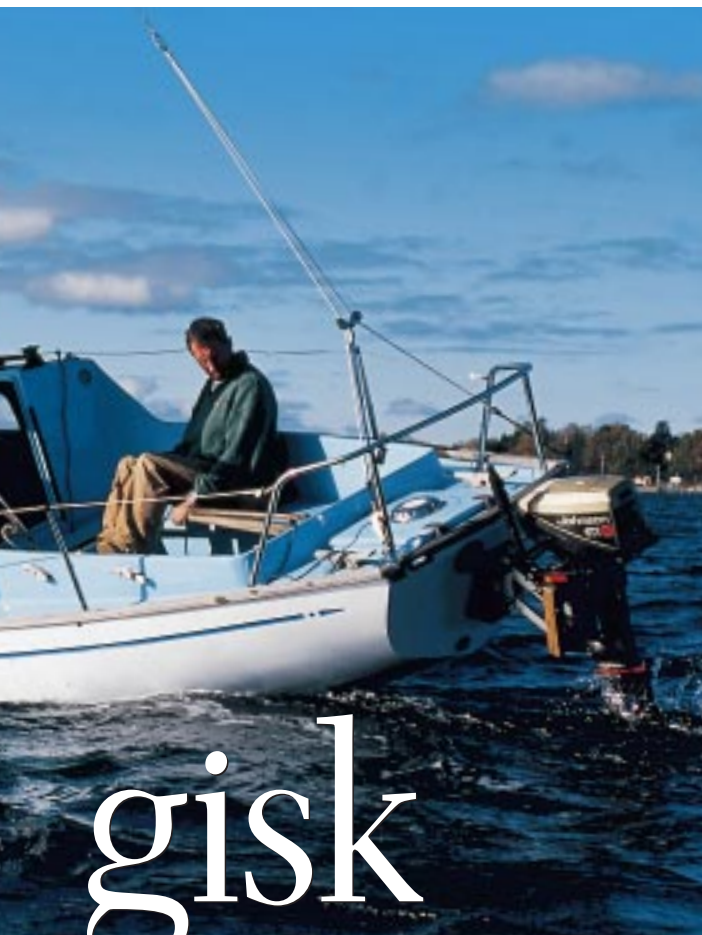
sommaren 2001, men priset har succesivt sjunkit till 55 000 kr. Frågan är om det priset är rätt? I gamla prisbarometrar har avsevärt lägre pris för Fingal noterats, men å andra sidan är den i Oxelösund i hyggligt skick, bättre än Maxin. Den som får båten för 45–50 000 kr bör göra ett ganska gott köp.

Linjerna i skrovet är tilltalande med goda proportioner, fint språng



Högtrycksköket i Fingal är detaljrikt och nostalgiskt och fungerar fortfarande. Men tyvärr saknas flamskydd runt om. Snickerierna är enkla och i mahognyplywood.

Fingal



Gamla klassiska havskryssarelinjer med s k doghouse och förruff kännetecknar Fingals exteriör. Sittbrunnen är något smal, men har i gengäld djupa sargar. Detaljer som välplacerade grabbräcken och höga mantåg skiljer också Fingal från massbyggda moderna båtar.



När timkostnaden var låg kunde varven kosta på finesser som spygatt inbyggd i skrovet vilken kläddes med brons för att minimera nötning.

Plus

- + God seglare
- + Trygg
- + Tålig
- + Rymlig ruff

Minus

- Hög överbyggnad
- Plastig inredning
- Smal sittbrunn
- Stor svängradie

gisk

och korta överhäng. Med en längd på hela 8,30 m och en bredd på endast 2,40 m är Fingal att betrakta som en ganska slank båt. Smal vattenlinje, displacement om tre ton och en segelyta på 31,6 kvadratmeter säger att förhållandet är beskedligt med dagens mått mätt. Men då, 1964, var det vasst. Jämnstora P 28 från Harry Hallberg på Västkusten vägde mer och hade mindre segel.

Min provsegling hösten 2001 avslöjade att Fingal seglar trevligt. Trots, eller kanske tack vare sin långköl. Båten låg fint i vattnet i den byiga vinden, svarade väl på rodret och var oväntat styv med tanke på att djupgåendet bara är 1,32 m. På ren fart seglade jag om Maxi 77, vilket också var oväntat. Och detta trots att motorn inte gick att fälla upp.

Jag gillade också den lugna styvheten. Fingal höll emot väl i byarna, slog inte omkull och lovade. Till min förvåning var även balansen trevlig, ingen nämnvärd lovgirighet eller tungstyrighet. Fast jag fick ta i när det var dags att slå. Till skillnad

från en kortkölad båt svänger inte Fingal lika elegant upp i vind, utan måste tryckas runt i slaget.

Mitt intryck är att egenskaperna väl passar nya seglare som söker trygg och trivsamt segling.

En annan sak är att överbyggnaden och färgsättningen ger anledning till frågetecken. Varför så högt doghouse och varför ljusblå gelcoat på däck och ruff? En Fingal märks i mängden, men inte för att den är fotomässig. Höjden är till för att ge rymd i ruffen, men mindre känsla av korvkiosk hade troligen gett Fingal bättre rykte.

Sittbrunnen är smal och har raka, höga sargar, vilket gör att sittkomforten inte är den bästa. Doghouse skymmer dessutom framåt-sikten för roresman. Storskotet sitter dock framför roresman och är enkelt att nå.

Skarndäcken saknar halkskydd, men fotlisten ger en viss trygghet liksom grabbräcken på rufftaket.

Däcksdetaljerna är gjorda med finess. Upphöjningar finns för vanten, mittfisk, halkipar genom fotlisten med mera.

Inuti är båten rymlig, full ståhöjd under doghouse, salongen är högsmal, durkantan är god och toaletten sitter framför huvudskottet. Fingal känns på grund av allt detta som en riktig semesterbåt.

Utförandet är dock 60-talsmässigt, plastigt och kalt. Den mahogny som finns räcker inte för att skapa en ombonad känsla. Man kan även fundera över hur mycket kondens det blir på de blanka kala plastytorna. Inga ytor är isolerade eller i dubbellaminat, ett material som väl knappast var uppfunnet 1961.

Värt att veta är också att Fingal såldes i halvfabrikat, varför detaljer och lösningar varierar.

I den Fingal vi testat fanns fyra kojor plus ett outnyttjat jätteutrymme akterut om babord. En kojboten skulle ge båtens bästa koj här och som helhet är Fingal ingen oäven båt. Den som i likhet med mig är svag för småfinesser och nostalgiska detaljer finner att Knud H:s gamla konstruktion är väl värd att sätta upp på listan över vettiga köp i 50 000 kronorsklassen. ■

Data

Fingal

Längd ö a	8,30 m
Längd v l	7,50 m
Bredd	2,40 m
Djup	1,35 m
Displacement	3 000 kg
Kölvikt	1 200 kg
Segelyta	31,6 kvm
Konstruktör	Knud H Reimers
Tillverkare	Fisksätra Varv
Tillverkad	1961–1971
Antal byggda	ca 200 ex
Nypris 1967	ca 36 000 kr
Begpris 2002	ca 45–55 000 kr

Med Maxi 77 väckte Pelle Pettersson svenskarnas seglingsintresse. Den var rymligare, lättare att producera och därmed billigare än sina konkurrenter. Baksidan av medaljen var bristande kvalitet.



Effekten av att använda takmaterial som inte står emot fukt märks här på de buckliga och svullda takskivorna.



Funkti

Att Pelle Pettersson ritade Maxi 77 berodde bland annat på att han tillsammans med seglarkumpanerna Stellan Westerdahl och Lars Wiklund ville få förtjänst på både båt och riggar.

Vid denna tid fanns inte heller någon optimerad modern semestersegelbåt. Pelle hade ju tagit OS-silver och VM-guld i Starbåt och tyckte att det var dags att vässa konceptet. Därtill var Pelles egentliga värv industridesigner. Följden blev att kappsegelaren och designern skapade ett lättbyggt, grunt skrov med slag i vattenlinjen, kort påbultad järnköl och utanpåliggande roder.

Ytterligare en faktor var plastfabrikanten Rune Johansson i Mariestad. Han hade fått fart på tillverkningen av Pelleritade Nimbus 26, men ville ha mer att bygga. Alltså tog Erje Plast hand om tillverkningen av Maxi 77 också.

Pelle ritade och var dragplåster, Lars Wiklund köpte in och organiserade produktionen, medan

Stellan Westerdahl sålde båtarna i det samägda bolaget Pelle Pettersson AB.

Med ett sensationellt lågt pris de första två åren, 28 850 kr, gick försäljningen strålande. När Maxi 77 därtill vann Tjörn Runt flera gånger i rad, blev båten raskt en populär kappseglingsklass med eget SM och klassförbund.

Som så ofta tog dock ett lågt pris sin tribut, det gick inte att hålla upp kvaliteten och reklamationerna var legio, även om många köpare komplementerades med durktrallar, spinnakers och annat. Maxi 77 höll på att få dåligt rykte. I det läget hade Lars Wiklund klokheten att typgodkänna Maxi 77 hos Sjöfartsverket. Åtagandet var frivilligt, men det var ett tydligt sätt att få en kvalitetsstämpel på båten.

Sjöfartsverkets blå skylt kom på 1977, från och med båt nr 2122, och innebar att sittbrunnsvolymen

minskades något, att ruffens pucker rätades ut för att minska risken att skeppa in sjö i ruffen. Kraftigare basinredning infördes med ökad vridstadga och plexiglasrutornas tjocklek ökades för att bättre klara tryck från överbrytande sjö. Kvaliteten ökade väsentligt 1977. Och med den priset som gick från 52 850 kr till 61 850 kr, från höst till vår.

Den Maxi 77 vi seglade i Oxelösund saknade årsmodellangivelse, men om segelnumret 758 stämmer är den enligt gamla Maxilistor byggd år 1975.

27 säsonger hade tårt rejält på detta exemplar. Vi fann ruffen full med vatten, på grund av en trasig slang från sjövlänsen. I avsaknad av länsypump öste vi med hink.

Den blå ruffgelcoaten var matt,



Kojerna i salongen är långa och breda och ger hygglig sov- och sittkomfort.

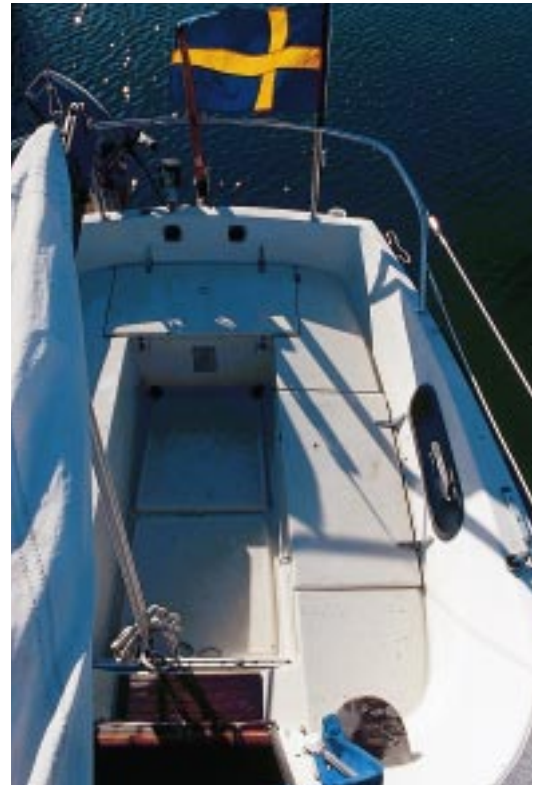
Maxi 77



- Plus**
- + Stor sittbrunn
 - + Känd båt
 - + Snabb slörbåt
 - + Bestämd roderkänsla
 - + Styv
- Minus**
- Enkel kvalitet
 - Tungseglad
 - Stampig
 - Ingen fast toalett

onell

Sittbrunnen hör till det bästa på 77:an. Den är lagom djup och har god bredd tvärs över. Gott om plats att umgås. Volymen och den snedställda nergången kräver att luckorna är i vid hårt väder.



rutan mjölkig, takskivorna fukt-buckliga, seglen urblåsta, dynorna nersuttna och det var läckage vid rutorna. Rent strukturellt fanns dock inget speciellt att anmärka på. Det var ingen rost vid kölbultarna och inga sprickor vid vantfästena.

Utrymmesmässigt har Maxi 77 en både bred och låg salong med bord i mitten och avskiljande skott till förpiken. Fast toalett saknas. Många valde att sätta kasetten mellan förpikkajerna. Kojerna i båten är breda genom att ruffen går ut till skrovsidan. Stickkojen håller mer än full längd. Övriga har normal längd.

Med pentryt under puckeln i aktern finns stahöjd för matlagare. En liten diskho med fotpump plus tallriksfack bakom skjutluckor ger bas-komfort för semester.

Stahöjden är ordnad genom att durkarna är slopade. Om du står direkt på botten och stampar går det en darning genom båten. Rymdvinnande, men måttligt behagligt tycker jag.

Maxi 77:ans seglingsegenskaper har jag aldrig uppskattat. Inte heller denna gång kunde jag förlika mig med båten, trots mitt generell

sett mildare sinne vid båtbedömningar. Den är omständlig att segla, har stort rodertryck, är stampig och saknar driv i största allmänhet. Vid resonemang med Pelle Pettersson om roderkänslan i flera av hans båtar har han förklarat att den varit fullt avsiktlig. Trycket ger rejäl och trygg kontakt med båten, anser han.

Styvheten är bra och bulben på kölen gör god nytta, men att föra genua som vi gjorde i åtta m/s är för tungt. Det tog tid och var ansträngande att få in seglet, som därtill gärna fastnade på inre förstaget.

Vinscharna sitter långt fram och försvårar ensamsegling. Testbåten hade knapar till fallen, men många 77:or har bara clamcleats. Arrangemanget är billigare än att montera avlastare.

Strukturellt fann jag inga anmärkningar på testbåten, vilket inte hindrar att den som vill ha en Maxi 77 bör kontrollera ett par saker, exempelvis eventuella sprickor vid kölinfästningen och kölfenans bakkant. Skumfyllda roder har gått av i vattenlinjen och knackningar kan berätta om de är bytta

till glasfiber. Masten kan säcka, eftersom understöttningen under en period gjordes i spackel och inte i glasfiber och plast. Inre förstaget bör ha en stropp till basinredet för att eliminera läckage och för att avlasta infästningen.

Sittbrunnsluckorna är skummade, tunna och spricker. Avrinningen på fördäck är dålig och vattnet står kvar.

Det bästa förslaget är att lägga till pengar för att få ett fint exemplar. Och för inombordare som förenklar hamnmanövrar – lägg till cirka 7 000 kr.

Min ambivalens till Maxi 77 består. Båten vinner på sina utrymmen och sin stora sittbrunn, men förlorar på kvalitet och okänsla i seglingen. Mitt tips är att spana efter en Maxi 77 som har bra ordning i detaljerna och partialrigg, vilket ger lite sportigare seglings-egenskaper. ■

Data

Maxi 77

Längd ö a	7,62 m
Längd v l	6,85 m
Bredd	2,50 m
Djup	1,45 m
Deplacement	2 000 kg
Kölvikt	850 kg
Kryssyta	25 kvm
LYS	1,03
Konstruktör	Pelle Pettersson
Tillverkare	Eje Plast
Tillverkad	1972–1981
Antal byggda	3 745 ex
Nypris 1977	61 850 kr
Begpris 2002	45–55 000 kr

Segelbåtar 30 000–60 000 kr

Båtfabrikat	Mått	LYS	Tillverkare/upphovsman	Prisläge	Kommentar
Accantus 78	7,80 x 2,70	0,94	Edstjärna Marin Gbg	30 000–35 000	Självbygge
Albinviggen	7,10 x 2,24	0,97	Albin marin Kristinehamn	35 000–45 000	Massbygge
Alo Mikkel 26	7,70 x 2,73	1,02	Alo Marin Norge	40 000–50 000	Sänkköl
Amigo 23	6,80 x 2,30	0,83	Arksunds Båt Öckerö	30 000–40 000	Fin långkölare
Arabesque 26	7,97 x 2,65	1,00	Becker Båt Lidingö	30 000–40 000	Självbyggd racer
Avance 24	7,46 x 2,54	1,02	Öja Båtar Finland	45 000–55 000	God kvalitet
Beason 24	7,30 x 2,50	1,01	B Andersson Karlstad	40 000–50 000	Rymlig
Bellona 23	7,04 x 2,50	0,99	Glasfiberbåt Norrtälje	30 000–35 000	Rymlig
Birdie 24	7,39 x 2,42	1,02	Eggel & Co Lidingö	40 000–50 000	Självbygge
C & C 24	7,32 x 2,67	-	C & C Kanada	35 000–45 000	Rymlig
Comfort 26	8,00 x 2,30	1,07	Comfortbåtar Arvikas	40 000–50 000	Snabbseglare
Coronado 25	7,62 x 2,44	-	Coronado Boats USA	30 000–40 000	Billig USA-import
Cutlass 27	8,23 x 2,33	1,00	Marcon Marine England	55 000–60 000	Fin långkölare
Danboat 23	7,18 x 2,36	0,94	Viking Marin Danmark	30 000–40 000	Långkölad
Dominant 78	7,75 x 2,55	1,05	Edstjärna Marin Gbg	45 000–55 000	Snabbseglare
Drabant 24	7,47 x 2,53	1,04	Drabant Båder Danmark	50 000–60 000	Fint bygge
Dufour 24	7,35 x 2,50	-	M Dufour La Rochelle	40 000–50 000	Rymlig
EK kryssare	7,45 x 2,73	0,96	Eol Båtbyggeri Henån	35 000–45 000	Udda utseende
Eyghtene 24	7,30 x 2,90	1,04	Ron Holland Irland	40 000–50 000	Kvartstonnare
Fingal	8,30 x 2,40	1,00	Knud H Reimers Sthlm	30 000–50 000	Rejäl seglare
Finn 26	8,07 x 2,80	1,03	Eivind Still Jakobstad	40 000–50 000	Hög finish
First 25	7,50 x 2,80	1,05	Beneteau Frankrike	50 000–60 000	Snitsigt bygge
Folkbåt	7,68 x 2,20	0,97	Williams Motala m fl	30 000–50 000	Trygg klassiker
Furioso	7,65 x 2,67	1,01	Acva Båt Nyköping	30 000–40 000	Udda former
GK 24	7,27 x 2,84	1,03	Westerly Marine GBR	40 000–50 000	Kappseglare
Granada 24	7,14 x 2,50	0,97	Gesten Glas Danmark	50 000–60 000	Rymlig danska
H-båt äldre	8,28 x 2,18	1,07	Artekno Finland	40 000–60 000	Snabbseglare
Helmsman 23	7,00 x 2,62	0,98	Helmsman Yacht Vaxholm	35 000–45 000	Rymlig finska
Helmsman 26	8,00 x 2,80	1,02	Helmsman Yacht Vaxhom	50 000–60 000	Livlig finska
IF-båt	7,87 x 2,20	1,02	Marieholms Strömstad	30 000–60 000	Klassiker
Indra	8,45 x 2,43	0,99	Åbo Båtvärv	55 000–60 000	Enderleinritad
IW 23	6,85 x 2,25	0,95	IW varvet Henån	30 000–35 000	Välbyggd
IW 26	7,80 x 2,55	1,00	IW varvet Henån	40 000–60 000	Rymlig
J 24	7,32 x 2,71	1,11	J-Boats USA	40 000–60 000	Kappseglare
Jasmine 25	7,62 x 2,60	1,00	Hans Groop Finland	40 000–50 000	Finsksbyggd
Johnson 23	6,68 x 2,50	0,99	Johnson Båtar Styrö	35 000–45 000	Halvfabrikat
Karlskronaviggen	7,08 x 2,26	0,97	Karlskronavarvet	30 000–35 000	Enkelt utförande
LA kryssare	8,90 x 2,45	1,02	Coronet Boats Danmark	50 000–60 000	Plywood + plast
Magnifik	7,00 x 2,12	0,95	Ulf Söderberg Marin Gbg	30 000–35 000	Trång
Marsvin	6,80 x 2,53	1,04	Peter Bruun Helsingör	50 000–60 000	Hög finish
Maxi 68	6,80 x 2,40	0,95	Gullmarsvarvet Lysekil	40 000–50 000	Enkel kvalitet
Maxi 77	7,62 x 2,50	1,03	Erje Plast Mariestad	45 000–60 000	Enkel kvalitet
Misil I	7,35 x 2,30	0,96	Harry Hallberg Ellös	30 000–35 000	Mahognyruff
Misil II	7,35 x 2,30	0,98	Hallberg-Rassy Ellös	45 000–55 000	Välbyggd
Monark 700	6,90 x 2,50	0,99	Monark Varberg	40 000–50 000	Suverän seglare
Neptunkryssare	9,00 x 1,92	1,00	Neptunkryssarförbundet Sthlm	40 000–60 000	Trång
P 28 trä	9,05 x 2,35	0,99	Harry Hallberg Ellös	50 000–60 000	Sjösäker pärla
Piraya	6,80 x 2,44	0,98	Carl Beyer Lysekil	30 000–30 000	Enkel kvalitet
RJ 85	8,55 x 2,05	1,03	Tollarebåtar Sthlm	35 000–50 000	Slankt självbygge
Rapier 25	7,60 x 2,70	1,05	Claes Nettelblatt Lidingö	30 000–40 000	Byggd i papp
Rock 20	7,17 x 2,25	0,95	Birka Marin Åland	35 000–45 000	Rymlig
Scanmar 25	7,95 x 2,60	0,95	Scanmar Boats Sthlm	50 000–60 000	Kompakt
Skaw 26	7,88 x 2,32	0,96	Bröderna Ohlson Gbg	50 000–60 000	Mahognyklink
Solus 24	7,34 x 2,43	1,01	Solus Båder Danmark	50 000–60 000	Välbyggd danska
Storfida	7,60 x 2,40	0,91	Fisksätra Varv Saltsjöbaden	55 000–65 000	Sävlig långkölare
Sunwind 26 utombordare	7,80 x 2,60	1,02	Nykra Nykarleby	50 000–60 000	Rymlig
Trisskryssare	7,10 x 2,45	0,90	ABC fabrikerna Kungälv	40 000–50 000	Svårseglad
Tur 80 utombordare	7,95 x 2,51	0,99	Mats Selden Buenäs	45 000–55 000	Halvfabrikat
Vega äldre	8,25 x 2,46	1,00	Albin Marin Kristinehamn	50 000–60 000	Rymlig kändis
Westerly Tiger	7,65 x 2,67	-	Westerly Boats England	45 000–55 000	Rymlig