

TIDNING PÅ KÖPET

36
EXTRA SIDOR

NÄR VÄR HUR?
Evenemangskalender 2015
EXTRA
BILAGA
TILL
Praktiskt
Båtagande
Livet Ombord
LIVETOMBORD.SE

Praktiskt Båtagande

WWW.LIVETOMBORD.SE

FOTOSKOLA
SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING
NR 7 • JULI 2015 • 79:90 KR (NOK 89:90, € 8:90)

Var bästa tid!

CAMPUS

Klassiker i fickformat

GÖR DET SJÄLV

Montera manlucka

Koll på tanken

Sugtömning

Under tusenlappen

NY SERIE!

Farf på segelbåten

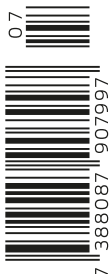
Välj rätt fall

TEMA

Utombordaren tar tåten

PB
TESTAR

BÄSTA JOLLESNURRAN GAS, EL ELLER BENSIN?



TIDSAM 0879-07

7 388087 907997

Solna
Vardagar 9-19
Lördagar 9-15
Sön-/Helg 10-14

Kungens Kurva
Vardagar 10-19
Lördagar 10-18
Sön-/Helg 11-17



- Se hela erbjudandet på
www.erlandsonsbyggga.se



08-444 97 50
m.erlandsonsbyggga.se
www.erlandsonsbyggga.se

Sickla
Vardagar 10-20
Lördagar 10-18
Sön-/Helg 11-17

Västervik
Vardagar 10-18
Lördagar 10-14
Sön-/Helg 10-14

1.448:-

Upfallbar bryggstege 4-steg
Upfallbar bryggstege i varmgalvaniserat stål. 4 steg i trä. Total längd 1550 mm. (art.nr 01014) ~~1.650:-~~

78:-
Enkel

Kapokkudde enkel blå
Fyllt med 100% kapok. Marinblå
Rötbeständigt UV-stabiliserat bomullstyg. (art.nr 02950) ~~98:-~~
Dubbel (art.nr 02954) ~~196:-~~ **156:-**

Pålitlig!
**MHF - Motorförarnas
Helnkyrthetsförbund**

995:-

Alkometer Alcofind DA8100
Alkotestaren bygger på den tillförlitliga bränsle-
cellstekniken. (art.nr 04078) ~~1.250:-~~

695:-

Uppblåsbar flytväst Nautid by Baltic
Automatiskt uppblåsbar räddningsväst.
Färg: röd. (art.nr 17279) ~~995:-~~

895:-
std

Båt-WC std
Manuell spolning. Vatten in \varnothing 19 mm,
avlopp ut \varnothing 38 mm. (04230) ~~1.195:-~~
Båt-WC stor.
(art.nr 04208) ~~1.595:-~~ **1.295:-**

375:-

Däcksförskruvning rostfri
Däcksförskruvning för sugtömning av toalett-
avfall. Tillverkat rostfritt stål AISI316.
EN ISO 8099:2000. (art.nr 04746) ~~445N~~

945:-
24 liter

Septiktank
Tillverkad i rostfritt stål.
Avfall in och ut \varnothing 38 mm,
avluftning \varnothing 19 mm
24 liter (art.nr 04261) ~~1.250:-~~
Mått: 300 x 400 x 200
40 liter (art.nr 04241) ~~1.595:-~~ **1.195:-**
Mått: 500 x 400 x 200
56 liter (art.nr 04269) ~~1.895:-~~ **1.495:-**
Mått: 700 x 400 x 200

395:-

Servis Yachting
Servis tillverkad i 100% melamin. 16 delar.
4 Assietter, 4 Tallriker, 4 Skålar, 4 Koppar
(art.nr 13282) ~~495:-~~

888:-
250 cykler

MARIN DUAL 80Ah/350Wh
12 V. Freeline/Marine batterierna har en patente-
rad tipsåker, lock-konstruktion samt
The Magic Eye där man enkelt kontrollerar
batteriets laddningsstillstånd. (art.nr 05488) ~~948~~

1.495:-
750 cykler

EXIDE DUAL AGM 75Ah/650Wh
Cyklingstältigt, klarar många upp- & urladd-
ningar. Tipsåker. 270x173x220 mm, Passar i
batterilådan! (art.nr 15401) *Nettopris

248:-

Cylindergrill
Används antingen utfälld eller som traditionell
klotgrill. (art.nr 04280) ~~298:-~~

498:-

Däckstol Yachting
Klassisk däckstol / fällstol. Ram av aluminium,
armstöd av trä samt sits av marinblått tyg med
vita detaljer. (art.nr 02946) ~~648:-~~

385:-
25W

Solcellspanel std
36 högeffektiva polykristallina celler.
Högtransparent hårdat glas, ram av anodiserad aluminium.
25W 592x357x30 mm (art.nr 06042) ~~525N~~
50W 675x534x30 mm (art.nr 06044) ~~995N~~ **645:-**
80W 855x675x30 mm (art.nr 06046) ~~1.495N~~ **995:-**
100W 1062x675x30 mm (art.nr 06047) ~~1.850N~~ **1.395:-**
10A Regulator (art.nr 06049,-72) ~~395:-~~ **295:-**
MPPT Regulator (art.nr 06050) ~~995:-~~ **795:-**

228:-

Bäddset American Line
Påslakan och örngott i 100% bomull.
Färg Marinblå. (art.nr 23106) ~~269:-~~

348:-

E-Bridge Vikstol
Bekväma, stabil och smidig stol med bekväma
armstöd! Ryggstödet kan justeras i sex lägen.
Vattentätt och UV-stabiliserat marinblått tyg,
PVC under sittdynan. Praktiskt bärhandtag. (art.nr 02970) ~~448:-~~

498:-

E-Bridge Vikstol De-Luxe
Bekväma, stabil och smidig stol med bekväma
armstöd! Ryggstödet kan justeras i sex lägen.
Vattentätt och UV-stabiliserat marinblått tyg,
PVC under sittdynan. Praktiskt bärhandtag. (art.nr 02972) ~~648:-~~

1.595:-
50W

Vikbar solcell
Högeffektiv, ihopfällbar solcellspanel med
monokristallina celler. Solcellerna är monterade
på kraftigt tyg. Inklusive kablage, se sid 51 i katalog 2015

50W 1145x710x5 mm. (art.nr 05753) ~~1.895N~~
100W 1300x840x5 mm. (art.nr 05754) ~~3.595N~~
Plugin-regulator 10A (art.nr 05756) ~~349:-~~ **298:-**

498:-

E-Bridge Vikstol De-Luxe
Bekväma, stabil och smidig stol med bekväma
armstöd! Ryggstödet kan justeras i sex lägen.
Vattentätt och UV-stabiliserat marinblått tyg,
PVC under sittdynan. Praktiskt bärhandtag. (art.nr 02972) ~~648:-~~

348:-

E-Bridge Vikstol
Bekväma, stabil och smidig stol med bekväma
armstöd! Ryggstödet kan justeras i sex lägen.
Vattentätt och UV-stabiliserat marinblått tyg,
PVC under sittdynan. Praktiskt bärhandtag. (art.nr 02970) ~~448:-~~

498:-

E-Bridge Vikstol De-Luxe
Bekväma, stabil och smidig stol med bekväma
armstöd! Ryggstödet kan justeras i sex lägen.
Vattentätt och UV-stabiliserat marinblått tyg,
PVC under sittdynan. Praktiskt bärhandtag. (art.nr 02972) ~~648:-~~

Överstrukna röda priser samt priser med * är värt netto- eller dagspris från katalog 2015. Priserna i ramsensens gäller tom 31 augusti 2015 eller så långt lagret räcker. För övriga köpvillkor se sid 3 i katalog 2015.



3.740:-

echoMAP 50s

En plotter/ekolod-kombination med en 5" skärm och HD-ID™-ekolod. Inbyggd 10 Hz Garmin GPS/GLONASS-mottagare. Den har trådlös Wi-Fi-anslutning. (art.nr 69772) ~~3.850~~



6.950:-

Raymarine A75 WIFI

Kraftfull och kompakt multifunktionsskärm som är mycket enkel och användarvänlig. Drivs med Raymarines intuitiva LightHouse användargränssnitt. (art.nr 03248) ~~6.990~~



1.885:-
16"

LED-TV m DVD & digitalbox

HD-ready widescreen LED TV med inbyggd MPEG4 digitalmottagare med EPG samt DVD-spelare.

16" (art.nr 09998) **1.885**

19" (art.nr 09999) ~~2.485~~ **2.085:-**
22" (art.nr 10000) ~~2.685~~ **2.585:-**
26" (art.nr 10001) ~~3.285~~ **3.085:-**



3.950:-

ELITE 7-m

KartplotterElite 7m med Inbyggd GPS-antenn och LED display. Kompatibel med Navionics Gold. Levereras med bygel och strömkabel (art.nr 63912) ~~5.990~~



9.995:-

HDS-9M gen2 touch

Lowrance HDS Gen2 Touch har kraftfull kartplotterkapacitet och fullständig integration av Lowrance omfattande utbud av produkter. (art.nr 63920) ~~17.790~~



238:-

Go Surf iPadhållare

Passar de flesta läsplattor på marknaden. (art.nr 10080) ~~298:-~~



998:-

TV/FM-antenn TRIAX UFO MARINE

Rundstrålände antenn för bruk på båten eller husvagnen. Levereras med förstärkarbox och fyra uppsättningar fästen. (art.nr 09983) ~~1.250:-~~



5.150:-

Rorkultspilot ST2000+ inkl fjärrkontroll S100

Rorkultspilotpaket ST2000+ inklusive fjärrkontroll S100. Inbyggd fluxgatekompass. Integrerbar i system. (art.nr 05153) ~~8.475~~



995:-
ø52mm

GPS-logg digital

Logg med 32-kanal GPS-antenn. Visar den riktiga farten (fart över grund) och fungerar även i låga farter. Möjlighet att visa akkumulerad distans.

ø52 mm (art.nr 13808) ~~1.395:-~~
ø85 mm (art.nr 13807) ~~1.795:-~~ **1.395:-**



4.295:-

Kyl-/frysbox TB31

Kylbox med kraftiga bärhandtag och ett gediget lås på locket. Inbyggd fläktkyld Danfoss-kompressor (BD35F) som är av AC/DC typ. Nätdrift prioriteras automatiskt. (art.nr 08963) ~~4.990~~



4.190:-
42 liter

Kylskåp Cruise

42 liter (art.nr 08952) ~~4.990~~
49 liter (art.nr 08984) ~~5.890~~ **4.750:-**



988:-

LTC PROmarine 1110BT

Marinstereo i helt runt format och 100% vattentät. Stereo är på 4x65W med inbyggd Bluetooth. Passar även i badrum, bastu & utomhus. Färg: vit eller svart. (art.nr 09941-42) ~~1.150~~



195:-
80W/5"

LTC Marinhögtalare

2-vägs koaxiala vattentäta högtalare. Specialanpassad för marina miljöer, badrum, monteringen utomhus m.m. Säljs parvis.

80W /5" (art.nr 09913) ~~255:-~~
100W/6" (art.nr 09914) ~~275:-~~ **215:-**



2.695:-
2-steg

OCEANCOOL Kyl-/frysbox 25 liter

12V kompressorbox med turbofunktion som är bra att använda under motorkörning. (art.nr 09052) ~~2.895~~



398:-
inkl. överdrag (art.nr 07297) ~~528:-~~
398:-
Lås Sea&Snow Klass 3 (art.nr 02874) ~~528:-~~



85:-
Korf2

Fender

Vit fender tillverkad i PVC. Luftventil av mässing. Vit med svarta ändar. Tillverkad i Holland.

Korf2 ø120x420 mm (08600) ~~95:-~~

Korf3 ø150x600 mm (08601) ~~108:-~~

Korf4 ø190x680 mm (08602) ~~144:-~~

Korf6 ø250x800 mm (08603) ~~274:-~~ **244:-**



448:-

Bryggfender

Kan monteras på såväl bryggasom Y-bom. Tillverkad av PVC. Ventil av mässing. Vit eller marinblå. (art.nr 05675, -77) ~~575:-~~



1.095:-

Elmotor AQUATIC 36

Kompakt smidig och miljövänlig 12 volts elmotor. Reglerbar gas med 5 steg framåt samt 3 steg bakåt. Motorn är utrustad med en 10-steps batteriindikator. **Levereras inkl. automatsäkring.** (art.nr 14760) ~~1.250~~



6.990:-

Mercury 4-takt 2,5Hk

Levereras med standardtank. Med rorkultsstyrning. 1-cyl. Försedd med inbyggd tank. Standardrigg (art.nr 14866) ~~7.250~~



1.095:-
60 liter

Förtöjningsboj

Förtöjningsboj tillverkad av rotationsgjutet polyetylen med väl tillagen tjocklek och fyllda med EPS skum.

60 liter (art.nr 16000) ~~1.395:-~~ **1.095:-**

120 liter (art.nr 16001) ~~1.995:-~~ **1.595:-**



798:-
25 kg

B-ring

Bojankare i rostskyddsmålat stål. Kätting används med fördel mellan B-ring och boj! Rekommendationstabell finns i katalogen.

25 kg (art. 02491) ~~998:-~~

40 kg (art. 02492) ~~1.595:-~~ **1.248:-**

70 kg (art. 02494) ~~2.495:-~~ **1.998:-**



4.495:-

AquaSmart Light 2,4 Uppblåsbar durk

Lättviktsgummibåt med uppblåsbar durk och köl samt med raka pontoner. Levereras med Bärvasa, repsats, luftpump, åror samt spännband för bränsletank. Aluminiumtoft. ø ponton: 350 mm. Rek motor: 4 Hk. (art.nr 10482) ~~5.495:-~~

[Innehåll]

Ingång

- 6 Ledaren
- 8 I korthet

Tema: Utombordare

- 16 Störst blir större
- 22 2-takt mot 4-takt
- 25 Seven Marin
- 27 Oxe Diesel

Test

- 31 Jollemotorer
Vilket bränsle är bäst?

Inspiration

- 36 Årets gästhamn
Skärhamn blev vinnare
- 43 Forbina 42 Fly
Praktisk lyxbåt
- 46 Fabola Campus 650
Uppskalad jolle
- 55 Kalmar Båtmässa
Succémässan på ostkusten

16



31



36



43



Nya prylar

60 Varmt, gott & tryggt

Praktiskt

63 Tips & trix
Läsarna tipsar

65 Snabbare segelbåt del 1
Byt fall

70 Montera manlucka
Håll koll på tanken

75 Däckstömning
Billigt skitjobb

Köp & sälj

84 Privatannonser

90 I nästa nummer

ATT INSE SINA BEGRÄNSNINGAR

Det är lika lätt att säga som svårt att göra: att inse sina begränsningar.

I all form av båtliv eller vattenlek är säkerheten alltid en av alla aspekter att ta hänsyn till. Det här är något vi gång på gång återvänder till i Praktiskt Båtägande. Det gäller allt från det mest självklara med att använda flytväst till att se till att du har rätt utrustning för hårt väder.



Men även sånt du ägnar dig åt under tiden båten ligger på land bidrar till säkerheten utan att du kanske direkt tänker på det. Att motorn eller riggen är servad och stabil innebär naturligtvis i sig själv en säkrare färd, men om du gör jobbet själv så lär du dessutom känna din båt och rustar dig för kommande situationer. Då får du kunskaper som gör att du kan fixa ett litet problem, när det väl gäller, och förhindra att det blir stort och dramatiskt.

Lär känna dig själv och din båt, och inse era begränsningar. Ibland är det kanske lätt men långt ifrån alltid. Det finns alltid en direkt relation mellan båten, besättningen och de yttre förutsättningarna. Den heliga treenigheten. En liten bräcklig farkost utan självlänsar hör visst hemma på sjön, men kanske inte vid kuling. En båt kan vara hur välbyggd och utrustad som helst men ändå vara otillräcklig om besättningen är det.

Just besättningen, och i många fall passagerarna, är en faktor som inte får glömmas bort och ett område där du får ansvar inte bara för dina egna, utan även andras, begränsningar.

Häromdagen var jag ute med en kompis som jag brukar segla en liten entypsbåt tillsammans med. Hon hade med sig en bekant från Paris och ville visa honom seglingen från sin ljuvaste sida. Vädet såg lovande och stabilt ut och vi stack ut lite före de andra båtarna som vi skulle träna ihop med. Redan när vi kommit ut ur viken och lade oss på den första kryssen kände vi att vinden var betydligt hårdare och byigare än vi förväntat oss. Vår franske vän drog sig ner i ruffen och spjånade emot under tystnad. Suget efter att få segla vår kryss/läns-bana mot de andra ställdes raskt mot välbefinnandet hos vår tveksamma vän. Efter en läns med ett par slängpippar och ett par ytterligare kryssben tog vi trots allt beslutet att gå in till en holme och avvakta utvecklingen.

Vinden ville inte avta, vi insåg våra samlade begränsningar, gick hem och grillade korv istället.

Dagen därpå tog vi ut den tillfälliga gästen på en tur med motorbåt runt Djurgården. Sol, god lunch och inget lutande och piskande. En god erfarenhet av båtliv kan fransmannen ta med sig hem. Vi insåg våra begränsningar.

”Det finns alltid en direkt relation mellan båten, besättningen och de yttre förutsättningarna. Den heliga treenigheten.”

Philip Pereira dos Reis
Chefredaktör

Praktiskt Båtägande

Redaktionen:
red@praktisktbatagande.se
Tel 08-692 01 60
www.praktisktbatagande.se

 Chefredaktör och ansvarig utgivare Philip Pereira dos Reis philip@praktisktbatagande.se	 Redaktionssekreterare Thomas G Hyrén (Tjänsteledig) thomas.hyren@praktisktbatagande.se	 Redaktör Sofi Cederlöf sofi.cederlof@praktisktbatagande.se
 Redaktör Mats Cato mats.cato@praktisktbatagande.se	 Grafisk form Lena Laurén lena.lauren@praktisktbatagande.se	 Företagsannonser Patrik Rehn, 08-692 66 34 patrik.rehn@praktisktbatagande.se

Omslagsbild Johannes Nordemar

Korrektur Göran Ribe

Annonstraffik 08-692 01 00
annons@praktisktbatagande.se

Marknadsansvarig
Nicolas Larsson, 0765-37 76 86
nicolas.larsson@egmont.se

Tryck Egmont Printing Service

ISSN: 1651-7105

TS-upplaga 2013: 16 200
sålda exemplar/utgåva

Egmont Publishing

Vd Per Kjellander

Besöksadress Pyramidvägen 7

Postadress 169 91 Solna

Telefon 08-692 01 00

Organisationsnr 556046-9206



Egmont Publishing publicerar ett 100-tal magasin och webbplatser, däribland Hemmets Journal, Hus & Hem, Kalle Anka, Vagabond, Bamse och KING Magazine. Därutöver har företaget en omfattande verksamhet inom böcker, spel, aktivitetsprodukter och event. Företaget omsätter cirka 1,1 miljarder kronor och har cirka 320 medarbetare i Sverige. Egmont Publishing ingår i den danska mediekoncernen Egmont som är en av Skandinavien ledande mediekoncerner.



Egmont stödjer ett bra liv för barn och ungdomar. Egmont Fonden stödjer både utsatta barn och familjer och större barn- och ungdomsprojekt. Fonden grundades 1920 och har delat ut mer än 3,0 miljarder kronor mätt i dagens penningvärde. Under 2013 delade fonden ut 88,2 miljoner kronor till välgörenhet, vilket innebär cirka 14 000 kr per medarbetare.

Prenumerationsärenden

Telefon 08-400 277 08

pren.pb@egmont.se

Egmont Publishing,
Praktiskt Båtägande, 205 07 MALMÖ
Gäller även adressändring och reklamationer.

14 nummer 749:-
7 nummer 399:-

För utlandsprenumerationer tillkommer porto för aktuellt land.

© Egmont Publishing. Citera oss gärna men ange Praktiskt Båtägande som källa. För ej beställt material ansvaras ej. Eventuell skatt på vinster i tävlingar som anordnas av Praktiskt Båtägande betalas av vinnaren. Det är naturligtvis tidningens policy att alkohol inte hör hemma på sjön och att flytvästar alltid bör användas. Sjökortsbilder: © Sjöfartsverket nr 08-01141.

Egmont Publishing behandlar och lagrar kunduppgifter för att kunna fullfölja kundrelationen samt för att kunna lämna erbjudanden från Egmont eller från företaget som samarbetar med Egmont.

Vi är passion.

När ingenting får stå i vägen
och allt har betydelse kan inget
lämnas åt slumpen.



TR350 – Klassikern

80Ah Marinhistoria.

80Ah / 350Wh. Ca. 250 upp-/urladdningar
För både start och förbrukning.

EP650 – Klassikern som AGM

Kraftfull AGM-teknologi för alla.

75Ah/650Wh. Ca. 750 upp-/urladdningar.
Rekommenderas för start och förbrukning.
Passar till såväl bogpropeller som ankarspel.

ES950 – Förbrukningens superstar

Överlägsen teknik i din förbrukningsbank.

85Ah/950Wh. Ca. 1000 upp-/urladdningar.
Rekommenderas för förbrukningsbank.
DNV-GL-certifierat.



Alla våra marina batterier håller en hög kvalitet och oklanderlig prestanda.
Med allt från traditionella batterier och AGM-teknologi till avancerade
gel-batterier så har vi start- och förbrukningsbatterier för alla behov.

Lär dig mer om hur du bäst tar hand om dina batterier på tudor.se

Made in Europe by Exide Technologies
Original Equipment Manufacturer

www.exide.nu www.tudor.se

TUDOR
BATTERIES

EXIDE
BATTERIES



Dålig simkunskap

En av fem svenskar klarar inte av att simma 200 meter. Det visar en undersökning från försäkringsbolaget Trygg-Hansa.

De allra flesta svenskar har gått i simskola som barn, men trots det är det så många som en av fem som inte klarar att simma 200 meter. Många klarar heller inte att hålla sig flytande i mer än tio minuter. Samtidigt har många, framför allt män, en övertro på den egna förmågan.

– Vi pratar ofta om vikten av att barn tidigt får goda simkunskaper och blir vattenvana, och det ska vi göra, men man får inte glömma bort att även vuxna måste träna för att underhålla en god simförmåga. Det är fantastiskt att så många gått i simskola som barn, men det räcker inte. Många skulle ha glädje av regelbunden övning också i vuxen ålder, säger Anna Svärd, CSR-ansvarig på Trygg-Hansa, i ett pressmeddelande.

Undersökningen är gjord av Novus och i den har över 4 000 svenskars vattenvanor kartlagts genom en webbenkät. Målgruppen har varit allmänheten mellan 18–79 år. En av frågorna i undersökningen var om man skulle klara av ett simtest, där personen ska falla i vattnet och

först få huvudet under ytan, sedan simma 200 meter på ytan på djupt vatten, varav 50 meter ryggsim. 79 procent av männen tror att de skulle klara detta mot 66 procent av kvinnorna. Trots detta är det fler män än kvinnor som dör genom drunkning. En av tio säger att de inte kan flyta i vatten och sex av tio säger att de inte kan flyta i tio minuter eller mer.

– Den dystra statistiken är alarmerande och därför hoppas jag att fler passar på att träna lite extra simning i sommar. Vi tror att det skulle göra stor skillnad om framför allt fler män gjorde simtestet, som ger en bra uppfattning av den egna förmågan. Sedan är ju simning en bra och skön träningsform, säger Anna Svärd.

Många svenskar tillbringar dock tid vid vattnet. Åtta av tio simmar varje år. Lika många vet hur man använder en livboj och mer än hälften har testat att kasta en livboj. 145 000 svenskar har använt en livboj för att rädda någon ur vattnet.

Enligt Svenska Livräddningssällskapet är 2014 års drunkningsstatistik med totalt 137 omkomna den högsta siffran på tolv år. Av de omkomna var 116 personer män, 97 personer över 50 år.

3

frågor till

Anders Wernesten på Svenska Livräddningssällskapet, apropå den tragiska olyckan då tre män dog när en fritidsbåt sjönk.



Vad ska man tänka på?

– Ha koll på vädret, ge dig inte ut om det blåser för mycket och går hög sjö. Självklart ska man alltid ha flytväst på sig. Det finns ett antal som tänker att de ska hinna ta på sig flytvästen, men det gör man inte. Får man en kallsup så sjunker man om man inte är rusligt vattenvan.

Vad gör Livräddningssällskapet för att motverka den här typen av olyckor?

– Vi försöker informera så mycket det går. Men de som drunknar är oftast äldre herrar och de är svåra att nå, tyvärr. Flytvästar är nu för tiden både sköna och snygga, så det finns ingen anledning att inte använda dem. Sen har vi inlett ett samarbete med IQ, som arbetar för att förändra attityder kring alkohol. Alkohol gör att man betar sig oförståndigt, och att man kyls av snabbare. Sju av tio som drunknar i samband med fritidsbåtolyckor är påverkade av alkohol.

Hur ser det ut generellt för året?

– Det ser bra ut till och med maj, totalt är det 21 omkomna jämfört med 30 förra året. För fritidsbåtolyckor är det tre i år jämfört med två förra året. Det har varit kallt och blåsigt, vädret har inte inbjudit till vare sig bad eller båtturer.

Har du någon bra bild som du vill visa? Din bild kan du antingen ladda upp via PB:s Facebook-sida under fliken "Månadens bild" eller så skickar du ett mejl till red@praktisktbatagande.se. Skriv "Månadens bild" i ämnesraden.

MÅNADENS BILD



Månadens bild kommer från Hans Thunberg och föreställer hans skeppshund Ellie, som tyvärr upplevde sin sista båt-sommar 2014. Ellie var en mästare på att finna skugga på båten. Hans får en PB-T-shirt som tack för den fina bilden.



Vrakfynd utanför Kastellholmen

Utanför Skeppsholmen och Kastellholmen i Stockholm ligger det fullt med vrak från olika epoker. När man nu gör en kartläggning av området, inför provborringarna för den nya tunnelbanelinjen mellan Kungsträdgården och Nacka, har flera okända vrak hittats.

– Det här är rena skeppskyrkogården. Hela området är fullt med vrak. En hel del är redan kända, men redan första dagen träffade vi på flera okända lämningar. Här finns vrak av många slag och storlekar och rika kulturlager som kan berätta mycket om stadens och flottans historia, säger Jim Hansson, marinarkeolog på Sjöhistoriska museet, i ett pressmeddelande.

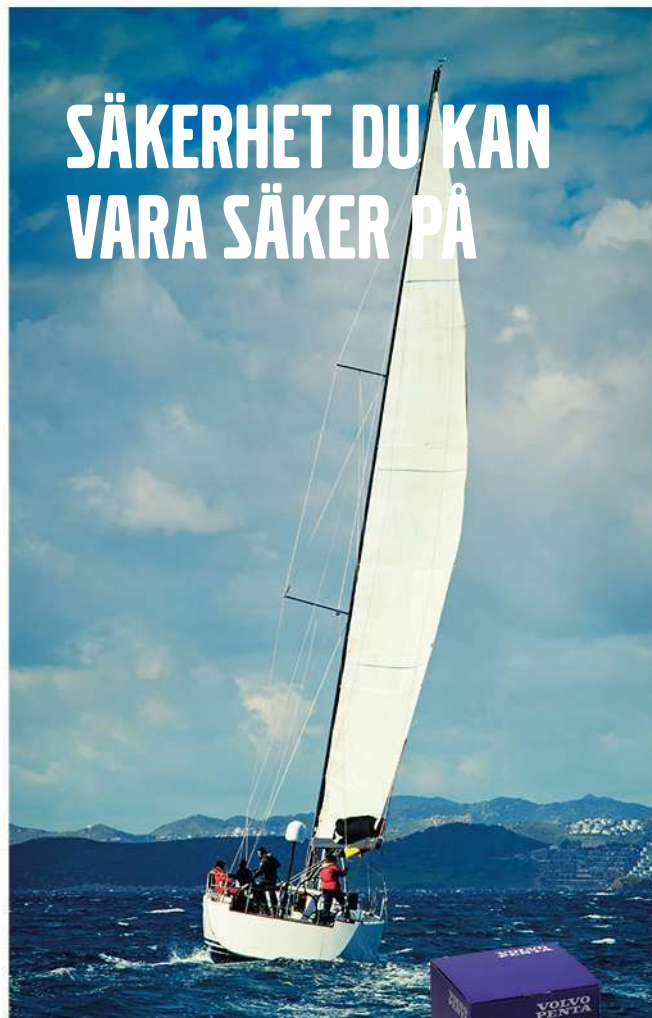
En av anledningarna till de många vraken är att fartyg sänktes på rad för att användas som brofundament.



Ny kaj i Göteborgs hamn

Nybyggnaden av en ny kaj i Göteborgs hamn är nu klar. Kajen påbörjades för tre år sedan och blev klar tre månader före utsatt tid. Den nya kajen är 900 meter lång och kommer att ta emot stora containerfartyg. Göteborgs Hamn AB har satsat 450 miljoner kronor i den nya kajen. Som en del av ett forsknings-

projekt tillsammans med Swe-rea Kimab är dessutom hundra meter av kajen uppbyggd i rostfritt stål. Rostfritt stål kostar mer men håller längre, det har upp till tre gånger så lång livslängd som det stål man traditionellt bygger kajer med. Göteborgs hamn är den första svenska hamn som anlägger en kaj med armeringsjärn i rostfritt stål.



Låt din auktoriserade Volvo Penta återförsäljare hjälpa dig att gå igenom din motor inför säsongen. De har kunskapen och de rätta verktygen för att säkerställa en kostnadseffektiv och långvarig prestanda samt hög säkerhet till sjöss. Genom regelbunden service och förebyggande underhåll kan du alltid vara säker på att du får ut det bästa av din Volvo Penta motor. Ligg steget före – kontakta din närmaste Volvo Penta återförsäljare redan idag! www.volvopenta.se



Ladda ner Volvo Penta-applikationen till din iPhone eller Android-telefon för att få snabb information om närmaste Volvo Penta återförsäljare runt om i världen.

VOLVO PENTA

Paddlar för mikroplaster

Paddling för att uppmärksamma plast i havet. I sommar ger sig de två äventyrarna Oskar Kihlberg och Sören Kjellkvist ut på en lång paddeltur i Östersjön. Med finmaskiga håvar ska de samla in mikroplaster som flyter runt i våra hav. Varje år släpps nästan 40 ton mikroplaster ut i Östersjön, från produkter som skrubbkrem, duschgel och tandkräm.

– Utsläppen från kroppsvårdsprodukter utgör en förhållandevis liten del av all mikroplast som hamnar i Östersjön. Men det är samtidigt ett problem som faktiskt går jämförelsevis lätt att åtgärda. Det finns fullgoda alternativ, och flera stora företag har redan börjat byta ut plasten i sina produkter. Om människor slutar använda produkter som innehåller mikroplast, då kan vi strypa dessa utsläpp helt och hållet, säger forskaren Katja

Broeg vid Stockholms universitet Östersjöcentrum.

Äventyrarna Oskar och Sören kommer att paddla mellan Stockholm och Visby på stand up paddleboard (SUP).

– Som konsument har du ett val, säger Oskar. Du kan helt en-

kelt välja produkter och märken som inte innehåller plast. Men då måste du förstås veta om att det är ett problem. Det är för att nå ut till fler människor med det budskapet som vi gör det här. Och för att det är ett kul äventyr så klart!



LEWMAR®



LEWMAR CRW400 ANKARSPEL

Lewmars nya CRW400 ankarspel har en ny design med kapslad rulle för ankarlina. Det är anpassat för mindre båtar upp till 7,5m och ankarlinan rullas upp på en trumma så behovet av en ankarbox är borta.



Läs mer på www.comstedt.se



Ökning för Göta kanal

Göta kanal har haft en bra start. Trots den kalla våren har de haft en ökning av besökande kanalbåtar på 27 procent jämfört med förra året. Dessutom har de haft en ökning av båtar som vill ha snabb transport genom kanalen.

– Vi är mycket nöjda med att vi, så här långt, har uppnått vårt mål att bredda säsongen, säger Anders Donlau, vd för Göta kanalbolag, i ett pressmeddelande. Det är oerhört intressant att se att den största ökningen ligger på vår mest unika och högst prissatta produkt, Göta kanal Express. 42 båtar, mot totalt 8 under hela 2014, har hittills valt att få en snabb och exklusiv transport genom kanalen, som ett alternativ till att ta båten till exempel på lastbil.

Kanalbolaget lanserar också en kundklubb där de som går ofta i kanalen får ett reducerat pris.

Störningar i Golfströmmen kan leda till ett kallt Europa

Varmt klimat i Europa kan drabbas av plötslig avkyllning på grund av störning i Golfströmmen. Det visar en ny studie publicerad i Quaternary Science Reviews.

De nya uppgifterna visar att plötsliga förändringar i klimatet inträffade vid det senaste tillfället jorden präglades av temperaturer betydligt högre än dagens.

– Detta kan ha framkallats av att smältvatten från den grönländska inlandsisen orsakat störningar i den nordatlantiska havscirkulationen. Även om den exakta mekanismen bakom den plötsliga avkyllningen är oklar, påvisar studien risken för plötsliga och storskaliga förändringar i klimatet omkring Nordatlanten under en fortsatt global uppvärmning, säger Karin Helmens vid Institutionen för naturgeografi, Stockholms universitet.

Ny ordförande för Livräddnings-sällskapet

Svenska Livräddningssällskapet har fått en ny ordförande i Camilla Wikland, som efterträder Ann Wallbom Fagraeus. Camilla Wikland har varit ordförande för Svenska Livräddningssällskapet Göteborg och nu blir hon ordförande för riksorganisationen. Camilla Wikland arbetar

som advokat på Gärdes Weslau Advokatbyrå.

– Det känns verkligen kul och inspirerande att bli vald till ordförande. Jag tror och hoppas att jag med min kompetens och stora engagemang ska kunna fortsätta att utveckla den fantastiskt fina verksamheten som föreningen bedriver, säger Camilla Wikland i ett pressmeddelande.

Enklare, säkrare och bekvämare båtliv

Plotter

7-turs pekskärm med Multi Touch. Inbyggt HD-ID ekolod. Akterspegelsgivare ingår. Trådlös WiFi till iPad/iPhone via BlueChart Mobile-app.

echoMap 70s
7350:-
Ord. 10999:-



GARMIN

Kastblock

Tillverkat i hårdanodiserad aluminium med lika lite friktion som ett glidlagrat block. Dyneema loop gör det enkelt att fästa blocket.

HK12
725:-
antal

HK12, max lina 12 mm **725:-**
HK16, max lina 16 mm **825:-**



Rodkickar Bennis

Effektivt hjälpmedel för såväl kapp- som semestersegelaren.

Rodkick 10, 800 N **2895:-** 3315:-
Rodkick 10, 1200 N **2995:-** 3445:-
Rodkick 20, 1200 N **3795:-** 4435:-
Rodkick 20, 1800 N **3985:-** 4725:-
Rodkick 20, 2500 N **4195:-** 4985:-



Med gastjäder och integrerad tälja
2895:-
Ord. 3315:-

Hamnguiden

Fem outhärliga hamnguiden för båtfolket. Mälaren, Vänern-Vättern med Göta Älv, Trollhättans kanal och Göta kanal, Skånör-Strömstad. Arholma-Landsort samt Landsort-Skanör finns även på engelska.



395:-
Ord. 445:-

Sandaler

Perfekt sandal för marina miljöer. Sandalerna tar inte skada av fukten och torkar snabbt när de blivit blöta.



995:-
Ord. 1195:-

Seglarskor

Klassiska seglarskor i skinn för herr från Rockport.

Perth
895:-
Ord. 1295:-



NYHET! 2-eye **895:-**
Ord. 995:-

ROCKPORT

Vi jobbar med ledande varumärken inom: sjökläder, leisure, skor, stövlar mm

Gill
RESPECT THE ELEMENTS™

MUSTO
PERFORMANCE

adidas sailing
HOLEBROOK
SWEDEN

dubarry
of Ireland

Timberland

KEEN

SEBAGO



#bennsmast

BENNS



Butik: Prästkragens Väg 20 · Saltsjö-Boo · Tel 08-556 147 00
Öppettider: Vardagar 9-18 · Lördag 9-15
Handla dygnet runt: www.benns.se

Priserna gäller to m 31 juli 2015 eller så långt lagret räcker.



BAYSTAR[™] PLUS

En hydraulstyrning för utombordare upp till 150HK. Baystar Plus ger en skönare känsla med hög precision. Systemet säljs komplett, välj till slanglängd efter behov.



SEASTAR[™]

För större utombordare upp till 350HK samt till roder och drev finns Seastar. Det världsledande varumärket på hydraulstyrningar, ett självklart val.

Läs mer på www.comstedt.se



Glöm inte kolla gasolen

När köttet fräser på grillen och potatisen kokar på spisen är det lätt att slappna av och ta för givet att allt fungerar som det ska. Men en sak som är viktig att kontrollera varje år är gasolutrustningen. Har du inte gjort det i samband med sjösättning är det hög tid nu.

– Det många glömmer att göra är att årligen se över sin gasolutrustning. En vanlig orsak till olyckor med gasol är läckage i slanganslutningar. Det kan du enkelt undvika genom att följa vår femstegsprocess, med målet att bli just "gasklar", säger Magnus Olsson på Aga Gas.

FEM ENKLA TIPS FÖR ATT BLI GASKLAR:

- ▶ Låt alltid flaskan stå upp. Hantera och förvara alltid flaskan stående.
- ▶ Gör ett läckttest. Kontrollera slang och anslutningar när du byter flaska. Använd såpvatten eller Agas TL4-sprej.
- ▶ Rätt tryck. Trycket i din gasolflaska varierar med yttertemperaturen och för att gastrycket till din gasolutrustning inte ska bli för högt måste du ansluta en tryckreducering till gasolflaskan. Läs bruksanvisningen för din gasolutrustning så vet du vilket tryck och flöde som behövs.
- ▶ Stäng flaskventilen. Stäng alltid flaskventilen när du inte använder utrustningen.
- ▶ Placering av gasolflaskan. Förvara aldrig gasolflaskan under grillen eller på platser där temperaturen kan bli upp mot 65 °C.

Sjöräddningssällskapet söker vd

Sjöräddningssällskapet söker en ny vd som ska efterträda Rolf Westerström. Efter 20 år som vd går han nu i pension nästa år. Rekryteringen beräknas vara färdig före årsskiftet. Totalt har Sjöräddningssällskapet 40 anställda, varav 25 arbetar på huvudkontoret i Långedrag och 15 arbetar ute på olika stationer. Intäkterna för 2014 uppgick till 145 miljoner kronor. Av detta utgjorde medlemsavgifterna cirka 60 miljoner kronor och gåvor från privatpersoner, företag och organisationer cirka 60 miljoner kronor.

SAXAT FRÅN WEBBEN **livet ombord**



Vikingabåt: Rib för hårda tag

Vill du ha en riktig vikingabåt som tål det mesta och som är byggd för att patrullera norra Atlanten? Då ska du ta dig en titt på isländska varvet Rafnars båtar.

2005 började det lilla Rafnarvarvet strax utanför Reykjavik bygga båtar. Rejåla ribbar som passar ett folk som nästan alla är ättlingar till de tuffaste av vikingar.

Båtarna, som är helt anpassade för vattnen utanför ön i Nordatlanten, används också av landets kustbevakning. Ett betyg kanske bättre än något annat.

Tv: 8 000 hästkrafter släpps loss

Här slås världsrekordet för dragracingbåtar. Hydroplanbåten *Spirit of Texas* drar i väg i hela 262 mph eller 229 knop med sina 8 000 hästkrafter. Rekordet slogs på Lake Havasu i Arizona, USA, förra året av föraren Scotty Lambert i en fajt med ständiga konkurrenten och tidigare rekordinnehavaren *Problem Child*.

Utöver att sätta rekordet vann *Spirit of Texas* och David Kirkland Racing sedan hela världsmästerskapet 2014.

Puttra runt ljudlöst i Stockholm

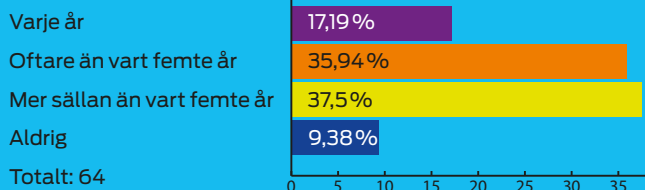
Om du besöker kungliga huvudstaden i sommar utan båt, så kan du ändå bege dig ut på sjön. Konceptet Goboat har nämligen kommit till Stockholm, så att du kan uppleva Nordens Venedig lätt och kul från vattnet. Enkla tåliga båtar med elmotorer som vem som



helst kan navigera är Goboats koncept. Med plats för åtta personer kan man hyra per timme och faktiskt få en oförglömlig upplevelse. Alla som någon gång puttrat omkring på

Riddarfjärden eller Saltsjön vet att det är fantastiskt fint och att Stockholm gör sig bäst från vattnet. Att båten är utrustad med ett picknickbord gör inte saken sämre.

Hur ofta köper du nya sjökort/uppdaterar din plotter?



Nästa månads fråga: Hur mycket kommer du att vara ute med båten i sommar?

www.balstaslapet.se Tel. 0171 - 46 80 50

BÅLSTA SLÄPET

- * Självjusterande vaggor (ni behöver ej ställa in rullarna det sker automatiskt)
- * Säker vinsch med friktionsbroms
- * Noshjul
- * Vattentäta hjullager (ej 3500 & 4000)
- * Belysning
- * 1 man klarar att ta upp/sjösätta båten själv
- * Båten kan förvaras på vagnen sommar & vinter



Dags att ta upp båten på en hand, köp en båtvagn av oss tillverkad i Bålsta/Sverige

Båtvagnar 30 km/h	Kamajpriser 2015
LGF-1000U	12900 (14000)
LGF-1250U	16900 (18200)
LGF-1500U	19200 (20200)
LGF-2000TU	26600 (27600)
LGF-3000TU Ny	34500 (37250)
LGF-3500TU <i>Utförsäljning 2st kvar</i>	46900 (52500)
LGF-4000TU	Ny 54900 (59250)



www.balstaslapet.se, tel: 0171-46 80 50

REA HOS WATSKI!

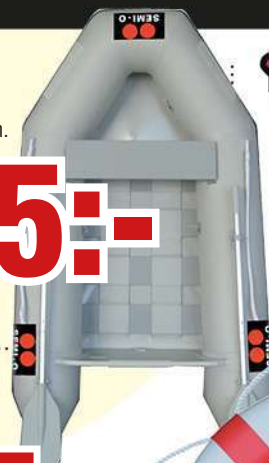


GUMMIBÅT SEMI-O 230

Gummibåt med lamellbotten.

3795:-

Delbetala från 317:-/mån
Ord.pris 3995:- Art nr: 106233



HOOK AND MOOR

Gör det enkelt att sätta en förtöjnings-tamp genom bojringen, knapen eller den liggande ringen.

995:-

Ord.pris 1165:-
Art nr: 107005

KIKARE FREE-FOKUS MARINE

En enklare frifokus (autofokus)

325:-

Ord.pris 395:- Art nr: 107060



1895:-

Delbetala från 158:-/mån
Ord.pris 2556:- Art nr: 105763

ELMOTOR

Lätt och effektiv 12V elutombordare för trollingfiske eller mindre jollar. För saltvatten.

SEGLARSKO PERTH HERR

Klassisk seglarsko i mörkbrunt skinn med handsydd mockasinovandel.

Ord.pris 1298:-
Art nr: 78006-70-78006-120

998:-



STINGRAY STARFIRE

Trimplan för utombordare över 40 Hk.

898:-

Ord.pris 998:-
Art nr: 107054



SANDAL CLEARWATER CNX KEEN

En mycket bekväm, lätt och stabil sandal. Tvättbar i maskin. Dam och herr.

899:-

Ord.pris 1199:-
Art nr: 105046-105055 och 105740-105746



BRYGGSTEGE

Stabil bryggstege med handräcke i galvat stål. 4 steg

1295:-

Ord.pris 1695:- Art nr: 105831



VÅR BÄSTA GRILL MED MÅNGA BRA TILLBEHÖR



24% RABATT

SAFIRE GRILL

Safire är en smart och praktisk transportabel grill.

Ord.pris 1398:-
Art nr: 104321

1050:-

MUMS! NYBAKAT BRÖD PÅ MORGONEN!



OMNIA MINIUGN

Ord.pris 398:- Art nr: 16072

338:-

* ANSÖK OM WATSKIKORTET

- När du vill betala lite i taget!

Ansök om kortet hos Watski Premium dealers och Watski Service partners. Läs mer på www.watski.se



- Vad kostar det att få en solpanel installerad och klar på din båt?

FRÅGA OSS !

WWW.WATSKI.SE - CLICK TO FIX

WATSKI SERVICE PARTNERS

Få en kostnads offert från Sveriges bästa båtmekare!



298:-

Ord.pris 398:-
Art nr: 107350



MARINT BÄDDSET

Bäddset; Kordelia, i 2 delar bestående av påslakan och örngott.

WATSKI ÄR STÖRST PÅ BÅTTILLBEHÖR

Watski är Nordens största fristående fackhandelskedja inom båttillbehör.

Vi har över 100 riktiga marinhandlare som **WATSKI PREMIUM DEALER** och **WATSKI SERVICE PARTNER** i Sverige.

Se alla våra återförsäljare på www.watski.se. Köp dina båtprylar i butik eller beställ på www.watski.se.

SUPER PRIS

VATTENSKIDOR BLUE FUSION COMBO

Combo Vattenskidor för nybörjare och "allround-åkare". Längd 170 cm.

1695:-

Delbetala från 142:-/mån
Ord.pris 2025:- Art nr: 107182

NEW

KNEEBOARD PHANTOM

Längd: 132 cm. Med tunn parabolisk kantprofil och djup skålning för knäna, ger Phantom dig överlägsen kontroll på vattnet.

1890:-

Delbetala från 158:-/mån
Ord.pris 2790:- Art nr: 107179

WAKEBOARDKIT WHITE SPIRIT

Fräkningsbräda med suveränt kantskär och kanaler på undersidan. 4 avtagbara fenor. Inkl bindningar, lina och bag.

2955:-

Delbetala från 247:-/mån
Ord.pris 3955:- Art nr: 105683

25%
RABATT

187:-

Ord.pris 227:-
Art nr: 106223

165:-

Ord.pris 225:-
Art nr: 106590

VATTENSKID- LINA

Prisvärd vattenskidlina med greppvänligt handtag. Längd 23m

FÅGEL- SKRAMMA

Ugglor med rörligt huvud. Det bästa sättet att hålla båten fri från förorenande fåglar. Höjd: 40 cm.

179:-

Ord.pris 215:- Art nr: 106243

995:-

Ord.pris 1290:- Art nr: 105684

TUB-KIT WAVE RIDER

En Watski klassiker i tuff design! Bredd: 150 cm

159:-

Ord.pris 219:-
Art nr: 105011

VINYL CLEANER & POLISH

Rengör, förnyar och skyddar all marin vinyl.

BORSTSKAFT WATSKI

Teleskopiskt. 920-1800 mm.



WATSKI BORSTAR

Mjuk eller medium fiber.

198:-

Ord.pris 260:-
Art nr: 106592-106593



FIRST AID KIT

Första hjälpen för dig till sjöss finns i denna välutrustade, utvikbara kulle.

Ord.pris 425:-
Art nr: 16800

325:-



Erbjudanden som inte är ordinarie priser gäller till och med 14/8 2015. Reservation för eventuella tryckfel samt slutförsäljning. Priserna gäller hos Watski Premium dealer och Watski Service Partner och vid köp i webshopen www.watski.se. Reservation för att lokala prisvariationer kan förekomma.

Handla på nätet
www.watski.se




WATSKI

Se alla våra återförsäljare på
WWW.WATSKI.SE

STÖRST BLIR

Jakten på mest effekt i aktern har nästan passerat rimliga gränser. Men för båttillverkarna innebär större utombordare fler möjligheter. 2-taktsmotorerna har fått en renässans tack vare förfinad teknik och de elektriska alternativen blir allt mer realistiska.

TEXT JOHANNES NORDEMAR FOTO JOHANNES NORDEMAR OCH RESPEKTIVE MOTORTILLVERKARE



Dagens effektstarka utombordare håller på att göra inombordsmotorerna överflödiga när riktigt stora båtar nu kan förses med snurror. Här syns ett kvadrupelt montage på 1600 hästkrafter.

ÄNNU STÖRRE



Utombordsmotorerna dominerar

VALFRIHET OCH BRUTAL DESIGN

Dagens maskulina utombordare har hög "vill ha-faktor" därför att design säljer. Men det finns också mer rationella skäl till att utombordarna vinner allt fler marknadsandelar.

Antligen har motortillverkarna förstått att design säljer. Tänk bara vad Apple, Nike och Tesla skulle vara utan offensiv formgivning! Antagligen skulle de inte vara i närheten av den ikonstatus de idag byggt upp mycket tack vare ett drivet designarbete och genomtänkt varumärkesbyggande. Evinrudes E-tec G2, Oxe Diesel och Torqeedo Deep Blue är lysande exempel på hur även motortillverkare börjar använda mer vågad design för att ge karaktär åt sina motorer och nå nya kunder.

Mats Melbin är vd för Anytec, en svensk båttillverkare vars varumärke är starkt förknippat med vågad design. Han har under de senaste tio åren upplevt hur marinmotormarknaden glidit över mer åt utombordare och gissar att utseendet kan vara något som spelar in.

– Jag tror att en faktor för kunden är att det ser fräckt ut med en eller två feta utombordare i aktern.

Större utrymmen i båten

Anytec, som sålt båtar under eget varumärke sedan 2003, har idag en niometersbåt i produktprogrammet, anpassad för utombordare på två gånger 300 hästkrafter. Just den modellen, 860 SPD, kan även väljas med inombordare för den som så vill. Förra året såldes 35 stycken båtar i 860-serien, varav endast en levererades med inombordare. Även rib-charterbåtarna har drivit på utvecklingen – där har farter runt 50 knop krävt starka motorer.

– Vi upplevde en stor förändring när 860 SPD kom 2010. Sedan dess vill kunderna ha utombordare.

Trots att två tunga motorer utanför akterspegeln gör viktfordelningen i båten något svårare väger fördelarna ännu tyngre.

– Utrymmena i båten blir mycket bättre. Du får ju nästan en juste sovkoj när du lyfter ut en dubbeldiesel.

Mats Melbin framhåller också enkelheten med utombordare där allt finns komprimerat under ett skal. Inombordare omges ofta av komplexa system som är integrerade på olika platser i båten. Att service och underhåll blir enklare säger sig självt. Dessutom levererar flera tillverkare motorer i olika färger, allt för att kunden själv ska kunna matcha båt och motor.

– Man vill ju vara snygg, säger Mats.

För kunderna ökar också friheten att kunna välja olika motorstyrkor, även om de flesta i praktiken fortfarande väljer maximal rekommenderad styrka.

Andra faktorer som antagligen bidragit till den snabba övergången är att båttillverkare med låga volymer gynnas av att kunna bygga för utombordare. Dels slipper de ligga ute med kapital bundet i motorer. Dels kommer de runt kruset att handlare är knutna till särskilda motortillverkare.

– Vi kan jobba med att skapa båtserier och leverera båtar. Sedan hänger handlarna på motorerna.

Det gör också service- och garantiärenden smidigare, då motor och övriga komponenter är tydligare separerade i båten.

– Min erfarenhet är att om något trasslar är det ofta grejer kring motorn.

Inombordsmotorer har mer komplexa system och det kan vara svårare att utreda var felet egentligen ligger.

Anders Tiblin på Mercury bekräftar bilden av att det underlättar för de mindre båttillverkarna när utombordarna tar över.

– På Uttern och Quicksilver sitter våra motorer på från början, men till andra båttillverkare skickar vi bara reglage och kablar.

I och med detta upplägg skjuts kostnaden för motorerna längre fram i försäljningsledet, och det är inte förrän båten säljs och kunden valt utombordare som utgiften kommer. Eftersom båtar ibland står mycket långa tider i handlarnas hallar och motorer kan stå för nästan halva kostnaden i ett båt-paket är det inte alls oväsentligt.

4-taktarnas intåg

När utombordarna nu ligger på över 300 hästkrafter ökar möjligheterna att bygga större och tyngre båtar. Två av Sjöreddningens mellanstora båtar på nästan tolv meter är utrustade med utombordsmotorer. För 20 år sedan skulle det varit otänkbart på en prestandabåt, eftersom motorerna var för klena då. Mercury hade i och för sig några 2-takts racingmotorer på mellan 220 och 275 hästkrafter med elektronisk insprutning redan i slutet av 1980-talet, men de användes bara för racing. Karaktären var rå och det passade bra för tävlingsbruk där det vanligen är två lägen som gäller, tomgång eller fullgas.

I mitten av 1990-talet kom de moderna 4-taktsmotorerna på bred front. Honda hade fram till dess varit ganska ensam om att bygga 4-taktare. Faktum är att Hondas första 4-taktare kom redan 1964 och att företaget aldrig brydde sig om att bygga 2-taktare eftersom grundaren Soichiro Honda »



Med attraktiv design, lätthanterat underhåll och kraft i överflöd har utombordsmotorerna tagit världen med storm.

lär ha haft som filosofi att båtar inte ska smutsa ner vattnet de åker i. Om miljöaspekten är en efterkonstruktion eller inte låter vi vara osagt. Mr Honda gick ur tiden för 25 år sedan, så han kan omöjligt svara. Men klart är att Honda visade vägen när det gäller 4-taktare.

Hästkraftsracet börjar

4-taktsmaskinerna var något tyngre och klumpigare, men hade i jämförelse med 2-taktarna en silkeslen gång med låg ljudnivå. På tomgång var det knappt så att motorerna hördes på några meters avstånd. 4-taktarna hade också en mer effektiv förbränning och var därför snabbare mot miljön samt drog mindre bränsle.

I och med 4-taktsmotorernas fina egenskaper blev utombordarna rumsrena även för båtar med krav på hög komfort. Runt 2004 kom de första 4-taktarna på 250 hk för konsumentbruk och inom några år hade både Yamaha, Suzuki och Mercury också varsin effektiv 250-hästare. Mycket på grund av efterfrågan från den amerikanska båtmarknaden, där båtarna växte i storlek. Med tanke på att ungefär hälften av världens alla utombordsmotorer säljs i USA har det amerikanska båtbeståndet ett avgörande inflytande.

Strax efter 2004 skedde sedan det paradigmskifte som innebar att även svenska och andra europeiska båttillverkare började anpassa sig efter utombordare hellre än inombordare. Samtidigt fortsatte jakten på flest hästkrafter och tillverkarna gick över till digitala reglage, vilket underlättade installationerna när vajrar inte längre behövde dras.

2007 kom Suzuki med en kompakt 4-liters V6:a på 300 hästar, varpå Mercury uppgraderade sin lilla kompressormatade 2,6-liters 6:a Verado till 300 hästar. Yamaha svarade med en V8 på 5,3 liter och 350 hästkrafter och kriget var i full gång.

Men så kom finanskrisen och luften gick ur branschen. Motortillverkarna fick en chans att besinna sig och därför dröjde det till 2014 innan Mercury släppte sin Verado 400, som är en vidareutveckling av Verado 300 och Verado 350, där det mesta är gemensamt förutom motorstyrningen. Men smakar det så kostar det. Mercurys värsting ligger på runt 400 000 kronor och säljs än så länge bara i en racingvariant. Vanliga konsumenter får nöja sig med 350:an, som fortfarande är mycket kompetent och tack vare sin kompakta design gör ett kvadrupelt montage möjligt. Det vill säga fyra motorer i bredd.

Seven Marine slår alla rekord

Yamahas V8 på 350 hästar var under flera år den största utombordaren på marknaden, men 2011 kom det amerikanska monstret från Seven Marine med 6,2 liters cylindervolym och 557 hästkrafter, baserad på en V8 från General Motors som även används i sportbilen Corvette.

557:an var så brutal att den inte var jämförbar med något de stora etablerade tillverkarna ens hade på ritbordet. Därför var det inte förvånande att när Seven Marines 557:a överträffades var det av företagets syskonmodell, nämligen 627:an, som utvecklade just 627 hästkrafter.

Att påstå att vi nu nått vägs ände när det gäller effektuttag är nog att säga för mycket, men just för tillfället verkar motorerna leva upp till efterfrågan.

Mats Melbin på Anytec ser inte något större behov av kraftigare utombordare just nu.

– Vi kan sätta dit dubbelmontage istället.

Det ger en större säkerhet eftersom båten kan köras även om en motor lägger av. Dessutom ger dubbelmontage möjlighet till joystickstyrning för lättare manövrering vid tilläggning. Motorerna ställs då individuellt och kan få båten att röra sig i sidled och rotera.

För två år sedan kom Torqeedos Deep Blue, en elmotor på 80 hästkrafter som med dubbelmontage ger en normal båt överlägsen acceleration och hyfsade fartegenskaper. Begränsningen är batteribanken, som idag normalt räcker till 30 minuters fullgaskörning eller knappt fyra timmar på halvfart.



Räkna med vridstark elkraft

En annan spännande del i utombordarnas utveckling är de elektriska alternativen. Små eldrivna trolldrivmotorer för separata 12-voltsbatterier har funnits på marknaden i flera år, men det har saknats starka motorer. Tyska Torqeedo har dock kommit långt

när det gäller elutombordare och lanserade 2013 en variant som motsvarar 80 hästkrafter och drivs av två litiumbatteribankar på 345 volt och 12,8 kWh styck.

Precis som hos flera andra motortillverkare har Torqeedos motorer en offensiv design med skarpa linjer och iögonfallande färger. Men den som väljer ett dubbelmontage med elmotorer idag när tekniken fortfarande är i sin linda behöver pynta en hel del. Priset ligger runt en halv miljon styck, men det inkluderar batterierna som behövs.

Än så länge gör det elutombordarna för större båtar ungefär sex gånger dyrare per hästkraft än motsvarande bensinare. Men

troligen kommer vi att få se mer av de elektriska alternativen framöver. I Tyskland och Österrike, där det är förbud mot förbränningsmotorer i många sjöar, säljer elutombordare redan bra. Batterierna är begränsningen, och enligt uppgift fokuserar Torqeedo nu på räckviddsförbättring genom hybriddrift.



Förra året kom Mercurys överladdade racingmotor Verado på 400 hästkrafter, som just nu leder hästkraftsracet mellan de fem största utombordstillverkarna: Mercury, Yamaha, Suzuki, Evinrude och Honda.



Tack vare dubbelmontage och dagens avancerade motorstyrning kan även båtar med utombordare utrustas med joystick för manövrering i hamn. Då motställs motorerna och körs individuellt så att båten kan precisionsförflyttas i sidled efter förarens behag.



2007 kom Yamahas värsting med V8 och 350 hästkrafter, som då när den kom hade marknadens största cylindervolym på 5,3 liter.

TRACKS YOU & YOUR STUFF EVERYWHERE!



www.geosafe.se
info@ltc.se • 042-22 51 70

GPS-larm & tracker

Passar i båten, lastbilen, vattenskotern, att lägga i barnets jacka, som överfallslarm & trygghetslarm. Siren & magnetbrytare ingår.

Storlek 60x45x22mm 2xingångar ex IR
Blåtandsfjärr Inspänning 5-50 V
SOS-knapp SIM-kort krävs



Rekpris:
1495,-

LTC

LED

Fuktskyddad
Inspänning (9-16 Volt)
Kortslutningsskyddad
DVD med skakminne
USB-inspelning
12 & 230 Volt
Digitalmottagare Mpeg4
60% mindre strömförbrukning

by **LTC**

LTC - Makes mobile living easy - Tel: 042-22 51 70 - www.ltc.se - info@ltc.se

2-takt mot 4-takt

ETTRIG ELLER BALANSERAD

De gamla 2-taktarna var okomplicerade, lätta men luktade illa. 4-taktarna gav oss lägre förbrukning, mindre vibrationer, men mer kladd. Så vilka är egentligen de avgörande skillnaderna?

2-taktsmotorerna dominerade utombordsmarknaden fram till 1990-talet. Sedan kom kraven på minskade emissioner och 4-taktarna dök upp som ett hett alternativ. Tyta, med jämnare gång på alla varvtal, mer miljövänliga, med lägre bränsleförbrukning, dock tyngre och dyrare på grund av mer avancerad teknik.

Idag får 2-taktare med den gamla förgasartekniken inte säljas i Europa längre. Men det har dykt upp moderna 2-taktare med elektronisk direktinsprutning som uppfyller miljökraven och är lika rena som de direktinsprutade 4-taktarna. Små 4-taktsmotorer använder dock fortfarande förgasarteknik.

En vanlig missuppfattning är att 2-takt och 4-takt har med antalet cylindrar att göra, men så är det inte. En 4-taktsmotor

kan ha en, två eller faktiskt hur många cylindrar som helst. Detsamma gäller 2-taktare.

Ettrig och rapp 2-taktare

När utombordsmotorerna kom i början av 1900-talet var både 2-takts- och 4-taktstekniken välkända. Men 2-taktsmotorn passade bättre på båt eftersom den var lättare och mindre komplicerad än 4-taktaren. En traditionell 2-taktsmotor har inga ventiler och därmed varken kamaxel eller stötstänger. Istället är insugsport och avgasport ingjutna i cylindern.

Under den första takten är kolven på väg nedåt och luft-bränsleblandningen som sugits från förgasare till vevhuset trycks vidare in i cylindern genom insugsporten och pressar ut avgaserna. Under den andra tak-



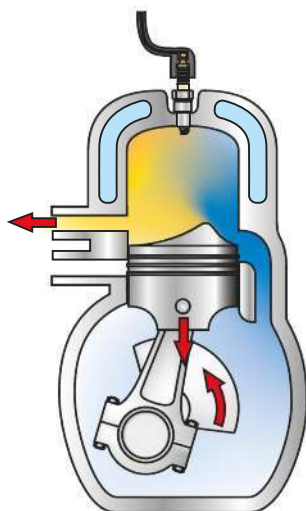
Evinrudes E-tec-motorer utnyttjar den traditionella 2-taktstekniken som ger en explosiv gång och bra acceleration. Men tack vare elektronisk bränsleinsprutning kan utsläppen hållas på samma nivå som för en modern 4-taktare.

ten är kolven på väg uppåt och komprimerar luft-bränsleblandningen varpå tändstiftet ger en gnista och explosionen trycker kolven nedåt igen. På väg ner friläggas avgasporten och insugsporten på nytt. De två takterna består alltså av en kolvrörelse uppåt och en nedåt.

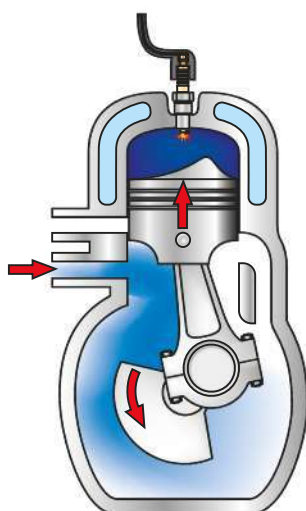
Varje gång kolven pressas uppåt sker kompression och explosion, vilket är dubbelt så ofta som hos en 4-taktsmotor. Detta gör att en 2-taktare känns rappare även på låga varvtal och det finns mer explosivitet att till exempel putta en båt över planingsströskeln. Därför kommer en båt med ett traditionellt djupt skrov som precis planar med en 25-hästars 2-taktare att ha mycket svårt att ta sig över planingsströskeln med en 25-hästars 4-taktare, eftersom den har effekttoppen på högre varvtal. Samtidigt byggs moderna båtar i allmänhet med bärig akter och låg planingsströskel, vilket passar 4-taktarna bättre.

Oförbränt bränsle

Nackdelen med en traditionell 2-taktare med förgasare är att luft-bränsleblandningen till viss del trycks in i cylindern samtidigt som avgasporten är öppen, vilket gör att en viss mängd oförbränt bränsle kan smita ut med avgaserna. Därav 2-taktarens höga utsläpp. Dessutom smörjs 2-taktaren av olja »

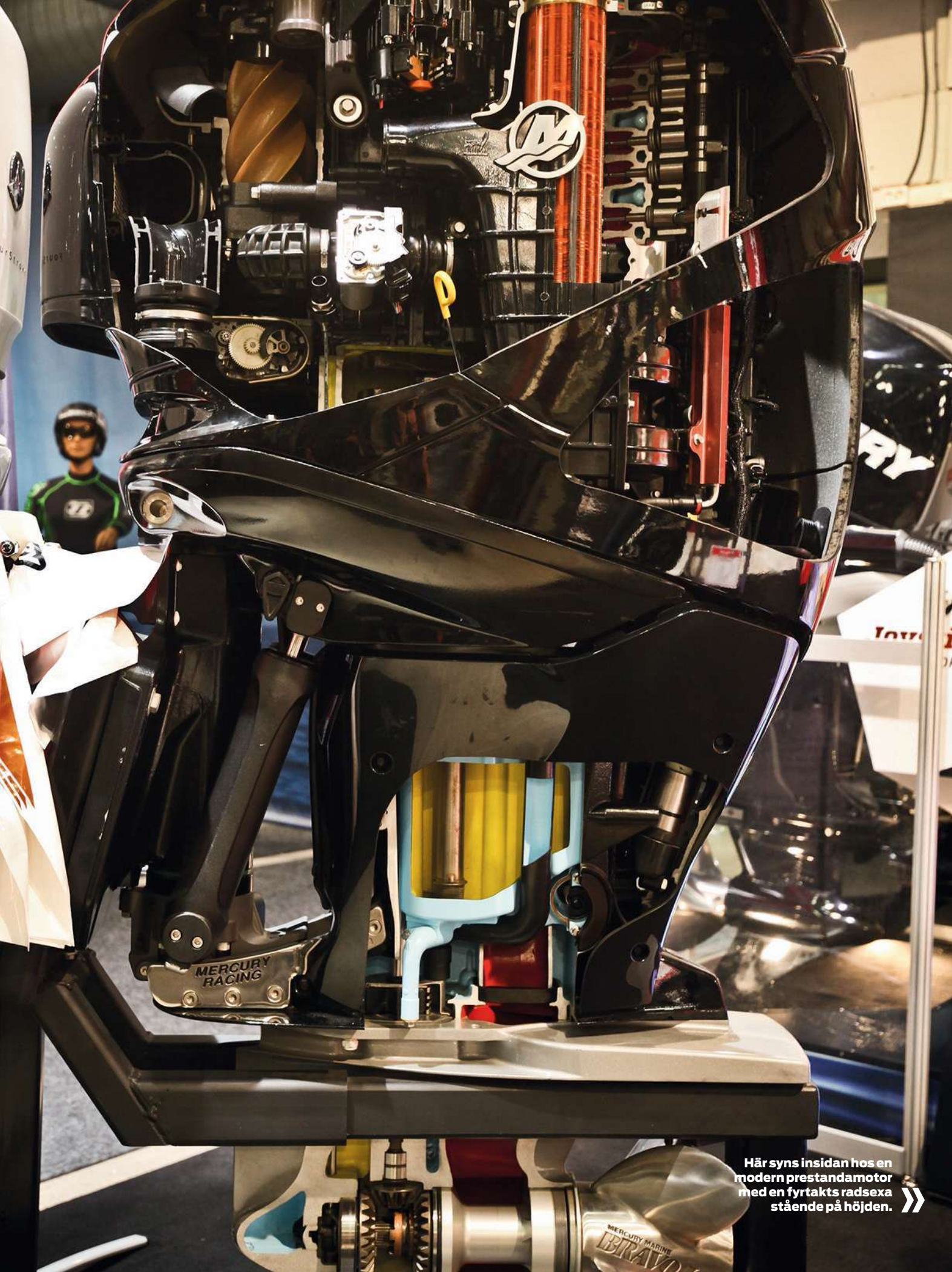


Första takten. Kolven rör sig nedåt och luft-bränsleblandningen som finns i vevhuset trycks in i cylindern genom insugsporten. Samtidigt pressas avgaserna ut genom avgasporten.



Andra takten. Kolven har vänt och är på väg uppåt. Luft-bränsleblandningen i cylindern komprimeras samtidigt som ny luft-bränsleblandning sugas in i vevhuset och smörjer detta. När kolven nått övre vändpunkten, eller strax innan, ger tändstiftet gnista och explosion sker som på nytt driver kolven nedåt.

En 2-taktsmotor har två takter på en cykel och explosion sker varje gång kolven når övre vändpunkten. Motorn smörjs med hjälp av oljeblandning i bränslet. Bilderna visar principen hos en traditionell 2-taktsmotor med förgasare.



Här syns insidan hos en modern prestandamotor med en fyrtakts radsexa stående på höjden. >>

» som blandas med bensinen och följer med luft-bränsleblandningen in i vevhuset. Oljan gör förbränningen något sämre och belastar också miljön. Mellan 20 och 30 procent av bränslet kan gå oförbränt genom en 2-taktsmotor.

Men de nya 2-taktarna med insprutnings-teknik och smart styrning spelar i en helt annan division när det gäller utsläpp och förbrukning, där de matchar och ibland till och med överträffar en 4-taktare. Bensinen sprutas då in i cylindern med högt tryck efter att avgasporten stängts och precis i rätt tid för en fullständig förbränning. Oljan blandas inte heller i bensinen utan sprutas in direkt där smörjningen behövs. Evinruddes E-tec-motorer är exempel på moderna 2-taktare med insprutning där både bränsleförbrukning och utsläpp matchar 4-taktare. Eftersom de har få rörliga delar kräver de minimalt med underhåll. Serviceintervall för E-tec G2 300 är till exempel fem år eller 500 gångtimmar.

Mogen och balanserad 4-taktare

4-taktsmotorer har en mer sofistikerad teknik med ventiler som släpper in luft och evakuerar avgaser, precis som på en bilmotor. På senare år är det denna teknik som dominerat marknaden. Ventilerna sitter i regel i cylinderhuvudet och styrs av en eller flera kamaxlar, men äldre motorer, så kallade sidventilare, kan ha ventiler direkt i motorblocket. Kamaxeln drivs av en kamrem eller kamkedja och olja för smörjning pumpas runt till olika delar av motorn som behöver smörjas.

Under insugningstakten är kolven på väg nedåt. Inloppsventilen är öppen och beroende på om motorn har förgasare eller inte sugas antingen luft eller luft-bränsleblandning in i cylindern. Under kompressionstakten rör sig kolven uppåt och alla ventiler är stängda.

När kolven nått övre vändläget ger tändstiftet gnista och explosionen sker, varpå expansionstakten påbörjas och kolven går

nedåt igen. När kolven passerat det nedre vändläget öppnas avgasventilen och gaserna trycks ut.

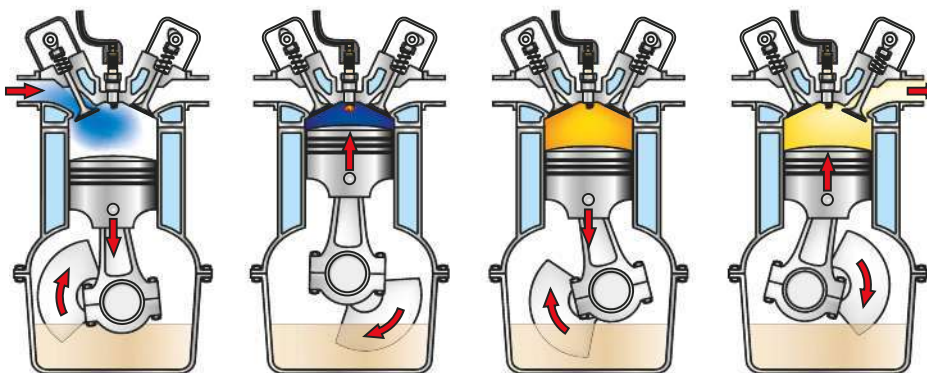
Tyst med jämnare gång

I en 4-taktsmotor sker explosionerna alltså bara varannan gång kolven går uppåt, därav den sämre accelerationen på låga varvtal. Men det bidrar också till 4-taktarens jämna gång på alla varvtal, något som uppskattas särskilt vid sakta körning, då en flercylindrig 4-taktare går silkeslent och tyst. Tack vare ventilstyrningen sker förbränning med stor precision även med förgasare. Som regel har alla 4-taktare under 10 hästkrafter förgasare, medan större motorer har datorstyrd direktinsprutning i cylindern. Det bidrar precis som hos 2-taktarna till en ännu mer effektiv förbränning genom att datorn reglerar insprutningsögonblicket och mängden bränsle med hänsyn till gaspådrag, omgivande lufttemperatur, motortemperatur och luftens syremängd.

Eftersom en 4-taktsmotor bara tänder varannan gång kolven når övre vändläget ger den mindre effekt i förhållande till cylindervolym än en 2-taktare. Därför är 4-taktare ofta större och tyngre än 2-taktare med samma effekt. Men det kan även finnas andra faktorer som påverkar hästkrafter per kilo. Motorer med olika effekt delar nämligen ibland samma motorblock och skal. Exempelvis är Yamaha F50 och F60 samma motor, men med olika programvara, vilket gör 50-hästaren tyngre per hästkraft.

4-taktare har en särskild oljetank, vilket gör att det finns risk för läckage om motorn transporteras på fel sätt. Därför är det viktigt att tänka på att portabla 4-taktare måste transporteras enligt tillverkarens instruktioner. Annars kan olja rinna till fel del av motorn eller ut genom vevhusventilationen.

En 4-taktsmotor kräver också mer omfattande service än en 2-taktare, eftersom olja och oljefilter ska bytas och kamrem och ventilspel bör kontrolleras regelbundet.



INSUGNINGSTAKT
Kolven är på väg nedåt och insugsventilen är öppen. Luft-bränsleblandning sugas då in i cylindern.

KOMPRESIONSTAKT
När kolven nått nedre vändpunkten stängs insugsventilen och kolven rör sig uppåt varpå luft-bränsleblandningen komprimeras.

ARBETSTAKT
När kolven når övre vändläget, eller strax innan, tänds blandningen och explosionen trycker kolven nedåt i en arbetstakt.

UTBLÄSNINGSTAKT
När kolven återigen rör sig uppåt öppnas avgasventilen och resterna efter förbränningen trycks ut.

En 4-taktsmotor har fyra takter på en hel cykel och explosion sker varannan gång kolven når övre vändpunkten. Ventilerna styrs av en eller flera kamaxlar. Motorn har oljetråg och oljepump för smörjning. Bilderna visar principen hos en traditionell 4-taktsmotor med förgasare.

DAGS ATT UPPDATERA?



SJÖFARTSVERKET

Nya Båtsportkort


Ostkusten 2015

Mälaren 2016

Stockholmsserien 2016

Västkusten Norra 2016

Västkusten Södra 2016



Seven Marine är inte blygsamma i sin design. 615 lysdioder som kan skifta i 16 miljoner färger gör monstermotorn speciell även på natten.

Seven Marine

Monstermotorn från staterna

Med 627 hästkrafter är den kompressorladdade V8:an från Seven Marine i särklass det mest brutala som går att hänga på en akterspegel. Den som behöver fråga efter priset har förmodligen inte råd.



Med en 6,2 liters V8 som står på höjden och utvecklar 627 kompressorladdade hästkrafter är Seven Marine den mest extrema utombordare som finns.



Det är knappast överraskande att den största utombordaren i världen kommer från USA. För visst är även potatisarna lite större där borta? Seven Marine har i alla fall varit tydliga och redan från början deklarerat att deras enda målsättning är att göra den starkaste, mest tekniskt avancerade och bäst presterande utombordaren på planeten.

Målgruppen är främst ägare av den kategori extremt stora sportfiskebåtar som blivit populär i USA. En av företagets nyckelpersoner Brian Davis förklarar: "Vi ser att kunderna vill ha utombordare med bra prestanda och viss finess. Vi ger dem stora utombordare för stora båtar."

2011 visade de upp sin första kompressorladdade 6,2 liters V8 på 527 hästkrafter, förpackad under ett smaskigt skal som gick att få i flera färgkombinationer, även med inlägg av teakimitation.

I grunden är V8:an en marinkonverterad small block från GM som genom överladdning pressas till stora effektuttag. Ändå sägs den vara byggd för att tåla ett hårt liv och garantierna är generösa.

Motorn var spännande av flera skäl när den kom. Först och främst piskade den världens då starkaste serieproducerade utombordare med över 200 hästkrafter. Seven Marine var också den första utombordaren med ett slutet kylsystem, vilket gör att sjövattnet aldrig når till motorns känsliga komponenter. För att klara kraften och vridmomentet från den stora V8:an hade motorn även dubbla vertikala axlar ner till drevhuset.

Lyser i mörkret

Men 557 hästkrafter räckte inte för Seven Marine. Under Miami Boat Show tidigare i år visade de upp en vässad version av sam-

ma motor, med 627 hästkrafter. Som om det inte vore nog med 70 extra hästkrafter och en nydesignad kåpa levereras 627:an som standard med belysning.

Inte mindre än 615 integrerade lysdioder arbetar tillsammans för att ge den nya motorn ett spektakulärt utseende även på natten. Eric Davis, marknadsansvarig, verkar inte rädd för att framstå som stöddig när han uttrycker sig om belysningen: "Trots att våra kunder aldrig efterfrågat något sådant så visste vi att de ville ha det." Dessutom går 627:an så klart att få i vilken färg som helst.

Den som är sugen på en LED-bestyckad 500-kilos amerikansk värstingmotor får dock vara beredd på att pynta en del. Motsvarande 650 000 kronor ligger styckpriset på. Dessutom lär det dröja innan vi får se någon återförsäljare i Europa, om det nu ens någonsin blir aktuellt.

SÖK BÅT.se

Tusentals annonser på båtar,
motorer och tillbehör samt
tjänster från Sveriges
främsta båthandlare!



SweBoat
Båtbranschens Riksförbund

**Oxe Diesel**

INNOVATIV SLITVARG FRÅN SKÅNE

Med dieselbränslets säkerhet, långa serviceintervaller, extrem livslängd och remdrift ska utombordaren Oxe Diesel på 200 hästkrafter tillgodose behoven hos militären och båtar i kommersiell drift.

Oxe Diesel är utvecklad för att klara de tuffaste förhållanden och sägs vara en riktig slitvarg.





All service kan skötas till havs från motorns front.

En utombordare som går på diesel. Tanken är inte helt ny, men Oxe Diesel tar det hela till en ny nivå med ett välutvecklat koncept för säkerhet, driftslängd och styrka. I princip all service kan skötas till havs via motorns front, där oljefilter, bränslefilter och alla pumpar sitter.

Kraften från den 200 hästkrafter råstarka dieselfyran från GM överförs till propelleraxeln med drivremmar i kolfiber. Mellan motorblocket och underhuset sitter en av de viktigaste komponenterna, nämligen växelådan med elektrohydraulisk dubbelkoppling, vilket betyder att motorn kan smyga igång helt utan klonkljud när en växel läggs i. Det möjliggör även körning i mycket låg fart.

Med gasreglaget i lägsta läget roterar propellern bara otroliga ett varv i minuten, vilket ger en fart på någon tiondels knop eller mindre. Pim Polesie, som är vice vd vid Cimco Marine som utvecklat Oxe Diesel, har en bakgrund inom vattenjetsteknik. Där åstadkoms lågfarts- och precisionskörning med hjälp av en skopa som reglerar vattenflödet så att båten kan stå helt stilla med växel i, så att säga. Med Oxes dubbelkoppling är precisionen inte långt från den som åstadkoms med vattenjet.



Drivremmar istället för axlar med 90-gradiga vinkelväxlar samt variabel utväxling gör Oxe Diesel till en innovativ motor.

– Det är inte riktigt så att man kan knäcka ett ägg kontrollerat mot kajen, men vi är så nära man kan komma, säger han.

Dessutom är växelådan byggd för att klara så kallade crash-stops, där båten bromsas från full fart till stillastående genom att backen läggs i.

Manövrering vid låg fart

Förutom manövrerbarhet har räckvidd och hållbarhet varit grundfundament i utvecklingen. Istället för 350 timmars drift innan det är dags för en helrenovering, som de flesta konsumentutombordare är konstruerade för, ska Oxe klara 2 000 timmar.

– Vi vill visa att det är möjligt att förändra sättet man använder en utombordare på.

Framför allt när det gäller kommersiell trafik och militära applikationer är detta viktigt. Båtar som används dagligen kan ju vara i drift i över 1 000 timmar på ett år.

Dessutom kräver båtmotorer hög driftsäkerhet.

– Med bil kan man alltid svänga in till kanten och ringa på bärgning. I en båt tar det längre tid innan hjälpen når fram, och när den kommer fram är man inte på samma ställe längre, säger Pim.

Dieselmotorns låga bränsleförbrukning gör att räckvidden blir lång. Vid maximal belastning och högsta varvtal drar motorn 43 liter i timmen. Det kan jämföras med en bensinmotor på 200 hästkrafter som kan släpa bortåt 100 liter i timmen vid full gas.

Variabel utväxling

Även när det gäller utväxling står Oxe för nytänkande. Med ett snabbt handgrepp ändras utväxlingen på primärdrivremmen och motorns egenskaper förändras från hög toppfart till mer styrka och acceleration. Tanken är att en båt som exempelvis åker på räddningsuppdrag snabbt ska kunna ändra motorns karaktär beroende på omständigheterna. Eftersom en utombordare vanligtvis inte har flera växlar framåt blir utväxlingen annars en kompromiss. Med Oxe kan en räddningsbåt använda den höga utväxlingen för att snabbt ta sig fram och väl på plats ställa om till låg utväxling för att ha kraft nog att bogsera en större båt i säkerhet.

– Vår motor är utvecklad för att användas när det handlar om liv, när allt bara måste funka.

Oxe Diesel har precis introducerats på marknaden och har en prislapp på runt 400 000 kronor. För en privatkund är det svårt att räkna hem merkostnaden mot en bensinmotor, men för kommersiell drift kan långa serviceintervall och låg driftskostnad göra den attraktiv. Om Cimco Marine når sitt mål att sälja 1 000 motorer 2017 återstår att se. Nato lär i alla fall vara en framtida slutkund. Organisationen har nämligen en bränslepolicy som endast tillåter dieselbränsle på grund av dess höga flampunkt, vilket höjer säkerheten på ett fartyg.

En riktig 12-Volts TV

16"
19"
22"
&
26"

Cobra MARINE™

VATTENTÄT HANDHÅLLEN VHF SOM FLYTER MED 6 WATT UTEFFEKT.

COBRA MR HH-350
COBRA MR HH-500 MED BLUETOOTH

LTC - Makes mobile living easy - Finns hos väl sorterade marinhandlare

by **LTC**



GPSMAP® 721-serien – läcker design möter ny funktionalitet.



Garmins kombinationsplottrar GPSMAP 721 och 721xs har 7" stora widescreen-skärmar med multitouch och kommer fullproppade med avancerade funktioner. T.ex. en 10Hz GPS/GLONASS-mottagare, inbyggt Wi-Fi® samt HD-ID™-ekolod (xs-modellen) med stöd för CHIRP och DownVu™. De är kompatibla med radar, olika instrument, video, FUSION-Link™, Garmin Helm™ och mycket mer. Dessutom finns ny kostnadsfri mjukvara tillgänglig med bl.a. säkerhetsfunktioner (SOS Safety Assist) och Auto guidance 2.0 med stöd för BlueChart® g2/BlueChart® g2 Vision® (tillval).

Läs mer på garmin.se

GARMIN®

Apple, iPhone, iPad, iTunes och App Store är registrerade varumärken som tillhör Apple, Inc. iOS är ett varumärke eller registrerat varumärke som tillhör Cisco i USA och andra länder och som används under licens. Android och Google Play är varumärken som tillhör Google Inc.
©2015 Garmin Ltd. or its subsidiaries

GPSMAP® 721 & 721xs

Hjertmans



Nio butiker och Nordens största webshop för båttillbehör



8013-2, -3 Alltid lågt pris!

690.-
Uppblåsbar väst
Med automatik

749.-



4 290.-

4793-31 (4990.-)
Med kompressor,
kan även användas som frys
Kylbox 31 liter
12-24V + 230V



1 295.-

5367-0 (Alltid lågt pris)

Geosafe
GPS/GSM-larm
Endast 62x46mm



3 740.-

GARMIN
5627-50 (4690.-)
Garmin 50s
Plotter/lod inkl givare



4791-42 (5290.-)

4 190.-
Kylskåp 42 liter
12V. Strömsnålt



4791-48 (5890.-)

4 790.-
Kylskåp 49 liter
12V. Strömsnålt



4791-65 (7790.-)

5 990.-
Kylskåp 65 liter
12V. Strömsnålt



798.-

7817-2 (798.-)

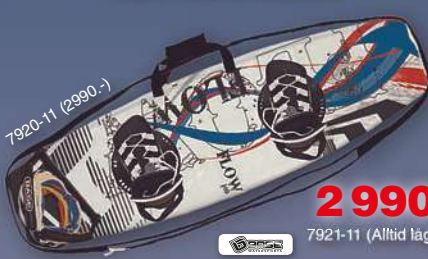
Låspaket Klass III
Abus. 2.5m kätting



690.-

7925 (Alltid lågt pris)

Skitubepaket
Inkl lina och pump



7920-11 (2990.-)

Wakeboardpaket Flow
Inkl lina och bindningar

2 990.-

7921-11 (Alltid lågt pris)



140cm, åkare ca 45kg 160cm, åkare ca 40-75kg 170cm Widemodell, åkare ca +50kg

1 650.-

7921-11 (Alltid lågt pris)

1 750.-

7921-12 (Alltid lågt pris)

1 790.-

7921-13 (Alltid lågt pris)

Vattenskidpaket Laser
Inkl lina, bindningar och fodral



Plywood durk

4 990.-

7910-276

Uppblåsbar durk

5 590.-

7910-269

Aluminium durk

5 790.-

7910-278

70C
SEVEN OCEANS

Uppblåsbar durk

4 490.-

7910-250



V-bottnad uppblåsbar durk

5 690.-

7911-240

PLASTIMO
a navitimo group company

70C, ca 270cm lång
För max 3 vuxna + 1 barn

70C, ca 250cm lång
För max 3 vuxna + 1 barn

Plastimo, ca 236cm lång
För max 2 vuxna + 1 barn

Sundsvall · Göteborg · Helsingborg · Västerås ·
Stockholm · Karlstad · Uppsala · Stenungsund · Limhamn
Gäller till den 31/7-2015 · www.hjertmans.se · 060-64 17 00

DEN ONDE, DE GODA OCH DE KLADDIGA



Alla är bra på något, men ingen är bäst på allt. Vi samlade in fem jollemotorer av minsta modell, som alla representerar varsin kategori av aktersnurror, för att se hur de skiljer sig åt.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR

En motor till jollen är praktisk att ha när barnen ska utforska öarna runt natthamnen, när ankaret behöver läggas om eller när sopmajan ligger på andra sidan viken. Motorer på mellan 2 och 6 hästkrafter eller motsvarande kan lätt

lyftas av och på jollen vid behov. När de inte används kan de enkelt stuvas undan eller hängas på relingen till den stora båten. Vi valde att testa den minsta sortens förbränningsmotorer för att ha möjlighet att jämföra pres- tanda med elmotorer.

Förutom 2-takt, 4-takt, gasol och en elmotor som matchar 2,5 hästkrafter tog vi med en el-trollingmotor i testet. Den skiljer ut sig genom att den behöver ett externt batteri och är extremt portabel. Som väntat hamnade trollingmotorn långt efter de andra när det gäller dragkraft, men toppfarten på testbåten blev inte särskilt mycket lägre med trollingmotorn.

Vi har inte utsett någon vinnare eftersom motorerna skiljer sig från varandra på olika sätt. Den som vill ha en tyst och mil-

jövänlig motor bör inte helt oväntat välja antingen elmotorn från Torqeedo eller trollingmotorn från Minnkota. Torqeedon är dessutom den enda motorn med en nytänkande design.

Den som har begränsat med pengar och vill ha en billig motor som inte kladdar väljer antagligen en Tohatsu 2-taktare. Är personen dessutom ett uns miljövän tankas 2-taktaren sedan med alkylatbensin, i den mån det är möjligt, för att minska utsläppen. Den som vill ha förbränningsmotorns räckvidd och mest puttrar på tomgång



Utan neutralläge gäller det att stanna motorn i tid. Dessutom saknar den 25 år gamla motorn död mans grepp.



4-taktaren kan startas i neutralläge, vilket är en stor fördel. Dessutom är den nästan helt tyst på tomgång.

Tohatsu 2-takt

Pris: 2500 kr

Gammal hederlig miljöbov

2-taktaren tankas med oljeblandad bensin i den inbyggda tanken. Det ryker lite, särskilt när motorn startas. Men den startar lätt trots 25 år på nacken och ett något skamfilat yttre. Eftersom det inte finns växellåda på små 2-taktare ger sig gummibåten av så snart motorn startat. Dessutom finns det inget död mans grepp, vilket är ett stort minus om föraren skulle ramla överbord. Eftersom propellern alltid snurrar när motorn är igång gäller det att trycka på stoppknappen när det är dags att stanna. Genom att snurra runt motorn ett halvt varv kan båten backas. Ljudnivån på full gas är förskräcklig. Men vikten är låg liksom priset på begagnatmarknaden. Service är lättare att göra än på en 4-taktare och med alkylatbensin i tanken reduceras utsläppen påtagligt mycket.



- + Bra acceleration
- Lågt pris
- Enkel service
- Låg vikt

- Höga utsläpp
- Inget död mans grepp
- Högt ljud

Suzuki 4-takt

Pris: 7190 kr

Behaglig i låg fart

4-taktaren har inbyggd bensintank och klarar sig på vanlig 95-oktavig bensin. Olja fylls i en separat tank och nivån kontrolleras genom ett litet öga på ena sidan av motorn. Tändningen sköts elektroniskt, vilket gör gången jämn och behaglig. På tomgång är 4-taktaren mycket tyst, men på full gas väsnas den faktiskt nästan lika mycket som 2-taktaren. Toppfarten på gummibåten är snabbast i testet. 4-taktaren är enkel att hantera. Motorn kan startas utan växel i, vilket är en stor fördel. Back finns dock inte utan sköts genom att rotera 180 grader. Vi gillar att gashandtaget återfjädrar när det släpps och att det finns död mans grepp för bra säkerhet. För att vara en vattenkyld 4-takt är Suzukin mycket lätt. Bara 1,6 kilo skiljer genty mot 2-taktaren med alla vätskor påfyllda.



- + Tyst vid låg fart
- Bra toppfart
- Död mans grepp

- Kan kladda olja
- Bullrig vid toppfart
- Trög acceleration

väljer antagligen 4-taktaren från Suzuki, trots att den riskerar att kladda olja om den läggs ner på fel sida, precis som alla 4-taktare.

Så vem väljer gasmotorn från Lehr? Ja, den är visserligen mer miljövänlig än bensinmotorerna då förbränningen är mycket effektiv, men propan är ändå ett fossilt bränsle. Så miljövannen väljer antagligen el.

Men för den som vill ha lång räckvidd utan möjlighet att ladda batterier kan gasmotorn vara ett alternativ, med lägre halter av både koldioxid, tungmetal-

ler, svavel och stoft än 4-taktsbensin. Dessutom är gasol i tub ett säkrare bränsle att hantera än bensin i dunk.

Ljudet mest påtagligt

Driftstiden är ofta inte avgörande på en förbränningsmotor, eftersom det går snabbt att fylla tanken inför varje tur. När det gäller elmotorer är driftstiden däremot intressantare, eftersom laddning tar flera timmar och det ibland är ont om el även på en stor båt. Något som är särskilt intressant är också miljöaspekten och hur tysta motorer-

na är, särskilt om de ska användas av barn, som gärna åker fram och tillbaka runt förtöjda båtar i en hamn.

Den traditionella 2-taktssnuran med förgasare har under senare år ifrågasatts starkt på grund av de höga utsläpp av kolväten som motorn spottar ur sig när den används. Upp till 30 procent av det oljeblandade bränslet åker i sämsta fall rakt igenom och landar i vattnet på grund av motorns konstruktion och ofullständiga förbränning. Ändå är det många som gillar de gamla 2-taktarna, som kräver

sparsamt med skötsel och service, är lätta att bära och dessutom billiga i inköp på begagnatmarknaden. Men de väsnas något fruktansvärt. Vårt test bekräftar den bilden, men visar att skillnaden mot 4-takt främst gäller tomgångskörning. Vid full gas väsnas en 4-takts bensinmotor nästan lika mycket, men gasolmotorn gick något tystare vid full gas. Elmotorerna var så klart behagligt tysta och den lilla trollingmotorn från Minnkota överraskade genom att inte hamna alltför långt efter de andra i toppfartstestet.



För att montera den lilla gasol-tuben behöver kåpan tas bort och en slang anslutas. Egentligen ska tuben monteras av då motorn inte används.



Torqeedos smarta display visar hur mycket batteri som finns kvar, hur snabbt båten går och hur länge batteriet räcker vid aktuell gaspådrag. Här syns också det magnetiska dödmans-greppet.

Lehr gasmotor

Pris: 8900 kr

Nästan ingen lukt

Gasmotorn använder sig också av 4-taktsteknik och har därför separat oljetank. Själva gasol-tuben skruvas fast under kåpan och det finns också möjlighet att ansluta en extern gasoltub för längre räckvidd. Tomgången är högt ställd från fabrik och det gör den högljud i låga farter. På maxfart är den dock mycket tystare än bensinmotorerna, antagligen på grund av att den varvar mindre eftersom även toppfarten ligger en knop under bensinarna. Men avgaserna luktar mindre och motorn kan startas utan att växeln ligger i, vilket underlättar. En sak gör oss förbryllade. Gasol-tuben är märkt med varningstexten "Får inte utsättas för direkt solljus". Ändå är tuben exponerad när den sitter fast på motorn. Den ska alltså monteras av direkt efter användning. Dessutom är motorn onödigt tung, i jämförelse med en 4-takts bensinare.



+ Lägre skadliga utsläpp än bensin
Nästan luktfri

- Tung
Kan kladda olja
Trög acceleration

Torqeedo 1003 El

Pris: 18900 kr

Dyr men smart

Testets dyraste aktersnuran, men också den mest avancerade. Det inbyggda litiumbatteriet har kapacitet att putta runt en jolle i låg fart i tio timmar eller i maxfart 30 minuter. Det smarta är att återstående tid och sträcka, aktuell förbrukning och gps-hastighet visas på en display. Föraren har därför alltid möjlighet att planera körningen efter återstående kapacitet. Torqeedon är starkast av alla motorerna, vilket är karakteristiskt för en elmotor som ger fullt vridmoment från början. Det gör att propellern kan vara stor. Att toppfarten är lägre än för bensinarna beror också på propellern. Laddning kan ske antingen genom att koppla in en solcell, som är extra tillbehör, eller genom att plugga in laddare för 12 eller 230 volt. Motorn kan enkelt monteras isär i tre separata delar för förvaring.



+ Lågt ljud, stark
Inget kladd
Inga utsläpp
Smart display
Död mans grepp
Back

- Motorn tjuvar en del vid maxfart
Dyr

Minnkota EC2/40

Pris: 4 595 kr

Tyst och lätt

Testets svagaste, smidigaste och tystaste motor imponerar genom att hamna bara strax efter dubbelt så starka Torqeedo i farttestet. Vikten är antagligen det som har störst inverkan, eftersom själva motorn bara väger 7,6 kg och det tunga blybatteriet hamnar 60 cm längre fram än batteriet på Torqeedon. Det får gummibåten att gå mer platt i vattnet, med mindre motstånd, vilket gav en toppfart på hela 3,2 knop. Minnkotan är också fridfullt tyst och lätt att manövrera. Batteristatus kan utläsas med hjälp av fyra dioder ovanpå motorn. Manöverhandtaget kan förlängas genom att dra ut det och det finns fem fasta lägen framåt och tre bakåt. Motorn har mycket rejäla vred för montering och är lätt att begripa sig på. En stor nackdel är att motorn saknar död mans grepp.



- + Tyst
- + Lätt
- + Bra maxfart
- + Back
- Externt batteri
- Inget död mans grepp



Minnkotan är så lätt att båten går platt på vattnet. Antagligen tack vare det externa batteriet som fördelar vikten bättre.

Så gjorde vi testet

Alla motorer har testats under likvärdiga förhållanden på en 2,2 meters gummibåt med en vikt på 40 kg plus förare. Dragkraften har uppmätts med en hängvåg fäst mellan brygga och båt. Toppfarten har uppmätts med gps och ljudet med en decibelmätare. Det är viktigt att komma ihåg att decibelskalan är logaritmisk, det vill säga att den inte är linjär. En fördubbling av ljudintensiteten innebär en ökning på cirka 3 dB. Hanterbarheten har bedömts utifrån hur smidig motorn är att montera, använda och stuva undan. När det gäller säkerhet har vi främst tittat på förmågan att nödstoppa motorn genom död mans grepp. Miljöaspekten, drifttiden, servicevänligheten och effekten redovisas enligt tillverkarens uppgifter och generella uppskattningar.



Översiktstabell

Typ	2-takt	4-takt	Gasol	El med Li-batteri	El-trolling
Modell	Tohatsu 2,5 hk	Suzuki 2,5 hk	Lehr 2,5 hk	Torqeedo 1003	Minnkota EC2/40
Årtal	1990	2015	2015	2015	2015
Kontakt	Begagnad	KGK Motor	Watski	KGK Motor	Comstedt
Pris	2 500 kr	7 190 kr	8 900 kr	18 900 kr	4 595 kr
Effekt hästkrafter	2,5 hk	2,5 hk	2,5 hk	1,34 hk	0,68 hk
Effekt watt	1 864 W	1 864 W	1 864 W	1 000 W	504 W
Tankstorlek/batterikapacitet	1,4 l oljeblandad bensin	1 l bensin	0,45 kg propangas	29,6 V/520 Wh litiumbatteri	12 V 80 Ah externt batteri
Beräknad drifttid (varierad körning)	1–2 tim	1–2 tim	1–2 tim	0,5–3 tim	1–3 tim *
Dragkraft	29 kg	30 kg	30 kg	33 kg	13 kg
Maxfart gummibåt	5,2 knop	5,2 knop	4,3 knop	3,9 knop	3,2 knop
Ljud trollingfart	79 dB	65 dB	74 dB	48 dB **	48 dB **
Ljud maxfart	94 dB	91 dB	84 dB	78 dB	50 dB
Vikt (med vätskor/batteri)	13,5 kg	15,1 kg	18,6 kg	14,2 kg	7,6 kg
Miljö	1	2	3	5	5
Säkerhet	1	5	5	5	2
Service och underhåll	4	3	3	5	5
Hanterbarhet	2	3	2	5	5

* Med 80Ah blybatteri som används ner till 50 %

** Bakgrundsljudet

SMARTARE BENSIN!

PÅ SJÖ OCH HAV.



När du väljer **Aspen** alkylatbensin, istället för vanlig bensin, blir motorn enklare att starta, mer driftssäker och avgaserna mycket renare. Aspen har utvecklats i Sverige sedan 1988 för alla som vill ha en smartare bensin till utombordaren, trädgårdsmaskinerna,

i skogen, på bygget, för scootern, mopeden eller go-kart. Aspen är praktiskt förpackad, kan blandas med olja och tål att lagras länge. Välkommen in till våra återförsäljare (du hittar en nära dig på aspen.se) så berättar vi gärna mer om innovationen som gör skillnad.

ASPEN ORIGINAL ALKYLATBENSIN. MED MÅNGA FÖRDELAR FÖR DIG OCH MOTORN.

ASPEN 
Fuel for professionals

www.aspen.se



SKÄRHAMN

Årets gästhamn 2015

FAVORIT I VÄSTER

Skärhamn är en av västkustens finaste gästhamnar. Med skydd för alla väder och en service i toppklass fick hamnen utmärkelsen Årets gästhamn 2015 efter att Praktiskt Båtagandes läsare sagt sitt.

TEXT & FOTO MARTIN LEISBORN



Flaggorna för utmärkelsen "Årets gästhamn 2015" överlämnas till hamnkapten Bengt Olsson och hamnvård Petter Johansson. >>

Hamnkaptan Bengt Olsson monterar upp flaggan från Praktiskt Båtägande för utmärkelsen "Årets gästhamn 2015".



Skärhamns gästhamn. Här samsas moderna fritidsbåtar med gamla fina segelskutor från en svunnen tid.



FOTO: ELISABETH STENSBY

Det är en solig och lite blåsig tisdag i maj när Praktiskt Båtägandes utsände besöker Skärhamn. Det är inte högsäsong riktigt än och det är bara ett tiotal gästbåtar förtöjda vid gästhamnens bryggor, där det på sommaren vanligtvis är ganska fullt. Orsaken till besöket är uppenbar. Hamnen har blivit utsedd till Årets gästhamn 2015, och nu ska de fina flaggorna som visar utmärkelsen överlämnas och monteras upp. Dessutom ska vi lite mer på djupet undersöka vad hamnen har att erbjuda och varför så många läsare av tidningen och besökare på Livetombord.se valt just Skärhamn.

Det sägs att man aldrig får en andra chans att göra ett första intryck. När båtar anlöper Skärhamn syns det snabbt att det här är en plats präglad av sjöfart, speciellt segelskutor och fiskebåtar. Det lilla samhället blev faktiskt under första hälften av

1900-talet känt som Sveriges största hemmahamn för mindre tonnage. Små rederier och fiskerinäring har präglat denna idylliska plats, och även om det nu till stor del är en svunnen tid ses fortfarande några fina segelfartyg och aktiva fiskebåtar i hamnen. På den gamla tiden när sillen gick till och trankokerier uppfördes på varenda holme i Bohuslänns skärgård var luften oftast fylld av från fisklukt, enligt historiker. Idag finns dock ingen orsak att klaga på lukten, istället kan alla besökare på denna ort njuta av en frisk doft av hav och salt, något som blir en del av det första intrycket.

En annan detalj som märks direkt är den glada kyrkan. Det kan låta märkligt, då kyrkor av tradition inte brukar vara så muntra, men på sommaren har Skärhamns kyrktorn faktiskt en leende mun monterad under sina två ögonliknande fönster på sidan som vetter mot havet. Glatt humör smittar ju av sig, och kanske har man själv ett leende på läp-



Denna före detta livbåt tjänar nu som gästhamnens egen "lotsbåt".



Cecilia Magnusson och Stefan Löv, två av de återkommande båtägarna i Skärhamn.

parna när man sedan styr vidare in mot gästhamnen.

Ett varmt välkommande

Efter dessa första intryck tittar PB in till hamnkaptan Bengt Olsson på hans kontor i en av servicebyggnaderna. Bengt är glad över utmärkelsen de fått och delar gärna med sig av det han tror att många upplever som attraktivt med anläggningen.

– Bemanningen, bemötandet och mottagandet, säger han för att med några få ord sammanfatta saken.

Gästhamnens mottagningskommitté består av hela sex anställda hamnvårdar, tre killar och tre tjejer från orten, förutom Bengt själv, vilket gör att det alltid finns någon som kan hjälpa båtarna som anländer. Till sin hjälp har de en liten "lotsbåt", en före detta livbåt, som de använder för att möta upp båtar som närmar sig hamnen och lotsa in dem på en lämplig plats. Lotskillen eller

Hamnkontoret är öppet!

GÄSTHAMNSKONTOR

FOTO: ELISABETH STENSBY

Inloppet till Skärhamns gästhamn.



-tjejen i båten är via radio i förbindelse med en annan hamnvärd vid bryggorna och kan därför snabbt ta med gästerna till en ledig bryggplats.

Hamnvärdarna står själva för städning och renhållning av toaletterna och området i övrigt och ser till att toapapperet och tvålen aldrig tar slut. De går dessutom varje år igenom kurser och övningar i brandsläckning, hjärt- och lungräddning och konflikthantering. Allt för att kunna ge god service och se till att alla mår bra. Men det finns fler attraktiva faktorer hos Skärhamns gästhamn.

– Jag tror också att gästerna uppskattar att allt är inkluderat i priset de betalar, även dusch hur länge de vill, en GP att läsa [Göteborgs-Posten, red:s anm.], tvättmaskin och torktumlare. Det får man ofta betala extra

för i många andra hamnar. De kan, om de vill, även förbeställa frallor och en GP på gästhamnskontoret att hämta upp nästa morgon om de vill vara helt säkra på att de inte tar slut, säger Bengt.

Miljötänk

Väl i hamn kanske det är dags att handla eller lasta i och ur båten. Då kommer gästhamnens dragkärror väl till pass. När det är dags att plocka fram grillen kan den placeras på den praktiska grillhyllan vid en av bryggorna. Är det engångsgrill som gäller finns sedan två stationer för uppsamling av använda sådana. En av servicebyggnaderna har faktiskt även en familjetoa/dusch där man kan gå in hela familjen och två sig ren efter en saltstänkt seglats. Det har alltså

Läsarnas motiveringar

”Vi fick väldigt fint bemötande i Skärhamn. Det var väldigt fullt i hamnen eftersom det var träbåtsfestival. När vi kom in i hamnen mötte en gummibåt från hamnkontoret upp oss och hjälpte oss genom att de hade koll på när några båtar skulle lämna hamnen. När vi sedan skulle lösa hamnavgift på hamnkontoret så hade de planterat örter utanför som det stod att man gärna fick ta av. Fint och fräscht var det också. Hit kommer vi att återvända!”

”Med sin trevliga framtoning, båtarna gömda från havets härjningar bakom en klippa och närheten till bra restauranger och Akvarellmuseet får Skärhamn högt betyg av mig!”

”Skärhamn är mitt personliga favoritval, med trevlig och kompetent personal. Klockren gästhamn där allt ingår, och man alltid en hög servicenivå får!”

”SERVICE! Vi blir emottagna och 'invisade' till plats. GP & trevlig hamn. Lån av kärra för att handla allt på Ica – Systembolaget. Fin skärgård runt om.”

lagts en del krut på att det ska vara praktiskt, rent och trivsamt.

– När det gäller sopor så har vi kärll för källsortering. Det är inte många andra hamnar som har det, vilket är synd, för det får båtägare att känna sig illa till mods. De är vana att tänka på miljön hemma i vardagen. Så därför har vi sett till att vi har ett bra »



M/S Atene vid sin kaj i Skärhamn.



Här finns vagnar att dra matkassarna med och återvinningsstation för engångsgrillar. Praktiskt och miljöriktigt.



Här betalar man hamnavgiften och får en karta eller turistbroshyr, eller dagens GP att läsa.



Flaggorna på plats!

» miljötänk i hamnen, förklarar Bengt vidare.

En utmaning som de flesta gästhamnar möter är det faktum att fritidsbåtarna blir allt större, vilket innebär att färre båtar får plats i samma hamn. Skärhamns gästhamn har cirka 6 400 gästbåtar varje säsong, vilket i runda tal betyder 20 000 personer som använder faciliteterna, en siffra som väntas stiga. Båtarna placeras ut på de 120 platserna längs de olika bryggor och kajer som hamnen har till sitt förfogande, och när de inte räcker till finns ytterligare en möjlighet. Båtägare med fast båtplats meddelar hamnkaptenen när de ska vara borta i några dagar, så att gästbåtar kan använda deras plats under tiden.

Förutom själva gästhamnen

Som hamn är Skärhamns gästhamn ovanligt väl skyddad mot vindar och vågor från alla håll, något som gör hamntillvaron extra lugn och trygg. Lägg därtill att Skärhamn som ort har bibliotek, flera mataffärer, båttillbehörsbutiker, klädbutiker, elektronikbutik och två fisk- och skaldjursaffärer och inte minst Systembolag, så har semesterseglare allt de behöver. Dessutom

finns ett antal restauranger att ta sin tillflykt till de dagar när matlagning i pentryt inte lockar.

För att en plats ska vara trivsamt och värd att stanna på och återvända till krävs dock mer än en bra hamnanläggning. Det måste finnas något att göra för hela familjen. Hur är det då med Skärhamn, vad kan man hitta på?

Salta havsbad, det vill man inte missa på västkusten under sommaren. Ett par hundra meter från gästhamnen finns Gråskärsbadet, en fin badplats med sandstrand, gräsytor, hopptorn, klippor, badbrygga, toaletter och ibland en glasskiosk. Med fika i korgen och krabbspön till barnen är dagen räddad.

Det är dock inte alltid solsken och varmt, och för det slags dagar som den svenska sommaren är mest känd för finns även kulturella aktiviteter att ägna sig åt i byn. Är någon konstintresserad finns det välrenommerade Akvarellmuseet nära till hands mellan hamnen och badet. Under sommaren 2015 pågår en utställning med konstverk från Island.

För de sjöfarare som lade märke till skutorna i ytterhamnen och vill lära sig mer om

hur det gick till på de gamla segelfartygens tid finns ett litet sjöfartsmuseum. Det ligger vid den norra delen av hamnen. Och för den ännu mer intresserade kan en tur med den vackra tvåmastade slätskonaren M/S Atene avnjutas.

Skeppet, som med sin karakteristiska klipperstäv är ett av Sveriges vackraste segelfartyg, pryder med sin närvaro mitt i hamnen det lilla samhället och påminner om forna tiders kustsjöfart.

Dessutom är det både träbåtsfestival och visfestival i juli, så evenemang och tilldragelser finns också att välja bland på denna ort, i alla fall på sommaren. På vintern är det däremot, som på så många andra platser längs våra kuster, ganska tyst och evenemangfritt i Skärhamn. Då får skärgården och kustsamhällena vila ut inför nästa års båtsäsong.

Långväga gäster

Men vilka är det då som väljer att styra kossan till Skärhamn? Bengt svarar att de flesta gäster är familjer, inte partymänniskor, även om ett antal sådana kommer också. Men tryggheten, faciliteterna, barnens krabbfiskebrygga, affärerna och det andra



En nöjd hamnkaptan i Skärhamns gästhamn.



Akvarellmuseet – ett par hundra meter från gästhamnen.

Skärhamns gästhamn

Position: N 57°59,3 O 11°32,4

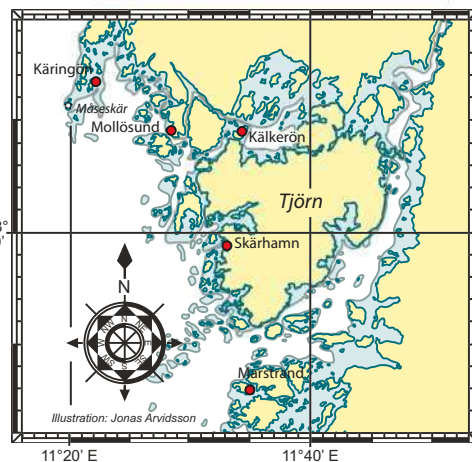
Djup: 3,5–4,5 meter

Service: El, vatten, toaletter, tvätt, GP, septiksug, internet. I närheten finns restauranger, mataffärer, Systembolag, bad, museer och mycket annat.

Miss a inte: Akvarellmuseet, sjöfartsmuseet och segelfartyget M/S *Atene*.

Hamnavgift: Lågsäsong: 100 kr/dygn, mellansäsong: 150 kr/dygn, högsäsong: 210 kr/dygn (båtar under 12 meter). El: 40 kr/dygn.

Info: www.skarhamnsgasthamn.se



som bjuds här är troligtvis mest lockande för familjer och äldre seglare. Skärhamn har dessutom blivit något av en favoritdestination för norska och danska fritidsbåtägare.

– De gillar servicen och välkommandet. Det märks när man går förbi dem ett par timmar efter att de kom. De brukar då luta sig tillbaka i sittbrunnen och må gott, smutta på ett glas rosé, göra tummen upp och säga ”Kjempeflott!”.

– För dem från Norge är det en bra plats att utgå från innan de går över till Danmark. Ofta kajkar de sig ner genom Bohusläns skärgård och stannar här några dagar för att bunkra upp och invänta rätt väder. Sedan sticker de över till Läsö och sedan vidare till Skagen. Efter det seglar de rakt hem igen till Norge. Och för danskarna är det ju inte så långt att köra över hit, förklarar Bengt.

Precis när vi står på bryggan och pratar

om ämnet ropar hamnvärden Petter Johansson att en norsk båt just är på väg in i hamn. Han springer genast iväg och hjälper till, en del av vardagen för en hamnvärd i Skärhamn.

I en av de andra besökande båtarna i hamnen syns Cecilia Magnusson och Stefan Löv. Deras hemmahamn är Hälsö, närmare Göteborg, men de kopplar nu av i sin sittbrunn i Skärhamn. De är återkommande gäster som brukar vara här mycket under för- och eftersäsong. PB passar på att fråga vad de gillar mest med Skärhamns gästhamn.

– Blandningen, säger Cecilia. Shopping, bryggor, båtliv, många båtar, restaurangen, ja allt! Servicen är bra och toaletterna är jättefräscha. Och grillplatserna är bra, jättevilt!

Roligt att gå till jobbet

Bengt har nu tagit fram skruvdragaren och monterar upp de två flaggorna ”Årets gäst-

hamn 2015” från Praktiskt Båtägande på varsin sida av hamnkontoret. Det ser fint ut när de vajar i solskenet. Men vad betyder utmärkelsen för hamnpersonalen själva?

– Det känns gott att vi äntligen har fått det fina priset. Det är en bekräftelse på att vi jobbar rätt och att båtägarna är nöjda med jobbet vi gör, att allt funkar. Och för hamnvårdarna blir det extra roligt att gå till jobbet på morgonen, säger Bengt.

Besöket i Skärhamns gästhamn leder mot sitt slut och det är efter denna hamninspektion inte så svårt att förstå varför många båtägare röstat fram Skärhamn som årets gästhamn 2015. Hamnkaptan Bengt avslutar med att förklara att många av gästerna är återkommare.

– I juli förra året låg cirka trettio procent av gästerna mer än en natt, ett tecken på att de är nöjda. Vi hoppas att det ska fortsätta så, vi har som mål att alla ska må gott när de är här i vår gästhamn.



Sunbrella®. A fabric created to resist water, grease and UV rays which is easy to clean and retains its color over time.

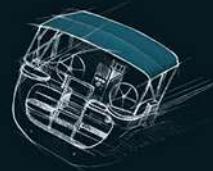
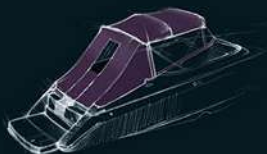


RAISON **+** PLUS Cr dit photo : Charles P tillon

NEW COLLECTION

Imagine

A new wave of fabric collection, even richer, with even more design... The collection you cannot afford to miss.



DRÖMBÅTEN [**Inspiration**]

Forbina 42 Fly

Längd: 12,85 meter

Bredd: 3,95 meter

Vikt: 8 400 kg

Djup: 0,95 meter

Bränsletank: Ca 800 liter

Vattentank: Ca 350 liter

Septiktank: Ca 100 liter

Motor: Volvo Penta D4-225 diesel
2 x 225 hk

Maxfart: Ca 34 knop

CE-certifierad: Kategori B

Konstruktör: Göran Forsberg

Grundpris: 4,8 miljoner kronor



**Forbina 42 Fly är drömbåten med extra
allt. Men smakar det så kostar det.**

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

**DEN PRAKTISKA
Forbina 42 Fly
LYXBÅTEN**



Bästa platsen på båten är på flybridgen. Anna-Lena Parfält njuter av utsikten.

Om jag skulle sälja mitt radhus skulle det ändå inte räcka för att köpa en Forbina 42 Fly. Men så är också Forbinan bättre utrustad än mitt hem, med vinkyl, stereo med högtalare i hela båten, tv i sovrummet och wifi i alla rum.

Men trots att Forbina 42 Fly måste klassas som en lyxbåt är det inte utrustningsnivån som Peter Söderlund på PS Marin, återförsäljare för Forbina i Stockholm, väljer att framhäva, utan snarare hur praktisk den är.

– Funktion går före häftighet. Det ska vara ett enkelt båtägande, därför har vi satt in saker som centraldammsugare och däckspolning. Men också i detaljerna är den väldigt praktisk, till exempel går stegen till flybridgen att fälla in för att skapa mer ut-

rymme på akterdäck och motorluckan fälls upp med en knapptryckning, säger han.

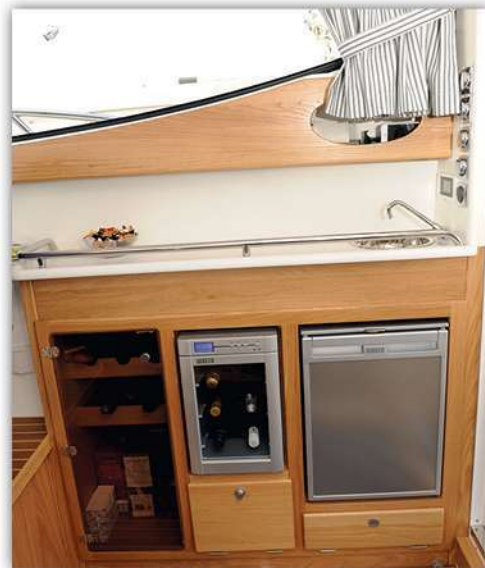
En annan sak som varvet har jobbat mycket med är att få ner bränsleförbrukningen.

Alla som har en stor motorbåt vet att det sällan är roligt att tanka, men Forbinan drar bara cirka 2,4 liter/sjömil i 25 knop, trots att den har dubbla motorer.

– Det beror på skrovformen, att den är lättdriven. Den här båten kostar cirka 15 000 kronor att tanka, det är mycket pengar. Så det är en stor fördel att få ner bränsleförbrukningen och ett plus miljömässigt, säger han.

Ljust och luftigt

Att komma in i en Forbina är en trevlig upp-



I en lyxbåt av klass måste det naturligtvis finnas ett vinförråd med separat vinkyl.

levelse. Det är ljust och luftigt, vilket även det är en medveten tanke från varvets sida, man använder sig av amerikansk vitek snarare än mahogny. Peter berättar att Forbinas grundare, Göran Forsberg, brukar säga att de flesta båtar man går ner i vill man bara gå ur, det är mörkt och trångt. Så är det inte här.

Forbina 42 Fly har tre kabiner, en stor i förpiken med en 180 centimeter bred dubbelsäng och tv på väggen. På babords sida finns även här en dubbelkoj, 162 centimeter bred, och för att få den att bli ljus och inbjudande finns stora fönster mot akterdäcket som släpper in ljus.

Den här kabinen har även en dörr så att det blir ett separat rum. Den sista kojens är dock en kompromiss.



Att styra båten från förarplatsen på flybridgen är en självklarhet för Peter Söderlund.



Det andra sovrummet rymmer en 160-koj som är ljus tack vare de stora rutorna mot akterdäck.



Den minsta kojens fås genom en läggsskiva och är bara 120 centimeter bred. Fungerar för tillfällig övernattnig.



Toaletten har en separat dusch med duschdraperi för att spara plats.



Förpiken rymmer det största sovrummet med en stor dubbelsäng.

Bara 120 bred och ingen dörr att stänga om sig. Fungerar kortare stunder som övernattningsrum för gäster.

Pentryt finns mitt i båten och rymmer både ett 110 liters kylskåp och en gasolhåll med glaslock. Här kan man även få mikro om man så önskar. Mitt emot pentryt finns toaletten med separat dusch.

Några trappsteg upp, akter om pentryt, finns en stor soffa och förarplatsen. Men även om förarplatsen är trevlig så är det inte här man sitter och kör. Det gör man istället en trappa upp, på flybridgen. Här uppe har man en otrolig sikt åt alla håll, och har man en gång vant sig vid att köra båt från en flybridge är det svårt att återvända till instängda förarplatser.

Vi lägger loss och puttrar ut från bryggan.

Med dubbla motorer, som kan styras med joystick och har IPS-styrning, och dessutom bogpropeller både fram och bak, går det att styra den här båten med väldigt små marginaler, så fort man har lärt sig alla reglage. Och det behövs, för med en så här stor båt blir det trångt att komma in och ut ur hamnen.

Tappar känslan för fart

Vi drar på gasen och det är tur att plottern har en tydlig hastighetsmarkering, för annars är det lätt att missta 20 knop för 5. Så här långt upp tappar man helt enkelt känslan för fart.

Om man inte kör kan man luta sig tillbaka i soffan bakom förarstolen eller sträcka ut sig på solbädden bakom soffan. Skulle jag

någon gång äga en sån här båt är det på flybridgen jag skulle spendera min tid, både under gång och i hamn. Det enda som saknas är en liten bar med ett kylskåp så man slipper springa ner och fylla på vinglasen när man har lagt till.

Det är å andra sidan något som kan ordnas. Forbinas båtar byggs i Sverige, oftast på beställning, vilket gör att det inte finns två varianter att välja mellan, utan båten går att få precis som du vill ha den.

– Nästan alla båtar är unika. Vi har en möbelsnickare som frågar hur du vill ha det, säger Peter.

Och det är klart, har man betalat någontans mellan nära fem och sex miljoner för sin drömbåt, då ska den gärna se ut exakt som man vill ha den.



Peter Söderlund och Anna-Lena Parfält i soffan som är direkt till vänster när man kliver in i båten.



På akterdäck finns soffa och under durken finns motorerna. Med ett enkelt knapptryck åker durk och bord upp och motorerna kommer fram.



Pentryt är placerat i mitten av båten och rymmer bland annat ett 110-liters kylskåp.



Stegen till flybridgen går att fälla in för att skapa mer plats på akterdäck.

Fabola Campus

TRAILERBAR BO

Campus är snarare en uppskalad jolle än en förminskad kölbåt. Det märks på seglingsegenskaperna, hanterbarheten och detaljernas dimensionering.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR

Drygt 30 år har passerat sedan Fabola Campus gjorde bejublad entré på marknaden. Sedan dess har modellen genomgått flera steg av uppdateringar och förändringar. Men grundtankarna har funnits med och bevarats under alla år.

– Båten skulle vara enkel och hanterbar. Det fanns inga liknande på den tiden, säger Bernt Lindquist, som ritat Campus.

Den första modellen kom 1981, hade öppen ruff och hette 550. Det innovativa låg framför allt i att båten hade sänkköl och vattenbarlast. På det sättet kunde torrvikten hållas låg och båten enkelt sjösättas, riggas och transporteras på släp bakom en vanlig personbil. När båten väl låg i vattnet fylldes barlasttanken upp, och vips hade båten motsvarande 150 kilo extra vikt i botten för rätande moment och betedde sig som en kölbåt under segling. Båten sålde bra från start och fick fina omdömen i båtpressen. Båtspekulater var tvungna att leta på andra kontinenter för att hitta rimliga alternativ vid den tiden, varför Campus i princip hade öppet mål hos förstabåtsägare och äldre båtmänniskor som letade efter något lätthanterligt med låga underhållskostnader.

Lätt, snabb och något mjuk

En stor konkurrensfördel var så klart priset. Genom att använda jollekomponenter och inte överdimensionera kunde Fabola sälja en komplett och seglingsfärdig båt till långt under priset för andra övernattningsbara båtar i samma storlek. Eftersom Bernt är gammal jollekappsegelare vet han också hur vikt påverkar farten. Bara 500 kilo i deplacement och ett lätt drivet skrov gör båten både pigg och lättseglad. Det innebär också att seglare som är vana vid större båtar lätt upplever Campus som tunn och mjuk i skrovet, vilket den har fått en del kritik för.

– Visst, laminatet rör på sig, men det är absolut inga problem med hållfastheten, försäkrar Bernt.

Två år efter att 550 presenterades kom Campus 600, som var en halv meter längre och hade en helt stängd ruff, självlänsande sittbrunn och en, om än mycket liten, akterkabin. I och med ruffen i aktern, som kunde fungera som ett stort stuvfack, sovplats för barn eller ge avskildhet för en portapotti, flyttades sittbrunnen en bit föröver. Det gjorde att besättningens vikt hamnade bättre i båten. Andra förändringar var ny rigg med svepta spridare och både över- och undervant. Parallellt med 600:an tillverkades en öppen variant med fördäck, kallad 500. Den öppna båten övergick senare i modellerna 580 och 595, fortfarande baserad på 600:ans skrov.

Djupgående på 20 centimeter

1999 var det dags för nästa uppdatering av Campus. Båten växte några decimeter, men fick framför allt moderna linjer med rakare stäv och bredare akter. 650, som den tredje generationen heter, fick även bly i kölbladet



FREDRIKS TRE TIPS

1 Skaffa en dränkbar pump för att snabbare tömma barlasttanken om båten ska trailas ofta.

2 Roderlås är bekvämt för ensamsegelaren.

3 Den som kappseglar kan ha nytta av att montera en skotskena.

för ytterligare förbättrade seglingsegenskaper. Dessutom konstruerades kölrumman så att kölen blev vikbar, vilket minimerar skador vid grundstötning. 650:an har alltså tre lägen för kölen. Vid segling är den helt nedfälld. När båten ska tas upp eller manövreras in på grundare vatten kan kölen antingen fällas bakåt eller lyftas upp. Med fälld köl minskar djupgåendet från 1,2 till 0,7 meter och med kölen upphissad klarar sig båten med bara 20 centimeter vatten under skrovet. Bara en sån sak skapar unika möjligheter att utforska delar av skärgården där en båt med fenköl bara kan fantisera om att våga sig in.

2002 gjordes en liten förändring på grund av att nya former behövde tas fram efter en brand på varvet. 650 Mark 2 har därför ett bredare och bärigare akterskepp. 2007 kom den fjärde generationens Campus, med ytterligare förändrade linjer i skrovet. 6.6 heter modellen som efterträtt 650 och fortfarande säljs ny. Även om det är mycket som förbättrats och förändrats är släktskapet ändå tydligt mellan den första 600:an och den nuvarande 6.6:an. Sedan några år finns även en större version av Campus, kallad 7.4, en systerbåt till dagsegelaren Diva 24.

Fabola Campus 650

Längd: 6,60 meter

Bredd: 2,20 meter

Djup: 1,20/0,20 meter

Motor: Utombordare

Kojplatser: 4 st

Deplacement: 540 kg

Kölvikt: 50 kg (150 kg vatten)

Segelyta: 17 kvm (stor + genua)

SRS-tal: 1,068

Konstruktör: Bernt Lindquist

Varv: Fabola Yachts

Tillverkningsår: 1999–2007 (ursprungsmodellen redan 1981)

Antal tillverkade båtar: Ca 200 ex (1000 ex totalt, alla modeller)

Pris begagnad: 60 000–90 000 kronor



BÅT FÖR FYRA



Fredrik Hjelmstedt använder mest sin båt för dagseglingar. Framförallt gillar han att den går att sjösätta ensam.





Interiör

Camping deluxe

Tar seglaren Campus för vad den är, en enkel båt med möjlighet till övernattning, då imponerar utrymmena. Men någon semesterbåt för hela familjen, det blir hon nog aldrig.

Till skillnad från många 60- och 70-talsbåtar i 20-fotsklassen upplevs Campus 650 inte som irriterande trång. Det fungerar att ta sig förbi en person som står nedanför insteget till ruffen utan att trampa personen på tårna, och det är väl ungefär den måttstocken som bör tillämpas på den här typen av båt. Att jämföra Campus innerutrymmen med familjebåtar på 28–32 fot är både onödigt och ojuste. Här handlar det om en dagsegelare med övernattningsmöjlighet. Ser man båten på det sättet är det lättare att se mervärdena i de utrymmen som trots allt finns under däck.

Nedgångsluckan till ruffen är skjutbar på traditionellt vis samt avtagbar. Med ett enkelt handgrepp kan luckan tas bort helt och öppningen sträcker sig då i princip fram till masten. Tack vare en, för båtstorleken, gi-

gantisk sprayhood blir ruffen både rymlig och luftig. Med ett sittbrunnstält monterat känns Campusen genast rymlig invändigt, med ståhöjd mitt i båten och gott om plats för umgänge under taket i sittbrunnen. Men den största vinsten med sittbrunnstältet ligger kanske ändå i möjligheten att kunna förvara kläder och packning i sittbrunnen om fyra personer ska sova. För mycket till stuvutrymmen invändigt är det inte tal om när båten seglas med full besättning.

Fyra kojplatser

I aktern finns två långa stickkojer. Mellan dem finns en förvaringslåda som sitter ihop med fotsteget vid ruffluckan. Skrovsidorna och rufftaket är klädda med filtmattna, vilket gör plastkänslan mindre påtaglig. Standarden är dock enkel, helt enligt konceptet.

Därför finns bara ett bärbart pentry som tas fram vid matlagning och rimligen passar bäst på sittbrunnsturken eller i land. På äldre Campusar fanns pentrylåda som tillval. Den placerades då för om babords stickkoj. I de nyare båtarna har tillverkaren gått ifrån detta för större flexibilitet. Stickkojerna är skilda från de förliga kojerna genom kilformade stuvfack som är fastlaminerade mot skrovet. De bidrar därför med stadga och utgör samtidigt infästningen till röstjärn/tie-rods.

Kölen viks eller hissas

Mitt i båten finns hjärtat i konstruktionen – költrumman. Under locket, som sitter med ett snäppfäste, finns den fällbara kölen. Vid en plötslig grundstötning viks hela kölen bakåt, vilket är tänkt som en säkerhetsdetalj. En tamp i aktern på költrumman gör att kölen enkelt kan vikas bakåt, vilket minskar djupgåendet från 1,2 till 0,7 meter. Funktionen gör att Campus smidigt kan manövreras in i grunda vikar.

Den som vill ha ett ännu mindre djupgå-



ende kan hissa upp kölen. Det kräver att locket öppnas och att en talja monteras, men då sticker båten endast cirka 20 centimeter. Detta läge används framför allt vid trailertransport.

De förliga kojerna ligger en nivå högre än

stickkojerna, för att vinna lite i bredd. Framför maststötten finns inspektionsluckan till barlasttanken på 150 liter som ligger under kojerna. Den fyller en vital funktion och bör inspekteras före köp. I besiktningens kommentar beskriver vi detta vidare.

BILD FÖR BILD

1 Campus har visserligen fyra kojplatser, men för semestersegling behövs utrymmet föröver för packning.

2 Akterruffen är tänkt att kunna användas till lite av varje. Här ryms en portapotti för den som vill ha avskildhet. Men bäst passar nog den lilla akterruffen som ett stort stuvfack.

3 Stuvfacken är plastade mot skrovet och skiljer stickkojerna från de förliga kojerna.

4 Mellan stickkojerna finns ett bra utdragbart stuvutrymme som kombineras med ett fotsteg.

5 Hjärtat i båtkonstruktionen sitter i mitten av ruffen. Genom att dra i den rosa tampen som syns på bilden viks kölen bakåt in i trumman. Djupgåendet minskar då från 1,2 till 0,7 meter.

6 Stickkojerna är långa och bra, inredningen enkel och spartansk.

7 Med sittbrunnstältet uppe blir Campus riktigt rymlig. Vid ruffluckan finns det ståhöjd och sex personer sitter ledigt och kurar i sittbrunnen.





Exteriör

Modernt och sparsamt

Skrovlinjerna hos Campus 650 är moderna, med bred akter och nästan rak stäv. I och med förhållandevis klena dimensioner blir båten lätt och hanterbar för ensamsegling.

På håll ser Campus 650 större ut än vad den egentligen är. Sprayhood, mantåg och grabbräcken gör att båten känns rejäl och vuxen. Det är egentligen inte förrän vi tittar in i båten eller börjar titta på detaljer som det uppenbaras att den är rejält nedbantad. Ingenting är överdimensionerat, som på så många äldre båtar av samma storlek. Nej, Campus har klena dimensioner på skot och fall och saknar till exempel vinschar helt och hållet. Genuaskotet går genom ett block och sedan direkt till en skotträta. Vanten sitter i originalmontaget surrade med tampar mellan vajer och infästning i däcket, men på just det här exemplaret är toppvanten försedda med vantskruvar. Anledningen till utförandet är att kunna hålla vikt och kostnader nere utan att göra avkall på funktionen.

Riggas ensam

Många ägare har uppgraderat utrustning-

en, men det ligger något attraktivt i att balansera strax över gränsen till vad som är nödvändigt. Masten är ett bra exempel. Riggen är av partialtyp med svepta spridare. Godset är inte tjockare än vad som krävs, vilket gör att en person hanterar masten ensam. Vid riggning monteras masten horisontellt på mastfoten, som har ett gångjärn. Sedan kopplas vanten och masten reses genom att dra i fockfallet. Förstaget är egentligen det enda ställe som behöver justeras med en vantskruv, men som så många Campusägare redan upptäckt blir riggen styvare och mer lätttrimmad när även tamparna vid över- och undervant ersätts av vantskruvar.

Gennakerpeket i stäven är en finurlig lösning som finns på nyare Campusar. Det är nämligen konstruerat så att det fungerar som ett fast monterat fotsteg. Tillsammans med den moderna skrovformen och snitsigt skurna fönster ger Campus 650 intryck av att vara en modern och kvick båt. När det

kommer till seglingsegenskaper behöver Campus inte heller skämmas för sig. Den låga vikten gör henne aningen rank, precis som andra mindre båtar, men det gör också att hon sticker iväg snabbt när det kommer en vindby.

Livlig men underriggad

Under provseglingen blåste det måttligt och då bjöd Campus 650 inte på några överraskningar. Hon reagerar kvickt och är snabb för sin storlek, tack vare ett lättdrivet skrov. Rodertrycket känns neutralt utan tendenser till lovgirighet.

Eftersom Campus är något underriggad med storsegel och genua på totalt 17 kvadratmeter känns hon trots den låga vikten trygg. Båten har under åren fått beröm för sina fina seglingsegenskaper, vilket gör den till ett bra alternativ för nybörjare på sjön. Det är bara viktigt att komma ihåg att besättningens vikt utgör en stor del av det rätande momentet.

Det gäller alltså att sitta på rätt sida när det brallar i. Att på egen hand kunna sjösätta och rigga båten samt ha möjlighet att förvara den på en trailer gör dessutom ägandet både enkelt och billigt.



Bild för bild

- 1** Den största vinsten med Campus är enkelheten. På 20 minuter kan båten riggas och sjösättas. Att den kan förflyttas på trailer skapar många möjligheter till spännande utflyktsmål.
- 2** Ingenting på Campus är överdimensionerat. På så sätt blir hanteringen enkel. Mastfoten har gångjärn och riggen reses av en person.
- 3** På håll ser Campus större och tyngre ut än hon egentligen är. Allt väsentligt finns där. Vid segling inomskärs fungerar hon för semestersegling med campingkänsla.
- 4** Sittbrunnen har plats för fyra till sex personer och luckan till akterruffen kan fällas upp till ett litet bord.
- 5** Den höga sprayhooden ger Campus ett vuxet utseende och erbjuder bra skydd samt ståhöjd vid ruffluckan.
- 6** Gennakerpeket fungerar även som ett fotsteg.
- 7** Sittbrunnstältet gör Campusen till en stor båt invändigt. För en familj på semester är det absolut nödvändigt.



Besiktningssmannen Conny Zetterberg om Campus

”Helt suverän för rätt ändamål”

Problemet med Campus är att folk ibland tror att det är en havskryssare. Det är en jolle och den ska seglas därefter, säger besiktningssman Conny Zetterberg.

Det betyder att Campus är en båt bäst lämpad för kustnära skyddade vatten och sjöar.

– Seglar du till Gotland och råkar i dåligt väder får du problem. Det handlar om att inse vad Campusen är för en båt. För att vara trailbar måste vikten vara låg, och därför är den inte lika stark som en tyngre båt.

Att plasten deformeras lite när båten lyfts är helt normalt, enligt Conny. Precis på samma sätt som en flygplansvinge flexar under påfrestning är det inget fel i sig att skrovet rör på sig.

– Tidiga exemplar kan ha installationer som är lite väl enkla. Jag tycker att infästningar ska vara skruvade och inte popnitade.

Han har under årens lopp hunnit bekanta sig med Campusar av olika årgångar och menar att det skiljer mycket i utrustning och skick mellan olika exemplar, eftersom båten tillverkats under så lång tid. Båtar i Campus storlek överlätelsebesiktigas säl-

lan, men enligt Conny finns det inte heller några särskilda typfel. För en eventuell köpare handlar det istället om att göra en generell översyn.

– Kolla till exempel infästningar, beslag på däck, köl och botten.

Beslag ska vara tätade så att vatten inte kan ta sig in i däckets sandwichkärna. Precis som med alla segelbåtar gäller det också att leta efter grundstötningsskador. Nu är Campus en lätt båt, vilket minskar risken för svåra skador, men skrovet bör kontrolleras.

– Har båten förvarats på trailer ska man vara extra noga med botten. Det är viktigt att rullarna hamnar på rätt ställe för att båten inte ska belastas fel.

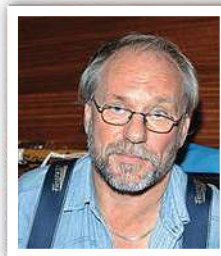
De defekter som finns på Campusar är ofta ägarrelaterade. Conny har stött på exemplar där konstruktionen skadats på grund av att ägaren hanterat båten felaktigt vid upptagning. Det är viktigt att backa ner trailern ordentligt i vattnet. Hjulen ska vara under vattenytan. Om båten vinschas upp utan att trailern körts ner ordentligt blir belastningen på stävöglan för stor. Det kan göra att barlasttanken släpper från skrovet, något som enligt tillverkaren Campus Boats

hänt i några fall. Ofta läcker då barlasttanken och vatten lägger sig mellan skrov och basinredning. Att laga detta är inte komplicerat, men det kan ta tid att hitta läckaget. Ett sätt att kontrollera barlasttanken är att fylla den, sätta i dyvikan och sedan öppna inspektionsluckan till tanken och observera om vattennivån sjunker. Håller sig vattnet på samma nivå efter 15 minuter är barlasttanken hel.

Är det många detaljer som är utbytta eller ombyggda säger Conny att en köpare bör vara extra uppmärksam.

– En häändig man kan förstöra vilken båt som helst och de flesta fel beror på ägaren.

Avslutningsvis säger Conny att ett sittbrunnstält definitivt är att rekommendera för den som tänkt använda båten för semestersegling. Han tycker också att spekulanter ska titta efter båtar där trailer ingår, eftersom en bra trailer kostar en hel del, vilket gör att det är fördelaktigt om den kan ingå i köpet.



Om man inte köper en Campus 650, vad köper man då?



FOTO: MAXIBRYGGAN.SE

Sailart 20

Längd: 6,30 meter
Bredd: 2,50 meter
Djup: 1,40/0,60 meter
Motor: Utombordare
Kojplatser: 4 st
Deplacement: 820 kg
Kölvikt: 180 kg
Segelyta: 18 kvm
SRS-tal: –
Konstruktör: Frank Störck
Varv: Sailart
Tillverkningsår: 2002–
Antal tillverkade båtar: –
Pris begagnad: 150 000–240 000 kronor



FOTO: BOATZ4.COM

Micro 19

Längd: 5,50 meter
Bredd: 2,44 meter
Djup: 1,10/0,19 meter
Motor: Utombordare
Kojplatser: 4 st
Deplacement: 550 kg
Kölvikt: –
Segelyta: 18,5 kvm
SRS-tal: 0,0969
Konstruktör: Nestro Völker
Varv: Mariner Construções Náuticas Ltd
Tillverkningsår: 1986–
Antal tillverkade båtar: –
Pris begagnad: 30 000–60 000 kronor



Skippi 650

Längd: 6,50 meterr
Bredd: 2,48 meter
Djup: 1,5/0,38 meter
Motor: Utombordare
Kojplatser: 4 st
Deplacement: 850 kg
Kölvikt: 190 kg
Segelyta: 21 kvm
SRS-tal: 1,064
Konstruktör: Jerzy Plesniewski
Varv: Skippi Yachts
Tillverkningsår: 2005–2015
Antal tillverkade båtar: –
Pris begagnad: 90 000–220 000 kronor

Söker du motordelar?

Vi har reservdelar till rätt pris och högsta kvalitet

**ANODER,
AVGASBÄLGAR,
BRÄNSLEFILTER,
BRÄNSLEPUMPAR,
CAV-FILTER,
IMPELLRAR,
KAM- & DRIVREMMAR,
KNUTBÄLGAR,
KNUTKORS,
LUFTFILTER,
OLJEFILTER,
PACKNINGSSATSER,
REPERATIONSSATSER
SJÖVATTENPUMPAR,
TERMOSTATER,
VEVHUSFILTER,
OCH MYCKET MERA..**



Kunskap - Support - Service
Frigus AB
info@frigus.se 031-28 80 00
www.frigus.se

Nya och begagnade Forbinabåtar



★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ VÄLKOMMEN TILL DEN NYA ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★



JUNI-AUG 2015

SLIPA SVINGEN OCH GÖR DIG REDO FÖR SOMMARENS SKÖNASTE GOLFDAG!

I år genomför vi en lätt modifierad variant av Golf Digest Trophy där vi vill ge deltagarna lite mer än bara en vanlig golftävling. Nu får du ta med din kompis eller make/maka – vi spelar nämligen partävling (poängbogey, bästboll). Efteråt bjuder vi på en öl-/vinprovning i behaglig miljö innan vi avnjuter middag och prisutdelning. Det finns tid för en del samvaro och säkert en och annan överraskning innan kvällen är över.

Beroende på vilken anläggning som ni avser att spela på, ser paketen för denna tävling annorlunda ut och vi hänvisar därför till vardera golfanläggning för vidare information. Så slipa svingen – det kan bli du och din spelpartner som vinner en resa till Novo Sancti Petri i Spanien med boende på Iberostar Royal Andalus! I år kommer nämligen det vinnande paret på varje enskild tävling att vinna en plats på finalresan.

ARRANGERAS AV

Golf Digest

DESTINATIONSPONSOR



» ANMÄL DIG IDAG «

WWW.GOLFDIGESTTROPHY.SE

★
VINNANDE PARET
PÅ VARJE DELTÄVLING
FÅR ÅKA TILL NOVO SANCTI
PETRI GOLF CLUB
I SPANIEN!
★

TÄVLINGSSCHEMA 2015

01 ST JÖRGEN PARK GOLF	13 JUNI	06 GRÖNHÖGEN GK	18 JULI	11 LANNA LODGE	6 AUG
02 BARSEBÄCK G&CC	29 JUNI	07 ELISEFARM GC	25 JULI	12 KNISTAD G&CC	7 AUG
03 WOODLANDS CC	2 JULI	08 FÖRSBACKA GK	29 JULI	13 OMBERGS GOLF RESORT	13 AUG
04 LANDERYD - NORRA	4 JULI	09 SALTSJÖBADEN GK	30 JULI	14 BJÄRE GK	21 AUG
05 HOOKS HERRGÅRD	11 JULI	10 SÖDERBY GK	1 AUG	15 CHALMERS GK	29 AUG

HUVUDSPONSORER

Autoexperten



PRODUKTSPONSORER

VITAMIN WELL

:: NIKE GOLF



ÖPPNA FAMNEN I KALMAR



Besökare gick ombord på olika typer av båtar när privatpersoner visade upp sina båtar för besökare vid bryggan för "Öppna båtar".

Kalmar Båtmässa har i fem år dragit besökare till sydöstra Sverige. Vid vackert väder lockar mässan 25 000–30 000 besökare som vill titta på klassiska träbåtar, prata båtliv eller prova segling.

TEXT ANNA SMEDBERG FOTO KRISTINA WIRÉN





Thomas Blomkvist och Mimmi Hogland Blomkvist ombord på sin båt *Alexis V* som har Kalmar som hemmahamn. De var med på mässans avdelning "Öppna båtar" för att berätta om båtliv för besökare. Hunden Humle stortrivs på båten.

Det fanns ett behov av en båtmässa vid Kalmarsund i sydöstra Sverige, visade det sig. När Kalmar Båtmässa startade för fem år sedan kom 30 000 besökare.

– Vi blev nog överrumplade av att det kom så många. Det var kanske lite av nyhetens behag. Sedan har vi kämpat mot en bransch i kris och är beroende av vädret, säger Maria Sampson.

Besökarantalet har under de fem åren gått upp och ned. Premiärårets besöksuccé har inte upprepats, men förra året sken solen i dagarna tre och det kom 25 000 besökare.

– Det bor många båtägare i regionen och det är i stort sett inga båtmässor på ostkusten förutom i Stockholm. Är man båtintresserad är man beredd att åka några mil. Ef-

tersom det är ett gratisevent, har vi inte bara besökare som kryssat in i kalendrarna att det är båtmässa utan också familjer som bor i Kalmar och som kommer om det är fint väder, säger Maria Sampson.

Hon är anställd av kommunen för uppdraget. Mässarrangemanget stöttas av näringslivet som sponsrar, men genomförs också till stor del tack vare ideella krafter från föreningslivet.

– Det finns ett stort ideellt engagemang. Jag jobbar med event i övrigt och det är inget annat projekt som har så stort engagemang. Det är runt 20 personer som kommer på varje möte, säger Maria Sampson.

Kustbevakningen, Hemvärnet och Sjöräddningssällskapet deltar i mässan, liksom lokala båtklubbar, marina företag och andra utställare.

– I vårt föreningsliv arbetar vi också ide-

ellt. När det här kom upp var det självklart att engagera sig, säger Stefan Ohlsson från Segelsällskapet Vikingarna.

Stefan Ohlsson, som är tävlingsledare för kappseglingsrace under mässan, är på plats och visar klubbens verksamhet och hjälper besökare som vill testa att segla.

– Vi får ungefär tio nya medlemmar varje mässa. De sista tre åren har vi fått utöka vår seglarskola. Det är många barn som är intresserade, säger Stefan Ohlsson.

Hamnen naturlig miljö

Mässan är ett initiativ från Destination Kalmar, ett kommunalt bolag som i samverkan med näringslivet ska utveckla, profilera och marknadsföra Kalmar som besöksmål.

– Mässan är ett led i deras plan att förstärka det kustnära läget som Kalmar har, säger Maria Sampson.



Stefan Ohlsson, Segelsällskapet Vikingarna, Maria Sampson, projektledare för Kalmar Båtmässa och Pär Karlsson, segelklubben Kaparna har arbetat med Kalmar Båtmässa sedan starten.



Järntackor lastades ombord på *Alutt*, som är en replik av ett medeltida fraktfartyg.



Nicklas Lilja och Jenny Svensson från Öland åkte till Kalmar för att strosa bland båtarna i gästhamnen när det var Kalmar Båtmässa.



Gästhamnen är arena för Kalmar Båtmässa, som startade för fem år sedan.



På mässan blandades gamla träbåtar med nyare plastbåtar.

Mässan hålls i den hästskoformade gästhamnen i Kalmar, ett perfekt mässområde, tycker arrangörerna. I hamnen finns flera verksamheter med anknytning till båtliv och sjöfart som Kalmar marina, Baltic Skeppsfournering och Sjöfartshögskolan.

– Mässan blir som i en amfiteater. Det är lätt att gå runt på mässan och besökaren möter en levande verksamhet, säger Pär Karlsson från segelklubben Kaparna, även doktorand och lärare vid Sjöfartshögskolan.

Han arbetar med mässans classic boat-avdelning, ett uppskattat inslag som i år visade ett 20-tal klassiska båttyper som seglats och körts i Kalmarsund.

– De klassiska båtarna visar den starka hobby som finns och som handlar om att vårda ett kulturarv. En del bevaras som de är och andra uppdateras för att segla. Det är allt från arbetsbåtar till kappseglingsbåtar,

motorkryssare och mahognyracer, säger Pär Karlsson.

På mässan tar utställare plats längs med bryggkanten i gästhamnen.

– Alla är nöjda med sina monterplatser, allt är ett A-läge. Hamnen är en naturlig och levande mässmiljö. I november fick jag ett mejl från besökare som frågade efter en utställare. Det är inte bara snabba affärer utan det är relationer på sikt som byggs upp, säger Maria Sampson.

Vill locka till båtlivet

Kalmar Båtmässa har svårt att locka båtförsäljare, eftersom mässan är i slutet av maj och då ska båten vara i sjön.

– Men vi ger inte upp. Nästa år hoppas vi få dit båtförsäljare, säger Maria Sampson.

Mässan handlar mer om båtliv med försäljning av tillbehör men också om att få fle-

ra att intressera sig för friluftsliv på sjön genom olika prova-på-aktiviteter.

– Vi vill locka människor till båtlivet, när golfbagen blivit för tråkig och när husvagnen känns för jobbig, säger Pär Karlsson.

Öppna båtar är en avdelning på mässan där privata båtägare finns på plats för att visa sina båtar och svara på frågor om såväl båttypen som båtliv i allmänhet.

– Det är välbesökt och de har en egen brygga. Båtägarna tycker det är kul att träffa andra och att prata om sitt intresse. Besökarna tycker det är bra att kunna ställa en massa frågor utan att det är någon som ska sälja båten till dem, säger Maria Sampson.

Arrangörerna tror på att ha en messa som lockar såväl den mest intibne båtentusiasterna som spontanbesökare.

– Det är en familjetillställning och det finns något för alla. Man måste inte vara »



Trots en blåsig mässa gick det att njuta av solen.

» så intresserad av båtar, utan det finns också prova på-aktiviteter. Det finns hela spektrumet. Det finns allt från oceankappsegling till glass, säger Pär Karlsson.

En programpunkt på mässan är kappsegling. Sedan förra året hålls även en deltävling i svenska surfskicupen. Surfski är en lång och smal kajak som är som är designad för att kunna paddlas fort i havsmiljö men som även tar sig fram i stora vågor.

– Alla de bästa från Sverige och flera duktiga tävlande från Tyskland kommer hit och tävlar. Det är en sport som ökar och det är roligt att vi har fångat den i ett tidigt skede, säger Maria Sampson.

Utveckla med musik

För framtiden handlar det om att ytterligare bredda utbudet på mässan och att putsa på arrangemanget.

– Det vore roligt att utveckla med musik,

kanske en konsert på kvällen så att det blir en hamnfestival, säger Pär Karlsson.

Femårsjubileet 29–31 maj blev dock en besvikelse i besökarantal och flera programpunkter fick ställas in på grund av regn och blåst.

– Mässan mer eller mindre blåste bort. Vi har ännu inte sammanställt hur många som kom, men det var en jättedipp vad gäller besökare. Utställarna var ändå väldigt förstående. Om vi tittar på andra år har vi aldrig haft sådan otur med vädret. Nästa år hoppas vi på bättre väder, säger Maria Sampson.

En av besökarna på fredagen var Kalmarbon Joakim Fransson och barnen Eddie och Annie Strandman. Barnen njöt av glass medan Joakim Fransson kunde titta på fiskeutrustning, prova en kajak och titta på båtar, speciellt stridsbåt 90H som är hans favorit.

– Det är första gången jag är här, och jag kom hit för att jag ville se just stridsbåten. Jag är fiskeintresserad och har provat att paddla havskajak som är lämpad för fiske. Det var en bonus att få testa. Nu ska jag känna av och fundera på om jag ska köpa en, säger Joakim Fransson.

Om vädret tillåter

Båtägarna Thomas Blomkvist och Mimmi Hogland Blomkvist deltog i ”Öppna båtar” och pratade båtliv med besökare på sin båt *Alexis V*, en Princess 42.

– Kalmar är vår hemmahamn och jag var med förra året som utställare, eftersom jag har bilsadelmakeri och arbetar med dynor, soffor och kapell till båtar. Mässan har ju varit lite av en succé. Innan fanns det ingen mässa häromkring, och den har blommat upp och lockar mycket folk om vädret tillåter, säger Thomas Blomkvist.

REAL WHITE ZIN

Lord Zinclair introduces a real White Zinfandel with the proper taste of the sundrenched vineyards of California. Serve well chilled and enjoy the sweet and juicy taste of this unique US wine.

Pris: 59 kr Art.nr: 6291 Alk.halt: 10%



För Lord Zinclair White Zinfandel har vi klimatkompenserat frakten från vinproducenten till hyllplatsen på ditt närmsta Systembolag. Klimatkompensationen sker genom investeringar i utsläppsreducerande projekt hos Tricorona, ett globalt och världsledande företag inom klimatkompensation och klimatrelaterade tjänster med över 215 FN-registrerade projekt inom förnybar energi.

För mer information, se www.enjoywine.se



Varannan förare som omkommer i singelolyckor i trafiken är alkoholpåverkad.



Varmt, gott och tryggt



Varmt i kojen

När höstnätterna blir kallare kan Magic Sleep hjälpa dig att hålla värmen i kojen. Det är en värmedyna för 12-voltsdrift, tillverkad av kolfiber. Önskad temperatur uppnås efter ett fåtal minuter och värmen bibehålls under önskad tid och justeras i fasta steg. Värmedynan är klädd med material i 100 procent polyestergarn för andningsförmåga och komfort. Klädseln är avtagbar och tvättbar. Effektförbrukning 55 watt per kvadratmeter. Fyra olika storlekar finns för enkel- eller dubbelkojer.

Pris: 1300 till 2500 kronor

Mer info: www.blue-peter.net



Det viktiga kaffet

Vi är ett av världens mest kaffedrickande folk och självklart vill vi ha kaffe också i båten. Nu kan du också få bryggarens bekvämlighet. Waeco Perfect Coffee MC 052/054 drivs med 12 eller 24 volt och kan fästas på bänk eller skott. Filtret är svängbart, kannan har transportsäkring och värmeplattan har termostat. Brygger fem koppar och väger 1,1 kilo.

Pris: 475 kronor

Mer info: www.waeco.se



Skydda de minsta

Biltemas nya räddningsväst för barn har dragkedja, justerbara midjeband och grenband med snabblås. Visselpipa finns och västen är försedd med två reflexer. Räddningsvästen uppfyller kraven för klass 100N (ISO 12402-4) och är CE-märkt. Avsedd för barn upp till 15 kilo.

Pris: 249 kronor

Mer info: www.biltema.se



Teknisk fågelskrämma

Avföring från fåglar kan snabbt förstöra till exempel kapellet, det vet alla båtägare, och många har säkert provat olika varianter av icke fungerande fågelskrämmor. Norska Fugleskremmeren påstår hålla fåglarna borta med hjälp av högfrekvent ljud. Den drivs med uppladdningsbara AA-batterier och har en räckvidd på tio meter. Måtten är 8 x 10 x 12 centimeter och den finns i vitt eller brunt.

Pris: 699 norska kronor, vilket är ungefär 770 svenska

Mer info:

www.fugleskremmeren.no

Bakterieskydd

Vatten i dieseln är ett otyg och kan lätt leda till bakterietillväxt och påföljande motorstopp. Gobi Dry Tank är ett filter som monteras i tankens avluftningsslang, där det absorberar fukt som annars blir till kondensvatten. Absorptionen sker i kristaller som kan återanvändas hur många gånger som helst efter regenerering, som bör göras var sjätte till artonde månad. En indikatorskala på filtrets utsida visar dess status.

Pris: 1000 kronor

Mer info:

www.teknikhamstern.se



Släck snyggt

En brandsläckare eller flera är ett måste ombord. Men måste den absolut vara röd och tråkig? Benns nya brandsläckare finns med fem olika marina motiv och kan monteras lättåtkomligt utan att skämmas för sig. Själva släckaren är en konventionell två kilos ABC-pulversläckare i stål, med måtten 380 x 110 millimeter.

Pris: 700 kronor

Mer info: www.benns.se



Smidig kikare

7x30 XMC från Magnipro är en bättkikare som är betydligt mindre och smidigare än många andra kikare för marint bruk. Optiken är trots detta av bra kvalitet och ger en skarp och klar bild med sju gångers förstoring och centrumfokusering. Kikaren är förseglad och gasfylld, vilket gör den både helt vattentät och imfri. Kikaren finns tillgänglig i orange eller svart.

Pris: 1800 kronor

Mer info: www.gofoto.se

Håll lukten borta

En hålltank till båttoaletten måste ventileras via en avluftning, vilket innebär att det finns risk för dålig lukt. Dometic Luktfilter använder ett unikt material som filtrerar gaser som är tyngre än luften och stoppar effektivt lukt från tankens ventilation utan kemikalier. En filterkassett räcker en hel säsong och är lätt att byta. Installationsutrustning samt slangadapter för 16 eller 19 millimeter ingår.

Pris: 900 kronor

Mer info: www.watski.se



#BILTEMA

Varför betala mer?

2999:-

**SUP –
Stand Up Paddle**
25-158



799:-

Vätträkt
25-792



549:-

Vätträkt
25-786



19000 varor i din hand
Ladda ner appen!

Sök på "Biltema" i Google Play eller App Store.



Hos Biltema hittar du kvalitetsprodukter till oslagbara priser. Välkommen in till ditt varuhus eller besök oss på www.biltema.se.

Är du Sjösäker?

Ladda ner **appen** till din smartphone och testa dina **kunskaper** i sjösäkerhet.

Sjösäker har lagt till och ger dig alla nödvändiga kunskaper på fickan. Direkt i luren får du hjärt- lungräddning, första hjälpen, checklista vid motorstopp, aktuellt väder och mycket mer.

Ha en **sjösäker** båtsäsong

med

 Svenska Sjö

&

Praktiskt
Båtägande



Out of the box-bombroms

☒ På marknaden finns det flera olika bombromsar som alla skall göra gippar enklare, lugnare, mjukare och säkrare. Tyvärr är de ganska dyra, då de kostar från cirka 3 000 till omkring 10 000 kronor. Istället för att köpa en kan du göra en egen för under 300 kronor. (Den blir lite dyrare om man inte har lite överbliven skotlina hemma, men vilken seglare har inte det...)

Köp istället en, bland bergsklättrare vanlig produkt. En klassisk "åtta", som är en firningsbroms i gjuten eloxerad aluminium, och som kostar mindre än 200 kronor. Jag köpte en "Black Diamond SUPER 8" för 159 kronor på vinst och förlust i vintras, då jag tänkte att den använder samma princip som bombromsarna från Wichard eller Walder, vilka alla bygger på friktion mellan bombromsen och en



lina. Nu har vi testat den och den fungerar mycket bra. Finns bland annat att köpa på Naturkompaniet eller klättring.com. Jag har en X-382 med ett

storsegel på 38 m², och:

- ☛ Jag fäste "Super 8:an" i bommen vid infästningen för kicken (se bild).
- ☛ Jag använde en bit överbliven 10 mm skotlina som fästes i hundsvotten på blocken till storskotet vid röstjärnsinfästningarna till vanten, och ena haländan leddes tillbaka till sittbrunnen så att min nya bombroms enkelt går att justera. Men det går naturligtvis lika bra att fästa linan i relingslistan.
- ☛ Jag började med att leda linan enkelt genom "Super 8:an" och då fungerade det nästan, mitt storsegel är nog lite för stort med sina 38 m². Det kan räcka för ett mindre storsegel och jag rekommenderar att de som tror på det här tipset börjar med att testa enkelt.
- ☛ När jag ledde linan "dubbelt" genom "Super 8:an" så fungerar det fantastiskt bra och nu går bommen lugnt och stilla över

Belöning: 1000:-

Månadens praktiska båtägare
Patrik blir månadens praktiska båtägare för sitt tips. Han belönas med ett presentkort hos Erlandsons Brygga värt 1000 kronor och har härmed en plats i finalen då "Årets praktiska båtägare 2015" ska utses. Var med du också och tävla om det stora priset på 16 000 kronor.

TÄVLINGEN SPONSRAS AV

ERLANDSONS BRYGGA

Stormarknaden för båtillbehör

till den nya läsidan vid varje gipp (se bild).

- ☛ Nu när jag vet att det fungerar bra kommer jag komplettera det med ytterligare en skoträtta i sittbrunnen så jag enkelt kan låsa justerlinan.
- ☛ Har man ännu större storsegel än 38 m² får man kanske testa med 6 eller 8 mm lina och köra linan 3-dubbelt genom "Super 8:an", men det är något jag inte testat.

Högt & fort /// Patrik

Ohoj!

☒ Efter 15 års segling har jag några båtårdstips att dela med mig av som bland annat gör att mycket av det tråkiga jobbet kan rationaliseras bort.

1 För de äldre plastbåtarna med oxiderad gelcoat är det i stort sett meningslöst att använda polish och vanligt vax. Gör så här istället... Tvätta med grovrent, skölj sedan rent. Tvätta därefter med vaxschampo och låt torka in. Obs! Använd mycket vaxschampo i vattnet. Fortsätt sedan under såsongen att tvätta båten med vaxschampo vid behov. Produkterna ovan köper man billigast på Biltema. Tänk så här: Den tillfällige båtgrannen i en blänkande Arcona 400 blir ändå inte imponerad av att du putsat ihjäl dig på din gamla gråvita lilla båt.

2 Bottenmåla inte ofta med Micron (eller ev. motsvarande) utan snorkla istället för att med en grov svamp – sådan svamp man har till kastruller och som säljs i tiopack – rengöra botten och propellern. An-

vänd en iskrapa i plast för havstulpanerna. Om du inte själv vill dyka brukar badande ungdomar kunna fixa allt för lite glass-pengar när du ligger i naturhamnen och folk badar runt omkring. Blir mycket billigare än att lyfta båten och spola av med högt tryck. Själv har jag inte målat botten på flera år, för ännu finns det Micron-färg kvar. Kanske något för vår högt ärade miljöminister att prova.

3 Utvändigt teak slipas först fin om den är ful och sedan behandlar man med Boracol en eller två gånger om året (genom att man stryker på med pensel). Teaken vitnar och håller sig sedan i den kulören år efter år. Boracol finns ofta att köpa i båtillbehörsaffären – lite pengar kan även de få tjäna.

4 Småskador i oxiderad (grå) gelcoat fixas enklast med färgen "International 812 Toplac gelcoatgrå". Finns hos Jula, bara priset är skillnaden.

5 Den som vill vårda sin aluminium-mast tvättar av den, torkar torrt, och stryker på med paraffinolja inför vinterförvaring. Tvättas sedan bort på våren med vaxschampo, givetvis. Mas-

ten mår mycket bra av sådan behandling. Paraffinolja säljs även på Biltema. Det bästa är dock förstås att inte alls ta av masten under vintern, för vem bryr sig om att din gamla lyktstolpe inte ser ut som ny?

6 Här ett mer matnyttigt tips... Skaffa en plastburk på några liter som har lock (tänk lingonburk men lite större). Gör ett hål i mitten av locket och trä igenom en slang som sticker upp ca 5 cm (förhindrar jäsnings). Häll i marinad och lägg i grillköttet. Poängen är att nu behöver marinaden och köttet inte stå i kyla (för i kyl-

boxen skall ju fyllas med öl och eventuellt annat). Ha köttet max 4 dagar i marinaden (1–3 dagar är mer lagom grad av marinering). Strax innan grillning läggs köttbitarna på tidningspapper för att torka av det värsta (men glöm inte bort att det finns hungrika mäsar...). Marinaden i burken kan, efter omrörning, användas till nytt kött. Se dock alltid till att köttet är dränkt av marinad för att på så vis även konservera köttet. Gött mos, typ.

Seglingshälsningar från västkusten

ÅRETS PRAKTISKA BÅTÄGARE 2015

SKICKA IN DITT BÄSTA FIXARTIPS TILL REDAKTIONEN – TÄVLA OM 16 000 KRONOR!* Under 2015 utser vi varje månad numrets bästa tipsare, som går vidare till den stora finalen i slutet av året. Priset delas ut i februari/mars 2016. * Eventuell vinstskatt betalas av vinnaren.

TÄVLA OM 16 000 KRONOR!*



"DET HÄR
SUGER"

GLÖM INTE DIN FAVORITTIDNING I SOMMAR!

Beställ en prenumeration på din favorittidning inför semestern. Gå in på dintidning.se - din digitala tidningskiosk, fullmatad med skön läsning för lata sommardagar.

Din
närmaste
tidningskiosk

DINTIDNING.SE

EGMONT



HÅLL STORSEGLET I TOPPEN

Snabbare segelbåt del 1

Att byta till fall i dyneema kan göra susen för seglingen. Du slipper ofrivillig buk i storseglet och en krängande båt. Så här enkelt är det.

TEXT OCH FOTO JOHAN COOKE

Om segelbåten upplevs som lovgirig eller broachar lätt tror många seglare att de har trimmat riggen fel, borde reva eller använda cunningham.

Trots diverse åtgärder kan problemet kvarstå. Några kan få för sig att felet beror på båttypen. Istället handlar det ofta om en så enkel sak som att linan till storfallet är tillverkad i dålig kvalitet. »

Projektets delar

Del 1: Så går det till att byta till ett dyneemafall för att slippa ofrivillig buk i storseglet och en krängande båt. På köpet får du fem handfasta tips för att få fart på segelbåten.

Del 2: Vi byter originalaktersträckaren från 1:8-utväxling till 1:24 för att få roligare och bekvämare segling i hård vind. På köpet får du ytterligare fem tips för mer seglingsfart.



» – Problemet med ett vanligt polyester- eller vajerfall är töjningen i materialet när det blir vindbyar. Då pressas storseglet ner från masttoppen. Seglets buk dras bakåt och växer. Resultatet blir en krängande båt som tappar fart, säger Mats Johansson på Gransegel.

Om masten på din båt är 15 meter har du uppskattningsvis en falllina eller vajer som mäter 32 meter räknat från storseglets skädda till falländen vid fallvinschen. En töjning på 1,8 procent är normalt för ett fall tillverkat i polyester. Det innebär att storseglet kan hasa ner 10–15 centimeter när vinden friskar i. Ett fall tillverkat av dyneema töjer sig bara en halv procent. Med en mathöjd på 15 meter innebär det att seglet pressas ner maximalt två centimeter från masttoppen när det blåser hårdare.

– Även om du vill behålla ditt gamla bukiga storsegel tjänar du på att byta ut polyester- eller vajerfall mot ett nytt fall i dyneema. Seglet blir planare med dyneemafallet, även om buken inte försvinner helt med ett äldre segel, säger Kristian Hertzberg på marindistributören Teufelberger.

Seglet tar stryk

Ett fall som töjer sig innebär också att storseglet slits i onödan. Påfrestningarna gör att travare och öljetter kan gå sönder. Och det blir horisontella veck på segelduken bakom travarna.

Projektet i korthet

Svårighetsgrad

Medelsvårt.

Tidsåtgång

Två timmar plus förberedelse tid.

Kostnad

Dyneemafall från 45 till 70 kr per löpmeter. Dyneemalinor finns i olika diameter och färger.

Att splitsa och avlägsna höljet kostar från 500 kronor hos en segelmakare.

Verktyg och annat

Om du ska splitsa behövs splitsnål, taglingsgarn, sax och tejp.

Förutom polyester och vajer – som är de vanligaste materialen hos semestersegelare – och dyneema finns linor tillverkade av aramid (benämns kevlar), även om det knappt används nu för tiden.

En dyneemalina är oftast uppbyggd av en kärna av dyneema och ett greppvänligt hölje av polyester (se bild 7).

Det förekommer tågvirke med en kärna av både polyester och dyneema. Men enligt Kristian Hertzberg är den kombinationen tveksam, inte minst ur kvalitetssynpunkt, då det är andelen dyneema som har störst inverkan på styrkan.

– Om du vill ha en ren dyneemalina ska du ta reda på brottslasten. En bra dyneemalina på 10 millimeter ska ha en brottslast på 3,5 ton, säger Kristian.

Dyneemalinor fungerar förstås även för annat tågvirke, som revlinor och genuaskot. Viktigast att byta, och det som ger störst vinst, är nya stor- och fockfall.

En tumregel vid köp av nya fall är att falltrissorna bör vara 2 millimeter bredare än fallets diameter. Skadade eller nötta trissor ska bytas, annars kan de snabbt förstöra de nya fallen. Glöm inte att kontrollera att bårens fallavlastare, om sådana finns, är anpassade för de nya fallens diameter.

Splitsa fallet

Du kan köpa dyneemalina per löpmeter, dra igenom fallet i masten och fixa en fallknop i ett schackel som kopplas i storseglets skädda. Du kan också låta en segelmakare eller riggare splitsa – om du inte gör det själv – och skala ut kärnan från höljet.

Fördelen med att dra ut dyneemakärnan i fallet är dels att linan löper bättre genom trissor, dels att det sparar vikt. Därtill ser det snyggt ut när den rödfärgade kärnan i fallet träder fram, och dessutom har höljet i sig mycket låg brottslast.

– Däremot ska höljet finnas kvar en bit i fallet innan avlastaren och fallvinschen. På så sätt kan avlastaren låsa fallet och du får bra handgrepp på fallinan, säger Kristian.



1 Så fixar du ett nytt storfall. Kristian klättrar upp till masttoppen och kontrollerar att den befintliga trissan fungerar som den ska.



2 Kristian och Mats vill demonstrera falltöjningen. Storseglet hissas upp med det gamla svartvita polyesterfallet.



3 När Mats skotar hem storseglet i sittbrunnen så töjer sig polyesterfallet. Seglet "hasar" ner efter samma principer som det skulle göra under en vindby. Fallinan skulle kunna töja sig betydligt mer under en tuff segling.



4 Seglet hissas ner. Mats och Kristian mäter sedan det nya dyneemafallets längd.



5 Nästa steg är att ta fram olika verktyg som används för att splitsa det nya dyneemafallet.



6 Kristian börjar försiktigt lirka ut kärnan ur fallets hölje.



7 Sedan klipper Kristian av delen med höljet, ungefär 25 cm från delningen. Kärnan är den röda delen till vänster.



8 Därpå sticks den korta delen av höljet in i kärnan.



9 Sen repas höljet upp och tunnas ur.



10 Mats drar tillbaka höljet och syr en tagling över skarven. Poängen med den här åtgärden är att höljet ska finnas kvar en bit i fallet innan avlastaren i sittbrunnen. I övrigt består alltså hela fallet av den starka röda kärnan, medan det mesta av höljet har avlägsnats.



11 Sedan är det dags för Mats att avsluta med en rörsplits i änden som bara består av kärnan. I den änden fästs ett fallschackel.



12 Mats syr och tejpar tillfälligt ihop det gamla fallet med det nya dyneemafallet.



13 Det gör man för att med det gamla fallet kunna dra upp dyneemafallet genom masten.



14 Det gamla fallet avlägsnas från den nya röda falllinan som dras till sittbrunnen. Storseglet hissas upp med den nya falllinan. Lägg märke till den splitsade skarven mellan höljet och kärnan i fallet.



15 Höljet finns alltså kvar en bit i fallet före avlastaren och fallvinschen. På så sätt kan avlastaren låsa falllinan bättre då seglet är upphissat i masttoppen. Man får också ett bra grepp för händerna på falllinan.



16 Resultatet blir ett storseglet som sitter där det ska.

FEM TIPS



1 Nya segel

Efter ungefär åtta till tolv år är det dags. Då börjar i regel ett normaleglat stor- eller försegel sjunga på sista versen. Seglet förlorar sin form och din segelbåt blir lovgirig på grund av den växande buken, som inte går att trimma bort.

Förutom att ett nytt segel ger bättre höjdtagning och mer fart blir seglingen säkrare och stabilare. Allt håller. Formstabiliteten gör att risken för en okontrollerad upplövning minskar. Du behöver i regel inte reva lika tidigt, och det blir enklare att hissa.

När du väljer segel ska du utgå från dina behov. Dels handlar det om att välja segelskärning: crosscut, cruisinglaminat eller stringsegel för att skapa rätt form i seglet, dels välja segelduksmaterial – från enkel vävd polyesterduk i dacron till exklusiva och dyra kolfiberlaminat.

För en Maxi 77-ägare som mest ägnar sig åt att semestersegla i skärgården kanske billiga dacronsegel passar bäst. Ett sådant ställ, med stor och genua, kostar ungefär 15 000 kronor. Medan den kappseglande Maxi 77-ägaren som vill låta sig se upp en ny segelgarderob kan få betala mångdubbelt mer för nya hightechsegel.

Läs mer om segel i nr 1, januari 2010 och nr 2, februari 2014.

2 Byta block

Fler block i skotsystemet ger en bättre utväxling. Främsta vinsten med en större utväxling är att du inte behöver kämpa lika hårt för att skota hem. Dock tillför varje extra block friktion till skotsystemet. Därför är det en fördel att välja block med så låg friktion som möjligt. Det finns i huvudsak två typer av block: glid- och rullningslagrade, varav de sistnämnda är kullagrade.

Har du alltför många block blir det som sagt mycket friktion. Du kan märka det på en läns med lätt bris, då det kan bli tvunget att putta ut bommen till rätt läge. Rullningslagrade block ger mindre friktion och är bättre på att löpa ut tågverket då det är lätta vindar. Men rullningslagrade block är dyrare än de glidlagrade.

Du ska leda skot- och trimlinor så rakt som möjligt utan att bryta med skarpa vinklar. För att se hur stor utväxling du kan ha utan att friktionen blir för stor i ditt system, kan du antingen kontakta en marinbutik som säljer trimprodukter, eller ta hjälp av de tabeller som brukar finnas på blocktillverkarnas hemsidor.





3 Uppgradera vinschstorlek

För cruisingbåtar över 30 fot räcker det ibland inte med att förbättra utväxlingen. Det blir ändå för tungt att skota hem. Då behövs större dimensioner på vinscherna. Det gäller framför allt för genuaskot som inte går att utväxla.

Jag bytte mina tvåväxlade 30 ST-skot/genuavinschar till 45 ST. Siffrorna står för kraftvinsten. I mitt fall visar siffran 45 kraftvinsten med ett tiotums vinschhandtag, alltså en 45 gånger bättre utväxling jämfört med handkraft.

Förkortningen ST står för "self tailing", vilket betyder att du klämmer fast skotet i toppen på vinschen och vinschar med handtaget medan skotet hänger med utan att du behöver dra i det.

Om du har storskotet på rufftaket, svåråtkomligt från rorsmansplatsen, kan du installera en så kallad tysk skotning. Då flyttar du ner skotningen av storseglet från rufftaket till rorsmansplatsen. Den tyska skotningen är inte minst viktig ur säkerhetssynpunkt, så att du snabbt kan släppa på storskotet utan att släppa rodet.

Läs mer i PB nr 10, oktober 2013



4 Minska vattenmotståndet med folding

Istället för sju knop blir din seglingsfart 6,5 knop. Den hastighetsreduceringen, en halv knop, får du räkna med om din inombordare är bestyckad med en fast propeller som gör motstånd genom vattnet, jämfört med ingen propeller alls under skrovet. Om din segelbåt utrustas med en tvåbladig foldingpropeller istället för en fast reduceras farten med 0,25 knop, från sju till 6,75. Minst fartreducering, enbart 0,075 knop, ger en flöjlände propeller.

En foldingpropeller viker ihop sig under segling, medan en flöjlände propeller – enkelt uttryckt – ställer sig längs med strömlinjen.

En foldingpropeller finns med två, tre eller fyra blad i varierande storlekar. Den tvåbladiga är billigast men kan ha tveksam dragkraft vid motorgång, speciellt vid backning. De billigaste tvåbladiga foldingpropellerna kostar cirka 5000 kronor, de dyraste minst det dubbla. Prislappen för en trebladig foldingpropeller, generellt lämpliga för inombordare på minst 30 hästkrafter, är 16700 kronor och uppåt, medan en tvåbladig flöjlände propeller börjar på 10000 kronor.

När du ska köpa en ny propeller bör en propellerberäkning göras.

– Foldingpropellern anpassas efter motorstyrka, varvtal och båtstorlek. I propellerberäkningen är det A och O att ta hänsyn till reduktion i backslag och stigning, som innebär hur många tum propellern går fram på per varv, säger Paul Brännlund på Marin & Propellerservice i Kristinehamn.

Gör man misstaget att välja en för stor foldingpropeller finns risken att den inte fälls ut som den ska vid motorgång.



5 Flytta och ta bort vikt

På många nyare cruisingbåtar är det vanligt att både vatten- och bränsletankar är placerade i aktern. Som en konsekvens blir segelbåten baktung, framför allt då tankarna är fulla. Resultatet blir en bromsande turbulens vid akterspegeln. Vikten ska vara koncentrerad till båtens mitt, nära kölen. Om det är en för stor operation att flytta tankarna, ska du sträva efter att alltid packa tyngre utrustning nära båtens mitt. Om du seglar med gaster ombord ska de också sitta centralt, på skarndäck eller i ruffen.

En kölbåt kan segla maximalt i knop som vattenlinjens totala längd. Det spelar ingen roll att du belamrar din båt med mycket mer segelyta. Däremot kan din båt glida fram på en surfvåg och få tillfälligt mer fart. Men få kan segla i båtens maximala potentiella fart. Det kan delvis bero på att viktfordelningen är fel, och att man har för mycket onödig vikt ombord.

TUSENTALS BILAR – LOWRIDER SHOW – STÖRSTA SWAPET – KLUBBPARKERING

Wheels NATIONALS Stockholm

Wheels Nationals—Sveriges största och bästa USA-bilträffar



CHAUFFÖRER MED BIL ÄLDRE
ÄN 40 ÅR FRI ENTRÉ



BARNEN HAR SIN EGEN DEPÅ – KIDS CLUB

RIKTIGA
HÄSTKRAFTER
INTAR
SOLVALLA!

I AUGUSTI SOLVALLA

ENTRÉ VUXEN 150:-

Wheels höjer pulsen i storstaden och intar Solvalla igen! Det kommer att bli superläckert när de riktiga hästkrafterna fyller travbanan och ytorna runt omkring. Dagen kommer att bjuda på underhållning av olika slag och givetvis ska Ten Most Outstanding koras och People's Choice utses. Kids Club bjuder in till en riktigt rolig dag. Det kommer att bli ett stort swapmeet och även en välfylld klubbparkering. Fokus ligger på vår gemensamma nämnare— bilarna!

INFO! För info och anmälan till klubbparkering och swapmeet ring 073-561 57 62 eller maila malin.steen@onemotion.se

Varmt Välkommen!

***** www.wheelsnationals.se *****
FOR MER INFORMATION

SPONSORER:



PROTECH



PERFECT
FINISH

VERKTYGSBODEN

ARRANGERAS AV:

Wheels
Magazine



Projektet i korthet

Kostnad

Cirka 2400 kronor.

Svårighetsgrad

Lätt-medel.

Tidsåtgång

Cirka en halv dag att montera luckan.

Få koll på tanken

För att slippa drabbas av obehagliga motorstopp är det bra att ha en inspektionslucka på sin bränsletank. PB visar hur du gör.

TEXT **SOFI CEDERLÖF** FOTO **SOFI CEDERLÖF** OCH **CHRISTER HALLGREN**

Nu när dieselbakterier börjar bli ett större problem, i takt med att mer RME blandas in i bränslet, gäller det att regelbundet inspektera, och vid behov göra rent, sin tank. Men för att kunna göra det krävs en inspektionslucka.

Christer Hallgren hade ingen sådan på sin bränsletank och bestämde sig för att sätta dit en.

Som före detta träslöjdslärare, och dessutom med en egen snickarbod på tomten, har han ett visst försprång framför oss andra normalhändigade båtägare. Men det här är inget svårt jobb, även om det kräver en hel del noggrannhet.

Den första utmaningen är naturligtvis att få ut tanken ur båten. Här beror det helt på hur

tanken sitter fast, i vissa båtar kan det vara jättelätt medan i andra snudd på omöjligt. I Christers Arcona 355 sitter tanken i ett stuvutrymme under durken i sittbrunnen. Eftersom den bara är fastskruvad i några lister så var det enkelt att få loss den, däremot satt påfyllningsslangen fast ganska hårt.

– Påfyllningsslangen är ganska grov och hård. Så jag tog en värmepistol och värmden upp den så att den blev mjukare, säger Christer.

Innan han tog loss tanken hade han sugit ut bränslet genom att stoppa en trädgårds slang i botten av tanken.

När tanken väl är ur båten är det dags att börja planera. Christers bränsletank är på 60

liter och i mitten på tanken sitter ett skvalpskott. Det gör saken lite mer komplicerad. Tillverkarna av manluckan, Kronobryggan AB, rekommenderar egentligen inte att sätta inspektionsluckan över ett skvalpskott. Men eftersom Christer vill kunna komma åt att göra rent på båda sidor om skottet så tyckte han att det verkade smidigast att välja den största inspektionsluckan, på 25 centimeter, och montera den rakt över skottet. Han kollade med tillverkaren, som sa okej. Alternativet hade annars varit att köpa två mindre luckor och montera dem på varsin sida om skottet.

Ett av momenten som kan kännas lite avskräckande är att man på något sätt måste såga i

sin rostfria tank. Här finns det dock flera olika metoder att välja på. Ska man bara ha en liten inspektionslucka kan man använda en hålsåg, vilket antagligen är den lättaste metoden. Men har man ett lite större hål, som Christer, så behövs en annan metod. Han hyrde en nibblingsmaskin för att såga upp hålet. Men maskinen var för klen och klarade inte av tjockleken på 1,5 millimeter. Han bytte då till en starkare maskin, men han upplevde att den var svår att jobba med.

– Den tuggade på så att jag nästan var rädd att den skulle komma utanför linjen för hålet. Den var svår att styra.

Så han valde istället att ta en vinkelslip och såga upp hålet med. Så här i efterhand tycker han att det var den bästa metoden och att vinkelslipen faktiskt var lättare att hantera än nibblingsmaskinen.



1
Christers bränsletank ska få en inspektionslucka så att han kan rengöra sin tank.



2
Eftersom det finns ett skvalpskott i mitten av tanken har han valt den största inspektionsluckan på 25 centimeter, som han tänker sätta över skvalpskottet för att komma åt på båda sidor.



3
Börja med att mäta ut var inspektionsluckan ska sitta.



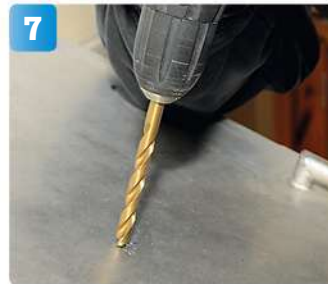
4
När du har bestämt dig för placeringen är det dags att märka ut var hålen ska vara. Om du får med en bormall så kan du tejpa upp den på tanken och använda den.



5
Christer markerar först ett hål, så att han blir säker på att det verkligen blir rätt.



6
Borra först med en liten snabbstålsbör på 2-3 millimeter.



7
Sedan en större snabbstålsbör på 8 millimeter i det lilla hålet. Skruvarna är 6 millimeter, men Kronobryggan rekommenderar att borren är 8 millimeter, så att man har marginal ifall hålen inte skulle komma på exakt rätt plats.



8
Det första hålet är klart.



9
Christer fäster inspektionsluckan tillfälligt med en skruv för att vara säker på att de andra hålen hamnar rätt.



10
Sen märker han hålet mitt emot och gör samma sak där.



11
Nu sitter inspektionsluckan fast med två skruvar, och han kan nu märka ut de andra hålen och borra upp dem. För att märka ut hålen finns det flera metoder. Antingen med en tuschpenna, genom att borra ett märke ...



12
... eller med en körnare som man slår på med en hammare.



13
För att det inte ska bli för varmt när Christer borrar så droppar han lite olja där han ska borra. Annars finns risken att borren blir slö väldigt snabbt. Ett annat tips är att höja och sänka hastigheten när du borrar.



14
Nu är det bara att borra upp resten av hålen efter markeringarna.



15
Hålen är uppborrade. Christer testar att hålen har hamnat där de ska.





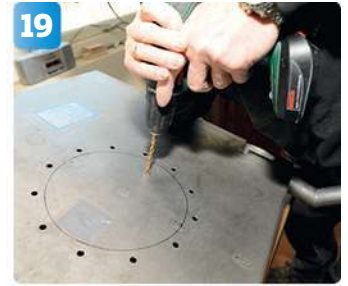
16 Det har de. Dags att ta en penna och markera var det stora hålet ska sitta.



17 Nu är det bara att göra samma sak som med de andra hålen. Markera först med något, till exempel en körnare.



18 Sedan tar du den lilla borsten och borrar upp ett hål ...



19 ... som du borrar upp med den stora borsten.



20 Efter det tar du en hålsåg och gör ett större hål. Om du bara ska ha en liten inspektionslucka är ett alternativ att såga upp hela hålet med en större hålsåg.



21 Sedan tar Christer nibblingsmaskinen och börjar skära upp tanken. Hålet från hålsågen är stort nog för att huvudet på nibblingsmaskinen ska få plats.



22 Christer tyckte dock inte att nibblingsmaskinen var så lätt att hantera. Han valde därför att såga upp hålet med en vinkelslip.



23 Med lite noggrannhet blir sågningen precis på linjen.



24 Hålet är klart. Här ser man skvalpskottet i mitten. Tänk på att skruvhålen måste hamna på varsin sida om skvalpskottet.



25 Eftersom innerringen måste få plats ovanför skvalpskottet så måste Christer skära av en bit av skottet.



26 Sen trär han innerringen på plats. Det smarta med den här konstruktionen är att listen går att böja så att den går in i hålet.



27 Alla skruvar passade i sina hål.



28 Sen träs gummipackningen på som tätar ovanifrån.



29 Nu är det dags för själva luckan.



30 Även den passar i skruvhålen.



31 Alla muttrar skruvas på. Färdigt!

Vill du också att ytan skall glänsa?

När vax och polermedel inte längre håller är det dags att måla. Du rullar enkelt Double Coat med sprutlackerat resultat på alla typer av ytor.

- Välj kulör och glans utan begränsningar.
- Måla mast, däck, halkskydd, fribord och inredning.
- Bättre finish och hållbarhet än något annat färgsystem.



YouTube

Se film som visar hur man får perfekt finish!

För färgbranschens bästa support ring 0523-327 22

www.de-ijssel-coatings.se

Någon som går ut frivilligt i det här vädret?

Ja.

Vi har 2.000 frivilliga sjöräddare som rycker ut i alla väder. Ge ett bidrag eller bli medlem, så bidrar du till deras ideella arbete med att rädda liv till sjöss – vi får nämligen inga bidrag från staten. Läs mer på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.



CREATORS OF POWER



KONTAKTA DIN NÄRMASTE ÅTERFÖRSÄLJARE FÖR EN BRA OFFERT

Priser från 43100 SEK

Kontakta din närmaste återförsäljare för en bra offert.

Holländska VETUS har under mer än 30 års tid marinkonverterat slitstarka motorer. Genomtänkt design med utmärkta materialval: Topplöck i gjutjärn och avgaskrök i brons. Motorena baseras på välkända Mitsubishi, Hyundai och Deutz. Finns i effekterna 12-250 hk, med backslag eller adapter för VP110S samt 120S/SB samt nytt drev från ZF.



Beställ VETUS tillbehörs katalog 2015

VETUS har ett stort tillbehörsprogram för kompletta motorinstallationer, bogpropellrar, styrningar, tankar etc... kompletta installationer



ÅTERFÖRSÄLJARE VETUS DIESEL:

ARBOGA Lunger Båt & Trä, tel.0589-53015 ASKERUND Norra Vättern Marin, tel.0583-711000
FJÄLLBACKA MP Marin, tel. 0707-474744 GOTLAND Färösunds Marina & Hotell AB, tel. 0498-221662 GÖTEBORG Tånguddens Båt & Motor, tel.031-298710 • V.O. Teknik, tel.031-966298
• Ockerö Marinnmotor AB, tel. 031-969256 • Gryt Brygga Marin, tel.0123-40835 GRUNDSUND Grundsunds Marina AB, tel.0523-20020 GÄVLE Marinnplast AB, tel. 026-195210 HELSINGBORG Båtservice Helsingborg, tel.0702-835116 HÄRNÖSAND Dahlman Marin, tel.0611-55666
KALMAR Båtservice tel.0480-278421 JONKÖPING SM Marin, tel.0707-272926 KUNGSBACKA Önsala Båtservice, tel.0300-15331 KUNGSÖR Kungsörs Båttvarv, tel.0227-10132 LAHOLM Join Me AB, tel.0430-14200 LIMHAMN JF Marin, tel.040-154950 LINKÖPING Linköpings Marinnmotor Försäljnings AB, tel. 013-140337 LULEÅ Granac Maskin AB, tel.0920-228025 LYSEKIL Wllén Marin AB, tel.0523-12340 • MOTALA Motala Båttvarv AB, tel. 0141-21602 MYGGENÄS Myggenäs Marin AB, tel.0304-661649 NORRKÖPING Kvarsebo Båttar AB, tel.011-396019 NORRTÄLJE Bergshamra Varv, tel.0176-262068 • Nya Service Varvet Rosättra, tel.0176-294921 NYKÖPING Spelshagens Marinbutik AB, tel.0155-217511 ORUST Ellös Marin, tel.0304-20358 OSKARSHAMN Oskarshamns Marina, tel.0491-77760 • Figeholms Marin AB, tel.0491-31400 OXELÖSUND Oxelösunds Båttvarv AB, tel.0155-30827 RAMDALA Trosgårds Motorservice, tel.0455-41143 SÖDERHAMN Åkerströms Mekomar AB, tel. 0270-15980 SÖDERTÄLJE Albinhallen, tel.08-55080450 STOCKHOLM Resaro Marinnmotor, tel.08-54137810 • Erngrens Båttvarv, tel. 08-50045018 • Duvholmens Varv AB, tel.08-7671605 • Kock Marin, tel.08-7170050 • Lidings Nautic Marinnmotor, tel.08-7664010 • Mareco AB, tel.08-7179373 • Mobil Marin Motorservice, tel.0703-723222 • Per Olsen Marin AB, tel.08-50033470 • Täby Motor AB, tel.08-7686100 • Virvula AB, tel.08-7020052 • Värmdö Båtservice AB, tel.08-57168300 • Ålstens Marinteknik AB, tel. 08-266968 • Årjö Båttvarv, tel. 08-57151714 SMEDJEBÄCKEN Båttshopen Smedjebäcken AB, tel. 0240-74040 TROSA Trosavarvet AB, tel.0156-12139 UPPSALA Regal Marin, tel.018-324060 VARBERG Eliassons Båttvarv AB, tel.0340-16805 VÄSTERVIK Vituddens Båttvarv, tel.0490-15854 VÄSTERAS PIR 28, tel. 021-122301 ÅHUS Åhus Marina AB, tel. 044-247000 ÅMÅL Dalbåttar, tel.0523-10200 ÅNGELHOLM Skåne Marin AB, tel.0431-20300 ÖREGRUND Öregrundens Båttvarv AB, tel.0173-30423 ÖRNSKÖLD SVIK Öviks Marina, tel.0660-58270 ÖSTHAMMAR Matton Marin AB, tel.0173-21400

VETUS AB, Hörnäckersvägen 12, 183 65 TÄBY • info@vetus.se Tel. 08-544 442 70, Fax 08-544 442 79
www.vetus.se

GÖR ETT FYND PÅ WEBBEN!

Du vet väl att det är helt gratis för privatpersoner att annonsera på livetombord.se/batborsen?

Vad står det egentligen här under?

Du vet väl att du som prenumerant kan läsa alla båttester och Gör det själv-inslag från tidigare nummer på [Livetombord.se](http://livetombord.se). All information om hur du lägger vantarna på allt fantastiskt extramaterial finns att läsa på [Livetombord.se/prenumerant](http://livetombord.se/prenumerant)

Annonsera på
livetombord
GRATIS
för privatpersoner

KÖP & SÄLJ BÅTAR OCH TILLBEHÖR
Här på Livetombord.se kan privatpersoner annonsera båtar och tillbehör helt gratis.
Lägg in din annons gratis

996 annonser

1 2 3 4 5 6 7 ... 65 66 67

SÖK OCH FILTERA
Sök annonser
Säljes Köpes Efterlyses
Kategori (Alla)

- Nimbus 26., 1978**
Motorbåt / Säljes
Nimbus 26 i toppskick. Ny motor år 2000 välskött och servad varje år 406,9 gångtimmar. Sugtömning...
Hallands län, 295 000:-
- Uttern 6000, 1991**
Motorbåt / Säljes
FYND! Perfekt familje/fiskebåt Tillverkningsår: 1991 Motor: Yamaha 50 hk/4-taktare...
Kalmar län, 86 500:-
- Nimbus 800 Turbo, 1981**
Motorbåt / Säljes
Bra familjebåt med 4-5 kojlplatser och badbrygga. Lättmanövrerad och bränslesnål. Motor med ny turbo...
Skåne län, 190 000:-
- Croupier 24 Comfort, 1990**
Motorbåt / Säljes
Motor: Mercruiser 350 5.7 HK 260. En sjösäker och trygg båt med midkabin 2+2 kojlplatser. All el...
Stockholms län, 115 000:-
- Nautic 900 Turbo, 1985**
Motorbåt / Säljes
Valvårdad och välutrustad Nautic 900 Turbo. Sängplatser 4-6 med stuvutrymmen. Fullt...
Västerbottens län, 480 000:-
- Doris Motorseglare, 1965**
Motorbåt / Säljes
Motorseglare med 2 mastar .Furuskröv och teak/mahogå överbyggnad.Merceders motor med...
Glekinge län, 75 000:-
- VHF**
Tillbehör / Säljes
Cobra marine MRF 300 BT EU VHF
Stockholms län, 1 000:-
- Runnö 2**
Motorbåt / Säljes
Vi säljer vår ålski Penta inombord...
Dalarnas län, 59 000:-
- Albin 25 Albin 25, 1972**
Motorbåt / Säljes
Ny motor Craftman på 27hk Bogpropeller ASU kylskåp Solcell Skylmars elsystem Ankarfallaren Butler...
Värmlands län, 115 000:-
- Albin Ballad, 1974**
Segelbåt / Säljes
Albin Ballad, nr 518, 1974 Lättsglad och trygg familjebåt för både hav och skärgård. Mått...
Östergötlands län, 99 000:-
- Wedholm Snipa, 1975**
Motorbåt / Efterlyses
Har du en sådan båt eller känner du någon som äger en? Båten är byggd i fyra exemplar av Wedholms...
Jämtlands län
- Selcruiser special 27, 1973**
Motorbåt / Säljes
modern yanmar turbodiesel 150hk, ett fint bygge med doghouse, modernt pentry ifrån NB, fin trailer...
Västra Götalands län, 165 000:-
- Träbåt Ek på ek Motorseglare, 1969**
Segelbåt / Säljes
Rymlig, välutr, klinkbyggd, enepinnad, opine/teakdäck, massiv teakintr, Varvsbyggd i Kungsviken...
Jönköpings län, 139 000:-
- uttern 495 495 ht**
Motorbåt / Säljes
Bra campingbåt utan motor säljes
Kalmar län
- Rocad 706 C, 2008**
Motorbåt / Säljes
Bogpropeller, färskvattentank könnad...
Vä

Annonsera
GRATIS!
BåtBörsen
TM

livetombord

Den 1 april blev det förbjudet att tömma toalettavfall i sjön. Även min segelbåt från mitten av 70-talet berörs. Nu måste toaletten anpassas för sugtömning. Kan jobbet göras för under tusenlappen?

TEXT & FOTO MARTIN LEISBORN



RENA
Sugtömning!
SKITJOBDET! »

De flesta båtägare skulle troligtvis medge att det är rätt kul att få visa upp nygjorda modifieringar i sin båt. Speciellt om det är någon ny högteknologisk pryl som fått en plats ombord. Eller kanske någon väderbiten utrustningsdetalj som snyggats till. Men i det här fallet är det mer fråga om att tillfoga båten ett ovälkommet hål i däck. Tillika en potentiell läckagekälla. Samt att montera in slangar och ventiler bakom ett skott eller en panel i det enda utrymmet ombord där de flesta sjöfarare vanligtvis inte är speciellt sociala. Trots detta har jag plockat fram kameran för att visa PB:s läsare och världen hur det ser ut på toaletten i min båt.

Sedan den 1 april i år är det alltså förbjudet att pumpa ut toalettavfall i sjön från båten. Den som fortsatt vill ha tillgång till denna bekvämlighet ombord måste sålunda installera en septiktank med möjlighet att sugtömma densamma. Ett alternativ är att plocka bort toan helt och hållet och istället få en

garderob eller ett stuvutrymme till. Men å andra sidan är det ju underbart att kunna utträta sina behov ombord utan att behöva springa iväg i regnet och kanske tvingas stå i kö utanför dörren till hamntoaletten. En annan lösning kan vara att sätta dit en portapotti (med inbyggd tank, red:s anm.) istället. Eller rentav en hink med lock. Men det förändrar inte det faktum att latrinerna inte får tömmas i havet. Avfallet ska ändå, på ett eller annat vis, upp på land. Och då blir sannolikt sugtömning det intressantaste alternativet för de allra flesta båtägarna.

Mycket eller lite

När sugtömning ska installeras i båten är det möjligt att välja omfattningen på installationen. Och också hur mycket eller lite av den befintliga utrustningen som ska bytas ut. Är det befintliga systemet gammalt, och kanske behäftat med ofullkomligheter, kan det väl bli aktuellt att ta tillfället i akt och byta hela konkarongen. Inget dumt val, men ett som troligtvis också blir

både arbetskrävande och dyrt. På vår gamla fina Ballad är det inget fel på toan och familjen är tillfreds med både handspolningen och tankens blygsamma storlek. Vi brukar hur som helst använda faciliteter på land så ofta det går. Därför kommer inte vare sig toastolen eller septiktanken att bytas. Det hela går istället ut på att få till en fullgod däckstömning, att kunna följa lagen, och det ska helst inte kosta mer än tusen riksdaler.

Den mest uppenbara delen i projektet är däcksgenomföringen, och de flesta båttillbehörbutiker besöks. Vad jag helst vill ha är en som är sköljtät, och så platt som möjligt på däck så att den inte orsakar att man snubblar. Båttillbehörbutikerna har olika modeller, med olika längd och lockdesign. Jag får veta att det är de längre modellerna som kommer att fungera bäst, eftersom sugmunstyckena i hamnarna behöver komma en bit ner i hålet. Valet faller därför på en däcksgenomföring modell lång med platt lock från Hjertmans, som i detta fall hade bäst pris,

389 kronor – drygt en tredjedel av min anslagna budget.

Nu kommer de svåra frågorna. Ska jag montera ett Y-rör på någon slang? Behövs fler ventiler? Finns plats nog bakom panelerna i båtoan? Och var ska hålet för däcksförskruvningen placeras? Panelerna skruvas bort för att möjliggöra en titt bakom kulisserna. Det visar sig att jag inte har mycket val. Det finns bara en yta som kan upplåtas till ett hål i däck, nämligen rakt ovanför toahyllan upp genom skarndäck. Men med rätt måttning hamnar hålet mitt emellan två vantfästen, vilket blir utmärkt. En bra början på projektet.

Y-rör eller Y-ventil

Toaarrangemanget i min båt är av enkel konstruktion: överliggande septiktank med bara en slang från toastolen upp till tankens undersida. Slangen transporterar latrinerna både till och från tanken. Toastolens utlopp är kopplat till ett T-rör fast monterat på toagolvet. T-rörets två grenar leder till varsin kulven-



1 Vi börjar med att montera bort tvättfatet.



2 Slangar måste kopplas bort från tvättställskranen.



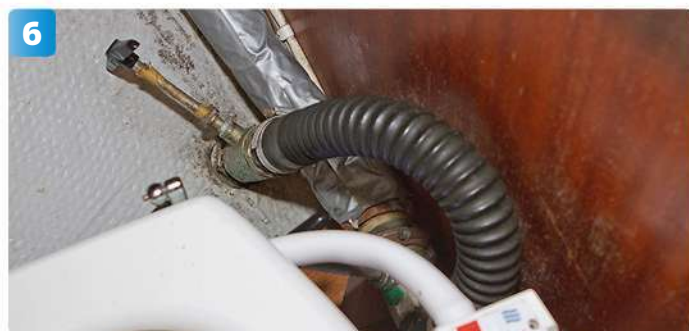
3 Slangen från fotpumpen satt hårt och fick skäras upp.



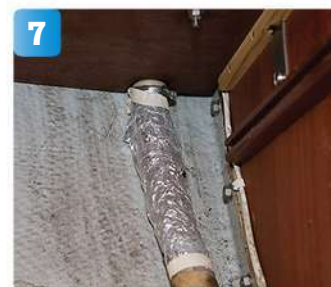
4 Med tvättfatet borta går det lättare att se vad som finns bakom, bland annat den gamla slangen som går längs skrovsidan från toan upp till septiktanken.



5 För att få bort handfatets in- och utskjutningsanordning monterar vi bort den ena väggskenan.



6 Här syns den enkla men funktionella designen. Nere till höger är T-röret på toagolvet. En gren leder upp i en svart slang som går vidare till havet via kulventilen uppe till vänster. På T-röret skymtar också en kulventil till slangen som går upp till septiktanken.



7 Här kommer slangen från toan upp till septiktanken på hyllan ovanför. Av någon anledning är den klädd i aluminiumfolie.

til: 1. en som i öppet läge öppnar ut till havet och 2. en som öppnar till slangens till septiktanken. Om nr 1 är stängd men nr 2 är öppen pumpas toainnehållet upp till septiktanken. När det är gjort ska ventil nr 2 helst stängas för att inte riskera ett långsamt latrinläckage ner i toastolen igen. Om toan spolas när nr 1 är öppen och nr 2 stängd pumpas alltså toainnehållet ut direkt i havet. Om septiktanken ska tömmas ut i havet öppnas båda ventilerna så att det av tyngkraften "faller" ut. En manöver som alltså inte längre är tillåten inom svenskt territorialvatten.

Nu gäller det att hitta ett sätt att koppla septiktanken till däcksgenomföringen. Ovanför toastolen finns ett handfat som skjuts in mot skrovsidan när toaletten ska användas, och inskjutningsanordningen tar mycket plats. Att helt enkelt koppla på ett T-rör på septiktankens ut- och inloppsrör, sätta originalslangen från toan på ena grenen och en ny slang på den andra som leds upp till

däcksgenomföringen på skarn-däck var min första idé. Men det gick inte, eftersom det inte fanns plats för ett T-rör bakom handfatet. Alternativet att sätta T-röret direkt på det befintliga T-rörets ena gren på golvet och vidare upp till däcksgenomföringen hade kanske fungerat, men hade krävt mer dyr slang och flera rörvinklar. Dels rymmer inte det arrangemanget inom budgeten, dels skulle det bli en ganska klumpig lösning.

Att köpa en ny fräsch septiktank i rätt storlek och med färdiga anslutningar var ett möjligt, om än alltför dyrt, alternativ. Efter mycket tankemöda och flera förkastade alternativ återstod den slutliga lösningen: Att modifiera den gamla septiktanken. Vi svetsar till ett rör på framsidans underkant och leder det upp till däcksgenomföringen på skarn-däck. Med den gamla tanken i bagaget begav jag mig till Båtfixaren AB i Frölunda, som tog 700 kronor för att svetsa dit en rökrök i rostfritt. Efter detta mindre ingrepp behövdes bara 25 centimeter slang

och två slangklämmor. Sedan var det bara att börja montera.

Budgetunderskott

Att återmontera allt bjöd inte på några problem. Nu hade det varit dags att prova om installationen fungerar – om inte båten stått på land. Jag får helt enkelt vänta med testet tills båten är sjösatt. Men enligt dem jag pratat med bör det fungera fint. Någon rekommenderade att jag borde gjort en kraftigare luftningsslang till septiktanken för att mer luft ska kunna komma in i tanken när den sugtöms. Annars finns risken att tanken rämman. Men enligt uppgift från flera håll ska den befintliga luftslagen på 16 millimeter räcka till. Jag har inte heller monterat på någon ventil på sugtömningsröret från tanken, eftersom däcksgenomföringen i sig är tät och det därför inte finns risk att latrin pumpas upp på däck när tanken är full.

Hur gick det då med budgeten? Tusenlappen räckte tyvärr inte. Men nästan. Rökröksmontering, däcksgenomföring med

Projektet i korthet

Svårighetsgrad

Medel.

Kostnader

< 1200 kr.

Tidsåtgång

10 timmar.

Verktyg

Hålsåg, flexibel skruvmejsel för slangklämmor.

tre skruvar, lite Sikaflex och två slangklämmor, plus en slangbit för en femtiolapp blev sammanlagt nästan 1200 kronor. Lite dyrare än tänkt, som brukligt är i båtsammanhang. Men det var det värt. Dessutom passade jag på att byta ut de gamla slangarna från toan till tanken, luftningsslang och den lilla analoga nivåmätarlang, med några nya slangklämmor. Så det blev ytterligare några hundralappar. Eftersom det inte hade varit nödvändigt räknar jag inte in de pengarna i sugtömningsinstallationen. Det har blivit en installation som är fullgod, men så enkel som möjligt. Nu har vi sugtömning i båten och är redo för sommaren.



8 För att komma åt septiktanken skruvar vi även bort panelerna och hyllan framför tanken.



9 Nu går det att ana hur tanken är fastsatt. Den enkla, "analoga" nivåmätarlang är tyvärr inte genomskinlig längre. För att få bort nästa panel måste vi även montera bort röstjärnet i taket.



10 Här är det galvaniserade röstjärnet löst och sista panelen borttagen.



11 Septiktanken blottlagd. Uppe till vänster syns luftningsslangen som går upp till en genomföring i ruff-taket. Uppe till höger syns en svåråtkomlig "sockerbit" med kablar till både läslampor och lanternor.



12 Efter att ha lossat bultförbanden och slangens från toan är tanken borttagen från sin plats. Ett utmärkt tillfälle för rengöring av detta utrymme som sällan öppnas, och samtidigt kontrollera sockerbitens anslutningar.



13 Septiktanken på svetsverkstad. Den lilla ringen med ett x är den utmätta positionen för den nya rökröken.



14 Patrik på Båtfixaren utför operationen och svetsar dit en ny röranslutning i rostfritt.



15 Nya kröken ditsvetsad på rätt plats!





16 Nu är tanken tillbaka på sin plats i båten och vi kan börja sikta mot taket.



17 Exakt där ska vi borra hålet i däck.



18 Men först kollar vi på utsidan att hålet inte hamnar illa till på skarndäck. Det här ser bra ut, mitt emellan två vantfästen.



19 52 millimeters hålsåg monterad på bormaskinen skär ett perfekt runt hål i rätt diameter för däcksförslutningen.



20 Hålet är klart och blottar sandwichdäckets olika lager. Nu får vi hoppas det inte börjar regna innan allt är klart.



21 Hålet från utsidan. Här behöver vi nu bara göra ytan jämn runt hålet.



22 En lätt slipning av ytan närmast hålet ... Bråttom nu, för det börjar regna.



23 Vi placerar genomföringen i hålet och borrar hål för dess skruvar.



24 Vi tar bort genomföringen och smetar ut rikligt med Sikaflex. Sedan dit med däcksgenomföringen och de tre skruvarna dras åt. Med locket på blir det nu tätt! Återstår bara att ta bort överflödig Sikaflex.



25 På insidan ser det nu ut så här. Dags att koppla ihop däcksgenomföringen med kröken på septiktanken.



26 Men först måste ett urtag göras i täckpanelen för att släppa igenom den nya rörkröken.



27 Urtaget är klart och panelen är tillbaka på sin plats. Även röstjärnet återvänder dit där det ska vara. Ny luftnings slang och ny, numera genomskinlig, nivåslang är också monterade.



28 En 25 centimeters bit sanitets slang och två slangklämmor senare är installationen klar. Det enda som återstår är att montera tillbaka alla paneler och tvättfatet.



29 Däckstömning på plats och båttoan är åter i brukbart skick.



30 Däcksgenomföringens platta lock har en flik att vrida på för att öppna och stänga.



31 Locket stängt! Uppdraget slutfört.



NYTT NUMMER

UTE NU!

Reservdelar

Prova gärna vår nya webbshop

Volvo Penta Yanmar Mercruiser Mercury Mariner Force Chrysler Yamaha Suzuki
Johnson Evinrude Honda

Marinshopen Grossistvägen 1-5 125 30 Älvsjö 08-642 93 00 www.marinshopen.se





GeoSafe
TRACKS YOU & YOUR STUFF EVERYWHERE!



Rekpris:
1495,-

www.geosafe.se

GPS-LARM & TRACKER

Passar i båten, lastbilen, vattenskotern, att lägga i barnets jacka, som överfallsalarm & trygghetsalarm. Siren & magnetbrytare ingår.

Storlek 60x45x22mm
Blåtandsfjärr
SOS-knapp

2Xingångar ex IR
Inspänning 5-50 V
SIM-kort krävs



VI SÄLJER RESERVDELAR TILL
BAYLINER, TROPHY, MAXUM & SEARAY

Adam Marin
www.adammarin.se

Bli Livsviktig!

Bli regelbunden givare på cancerfonden.se eller ring 020-59 59 59.

Vi tänker besegra cancer.
Vill du vara med?

Cancerfonden

SIMPLY
THE BEST!

mrled.se
Återförsäljare sökes

Ringa: 070-548 35 00 Maila: info@marindesign.nu



Undvik slemmiga
aktertampor,
montera **HANGIT**
tamphängare!

Beställ via vår hemsida:

www.hangit.nu

HANGIT
MARIN

295,-/st
inkl. moms



Våra skarvlösa rastersjökort
passar de flesta plattformar

Nu med Hydrographicas sjökort.
Som micro-SD, fråga i din marinbutik

Raymarine Lighthouse II Plottrar

LOWRANCE Lowrance Plottrar (nedladdning)

SIMRAD Simrad Plottrar (nedladdning)

B&G B&G Plottrar (nedladdning)

MarineNavigator Android

iNavX™ Apple iOS (iPad, iPhone)

Path2Away Apple iOS, Android

FUGAWI Windows 7, Windows 8

Mera info gå till <http://www.soltek.se>



Solteknik HB, Örkällan, 61492 Söderköping

Tel 0121 13172 info@soltek.se www.soltek.se

NAVALIS

www.navalis.se

Marinelektronik - Sjökort - Båttillbehör



- ★ Professionell hjälp
- ★ God service
- ★ Vi tar hem det du behöver

HUMMINBIRD.

GARMIN.

LOWRANCE



HYR CHARTERBÅT

Kroatien, Grekland, Turkiet, Italien, Frankrike,
Malta, Västindien, Thailand, m.m.

Tel: 08-24 90 88 info@sunwavestravel.se



ANCHORMATIC

ANKARSPEL
från 19 400 kr
www.anchor.se

DYNOR & KAPELL

SY SJÄLV!

Vi har allt du behöver till
Kapell - Bågar
Dynor - Mattor
Skrovbeklädnad

ÖSTERSJÖ
KOMPANIET

08-31 24 20
www.ostersjokompaniet.se



Din Mercury och MerCruiser specialist



PAMPAS MARINA
STOCKHOLM - VÄSTERVIK

Tel. 08-587 557 40 | Tel. 0490-566 709
www.pampas.se

ROSTFRIA MANLUCKOR



Art.nr. Urv. mätt Hålorlek Ant. bultar
100/30 150 mm. 100 mm. 8 st.
150/30 200 mm. 150 mm. 10 st.
200/30 250 mm. 200 mm. 12 st.

Kronbryggan AB

Så här kan det se ut i din dieseltank!



Så här snyggt blir det!

Komplettera med Bio-Protect 2

Tel. 0418-70470 www.kf-maritim.se

Vi kan propellarar!

För bästa prestanda och lägsta bensinförbrukning, se till att propellern är hel.

Reparerar & Säljer - Nytt & begagnat

Besök vår nya webshop!

Propeller Trim

Tel: 08-669 01 05
Mälarvarvsbacken 14
117 33 Stockholm

www.propellertrim.se

BETA MARINE

Lägst pris!
Ring för offert!



Återförsäljare:

Ekerö: Mälaröarnas Maskin & Traktor, 0706-44 50 22
Dalarö: Frithiosfs Marina AB, 08-501 570 98
Halmstad: Halmstad Marinservice, 035-12 12 88
Henån: Orust Marinteknik AB, 0304-394 42
Hunnebostrand: Björns Marine Consulting 0727-45 54 54
Härnösand: Dahlman Marin- & Verkstadsteknik AB, 0611-55 66 66
Karlskrona: Karlskrona Marin AB, 0455-150 60
Lidingö: Lidingö Marin AB, 08-766 24 05
Mönsterås: Rampeltins Båtvarv AB, 08-0499-125 98
Smögen: Smögensvarvet AB, 0523-310 33
Söderköping: JS Marineteknik AB, 0121-421 76
Uddevalla: Sunds Marin AB, 0522-64 43 20
Värmdö: Brohäll Marin AB, Bullandö Marina, 08-571 450 45

Importör NordicGensets & Motors AB
www.steyr-motors.se

Vi har Grymma Priser på allt till din motorbåt!

Propellarar **Motorblock** **Olja**
Avgaslimpor **Sötvattenssystem** **Tillbehör**
Servicemotorer **Kompleta Motorer** **Reservdelar**



Se vår nya hemsida, många bra erbjudanden!!

USAONLINE.SE
08-4464900

prispressarna.se
Bäst priser på båtmotorer

Prispressade Suzuki utombordare med 1 till 7 års garanti. Priser Från:

60 Hk -15	64900:-	rek (81600:-)
70 Hk -15	69900:-	rek (96800:-)
90 Hk -15	84900:-	rek (106400:-)
115 Hk -15	89900:-	rek (128900:-)
140 Hk -15	95900:-	rek (145800:-)
150 Hk -15	119900:-	rek (154900:-)
175 Hk -15	139900:-	rek (173900:-)
200 Hk -15	179900:-	rek (194900:-)

Är vi inte billigast? Hör av er så prispressar vi!

Vi tar även inbyten!

Se prispressarnas hemsida för dom senaste priserna.

Vi levererar och monterar i hela landet
Monteringskostnad 4500:-
Våra motorer är CE märkta
Förmånlig finansiering finns
Vi utför försäkringsuppdrag



Selva utombordare:

50 Hk	62900:-
70 Hk	89000:-
100 Hk	93900:-
115 Hk	114990:-

08-7470526
www.prispressarna.se
info@prispressarna.se

nomidiesel

energy in blue



7-350 hk
diesel/hybrid
axel/drev

Vi vet vad som gäller - från motor till propeller!

effektiv ljudisolering
Quality
installationsutrustning och marina slangar

elastiska och flexibla axelkopplingar
CENTA
R & D

vattensmorda tätningar och lager
PSS
Exalto

Michigan Wheel Marins
TEIGNBRIDGE PROPELLERS
Precision Marine Engineering

2-5 bladiga standard och specialpropellarar i brons

CENTERLINE

Beställ på: www.centerline.se
Box 216, 734 25 Hallstahammar
0220-150 40 info@centerline.se

PRAKTISKT BÅT

Se våra pedagogiska gör-det-själv-



Båtlivets fem viktigaste knopar

FILMEN PRESENTERAS AV



Se alla våra filmer på www.livetombord.se,

ÄGANDE PÅ FILM

filmer på www.livetombord.se

livet
ombord



Polerskolan
– så uppnår du perfekt glans

FILMEN PRESENTERAS AV



Vinteförvara i sjön
– tänk på detta

FILMEN PRESENTERAS AV



Så lagar du sandwich

FILMEN PRESENTERAS AV



Kört sönder propellern
– så gör du!

FILMEN PRESENTERAS AV



klicka på "gör det själv" i menyn

**Praktiskt
Båtagande**

BåtBörsern



Annonsera på
Praktiskt
Båtagande.se
GRATIS
för privatpersoner

Letar du efter en begagnad motor- eller segelbåt, eller kanske några reservdelar, se de senaste annonserna på livetombord.se! Eller vill du själv annonsera gå in på, www.livetombord.se/batborsen Annonserna kommer även med i tidningen i mån av plats.



Mini Buster Aluminiumbåt Begagnad aluminiumbåt 3,90x1,60 meter med styrpulpet. Utrustad med begagnad Suzuki utombordare 15 hk, 2 cyl, 2 takt. Åror och dragg medföljer. Obetydligt använd. Surte. 26 000,-, 0705980447 20389



Finmar family 1967 26 fot. Vacker familjebåt med plastskrov och mahognyöverbyggnad. Bra brukskicks, mycket bytt och renoverat. Nyligen renoverad Volvo Penta B18, omdraget el-system, nytt 80-liters kylskåp. Pentry med spritkök, toalett, plotter samt övriga tillbehör ingår. Finns i Tyresö. 50 000 kr eller bud. 0708-807 226, andersberger123@hotmail.com



Hobiecat Hobie 16 1986. Fullt segelklar Hobie 16. Fräscha segel stor o fock, skot osv. 4 trapetser Höllviken. 23 900,-, 070-1453450, jonas@fastighetssyddvest.se 20369



Flygfisken Sportbåt Har en helt i ordning gjord sportbåt som är nylackad sitter ny styrning+ratt motorn är service varje vår med nya stift och alla oljor impeller är bytt i höstas är en 18hk uppdaterad till 25hk. pris bud Flen. 14 000,-, 0725594672, Pitttemoj@gmail.com 20387



UTTERN 7000 1980. Varvsskött, vårutr. Suzuki 140 fyrtakt -07 bogprop. fullt utrustad, kärra finns på västkusten. Hisings Kärra. 170 000,-, 0708 723175, 20373



Aquador 28C 2005. Båten är fullutrustad och välvårdad. Gångtid 350 tim. Motor Volvo KAD 300. Utrustningslista finns. Malmö 070 6911199 Malmö. 1 050 000,-, Tel 070 6911199, 20367



Uttern 630 Uttern 630 1979. En välskött och fräsch båt med goda utrymmen, Upptagningsvagn ingår Evinrude 90 hk-84 GPS Garmin 172C Ekolod Humminbird 717 Kylbox Dubbla Batterier Kem toa Porta potti Ankare Fendrar Valdemarsvik. 55 000,-, 0706375570 036-75550, 20386



Uttern 6000 1990. En perfekt familjebåt med 18hk inombords diesel och segelbåtsdrev. GPS, ekolod, autohelm 4000 (autopilot), gångvärme från motor' besiktad Fågelsta båtrailer 1250 till 2016. samt övrig utrustning. Östersund. 80 000,-, 0730818176, s-ove.andersson@home.se 20372



owe forslund specialbeställning 1964. Anledningen till det kanske till synes tilltagna priset med hänsyn till hennes bedrövliga tillstånd är att hennes kläder samt kringutrustning inbringar dom slantarna. Mycket jobb. Men ej omöjligt. 33 fot värdmö. 20 000,-, 0707101016, 20366



Arvid Laurin L31 1977. Laurin 31 utrustad med en Yanmar 2 GM. Glasfibermast med rostfri rigg. Utrustad för långsegling med bla. vindroder, värmaren är en Reflexkamin. Båten har ett eftersatt underhåll, ring/maila för info. Stockholm. 60 000:-, 0763236693, makkanmoke@gmail.com 20337



Reinke Aluminiumyacht 10 M Twin Köl 1987. Reinke 10M Twin Köl i gott skick säljes. 11x3x1,1m, Båten ligger i hamn Karlstad (Värmland). Jag är tysk och bor i Värmland. För mer information och bilder: www.risholmen.de Karlstad. 250 000:-, 0703407313, jj@jacob-laser.de 20333



TG 7200 King Cruiser 2001. TG 7200 KC -01 Yamaha 115 -01 servad och förvarad inomhus varje vinter. Vhf, wallas 2400, signalhorn och ny mattsats mm. Båten är i mycket bra skick och finns på Värmdö. Saltsjö-Boo. 255 000:-, 0702703833, 20330



Nimbus 26 1981. Välutrustad båt med bogpropeller, ankarspel, toatank klar för sugtömning mm. Ligger i en lada. Motor kan provköras. Enköping. 225 000:-, 0702542445, 20309

Flipper 6,20 1978 En fin flipper 6,20 från 1978 med en ännu finare motor på 115 hk av märket yamaha fyrtaktare, går mycket billigt. Ring för bilder och mera information, strängnäs. 130 000:-, 0707750933, elman76@hotmail.com 20374



TUR80 TUR 80 1973. Stabil långkölad seglare. Nyservad motor. Dubbla batterier, manuell avskiljare. Solcell 22W 3 försegel, dubbla fockfall dragna till sittbrunn. Spir- o spinnakerbom. Nytt spritkök + toa. Trailer. Ätvidaberg. 25 000:-, 0733600063, susanne.albinsson@gmail.com 20291



Winga 87 1979. Winga motorseglare med extra seglingsegenskaper. Båten är varvsbyggd med ett djupgående 1,8m, dpl 5280kg, längre mast och förstärkt rigg, segelyta 49 kvm. Välutrustad. Mycket gott skick. Vårustad. Sjö satt. Spånga. 340 000:-, 0736743246, 20289

Amigo 23 med Mercury 4-taktare 1976. Säljer min Amigo 23 pga konflikt med andra tidskrävande sysslor! Amigo 23 är en mycket sjöduglig båt, har seglats över Atlanten, 3 segel, mkt utrustning. Båten ligger på land, sjösättning redan betald Solna. 19 995:-, 0702302928, Orkeus@gmail.com 20255

Maxibåt Maxim 1980. Utmärkt familjebåt i utmärkt skick (8x3 m), 6 kojer, renoverad med nya rutlister (aluminium), förstärkt vindruta och targabägre, ny förarstol och soffa, ny gasolspis m ugn, dieselvärmare, kylskåp mm. Stockholm. 130 000:-, 0707323543, p.axell@ownit.nu 20239



Brasser 25 2005. Långkölad segelbåt i stål. En gedigen och lättskött segelbåt för den lilla familjen eller eremiten. Säker och enkel att segla. LOA 8,90 meter Bredd 3,00 meter Djup. 1,45 meter Vikt 6,2 ton Halmstad. 200 000:-, 0737-189872, manssonjens@hotmail.com 20237



Saltö 31 Saltö 31 1985. Saltö 31 1985. Motor KAD43 samt duopropdrev installerat 2003. Ankarspel, bogpropeller, värmare, defroster. Nytt kapell 2013 nya batterier 2014. Ring för mer info. Nyköping. 395 000:-, 0725520227, mats1959.karlsson@gmail.com 20225



Silver Hawk 540 2008. Silver Hawk 540 2008 med Mercury 90 OPTI Max 2008 Gångtid 58 tim Reko 80 trailer, Dynsats fram/bak, Vattenskidbåge, 5 spöållare, Garmin 525s, Säksyst: MOBWATCHER, Akterkapell, Båt + Motor säk märkt Axmar. 190 000:-, 0706768734, 20198



Vindö 40 1976. Välvärdad båt med mycket nytt. Ny motor Vetus M3.28 2011. Ny gasolspis 2014, ny Furlex 204S 2015. 4 gelbatterier. Vattenburen gasolvärmare. VHF+Garmin Plotter. Spinnaker. Begär kpl. utrustningslista. Västervik. 275 000:-, 0707389920, peringen@telia.com 20192



Comet 26 1980. En perfekt familjebåt i utmärkt skick. Utrustningsmässigt finns det mesta, så som GPS, ekolod, ankare, solcell, spis och kyl mm Nästan nytt kapell. Motor: Ford Diesel, 52 kw Längd: 7,80 Norrtälje. 110 000:-, 0703154841, marie_brottman@hotmail.se 20184



Bella 7000 1990. Kabinbåt med bränslesnål Volvo Penta 2003T. Teakdurk i kabinen. Wallas safe flame. Toalet i separat utrymme. 7,05m x 2,50 m. Finns värrustad och sjösatt i Öregrund. Ring för mer information och bilder Öregrund. 149 000:-, 0708-995329, 20180

Ockelbo dc 1982. OBS! motorbåt Ockelbo + vagn+ bryggplats (wasa yachts) allt i pris :) perfekt för fisk http://www.blocket.se/stockholm/OCKELBO_Dc_pa_fisk_motor_volvo_samma_som_ny_60760486.htm?ca=11&w=1 Södertälje. 41 500:-, 0729499998, oribud85@gmail.com 20178



AquaDor 26DC 2010. Den allra trevligaste och rymligaste daycruisern nu till salu. Båten är uttagen 2010 och har 90 timmar på mätaren. Nästan all utrustning som går att få från tillverkaren! Blått skrov. 320 hkr diesel. Helsingfors. 1 090 000:-, +358400402427, konni.furstenborg@geraton.fi 20171



Albin 25 1971. Motorbåt i mycket gott skick, 4-5 kojplatser Dieselmotor AD 21 Isolerad för- och akterruff. Värmare, Eberspächer ny 2009 Nytt kapell 2011 Ny durk 2013 Kylskåp Badbrygga med stege Arboga. 90 000:-, 070-5432697, 20102



Viksund Goldfish 31,4 fot. Nr 3. 1978. Ketchriggad norskbygd motorseglare. Seldénrigg, 45 kvm: Rullföck, stor, mesan. Diesel 68 hkr 4 cyl. färskvattenkyld. Scatraknut. Bogpropeller. 6 - 8 kojplatser. Ståhöjd i salong ca 2,10 m. Akterruff. Lomma. 90 000:-, 040-412121, 070-7323919, nilsen.rolf@yahoo.se 19962



Bella 572C 2006. Mittkabsbåt med 75 Hk tvåtaktad Mercury. Wallasvärmare med spisplatta. Trailer 80 km/h ingår (besiktigas 2016) Tumba. 165 000:-, 0768-337987, christer.hansson1@comhem.se 20170



Southern Shipyard (Great Britain) Shamrock Club Racer 1978. Length 9.15 m Width 3.20 m Air draft 13 m Draft 1.75 m Displacement 4 500 kg Engine Diesel Volvo Penta MD7A Engine power 15 hp Flag Estonian Place of mooring Narva-Jõesuu, Estonia Estonia. 15 900:-, +3725063720, dmitri.lohmatov@gmail.com 20091



Albin Vega 1972. Säljer min härliga Vega, fotfrakturerna inte ok. Diesel inomb. MD6A Solcellspaneler Rullföck Plotter Lowrance badstege stävstege ny Porta Poti Gasolkök Supercooler Två batterier Skyllern. Båtvagn Hammaro. 64 000:-, +46706235813, info@fellings-sangomusik.se 19939



Sea Ray 240 Sundancer 1998. Fin Familjebåt med Mercury 5,0. Garmin kartplotter, toalett med tank (både macerator o sugtörning), dusch, kylskåp, diskho, fyra kojor och massa annat. Bra Obromsad TK-trailer kan ingå. Västervik. 199 000:-, 0731537375, Jakob-andersson@live.com 20114



Isländsk Trälare 1957. Hafborg är en Isländsk trälare byggd i Ek på Island 1957. 22x5.5 meter. Motor: Caterpillar D353 på 485 Hk. Flyter o är tät. Pris kan diskuteras, kan ev hjälpa med transport beroende på destination. Hudiksvall. 350 000:-, 0706962215, jerry.edfors@gmail.com 20083



Nimbus max 2 Duo 1998. Praktisk bad fiske transportbåt motor VP Kad 32 komp. 170 hk diesel år 2001. längd 7,5 m bred 2,5 m Utrustning: Ankarlina, badbrygga, helt kapell 2011, nya dynor 2012, garmin Gps 172c, bottemålad 2014 Billdal. 198 000:-, 0708-853513, info@blaregn.com 19938



Örnvik 670 Örnvik 670 1989. Mycket fin och välskött Örnvik 670. Yamaha 115 HK 2-takt. Fendrar, tappar, ankare, Wallas värmare ingår. Tveka inte att höra av dig om du vill ha mer information eller bilder på båten. Nynäshamn. 115 000:-, 0704879289, glom_inte@hotmail.com 20105



Windy 20 Windy 20 1980. Volvo Penta Motor MD7. Det finns Wallas värmare samt landström. Kapell 3 år gammalt. Stereo med CD. Inredd med Teak och mycket välvärdad. Bromölla. 75 000:-, 0709402267, ivocarina@gmail.com 20031



Henå Henån Julie 1965. Sabb Diesel 10hk, dynastart, båtkärra, ekolod, GPS, kompass, kapell, dynor, m.m Angered. 20 000:-, 0706789901 19904



Mörebass Snipa 1976. Sjösäker fin snipa. Sovplatser för 5 st, nytt spritkök två lågigt, spoltoalett, ny plotter 7 tums, ny wallasvärmare, Nytt kapell, fendrar, mantåg ankare, vinterpressening plus reglar ingår. Västra Frölunda. 140 000:-, 0723-588829, Lotta.peter@hotmail.com 19466



Fairline Mirage 29 1978. Mycket välvårdad o utrustad båt. 2st Mercruiser 165 hkr/st. nytt:Drev, Kylskåp, Toa mm Tak, dynor, väggar omklätt. Bogprop. ELankarspel. Solceller mm Bra båtvaagn medföljer Bra familjebåt för billig peng! Falköping. 195 000:-, 070-266 52 18, 19856



BAVARIA 30 2006. Ett tillfälle att bli delägare i segelbåt i Lefkas Grekland. Båtlaget heter ADAS VÄNNER. Denna halva andel ger dig rätt till en veckas segling per säsong. Årsavgiften är c.a. 4500 kr. Sköndal. 35 000:-, 0739-264615, uno@ersson.nu 19803



RYDS 480 RSI 2001. Styrpulpetbåt RYDS 480 RSI (2001, uttagen 2002) med motor MERCURY 30 ELO (2002) och båtrailler FOGELSTA, obromsat EU-släp, 750 kg, 80 km/h (2004). En ägare. Sötvattenkörd. Nytt batteri. Hela paketet: ALINGSÅS. 75 000:-, 070-77 25 121, 19719

Träbåt - norskygdd Skaarbåt 1972. Nu säljer vi vårt sommarnöje till någon som har känsla för att vårda en träbåt 8,6x3 meter Motor: BMC Captain 36 hk V o K vatten 4 kojplatser Nyrenoverad botten Plotter Kylskåp Spritkök Toa Strömstad. 150 000:-, 052610994, berit.e.hansson@hotmail.com 19768



Crescent 418ht Crescent HT418 med Yamaha 28HK. Båt och trailer i bra skick. Motorn tjuvar och vägrar starta. Båt el motor kan säljas separat. Karlskrona. 0455307532, jorgen@spaceflower.se 19766



VIKING 28 Midcabin 1980. Helplanande, 8,6 x 3,2, VP Aqua AD41B, 290 dp, marsch 20 knop, topp ca 27 kn, bra bränsleekonomi ca 1,5 l/d, bogprop, 6 kojplatser, rymlig båt, går bra i sjön Kärna. 150 000:-, 0709149247, tor87@hotmail.com 19763



Selco selflet 1963. Selco sportbåt från 1963 med original 40hk scott Mcculloch motor som fungerar!! Fin båt som väcker mycket uppmärksamhet, endast sötvattenkörd fram till 2011. 30 kärra finns eventuellt för utlåning kullavik. 8 000:-, 0730338192, tobiasmarkgren@gmail.com 19755



Coronet 320F 1978. 2 x V8 Volvo 5,7 L. Drev 280DP, bytta underdelar -99 (årsmodell -95/-96?). Kylskåp Stereo radio. Dävertar. Nytt kapell. Värme Airtronic D4. Ankarspel Engbo. Maila för mer info. 300.000 el bud Segeltorp. 070-5608047, nils.cederberg@gasellen.com 19636



Silje 28 + Terhi micro fun 1978. SILJE 28 + Terhi Micro Fun med 25 hk. Kvalitetsbåt i toppskick från 1978. Varvsbyggd av Siljeström. Mått: 8,4 meter x 2,85 meter. Djup: 0,9 meter. Toppfart: 16 knop. Maila för mer info. Lidingö. 270 000:-, 0760260028, familjenfranzen@hotmail.com 19627



Sea Ray 220 cc 1989. Välvårdad Daycruiser för dagsturer eller övernattnig. Motor Mercruiser 5,0 MPI med Bravodrev (årsmodell 2008) Det mesta utbytt som ny inredning, relingslist m.m Ligger vid Fågelbro (Värmdö). Sollentuna. 149 000:-, 0707748136, jonas@crimestoppers.se 19683



RIB 6.7 175 hk Suzuki motor. 2010. En mycket lättkörd RIB med mycket bra sjöegenskaper och bränsleekonomi. 175 hk, knappt körd då vi är bosatta utomlands. Servad och förvarad på varv i Saltsjöbaden. Kommer med plot charter, länsnpump mm Nacka. 245 000:-, +66918870970, elsa@stendebakken.com 19625



Coronet 27 Seafarer HT 1972. 2xMercruiser 145DT Turbo diesel, dreverna är sörvåde o lagren bytta+Annat av fackman. Kärra ingår. Tag kontakt för mera information. Hon är sjösatt o skrovet besiktad. Priset är i Euro 25.000.- Kristinestad. +358400742226, carolamal80@gmail.com 19661



Oxelö 30 1977. Oxelö 30, perfekta båten för familjen som kan nyttjas från tidig vår till sen höst. Volvo Penta KAD 32 P Volvo Penta 290 Rikt utrustad. Säljes med allt (köksutrustning, västar, bockar, a-ställning) Spånga. 222 000:-, +46707933593, awes@awsoho.com 19623



Nimbus 26, 1978. Nimbus 26 i toppskick. Ny motor år 2000 välskött och servad varje år 406,9 gångtimmar. Sugtömning av septiktank installerad 2014. Ny el i båten enligt standard 2012-2013. Mycket nytt och bytt. Halmstad. 295 000:-, 073-0342938, n-elofsson@hotmail.com 19620



Uttern 6000 1991. FYND! Perfekt familje/fiskebåt Tillverkningsår: 1991 Motor: Yamaha 50 hk/4-taktrare 1995(1996) Bensin. Nya dynor, mattor, Kapell nyskick Mycket lite använd PRIS KAN DISKUTERAS VID SNABB AFFÄR Figeholm. 86 500:-, 076-844 45 61, figebo@outlook.com 19619



Nimbus 800 Turbo 1981. Bra familjebåt med 4-5 kojplatser och badbrygga. Lättmanövrerad och bränslesnål. Motor med ny turbo (MD40A, 6 cyl 130 hk). Nästan nytt kapell, omklädda dynor, ny diskho och bänkskiva mm. Mycket fin! Fjälkinge. 190 000:-, 0709103015, asse@drbab.se 19617



Croupier 24 Comfort 1990. Motor: Mercruiser 350 5.7 HK 260. En sjösäker och trygg båt, med midkabin 2+2 kojplatser. Allt utbytt, LED-belysning, solcell, värmare, GPS, gasolkök, boggiavgagn. Båten finns i Herräng Marina. Hallstavik. 115 000:-, 0705784406, 19611

Smaragd 1973. Första smaragden byggd 73. Motor volvo med segelbåtsdrev. Skapliga segel. Båten ommålad utvändigt. Säljes med rejäl vagn. Båten finns i Söderhamn. Söderhamn. 0706445442, kjelljonsson43@gmail.com 19393

Båtar köpes

Marex 270 Estremo Köpes Marex Estremo i bra skick, gärna Stockholmstrakten Bromma. 0703731343, 20194

Buster L, Silver Fox eller Hawk 2002. Runt 5 meter. Söker en båt för fiske och familjeutflykter. Vill gärna ha en aluminiumbåt för att slippa underhåll. Motor minst 50 hk fyrtakt. Östervåla. 100 000:-, 0705670143, magnussverin@gmail.com 19457

Tillbehör säljes



Våtdräkt Dam Mares 3 Våtdräkt dam Mares 3. Helt oanvänd med läpparna kvar. För storleksinfo, se internet. Dräkten finns i Tyresö, men kan tas med till Stockholm. Tyresö. 1 000:-, 073-449 6742, jolly_diver@hotmail.com 20227



Baltic seglaroverall Baltic seglaroverall och flytplagg. Nyskick. Inköpt 1999 och endast använd några ggr. Storlek M. Modellen är 184 cm och väger 73 kg. Fler bilder på www.gaspsys.se/TILL_SALU/index.php Tullinge. 1 000:-, 08-7782915, vera@gaspsys.se 19899



GPS Garmin GPS 421 S Ny, ej använd lidingö. 1 500:-, 08 7657189, constancesahin@hotmail.com 19576

Startmotor Startmotor renoverad till Volvo Pentta 526 Bosch 0001315002 GF1zv 2 PS Floby. 500:-, 0707270250, 19391

Båtsits Snurrbart och fällbart säte i brun galon. Floby. 200:-, 0707270250, 19390



Utombordsmotor Delfin Gammal utombordare av märket delfin. Startar men varvar lite dåligt. Perfekt för fantasien eller samlaren Lidingö. 500:-, 070-9967642, edberg.christoffer@gmail.com 19980



Gasolkök med 2st gasoltub. gasolkök 2st lågor med 2st gasoltub. lidingö. 200:-, 08/7657189, 19632



VHF Cobra marine MRF 300 BT EU VHF lidingö. 1 000:-, 08 7657189, constancesahin@hotmail.com 19578

Stora sjökort Sjökort över hela Sverigekust. Lidingö. 200:-, 08/7657189, 19630

Spinnaker segel 50 kvm Fint spinnaker segel, lite använd lidingö. 1 000:-, 08/7657189, 19629

Tillbehör köpes

Johnson 6hk sea horse Söker delar ev. hel motor till min klenod Johnson sea horse 6hk 1965-66 Bergshamra. 500:-, 0736542475, crabban58@gmail.com 19650

NYTT NUMMER UTE NU!

TEST 14 FICKLAMPOR
UNDER TUSENLAPPEN



REPORTAGE STENTUFFT
24-TIMMARSRACE I ROUEN



TEST NY RADAR
SKA SPÖA KONKURRENTERNA



MOTORBÅTSTIDNINGEN

VI
BÅT
ÄGARE

ASKELOADDEN
675 000



TEST TVYST &
STÄDIG
HYTTBÅT

VI BÅTÄGARE | NUMMER 7 2015 | PRIS 69,90 KR | 7,95 EURO 89,90 NOK

TEST FINNMASTER T7 KLARAR VÅGORNA

DAYCRUISER

FÖR ÖPPET
HAV



**SVENSKA
ELBÅTEN**
NÄRMAR SIG
SJÖSÄTTNING

BEGAGNAT
AQUADOR 21 WA
KLASSISK
WALK AROUND

REPORTAGE
RAWCAT
VI KÖR HUSBÅT
I 20 KNOP

TEST
TÄRNSKÄR 32
ALUMINIUMHYTT
MED SNYGG INSIDA



Nästa nummer

Tema

STRÖMSNÅL BÅT

- ▶ Elförbrukning – då och nu
- ▶ Så får du mer ström ombord
- ▶ Välj rätt batterier



Klassiker
NIMBUS 26 DC



Test
FLYTUNDERKLÄDER

Praktiskt
RENOVERA TRIMPLAN

Praktiskt
MONTERA BOGPROPELLER



FINNS I BUTIK 30 JULI

PRENUMERANTER HAR DEN I BREVLÅDAN 28 JULI

Missa inte nästa nummer! Prenumerera nu!

Ja! Självkligt vill jag prenumerera

28 nr 1399 kr

AALKPB

14 nr 749 kr

AALJPB

7 nr 399 kr

AALIPB

Namn: _____

Adress: _____

Postnummer: _____

Postadress: _____

E-post: _____

Erbudandet gäller t o m 2015-07-31, endast i Sverige och ej i samband med andra erbjudanden.
Du kan även beställa på www.praktisktbatagande.se/prenumerera

Nej tack, jag vill inte ha några erbjudanden från Egmont Tidskrifters samarbetspartners.

PB
bjuder
på
portot

Praktiskt
Båtägande

EGMONT TIDSKRIFTER AB
SVARSPOST 205 725 81
208 00 MALMÖ



NATURKOMPANIET

— presenterar —

UTEFEST

SVERIGES FESTIVAL FÖR DIG SOM ÄLSKAR UTELIV!

Tre dagar fyllda med aktiviteter, kurser och föreläsningar för alla som brinner för friluftsliv!

— ALLT DETTA INGÅR! —

VANDRING • TRAILRUNNING • FILMVISNING
FOTO • PADDLING • KLÄTTRING
TÄLTPLATS • FÖRELÄSNINGAR • KURSER

11–13 SEPTEMBER 2015

På dagarna kan du uppleva det bästa av det svenska världsarvet Höga Kusten — vandra genom djupa skogar och över kustnära berg, spring över kalottberg, paddla ut i den skimrande skärgården och mycket mer. Vill du ta det lugnt en stund kan du välja mellan foto-, friluftsliv- och matlagningskurser. Efter en äventyrlig dag samlas vi på kvällen och lyssnar till några av Sveriges mest inspirerande föreläsare och främsta äventyrare.



GÅ IN PÅ WWW.UTEFEST.SE FÖR MER INFORMATION

ARRANGÖRER:



Höga Kusten Friluftsbym
FRILUFT DRAMATIK ÄVENTYR
ÄVENTYR & AVVÄPPLING

TITELSPONSOR:



HUVUDSPONSORER:



PRODUKTSPONSORER:



FRAMTIDEN ÄR ELEKTRISK



Indikator för batteri

Justerbar rigglängd

Kompositfäste

Vasskärande propeller

Justerbar rorkult

Trollingfavoriten



Haswing Cayman frontmonterad elmotor med trådlös fjärrkontroll samt fotpedal. Finns i 12 volts modell med 55 lbs dragkraft samt i en kraftigare 24 volts modell med 80 lbs. Som tillbehör finns smidigt snabbfäste. Storfiskarens favorit-trollingmotor!

LITHIUMBATTERI FÖR ELMOTORER



Miljövänligt och säkert LiFePO4-batteri (Lithium Iron Phosphate). Fantastiskt låg vikt och oslagbar livslängd (1000-2000 cykler). Ger full spänning tills det i princip är tomt. Med sin låga vikt (3 kg!) och praktiska bärväska är detta det perfekta batteriet för din Flover elmotor.

Kapacitet: 12 volt, 24 Ah. Vikt: Endast 3 kg!
 Körtid: Med ex. vis Flover elmotor: 45 minuter till 3.5 timmar beroende på effektuttag.
 Laddare: 4 Ah. Kabel med snabbkoppling. Ingår.
 Mått: Endast 18x8x16 cm!

SOMMARERBJUDANDE
 Superpris på elmotorer, ange rabattkod FLOVER2015 i webshopen

www.drev.se
 Reservdelar för drev och utombordare