

ANDUNGE – SVÄRMORSDRÖM

Praktiskt Båtägande

WWW.LIVETOMBORD.SE

SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING

NR 10 · OKTOBER 2015 · 69:90 KR (NOK 79:90, € 7:90)

KLASSIKERN

FJORD 27

Vacker familjebåt



GÖR DET SJÄLV

Löpande rigg

Fixa nya snören

Foliera båten

Istället för målning

Håller kölen?

Du får vad du betalar för

TEMA UPPTAGNING

Efterfest!

■ Konservera motorn ■ Lura tjuven ■ Göra själv eller betala?



PB
TESTAR

8 TVÄTTAR MED
HÖGT TRYCK

TIDSAM 0879-10



7 388087 1906990

Solna
Vardagar 9-19
Lördagar 9-15

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

Göteborg
Öppnar i Sisjön
i februari 2016!

Nyhet!

Stormarknaden för båttillbehör
08-444 97 50
m.erlandsonsbygga.se
www.erlandsonsbygga.se

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

Västervik
Vardagar 10-18
Lördagar¹ 10-14
(1 tom 15-10-31)

Webshop!



- Se vårt erbjudande på
www.erlandsonsbygga.se



OCEANFLEX Båttäckningssystem

- UV-stabiliserad Transparent, rutamerad lenoväv. (250 g/m²)
- Svetsad kantförstärkning runt hela presenningen för bästa öljettfäste.
- Mässingsöljetter varje meter.
- Gummistroppar i varje öljett.
- Plastförstärkta hörn.

4,0 x 6,0 (05960) ~~599:-~~ **535:-**
- Inkl. 20 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter.
Värde 294:-

6,0 x 8,0 (05962) ~~1.195:-~~ **995:-**
- Inkl. 28 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter.
Värde 392:-

6,0 x 10 (05964) ~~1.495:-~~ **1.195:-**
- Inkl. 32 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter.
Värde 441:-

8,0 x 12 (05966) ~~2.295:-~~ **1.895:-**
- Inkl. 40 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter.
Värde 539:-



88:-
2,5 x 3,6

Lättviktspresenning 120

120 g/m². Transparent / Grön.
2,5 x 3,6 (06401/-02) 118:-
3,6 x 5,4 (06403/-04) 218:-
5,4 x 7,2 (06405/-06) 468:-
6,0 x 10 (06408 vit) 598:-
7,2 x 12 (art.nr 06410 vit) 798:-

475:-
6 x 8

Lättviktspresenning 160

160 g/m². Grön / Transparent
6,0 x 8,0 (05905/-06) 555:-
6,0 x 10 (05907/-08) 645:- **595:-**
8,0 x 12 (05909/-10) 1.195:- **955:-**

1.195:-
6 x 4 m

Oceanflex plus PVC400

- Grå kraftig PVC 400 g/m² presenning.
- Svetsad med repförstärkta kanter.
- Plastförstärkta hörn med två nitar.
- Mässingsöljetter varje meter.

6 x 4 m (05967) 1.495:-
6 x 8 m (05968) 2.895:- **2.495:-**
6 x 10 m (05969) 3.495:- **2.995:-**

NOA



A-ställning

Står med gavarna på marken och stödben uppe i båten. Framförallt tänkt till motorbåtar.
6 m ekonomi (art.nr 06513) 2.995:- **2.450:-**
6 m (art.nr 06514) 3.995:- **2.980:-**
7 m (art.nr 06515) 6.130:- **5.080:-**
8 m (art.nr 06516) 6.550:- **5.380:-**
9 m (art.nr 06517) 7.060:- **5.780:-**
10 m (art.nr 06518) 8.190:- **6.780:-**
11 m (art.nr 06519) 8.490:- **6.980:-**
NOA-Väska (06507) 385:- **299:-**

Från **2.450:-**

NOA



D-ställning

Monteras i pull- och push pit, stödben uppe i båten. Framförallt tänkt till segelbåtar.
7 m (art.nr 06500) 4.790:- **3.880:-**
8 m (art.nr 06508) 4.990:- **4.080:-**
9 m (art.nr 06509) 5.290:- **4.280:-**
10 m (art.nr 06510) 6.290:- **5.180:-**
11 m (art.nr 06511) 6.590:- **5.580:-**
12 m (art.nr 06512) 6.690:- **5.680:-**
NOA-Väska (art.nr 06507) 385:- **299:-**

Från **3.895:-**

Lövhufts byggsystem

För 45x70 mm virke tillverkad i elförzinkad stålplåt.



58:-
Vinkelbeslag

Vinkelbeslag (06977) 69:-
Ryggsbeslag (06970/-72) 159:- **128:-**



Nötningsskydd 8-pack

Nötningsskydd för båttäckning. Fästes enkelt med skruvar. Mått: 390mm x 390mm.
(art.nr 05895) 395:- **248:-**

248:-



179:-
För bensin

STA-BIL Marine Formula Bensin
296 ml. Skyddar tank och bränslesystem mot blå korrosion. (art.nr 14742) 219:-

Diesel Formula
236 ml. Håller all typ av diesel fri från vatten. (art.nr 14744) 229:- **189:-**



39:-

Växelhulolja
SAE 80W-90, API GL-5.
250 ml. (art.nr 08804) 59:-



358:-

Oljesug SMART 6 liter

Manuell oljesug. Undertryck byggs upp med handpumpen. (art.nr 04482) 495:-



598:-

Oljesug SMART 6,5 liter

Kraftfull manuell oljesug. Undertryck byggs upp med handpumpen. (art.nr 04486) 775:-

Motorolja 5 liter Inboard SAE 15W/40 ALL FLEET EXTRA

Mineralbaserad olja för 4-takts inboardsmotorer med eller utan turbo. För bensin och diesel. Även lämplig för konservering. (art.nr 09114) 366:-



258:-

Uppfyller kraven:
API: CI-4, CH-4, CG-4, ACEA: E7/E5/E3. MB: 228.3. MAN: 3275. Volvo: VDS-3. Cummins: 20.076/77/78. Mack: EOM+, DHD-1. Performance level: Renault RLD-2



Made in Sweden

980:-

Tyresöbocken typ II

Max last 500 kg/bock. Pulverlackerat stål. Balk av trä. (art.nr 06530) ~~1.190:-~~



Tyresöstötta

Pulverlackerat stål. Justerbara stöttor med gummerad stödplatta. Vid köp av två stöttor ingår ett spännband för att fixera dem under båten!

-Demonterbar & enkel att stuva undan!

LCF80 (800-1250) (06574) ~~1.890N~~ 1.580:-
LCF110 (1100-1550) (06576) ~~2.090N~~ 1.780:-
LCF130 (1300-1750) (06577) ~~2.190N~~ 1.880:-
LCF150 (1500-1950) (06578) ~~2.290N~~ 1.980:-
LCF170 (1700-2150) (16580) ~~2.390N~~ 2.050:-
LCF190 (1900-2350) (16581) ~~2.490N~~ 2.150:-



2.280:-
2 m

Made in Sweden



Tyresöbocken typ 1500

Max last 1500 kg/bock. Pulverlackerat stål. Balk av stål. Bredd: 2 m. (art.nr 06532) ~~2.990-~~



3.090:-
2 m

Made in Sweden



Tyresöbocken typ I

Levereras med mittstötta. Max last 5000 kg/bock. Pulverlackerat stål. Balk av stål.

2,0 m bred (art.nr 06533) 3.750:-
2,5 m bred (art.nr 06531) 4.050:-
3,0 m bred (art.nr 06542) 4.250:-

3.180:-
3.280:-



1.195:-
XS

- Kompatibel med andra stapelbara stöttor på marknaden!
- Varmgalvaniserad
- Gummerad och varmgalvaniserad skrovplatta!

Segelbåtsstötta LML

Varmgalvaniserad stapelbar segelbåtsstötta med snabb höjjustering. (ving-mutter med trapetsgång). Stor, ledad varmgalvaniserad skrovplatta med gummerad yta för mest skonsam kontakt mot båt.

XS 0,63-0,96 m (art.nr 16200) ~~1.395N~~
S 0,92-1,35 m (art.nr 16202) ~~1.490N~~ 1.295:-
M 1,32-1,75 m (art.nr 16204) ~~1.690N~~ 1.495:-
L 1,70-2,13 m (art.nr 16206) ~~1.890N~~ 1.595:-



58:-
Spolmuff 07293

Spolmuff

För utombordsmotorer och INU-drev. (art.nr 07293) 69:-

Spolmuff drev

Passar tex VP-drev. (art.nr 07286) ~~125:-~~ 98:-



158:-
Spolmuff 07287

Spolmuff DLX

Snabbanslutning till "Gardena-koppling". (art.nr 07287) ~~195:-~~

Spolmuff för inombordsmotor

(art.nr 07289) ~~185:-~~ 148:-



95:-

Fuktpåse 2 kg

2 kg fuktsalt i nätpåse. (art.nr 20266) ~~125:-~~
Hinken på bilden ingår ej!



68:-

Torrballen

Fuktslukaren

Torrballen

Reducerar luftfuktigheten i slutna utrymmen med liten eller ingen ventilation. (art.nr 09518) 79:-

Torrballen Mega

(art.nr 09504) ~~128:-~~ 115:-



148:-

Kylarglykol 4 liter

Etylenglykol med rostskyddstilläts. Även för båtar med aluminiumblock. (art.nr 07078) ~~188:-~~



188:-

STARTA MARINE Miljöglykol 4 liter

Miljöglykol (polypropylen) med mycket låg giftighet, lätt nedbrytbar och det bästa alternativet ur miljösynpunkt för att skydda motorns kylsystem från frostsador och kylangrepp. (art.nr 07068) ~~248:-~~

vetus



7.990:-

Bogpropeller

55 kp/4,2 Hk, 12V. (07042) ~~13.990:-~~
Glasfibertunnel
ø150 x 750 (07047) 790N



148:-

Kemetyl Antifrost Natur 3 liter

Gifrfri antifrysåtska som inte skadar miljön. Förhindrar frysning i rör, avlopp, vattenlås, toaletter och vattentankar. (art.nr 04588) ~~188:-~~

Utförsäljning
sjökläder, stövlar, skor, mössor,
solglasögon, handskar mm

30%

på allt som finns i lager
Gill och Henri Lloyd



Gill
RESPECT THE ELEMENTS™

HENRI LLOYD

E-Bridge

[Innehåll]

Ingång

- 6 Ledaren
- 8 I korthet

Tema: Höstupptagning

- 16 Efterfest på varvet
- 22 Underhåll motorn
- 25 Lura tjuven – ta bort drevet

Test

- 28 Högtryckstvättar
Åtta maskiner i olika prisklass

Inspiration

- 32 Resmål Dyrön
En undagömd pärla
- 39 Drömbåt Andunge
Dagseglare med nätta linjer
- 42 Klassiker Fjord 27
Vacker och stilren norska
- 50 Kvinna ta rodet!
Jämställt på sjön



Nya prylar

- 54 Ankring och spolning

Praktiskt

- 56 Tips & trix
- 58 Foliera båten
Plasta plastbåten
- 63 Löpande rigg
En säkerhetsfråga
- 68 Så funkar det: Kölar
Klara en grundstötning

Köp & sälj

- 76 Privatannonser
- 82 I nästa nummer

Hjertmans



Nio butiker och Nordens största webshop för båttillbehör



Bilden visar en 7,5m A-ställning
6 meter 7976-6 · 7,5 meter 7976-7
9 meter 7976-9 · 10,5 meter 7976-10
(Alltid lågt pris!)

MultiMarine®

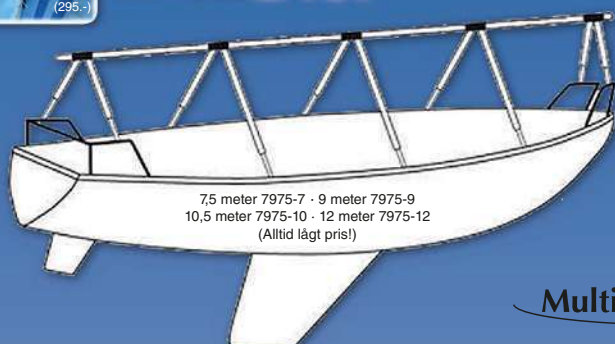


Nötningskydd
FP=8st **249.-**

A-Ställning

38mm rör av aluminium,
"klicksystem" - enkel att montera

6 meter	1 890.-
7,5 meter	2 290.-
9 meter	3 190.-
10,5 meter	3 590.-



7,5 meter 7975-7 · 9 meter 7975-9
10,5 meter 7975-10 · 12 meter 7975-12
(Alltid lågt pris!)

MultiMarine®

Däckställning

7,5 meter	2 790.-
9 meter	3 190.-
10,5 meter	3 690.-
12 meter	4 190.-



NOA

NOA Ställningar och tillbehör

Vi erbjuder ett stort sortiment av NOA.
Se www.hjertmans.se för aktuella priser!



TYRESÖSTÖTTAN

Nr 7964-80 (2090.-)
Nr 7964-110 (2190.-)
Nr 7964-130 (2290.-)
Nr 7964-150 (2390.-)
Nr 7964-170 (2490.-)
Nr 7964-190 (2590.-)

Stålstötta för alla båtar upp till 18 meter

Tyresöstötten LCF

Höjd	
80-125cm	1 590.-
110-155cm	1 790.-
130-175cm	1 890.-
150-195cm	1 990.-
170-215cm	2 050.-
190-235cm	2 150.-



Mineralolja
till diesel-
motorer
(och bensen
före år 2000)

198.- MultiMarine®

Nr 7839-54 (Alltid lågt pris!)



Premium
syntetolja till dieselmotorer
Spec: Volvo VDS-4, API CJ-4, ACEA
E9/E7, MB 228, 31, CAT ECF-
3/2/1a, m fl.

349.- MultiMarine®

Nr 7839-64 (Alltid lågt pris!)

Sundsvall · Göteborg · Helsingborg · Västerås ·
Stockholm · Karlstad · Uppsala · Stenungsund · Limhamn
Gäller till den 31/10-2015 · www.hjertmans.se · 060-64 17 00

ATT SEGLA PÅ LAND

Att vi seglare är fixerade vid våra kölar kanske inte är så konstigt. Kölen, ihop med seglet, är ju ändå sedan feniciernas tid själva förutsättningen för vår hobby.

Att segla högt och snabbt är något vi har vant oss vid, men kölarna på våra båtar har utvecklats och kan se ut på många olika vis. Oavsett hur kölen är formad så finns den ett visst antal meter där under oss, allra närmast de hårda stenar som de flesta seglare någon gång kommer att träffa på. Med mer eller mindre förödande resultat.

Jag minns mycket väl ett samtal jag hade med en av våra stora båtkonstruktörer, Lars-Olof Norlin. Han har ju skrivit in sig i historien med uppskattade modeller som Allegro, Furioso och Fortissimo: "Jag har alltid haft den filosofin att man ska kunna ta sig hem igen med samma båt som man gav sig iväg med."

Budskapet blir tydligt när man tittar på skapelserna från hans ritbord: tunga, rejäla, bastanta och trygga konstruktioner, som faktiskt i många fall klarar att seglas upp på land. Senast på Gulliverrallyt i våras lär det ha varit en ungdomsbesättning som seglade sin Allegro upp på en ö och fastnade med spinnakern i en gran, utan att de var tvungna att bryta eller att båten fick påtagliga skador.

Men som sagt, sedan Allegro 27 vann Svenska Kosterförbundets konstruktionstävling 1967 har det strömmat mycket vatten runt kölarna. Konstruktörernas idéer har förnyats och köparnas preferenser har förändrats. Seglare har alltid haft många egna idéer och styrts av individuella behov, men de allra flesta vill också gärna segla så fort det bara går. Lyckade konstruktioner på kappseglingssbanorna har inspirerat varven även i utformningen av familjekärror. Kolfiber har letat sig ända in i de tyska och franska storvarvens ombonade folkvagnar.

Resultatet har blivit smala, djupa och snabba kölar, effektivt byggda och därför även billiga båtar. Båtar som köparna uppenbarligen vill ha och även har råd med. Ändå vill folk kunna fortsätta segla på land.

Men att bygga båtar har alltid varit en fråga om kompromisser, mellan bland annat styrka, prestanda och pris. Det är mer än hög tid att inse att det inte går att få allt i samma paket, hög tid att revidera föreställningen om att "alla båtar ska tåla att gå på grund med".

Sanningen är att alla båtar bara klarar att gå på grund mer eller mindre dåligt, och det är upp till oss köpare att välja vad vi vill ha. Det finns gott om billiga, långkölade klassiker att köpa, men jag kan inte se att det är någon rusning efter dem...

Läs mer om våra segelbåtar och deras kölar längre fram i det här numret av Praktiskt Båtägande.



"Lyckade konstruktioner på kappseglingssbanorna har inspirerat varven även i utformningen av familjekärror."

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 (tjänstledig) 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 Johan Cooke

Korrektur Göran Ribe

Annonstraffik

08-692 01 00 (8.00-12.30)

annons@praktisktbatagande.se

Marknadsansvarig

Anna Fahlen, 0765-37 76 86

anna.fahlen@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 (8.00-12.30)

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 Skandinaviens 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 kronor 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 företag som samarbetar med Egmont.

TRIATHLON MÖTER SIMSKOLA



RUSTAD FÖR LIVETS ALLA UTMANINGAR OCH GLÄDJEÄMNER

Subaru bygger starka bilar med symmetrisk 4-hjulsdrift, stor pålitlighet och hög säkerhet. Bilar som ger dig möjligheter. Nya Outback har det världsledande säkerhetssystemet EyeSight som standard. Systemet ökar din kontroll på vägen och har flera krockförebyggande funktioner som ingriper automatiskt vid fara. Välkommen in och provkör. **Subaru Outback från 319.900:-**

subaru.se

3 ÅRS FRI SERVICE*



SUBARU

Confidence in Motion



Sveriges bästa kappseglingsklubb

Det blev en rysare ända in i den sista av de totalt 43 seglingarna innan Kungliga Svenska Segelsällskapet kunde bärga guld i den allra första upplagan av Allsvenskan i segling.

KSSS från Stockholm blev efter en ytterst jämn poängstrid med Ekolns Segelklubb, ESK, från Uppsala Sveriges bästa kappseglingsklubb 2015 när Allsvenskan avgjordes. Den sista och tredje deltävlingen ägde rum på Grötö i Göteborgs norra skärgård 28–30 augusti.

Inför deltävlingen ledde ESK totalt med 34 poäng följt av KSSS och Stockholms 606-klubb, S606K, som hade 31 poäng vardera. ESK hade tagit över ledningen i tabellen efter att ha vunnit den andra deltävlingen i Malmö 14–16 augusti.

Under seglingarna på Grötö kom KSSS ikapp ESK och inför sista dagens seglingar hade de båda klubbarna exakt samma poäng.

”Gummiarm i starten”

När det var dags för den allra sista seglingen var ESK tvungen att vinna för att ta hem totalsegern. Efter en tjuvstart kom ESK på efterkälken och lyckades bara knipa andraplatsen efter Långedrag Segelsällskap, som avslutade med en seger. Men kampen om totalsegern var inte avgjord för det. KSSS och ESK hade samma poäng och samma antal vunna seglingar. Till slut fick man räkna antalet andraplaceringar innan man kunde utse KSSS till Sveriges bästa kappseglingsklubb 2015.

– Söndagen bjöd på lätta vindar, men det var ganska strömt och svårseglat. Men vi hade en väldigt bra dag. Till slut handlade det om oss och Ekolns Segelklubb. I sista seglingen behövde de vinna och vi som seglat klart stod på land och tittade på. Det såg ut som om de fick ”gummiarm” i starten och tjuvstartade och därmed var slutsegern vår, berättar Magnus Woxén i KSSS-laget.

Champions League

De fyra som seglade hem guld till KSSS i den tredje och sista seglingen vid Grötö var Magnus Woxén, flerfaldig Volvo Ocean Race-seglare, Mathias Bredin, flerfaldig vinnare av Match Cup Sweden samt Emil Järudd och Julius Hallström, som båda går på seglarymnasiet i Motala och tillhör världseliten i 29:or. Det vill säga en blandning av tung erfarenhet och ungdomlig entusiasm.

Mycket stod på spel för de 18 klubbarna i Allsvenskan. Vinnaren och tvåan får en plats i Sailing Champions League, som avgörs på Sardinien 18–20 september. Här deltar i år klubbar från minst 13 länder, bland annat i Tyskland (Bundesliga) och USA (Premiere Sailing League).

För de tre klubbar som placerade sig längst ned i Allsvenskantabellen, Lerums Segelsällskap, Team Jungfrusund Ekerö Båtklubb och Trälhavets Båtklubb, väntar nu ett återkval i oktober. Där får de möta 15 nya klubbtag som vill in i Allsvenskan inför 2016.

Slutresultat Allsvenskan i segling

1. Kungliga Svenska Segelsällskapet, 49 poäng
2. Ekolns Segelklubb, 49 poäng
3. Värmdö Jolleseglare, 42 poäng
4. Halmstads Segelsällskap, HaSS, 41 p
5. Göteborgs Kungliga Segelsällskap, GKSS, 41 p
6. Stockholms 606-klubb, S606K, 39 p
7. Hjuvicks Båtklubb, HJBK, 33 p
8. Malmö Segelsällskap, MSS, 32 p
9. Örnsköldsviks Segelsällskap, ÖSS, 27 p
10. Oxelösunds Segelsällskap, OXSS, 26 p

Fakta om Allsvenskan i segling

Allsvenskan startades 2015 av Svenska Seglarförbundet i samarbete med ett antal seglingsklubbar. I varje deltävling har 18 klubbar mötts ett antal gånger. Båttypen är J/70, en sportbåt med fyra personer ombord.

3

Båtägare svarar

Hur tvättar du din botten?



Damien Nordström, Stockholm, träsnipa från 1938

– Jag har en veteranbåt och har ingen bottenfärg, bara primer. På hösten bara spolar jag med vattenslang och borstar rent.



Peter Hougner, Stockholm, Rååsnpa från 50-talet

– Du frågar rätt person. Jag är besiktningsman. Det här är en träbåt och jag använder godkända Östersjöfärger och får lite påväxning. Så jag brukar bara tvätta med min högtryckstvätt. Men det finns ingen samordning av hur man ska hantera den här frågan. Här har 20–30 plastbåtar av 150 totalt målat på epoxy, men det kan du inte göra med en träbåt.



Mikael Ekström med dotter, Stockholm, Albin 23

– Jag tvättar med vatten, högtryckstvätt och såpa. Jag har bara målat botten en gång, en miljövänlig primer från Biltema.

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 Johan Lundström och föreställer skeppshunden Bailey som med säker tass håller riktningen för anöring vid Sandhamn på Hallands Väderö! Johan får en PB-t-shirt som tack för den fina bilden.

KAN SJÄLV!



Årets segelbåt i Sverige 2016

Tio nya segelbåtar i tre kategorier har nominerats till Årets segelbåt i Sverige 2016. De nominerade familjebåtarna är Dufour 350, Hanse 315 och Imexus 34 DS, långfärdsbåtarna Contest 42, Adventure 55, Linjett 43 och Arcona 465, samt racer/prestandabåtarna Far East 28R, Maxi 1200 och Faurby 365E.

Bakom projektet står Båtmässan i Göteborg och Maringuiden. På Båtmässan i Göteborg i februari 2016 tillkännages vinnarna i de tre kategorierna.

Alger kan bromsa växthuseffekten

Att tillverka plast kan i framtiden bli ett sätt att minska koldioxidutsläppen. En ny metod att framställa den viktigaste plastingrediensen eten med hjälp av cyanobakterier, som tidigare felaktigt kallades blågröna alger, har rönt överraskande framgång. Amerikanska forskare har fått cyanobakterierna att tillverka eten med hjälp av sin fotosyntes. Bakterierna använder koldioxid i sin process, till skillnad från oss som använder råolja och därmed orsakar stora utsläpp av koldioxid.

Enklare, säkrare och bekvämare båtliv

Presenningar

240 g/m² från
395:-
Ord. 1585:-



Formskurna från
995:-
Ord. 1390:-

Båtstötter

Segelbåtstötter från
1900:-



Motorbåtstötter från
1700:-

SEAQUIP

ORIGINALET!

Handböcker



249:-
Ord. 429:-



Däckslucka

Yttermått
578 x 578 mm.



4495:-
Ord. 6025:-

LEWMAR

Elkonvertering

Elkonv Ocean 40 ST
14 285:-
Ord. 22275:-



Elkonv Ocean 46 ST
15 535:-
Ord. 24 230:-

LEWMAR

Seglarsko

Orson
795:-
Ord. 1298:-



MUSTO
PERFORMANCE

REA SEGLARKLÄDER

Upp till **80%** rabatt

MUSTO
PERFORMANCE

adidas

Gill
RESPECT THE ELEMENTS™

SEBAGO



#bennsmast

BENNS



Butik: Prästkragens Väg 20 · Saltsjö-Boo · Tel 08-556 147 00
Öppettider: Vardagar 9-18 · Lördag 10-15
Handla dygnet runt: www.benns.se

Priserna gäller t.o.m. 31 oktober 2015 eller så långt lagret räcker.

Höst 2015

NYA MOTOR- KAMPANJER



JUST NU! D1 13/20/30

10% RABATT

Samt inbytespremie
upp till **10 000 kr***

D2 40/55/75

10% RABATT

Samt inbytespremie
upp till **10 000 kr***

D3 170/200/220

20% RABATT

D4/D6
Inbytespremie
upp till **150 000 kr***

Om du trivs med din båt, men tycker att motorn inte längre uppfyller dina krav, är det läge för en uppdatering. Nu är det extra förmånligt genom våra erbjudanden och inbytespremier. Hitta din auktoriserade Volvo Penta återförsäljare på WWW.VOLVOPENTA.SE

* Inbytespremie gäller vid inlämnande av din gamla motor och drev/backslag. Erbjudanden är exkl. propeller och t.o.m. 31/10 2015. Lokala variationer kan förekomma.

Du hittar våra erbjudanden och din närmaste återförsäljare på

WWW.BÅTKUSTEN.SE

**VOLVO
PENTA**



Kustbevakningsbåt till Grekland

Kustbevakningens fartyg Poseidon återvänder till Sverige efter att ha hjälpt till att rädda 5 295 migranter på flykt över Medelhavet. Men Sverige fortsätter sin humanitära insats. Från 1 oktober kommer Kustbevakningen att ha patrullbåten KBV 477 med besättning i vattnen mellan Grekland och Turkiet i närheten av ön Lesbos. Uppdraget är att stärka det grekiska gränsskyddet och förhindra att människor dör till sjöss när de försöker ta sig från Turkiet till Grekland.



FOTO: SANDER VAN DER BORCH

Tufft för America's Cup-båt

Motgångarna fortsatte för svenskbåten *Artemis* i kvältävlingarna till America's Cup i Göteborg 29 och 30 augusti. Dagen före kappseglingen kapsejsade båten under träning. Första tävlingsdagen gick den på grund efter att ha kommit fyra av sex båtar i första seglingen, och i andra seglingen kom den sist. Den sista tävlingsdagen började bättre med en förstaplats i första seglingen, men i den andra seglingen kom *Artemis* sist igen. Totalt vann Emirates Team New Zealand, vilka därmed leder America's Cup World Series, som är kvältävlingen till slutmålet – att få utmana Oracle Team USA om America's Cup-bucklan i Bermuda 2017.

Snart kommer glass som inte smälter

Glass som inte smälter i solen låter kanske lite för bra för att vara sant. Men det kan bli verklighet inom tre till fem år, hävdar brittiska forskare som upptäckt ett protein som gör glassen mer motståndskraftig mot värme. Enligt forskarna, från universiteten i Edinburgh och Dundee, kommer glassens konsistens också att bli lyxigare eftersom proteinet förhindrar bildandet av iskristaller, skriver The Telegraph.

Havsnivån stiger snabbare än väntat

Världshaven har stigit med i genomsnitt åtta centimeter sedan 1992. Det visar en ny rapport från Nasa som varnar för att Florida kan vara borta om 100 år.

De nya siffrorna, som publicerades 26 augusti, visar att nivåförändringen varierar kraftigt på olika platser runt om i världen. Vissa havsområden, till exempel vid USA:s västkust, har till och med uppvisat nivåsenkningar, medan andra områden visar en höjning på 25 centimeter. Enligt rapporten beror de stora skillnaderna på hur havsströmmarna rör sig. Men forskarna bakom rapporten är eniga om att trenden är tydlig, nivåhöjningen sker snabbare än väntat och takten kommer sannolikt att öka.

– Människor måste förstå att vår planet inte bara är under förändring, den är förändrad, sa forskaren Tom Wagner vid en presskonferens.

Tokyo kan försvinna

Forskarna skriver att en höjning av den genomsnittliga havsnivån med minst en meter de kommande 100 åren är oundviklig, eftersom istäckena på polarområdena smälter snabbare än någonsin och haven blir varmare i en mycket snabbare takt än forskarna sett de senaste åren. Det varmare havsvatt-

Forskare vid Nasa varnar för att nivån på världshaven höjs snabbare än väntat och att takten sannolikt kommer att öka.



net smälter inte bara isen vid polerna, utan innebär också att vattnet expanderar på grund av värmehöjningen.

Rapporten varnar för att nivåhöjningen kan innebära en katastrof för över 150 miljoner

människor, de flesta i Asien, som bor en meter eller mindre från nuvarande havsnivå. Miljonstäder som Singapore och Tokyo riskerar att försvinna om haven stiger med en meter, men det gäller även Florida.



BOATHANDLING SYSTEMS



PRISVÄRDA HELGALVANISERADE BÅTSTÖTTOR



Kampanjpris hos återförsäljare
Prisexempel:
MBS-2 ca. 1395:-
SBS-1 ca. 1695:-
inkl moms



LÄS MER PÅ WWW.GCBOATHANDLING.COM

TYRESÖBOKEN STÄLLBARA DEMONTERBARA PULVERLACKERAD STÅL

TYRESÖSTÖTTAN Ingår ett band per par stötta samt skrov skydd av gummi.

TYRESÖVAGGAN

ORIGINALPRODUKTER
MADE IN SWEDEN

LÄS MER PÅ WWW.TYRESOVAGGAN.SE

G-C Trailer
CE-märkt. Maxlast 15 ton. Varmgalvaniserad.

För hela vårt sortiment och din närmaste återförsäljare – kontakta oss eller gå in på vår hemsida
MASKINFABRIKEN G-C AB • THULEVÄGEN 18, TYRESÖ • TEL 08-712 50 90



Diesel Power AB

Motorer, elverk, tillbehör & rådgivning

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.
HYUNDAI SEASALL

Marknadens modernaste dieslar



U125 - 125 hk

D170 - 170 hk

S270 - 270 hk

Motorerna kan levereras med Mercruiser drev, ZF-backslag eller adapter för vattenjet, backslag, samt Volvo Penta eller Mercruiser drev.



Högsta kvalitet från 16 till 272 hk



Mini-44 - 42 hk

Mini-62 - 59 hk

SM-105 - 95 hk

Motorerna kan levereras med backslag eller adapter för segelbåtsdrev, t.ex. Yanmar SD20 eller Volvo Penta 110S/120S.

Diesel Power AB
Kungsparksvägen 21
434 39 Kungsbacka

tel: 031 - 748 62 00

www.dpower.se



Det finns ännu inga bilder på Boeings nya drönare, men en del fakta som släppts påminner om den tidigare modellen Scaneagle.

Boeings drönare förvandlas till ubåt

Amerikanska flygplanstillverkaren Boeing har tagit patent på en flygande drönare som kan förvandla sig till en ubåt och dyka ner i havet.

Det påminner om en maskin ur en James Bond-film men kan snart vara verklighet. Boeings nya drönare är tänkt att släppas från ett flygplan och flyger sedan för egen maskin innan den dyker ner i vattnet. Drönaren är utrustad med två propellrar på samma axel, en som driver drönaren i luften och en som driver den i vattnet. När den når vattenytan kopplas en del av vingarna på den ena propellern loss för att göra drönaren bättre anpassad för undervattensläge.

Efter att ha fullgjort sitt uppdrag, till exempel samlat in data i undervattensläge, går drönaren upp i ytläge och sänder en signal så att den kan lokaliseras och plockas upp av ett fartyg.

Än så länge är denna nya typ av fjärrstyrd farkost endast en prototyp. Det är inte säkert att Boeing bestämmer sig för att tillverka drönaren, men om det blir så handlar det sannolikt om en version för militärt bruk.

Pengar till minskad övergödning

EU-projektet Nutrinflow, där länsstyrelsen i Östergötland ingår som partner, har fått nästan 17 miljoner kronor för att minska jordbrukets utsläpp av näringsämnen i Östersjön. Bidraget kommer från EU-programmet Central Baltic. Projektets huvudfokus kommer att ligga på pilotområden som påverkas av övergödning i Finland, Lettland och Sverige.

Tidningsbud krockade med båt

Klockan tre på morgonen den 26 augusti inträffade en ovanlig trafikolycka på länsväg 126 norr om Karlshamn. Ett tidningsbud som kom körande hann inte stanna när han plötsligt fick se en båt som låg framför honom på vägen. Både bilen och båten skadades i kollisionen, men tidningsbudet klarade sig oskadd. Det visade sig senare att båten stultits i Karlskrona.

P-automat för seglare på Utklippan

Under sommaren har båtfolk som anlänt till ön Utklippan i Karlskronas skärgård fått betala hamnavgift i en parkeringsautomat. Enligt Statens Fastighetsverk, som är ansvarigt, var alternativet att stänga hamnen, eftersom det saknades hamnkaptens och öns kafé och vandrarhem var stängda.

Men vad gör verket med dem som inte betalar?

– Ingenting, de får nog sitt straff på annat sätt, säger Anders Magnusson på Statens Fastighetsverk till P4 Blekinge.

Han vill ha kvar P-automaten nästa sommar även om det finns hamnkaptens och öppet kafé och vandrarhem.



SAXAT FRÅN
WEBBEN **livet ombord**



Hetaste motorbåtarna på Allt på Sjön

Det fanns många intressanta och roliga nyheter på mässan Allt på Sjön i Gustavsberg. Bland annat visades motor-katamaren Lagoon MY40, en båttyp som är trendig i Europa, hardtop-båten Bella 620 HT, som visar att hardtop-båtarna kommer tillbaka och svenskbyggda Hvila 24, en öppen, långsmal och halvplanande båt som gör 14 knop med en sjuhåstares utombordare. Läs mer om mässan på sidan 15.

Sök: Hetaste motorbåtarna



Världens största utombordare

I vintras presenterade amerikanska Seven Marine världens största utombordare på 627 hästkrafter. Motorn väger ett halvt ton och kostar 650 000 kronor. Men med tanke på hur stort intresset är för stora motorer så kommer den säkert bli en succé.

Sök: Här är Seven Marine 627 S

Klantiga tjuven slangade från avloppstanken

En tjuv som tänkt sig slanga bränsle från en båt i Lysekil gjorde bort sig rejält. Till båtägarens glädje gjorde han ett stort miss-tag vid slangningen, skriver Expressen. När båtägaren kom till sin båt upptäckte han en slang

bredvid båten och eftersom det här var tredje gången det hänt kände han sig riktigt uppgiven. Men snart upptäckte han också en spya bredvid slangen. Efter att ha kontrollerat båten såg han att tjuven inte slangat från båtens tank, utan i stället från avloppstanken.

Sök: Klantiga tjuven

Buster-båtarna som väcker minnen

Buster är en av de absolut vanligaste motorbåtarna i Sverige. Sedan 1977 har de trubbiga finska alubåtarna hetat just så och alla som någon gång gått på en



båtbrygga har sett dem. Livet ombord visar sköna retrobilder av Buster och föregångaren Kello.

Sök: Buster-båtarna som väcker minnen

Månadens fråga: Har du varit ute så mycket som du hade tänkt dig?

Ja, det har jag.

23.51%

Nej, mindre.

70.53%

Nej, mer.

5.3%

302 personer har röstat

0 10 20 30 40 50 60 70 80

Nästa månads fråga: Hur mycket tid lägger du på båten på hösten?

Dags att ta upp båten?

Vi har reservdelarna du behöver. I mer än 30 år har vi tillverkat och marknadsfört ersättningsdelar till motorer och drev.

- Impellrar
- Bälgsatser
- Avgaskrökar
- Drivremmar
- Pumpar
- Anoder
- Cylinderfoder
- Bränslepumpar
- Packningssatser
- Filter
- Drevdelar
- Eldelar

Samt mer än 1300 andra artiklar



Kontakta oss för mer information

Telefon: 031-45 61 00, E-post: info@frigus.se

Besök vår hemsida för produktinformation

www.frigus.se



Många nyheter på Öppna Varv

Ett strålande sommarväder, glada besökare och många båtnyheter. Det kännetecknade årets Öppna Varv, den flytande båtmässan på västkusten.

TEXT & FOTO MARTIN LEISBORN

På segelbåtssidan fanns inte mindre än åtta nyheter, inklusive världspremiär på Maxi 1200 och Sverige- eller Skandinavienpremiär på Contest 42C, Discovery 55 Mk II, Garcia Explorer 45, Italia Yachts 13,98 och Sirius 40DS. Dessutom kunde besökarna ta en titt på Hallberg-Rassy 40 Mk II, som fortfarande var kvar i produktionshallen. Pelle Petterson var på plats i sittbrunnen i sitt nya mästerverk och välkomnade alla intresserade besökare.

Sirius 40DS hade Skandinavienpremiär och väckte aptiten hos dem som föredrar segling i den lite bekvämare klassen.

På motorbåtssidan visades också hela nio nya båtar upp: Agapi 950, Bavaria 300 Sport, Capelli TE44, Cooper 800, Dolmoy 230 Fisker Flexidrive, DWB Support Boat 5,50, gigantiska Fleming 58 och Nordstars två nya modeller, 26 och 30 Patrol.

Öppna Varv firade i år 20-årsjubileum i solskenet och dessutom blev det ett nytt deltagarrekord. Totalt visades cirka 170 båtar i sjön och på kajen ställde över 90 tillbehörshandlare ut.



Öppna Varv, Ellös och Henån 21–23 augusti 2015.



Sirius 40DS, en "däcksalongssegelbåt" med stor bekvämlighet, hade Skandinavienpremiär.



Denna trio presenterade det nya återtvinningssystemet "Båttretur", som Praktiskt Båtgående skrev om i förra numret.



Pelle Petterson var på plats i sin nya skapelse, Maxi 1200, som är en cruiser för gentlemän, med betoning på bekvämlighet och enkel segling med hjälp av intuitiv design och modern teknik.



Dessa nya vinschavlastare från Rutgersson passar bra till Dyneemafall.



Seasea visade Go7, en ny plotter/ekolod från Simrad.



Nyheter från Poly Ropes och Northsafe: Poly-Braid-32 falllina och en ny, extra smidig och smart uppblåsbar flytväst.



Ny praktisk dryck-kyl från Dometic som monteras i exempelvis sittbrunnssargen.



Nordstar 26 och 30 Patrol vid kajen.

Rekordår för Allt på Sjön

Årets flytande båtmässa i Gustavsberg 28–30 augusti lockade fler besökare och utställare än någonsin och titulerar sig nu Nordens största flytande båtmässa.

TEXT MATS CATO FOTO MATS CATO & SOFI CEDERLÖF

Mässan, som firar femårsjubileum, hade drygt 270 båtar, varav ett 30-tal var Sverige- eller världsnyheter. Under tre dagar besökte 22182 personer mässan för att ta sig en titt på allt från enkla roddbåtar och trendiga dagsegelare till sportiga daycruisers och lyxiga yachter. Här fanns även ett 80-tal tillbehörstält.

– Det är bra tider för vår mässa och vår bransch just nu, säger Mats Eriksson, vd på Sweboat.

Bland nyheterna fanns segelbåtarna Arcona 465, Hanse 315 och Linjett 43. På motorbåtssidan var det fler nyheter, bland andra Dahl P10, Buster L och Isolep Rapida 750.

Nästa års mässa arrangeras den 2–4 september 2016.



Det fina vädret gjorde att många besökte Gustavsberg under mässhelgen.



Mässan bjöd på en del nyheter, bland annat världspremiär för Arcona 465...



...och för trimaranen KISS T30 Carbon, helt byggd i kolfiber.



En båt som inte har problem med för lite plats är Lagoon 40 Motor Yacht. Här finns två separata "lägenheter" med varsin toalett och i mitten vardagsrum och kök. En komplett bobåt!



En annan deltagare var Fareast 28R, som är nominerad till European Yacht of the Year 2016.



En lite mindre sportig båt är polska Haber 660, som påminner om en motorseglare. Trots den ringa längden ryms både pentry, toalett och kojor.



Även motorbåtsbryggorna lockade mycket folk.



En av nyheterna här var Buster L, som hade Sverigepremiär.



Mässan hade också fått besök av en äkta ubåt, som lockade många nyfikna besökare.

EFTERFEST



Slut på det roliga? Höstupptagningen är visserligen det definitiva slutet på båtsommaren, men samtidigt upptakten till nästa säsong. För den praktiskt lagda båtägaren börjar det roliga när båten står torrt.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR

Fortfarande är bottenmålning med kopparfärg den vanligaste antifoulingmetoden, där den gamla färgen måste samlas upp när båten spolas av. Borsttvättar och olika typer av lågfriktionsfärger skonar miljön, men många båtägare är konservativa.

PÅ VARVET



KÖA ELLER BETALA DYRT

Förberedelser

Hur båten vinterförvaras är inte bara en fråga om pengar. Många båtägare uppskattar det sociala umgänget på en båtklubb. Oavsett valet av vintervila behöver båten förberedas inför torrsättning.

Oavsett om båten tas upp på marina, på båtklubb eller i samfällighetsförening krävs det förberedelser från båtägarens sida. Den som är nybliven båtägare har en hel del att sätta sig in i och ta ställning till. För det första gäller det att hitta en lämplig plats åt båten. I storstadsområden kan det vara flera års kötid till klubbar-

na och av naturliga orsaker är det svårast att få plats för stora och breda båtar.

Det är inte heller ovanligt att det finns viktbegränsningar. Trälhavets Båtklubb i Åkersberga har till exempel tio ton som maximal vikt, men det finns andra klubbar där gränsen är lägre. Även vaggors bredd kan ställa till problem när allt fler båtklubbar nu gått över till sublifter.

På marinor finns det sällan några begränsningar. Pampas Marina i Solna hantlar till exempel båtar upp till 50 ton och däröver om det krävs. Men den som köpt en stor båt och vill hålla till på en båtklubb bör vara ute i god tid.

Självkostnads- eller marknadspris

Det en båtägare behöver ta ställning till är hur mycket tid och engagemang som kan läggas på båt och båtliv. Båtklubbar finns framför allt för att kunna erbjuda gemenskap och föreningsliv. På köpet får klubbmedlemmarna båtplats till självkostnadspris eftersom klubbar drivs ideellt utan vinstkrav. Medlemmarna förutsätts hjälpa till, med nattvakt, städning, reparationer och så vidare för att få verksamheten att fungera.

I en samfällighet knuten till ett stugområde hittas oftast den billigaste typen av vinterförvaring. Dock är det begränsat till dem som äger en fastighet i området. Äldre varvsföreningar i populära områden har långa kötider, men erbjuder ofta vinterplats till relativt låg avgift med en begränsad arbetsbörda för båtägaren.

Det mest bekväma alternativet är att låta en marina ta hand om båten. Marinor har personal som är anställd bara för att sköta det praktiska, vilket gör att ägaren kan en-

gagera sig precis efter egen kraft och vilja. Det kan dock vara klokt att kolla upp flera marinor. En rundringning som Praktiskt Båtägande gjorde till några utvalda marinor i fjol visade att priserna för att vinterförvara en 38-fots segelbåt varierar mellan 14 000 och 18 000 kronor. Det är inte heller ovanligt att det förekommer en förhöjd avgift första året eller en depositionsavgift. I de båtklubbar och varvsföreningar där vi hittade den billigaste vinterförvaringen låg avgiften för motsvarande båt runt 2 000–4 000 kronor, som jämförelse.

Hade först båten på tomten

Thomas Nordberg har haft sin båt i 30 år och tar upp den på Trälhavets Båtklubb i Åkersberga. Båten är en one-off ritad av Olle Enderlein och byggd helt i ek.

– Jag övervägde aldrig marina eftersom jag är av den sorten som vill göra saker själv.

För hans del är förberedelserna inför torrsättning begränsade till att åka och titta så att stöttorna finns kvar. Vinterjobben har han inte funderat så mycket över ännu.

– Det är mycket man borde göra, men det blir inte av, säger han.

Ett par båtrader bort är Johan Tullberg i färd med att blåsa bort bevuxningen under sin Princess V40.

– Det är otroligt lite bevuxning under båten. Bara lite snäckor på metalldelarna, säger han och pekar på stödlagerbocken vid propelleraxeln.

Eftersom båten är ny för säsongen vet han inte vilken färg den är målad med, men bra fungerar den uppenbarligen. Johans tidigare båtar har han förvarat hemma på tomten, men Princessen är för stor.

Innan han bestämde sig för Trälhavets Båtklubb var han i kontakt med några marinor.

– Det är en kostnadsfråga, men också en social fråga. Jag gillar att klappa om båten.

Före torrsättning brukar Johan byta olja i motorn och tömma båten på skafferivaror och dynor.

– Det underlättar att göra det innan lyftet.



Att ta upp segelbåten med masten på har blivit vanligare även på båtklubbarna. Oftast krävs det vaggan kompletteras med ytterligare två eller fyra stöttor på grund av det extra vindfånget som masten ger.



Båtklubbar har ofta en begränsning på mellan 7 och 12 ton när det gäller maxvikt, medan marinor hanterar båtar upp till 50 ton och tyngre.

Under vintrarna blir det alltid en del båtjobb. Nu väntar eljobb för att få elverket och landströmmen att fungera. Några mindre skador i skrovet ska också repareras.

Tar upp med kranbil

Anette Höglund har en lite annorlunda båt att ta upp, nämligen en Fountaine Pajot Tobago 35. Det finns inte särskilt många exemplar i Sverige, men nere på kontinenten är de franska katamaranerna vanligare. Anette och hennes man hämtade båten i sydvästra England och föll pladask för den öppna

planlösningen med ett stort pentry i salongen.

På grund av katamaranskrovet är båten för bred för en sublift. Därför behöver Anette hyra in en kranbil vår och höst. Dessutom är båten så bred att den kostar dubbelt så mycket som en enskrovsbåt att vinterförvara. Men själva upptagningen går smidigt och masten kan behållas på båten, vilket besparar familjen tid.

– Vi har förberett upptagningen genom att ta bort några antenner, låtta lite på mantågen och hänga ut långa tampar.

Desto mer jobb brukar Anette och hennes man lägga på vinterrenoveringar.

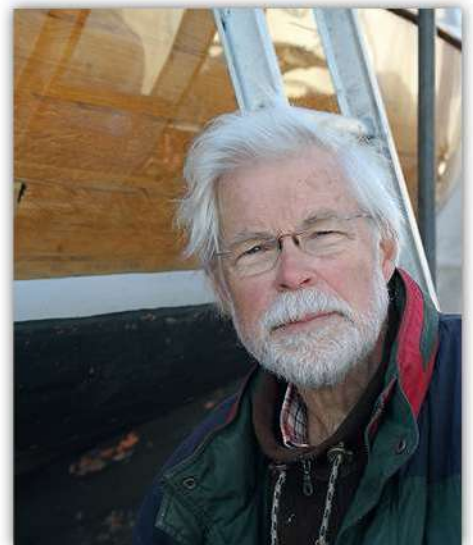
– Det brukar alltid vara något, installera toa eller kyl. I vinter ska vi bygga om en av toaletterna till en sovhytt, säger Anette.



Anette Höglunds Fountaine Pajot är för stor för att ta med sublift. Därför hyr hon alltid in en kranbil till torrsättningen. Masten får vara på hela vintern och båten står mycket stadigt med endast lite pallningsvirke under vardera skrov.



I takt med att antalet båtar ökar och nya modeller tenderar att bli bredare krävs att båtarna packas tätt på de populära klubbarna. Här kontrolleras avståndet mellan två båtar.



Thomas Nordberg har haft sin Olle Enderleiritade båt i Trälhavets Båtklubb i 30 år. Han gillar att själv göra jobbet på sin båt.



Checklista vinterupptagning

Före upptagning

- Kontrollera att båten har en gällande försäkring.
- Byt olja och oljefilter i motorn (kan även göras direkt efter upptagning med varm motor).
- Töm hålltanken.
- Töm vattentankar, varmvattenberedare och pumpar.
- Fyll bränsletanken för att undvika kondens (eller töm den helt efter upptagning).
- Fäst långa tampar i för och akter.

Efter upptagning

- Spola av beväxning.
- Öppna dräneringshållet i rodet för att släppa ut eventuellt vatten.
- Kontrollera skador och slitage.
- Rengör silen till motorns sjövattnentag.
- Kör in glykol i motorns sjövattnensystem.
- Kontrollera fryspunkten i motorns färskvattnensystem.
- Ta eventuellt ur impeller.
- Töm vatten ur bränslefilter och tank.
- Kontrollera oljan i drev/backslag, byt vid behov.
- Behandla oskyddade elkomponenter med kontaktsprej för att förhindra korrosion.
- Kontrollera vattennivån i batterier och ladda.
- Fryssäkra toalett och smörj pumpen (glykol, matolja eller liknande).
- Öppna genomföringar så att inget vatten med sprängkraft blir stående i ventiler (halvt öppna).
- Montera av propeller och eventuellt drev (om det är stöldbegärligt).
- Ställ ut fuktslukare inuti båten.
- Täck båten (undvik att fästa presenningen i stöttor).
- Ta hem mindre utombordare.
- Ta hem lös elektronik och stöldbegärlig egendom.
- Förvara dynor och andra känsliga hygroskopiska material torrt för att undvika mögel.
- Töm och rengör skafferiet, för att undvika skadedjur.
- Skydda tampar, textilier, ankarband mot UV-ljus för längre hållbarhet.

Under vintern

- Kontrollera och ladda batterier vid behov.
- Presenning bör kontrolleras, skadade öljetter bytas ut.
- Snötäcke på presenning över 100 mm bör tas bort.

På lilla klubben

DELA SUBLIFT

Ropa inte hej förrän båten står i vaggan. När stöttorna är stulna eller motorn strular, ja då är det skönt att ha kompisar som kan ställa upp. I den lilla klubben i Sollentuna hjälps alla åt.

Det småduggar när subliftsförarna förbereder vagnarna denna lördagsmorgon i oktober. De flesta båtar på klubben i Sollentuna har redan åkt upp, men några båtägare väntar in i det sista för att suga det mesta ur båtsäsongen. Eller kan det möjligen vara tidsbrist? Det förtäljer inte historien.

Sollentuna Båtklubb lägger upp runt 130 båtar varje säsong och delar uppläggningsområdet med tre andra klubbar, vilket gör att kostnader för subliftar och underhåll av anläggning fördelas på ett effektivt sätt. Småskaligheten gör arbetet lätt att administrera samtidigt som det kräver att en stor andel av medlemmarna faktiskt engagerar sig. Ronnie Sunnås är en av de åtta förare som turas om att köra subliften.

– Båten kommer säkert snart, säger han när vi står nere vid bryggan och väntar på dagens första upptagning.

Bryggplatserna ligger en bit från upptagningsområdet och ännu syns ingen båt till. Men efter några minuter ser vi två båtar komma runt udden, tuffande mot oss. Snart förstår vi varför det tagit lite extra tid. Den ena båten blir bogserad. Ironiskt nog är det

en 100-årig veteranbåt som bogserar den blott 37-åriga Swemax 690:n.

– Det är något fel på duopropdrevet. Styrningen fungerar inte, säger Stefan Dahlberg när han slutligen hoppar iland på den regnvåta bryggan.

Kulan tänder på det mesta

Men inte ens småblåsten verkar inverka på muntergökarna i plåtbåten som agerat bogserare. Ingrid och Lars-Åke Edgardh är stolta ägare till den 100-åriga ”järnlady” med tändkulemotor.

– Vi vet inte exakt hur gammal hon är, men eftersom plåtarna är nitade bör hon vara äldre än 1910-tal, säger Lars-Åke.

Båten i sig väcker en del intresse, men när motorn börjar stänka är den en riktig ”gubbmagnet”.

– Vi behöver vara tre personer. Två som sköter motorn och en som sköter publiken, säger han och skrattar.

De första åren med båten hade de alltid en utombordare med sig i reserv, men faktum är att motorn är både pålitlig och enkel att ha att göra med för den som lärt sig.

– Den går ju på i stort sett vad som helst:



Ingen vet exakt hur gammal den stänkande ”Järnlady” är, men hon bör vara runt 100 år och fungerar utmärkt som bogserbåt.



Det här drevet har legat stilla under större delen av säsongen på grund av trubbel med styrningen. Därav den rika växtligheten.

MED GRANNEN

Det duggar när de sista båtarna ska upp i slutet av säsongen. Men vad gör väl det när det ändå är glada miner på den lilla båtklubben?



diesel, bensin, smörjolja. Men den är väl ingen miljövän direkt.

Stöttorna är borta

Första båt upp blir 100-åringen. Eftersom två sublifter är igång blir det strax därefter Stefans tur med Swemaxen.

Subliften kör ner i två U-spår som är förankrade i botten. På så sätt behöver föraren inte tänka på att styra, eftersom vagnen all-

tid hamnar i rätt läge. Det enda som kan ställa till problem är den sladdförsedda manöverenheten.

– Någon gång varje säsong brukar sladden gå av. Det är tyvärr lätt hänt att den hamnar under ett hjul om man inte är uppmärksam, säger Ronnie.

När subliften är helt under vattenytan dras båten fram så att förskeppet vilar i vagnen. Slinget spänns upp under aktern och

båten kan sedan tas upp. Väl framme vid uppställningsplatsen visar det sig att Stefans stöttning är stulen. En febril jakt på reservstöttor påbörjas, där alla hjälper till att leta. Slutligen hittas något som åtminstone kan användas tills vidare.

Tack vare hjälpsamma klubbkompisar blir det ett ganska lyckligt slut på dagen, även om eftersmaken är något bitter i och med stölden.



Manöverenheten är sladdbunden till subliften, vilket gör att det gäller att hålla sladden borta från hjulen. Åtta klubbmedlemmar turas om att köra subliften, som samägs med tre andra klubbar.



När båten kommit upp ur vattnet är det mycket lätt att manövrera subliften in i en ledig lucka. Dessutom är båten aldrig högre upp än en halv meter, vilket minskar risken för olyckor.



När Stefan Dahlberg fått upp sin båt ur vattnet upptäcker han att delar av stöttorna är stulna. Tack vare fina klubbkamrater får han låna tillfälliga stöttor.



DET VIKTIGASTE UNDERHÅLLET

Motorkonservering

Att fryssäkra motorn och fylla i fräsch olja är bland det viktigaste inför vinterförvaringen. Dr Diesel visar hur det går till på en Volvo Penta D6.



1 För att underlätta inkörning av glykol ska propellrarna monteras av. Använd en hylsnyckel till att börja med.



2 Detta är ett DPH-drev med dubbla motriktade propellrar.



3 En speciell avdragare från Volvo Penta behövs för att lossa den inre propellerns låsmutter.



4 Därefter monteras en drevsäck runt drevet och färskvatten fylls till brädden. Kylvattenintaget hamnar då under vattenytan.



5 Motorn startas och får gå på tomgång medan sjökylvattensystemet sköljs igenom med färskvatten.



6 Med en elektrisk dränkbar läns pump är det sedan lätt att tömma drevsäcken på vatten.



7 Sedan är det dags att fylla på med vattenblandad glykol (50:50) i säcken.



8 Motorn körs ytterligare en stund tills kylvattent som kommer ut är färgat av glykol och alla kylkanaler är ordentligt genomsköljda.



9 Fryspunkten på utkommande kylvatten kontrolleras med refraktometer. Fryspunkten bör ligga på åtminstone -35 grader. Vid behov tillsätts koncentrerad glykol för att sänka fryspunkten.



Vinterkonservering i ett rymligt motorrum är en dröm. Bredvid D6:an finns det gott om utrymme att göra service och underhåll. Dr Diesel kör in glykol i sjövattnets systemet, byter olja och filter samt tömmer bränslefiltern på vatten.



10 Glykolblandningen som blivit över i säcken töms med länsumpen för att återanvändas nästa år.



11 Nu ska oljan bytas medan motorn är varm. VP D6 310 har en slang som sitter på den lägsta punkten av motorns oljetråg. Där ansluts oljepumpen.



12 Eftersom det är en stor motor med mycket olja, cirka 20 liter, använder vi en elektrisk pump.



13 Genom att öppna oljepåfyllningslocket och släppa in luft går tömningen lite fortare.



14 Lossa oljefiltren. D6:an har dubbla och ett är ett by-pass-filter. Filtren har olika dimension på gångorna för att undvika förväxling.



15 Lite olja kan droppa, så ha en hink under motorn.





16 Torka rent anliggningsytorna vid oljefiltren och känn med fingret att ytan är slät utan skador.



17 Applicera lite motorolja på de nya filtrens tätningar.



18 Dra fast de nya filtren med handkraft.



19 Fyll sedan på med ny olja enligt motorspecifikationen.



20 Kontrollera med mätsticken att olja fyllts till rätt nivå.



21 Det slutna kylvattenssystemet som cirkulerar inuti motorn har glykolinblandning året runt och behöver inte bytas varje år. Men det är bra att kontrollera fryspunkten.



22 Refraktometern ska visa åtminstone -35 grader.



23 Sedan öppnas förfiltret till bränslet och görs rent vid behov. Just detta moment kan eventuellt sparas till vårustningen.



24 Men filtret ska tappas på vatten inför vintern. Det görs genom att lossa lite på muttern i botten.



25 Även bränslesystemets finfilter ska tömmas på vatten. Koppla loss kabeln till vattensensorn och öppna bottenpluggen tills allt vatten runnit ut.



26 Slutligen luftas bränslesystemet. Sätt fast en slang på avluftningen och pumpa tills det bara kommer ren diesel utan luftbubblor.

Att montera loss ett drev tar inte mer än 30 minuter om inget krånglar. Med tanke på hur stöldbegärliga nyare drev är kan det vara väl investerade minuter.



Avdrevning

LURA TJUVEN

Allt fler motorbåtsägare väljer att dreva av på hösten för att skydda sig mot stöld. Dessutom blir service och årligt underhåll gjort i samma veva.

Med tanke på att ett begagnat drev av nyare modell kan kosta mellan 20 000 och 60 000 kronor är det inte konstigt att fler väljer att plocka av och förvara sina drev hemma. Det är en relativt enkel åtgärd som minskar risken att få drevet stulet. Men det gäller så klart att montera av drevet direkt efter upptagning. Tjuvarna är nämligen inte dumma, bara elaka. Det finns båtägare som fått sina drev stulna antingen dagen efter upptagning eller dagen före sjösättning.

När drevet är bortmonterat är det lätt att skrapa bort havstulpaner från drevsköld och kolvar samt kontrollera drivaxel- och avgasbälg.

Den som regelbundet plockar av sitt drev kan ha stor nytta av en drevvagn som körs in under drevet och gör att en person ensam klarar avdrevningen. Lars "Dr Diesel" Lundblad ska visa hur ett Volvo Penta DPH-drev plockas av, men momenten är liknande för alla drev. Så länge inget kärvar är detta ett enkelt jobb för båtägaren.



1 Börja med att lossa sex torxsruvar som sitter på sidorna av kåpan.



2 Dra sedan kåpan bakåt.





3 Ta loss saxpinnarna som sitter i tapparna som håller styrcylindrarna.



4 Plocka loss tapparna i båda ändar av styrcylindrarna.



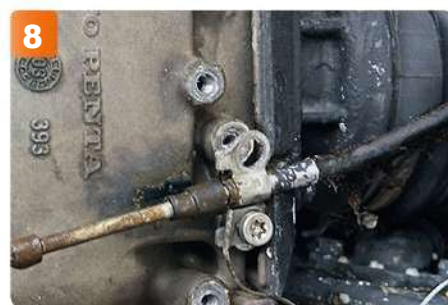
5 Ta på samma sätt loss saxpinnarna och tapparna som håller trimcylindrarna, så att dessa lossas från drevet.



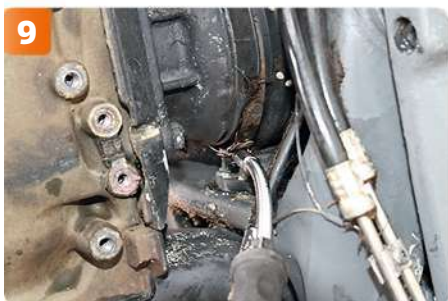
6 Ta bort saxpinnen som håller växelvajern.



7 Lossa vajern från växelmekanismen.



8 Lossa även torxskruvarna som håller vajerhöljet.



9 Ta en slangklämmemejsel och lossa avgasbälgen och drivaxelbälgen.



10 Skruva sedan ur låsskruvarna som håller spindlarna/tapparna som drevet hänger i.



11 Skjut nu in drevvagnen under drevet och justera den så att drevet är avlastat.



12 Demontera spindlarna/tapparna utåt. Med ett verktyg konstruerat av en lång bult med mutter, en grov rörstump och en stor bricka kan tapparna dras ut.



13 Samla alla delar på ett och samma ställe så att inget saknas vid återmonteringen.



14 Dra sedan vagnen bakåt och drevet är loss. Det kan nu fraktas till lämplig vinterförvaring eller service.

Larmtjänst tipsar

SKYDDA DIG MOT STÖLD

Tjuvarna blir allt fräckare. Ibland stjäls drev och motorer dagen innan sjösättning. Det bästa sättet att skydda sig är att märka och framför allt samverka.



Genom att kontrollera motorns serienummer hos polisen och Larmtjänst kan en köpare ta reda på om motorn är stulen. Men serienummer är ofta lätta att ta bort. Stansa därför in ditt nummer på fler ställen, direkt i metallen.

Varje år stjäls det cirka 2 500 utombordsmotorer i Sverige. Vanligen är det motorer på 50–60 hästkrafter, som är lätta nog att enkelt transportera och som ändå betingar ett relativt högt värde. Men även småmotorer upp till 10 hästkrafter är stöldbegärliga. Carina Birking är utredare på Larmtjänst, försäkringsbolagens gemensamma organisation som samlar information om stulet gods i Sverige.

– Vilken typ av motorer som stjäls varierar från år till år. Det beror helt på efterfrågan, säger hon.

Även drev, växelhjul och elektronisk utrustning stjäls. Tyvärr händer det att tjuvar skadar båten mer än nödvändigt, varför det enligt Carina inte är fel att lämna dörren till ruffen olåst om det ändå inte finns något av värde där. Den typen av stöld ur båtruff är ett litet problem i jämförelse med motor- och drevstölder.

Värst drabbade är de båtägare som har sina båtar stående på platser där det inte rör sig människor under vinterhalvåret, som marstugeområden och liknande. Dessutom är den typen av stölder svårare att klara upp eftersom det oftast dröjer länge innan brottet upptäcks.

Stansa in serienummer

Det går inte att skydda sig helt mot stöld, men det finns flera saker båtägaren kan göra för att minska risken och göra det svårare för tjuven.

– Töm båten och plocka bort så mycket som möjligt. Se till att båten står där folk ser den. Lås med godkända lås och märk båt och motor ordentligt, säger Carina.

Just märkningen är viktigt för att polisen

snabbt ska kunna identifiera eventuellt stöldgods. Det serienummer som motortillverkarna använder sitter ofta på en skylt eller klisterlapp som är lätt att ta bort. Istället bör båtägaren stansa in serienumret eller något annat identifikationsnummer direkt i metallen, alternativt använda märkpenna eller spreja med den nya typen av färg med mikrochip.

– Märk motor och båt på flera ställen, även dolt i ett stuvfack eller liknande.

Det är också bra att fotografera både båt och utrustning för att underlätta hanteringen av ärendet hos polis och försäkringsbolag om stöld sker. Anteckna skrovnnummer, drevnummer och motornummer i ett båtkort som förvaras på en säker plats, alltså inte i båten. Ju fler uppgifter båtägaren kan lämna till polisen, desto större chans har denne att kunna få tillbaka sina saker.

Samverka med andra

Spårsändare kan fungera, men ofta sliter tjuvarna bort dem. Om stölden sker nattetid kan det också vara svårt för båtägaren att uppmärksamma larmet, eftersom många stänger av telefonen när de sover. När båtägaren väl får larmet kan det ha gått flera timmar och motorn kan då redan vara långt borta.

– Vi uppskattar att 70 procent av motorerna går ut ur landet. Väldigt få stölder klaras upp, men

ibland har vi lyckade tillslag tack vare snabb anmälan och bra gränsbevakning.

Något av det mest effektiva båtägare kan göra är att hålla uppsikt över sin egen och andras båtar. Därför har Larmtjänst tillsammans med polisen tagit fram ett material som ska hjälpa båtägare, båtföreningar, kommuner och marinor att bättre skydda sig mot stölder. Man kallar det båtsamverkan och det fungerar på liknande sätt som grannsamverkan. En grupp människor startar ett socialt nätverk där man förebygger stölder genom att vara extra uppmärksam på vad som sker i området.

– Vi har sett en markant nedgång av antalet stölder i områden med båtsamverkan, så det har en bra effekt.

Slutligen har Carina några viktiga tips för den som köper begagnat.

– Kontrollera och läs av motornummer.

Hos polisen och Larmtjänst kan du se om motorn är anmäld som stulen.

Även den som köper stöldgods i god tro tvingas lämna tillbaka det till den rättmätiga ägaren om det visar sig vara stulet. Därför rekommenderar Carina också att köpekontrakt upprättas, där det framgår ID på den som säljer varan. Det kan ju vara så att varan ännu inte anmälts stulen.

– Ett kvitto utan ID är värdelöst. Men kontrollerar man motornummer och skriver ordentliga köpekontakt är risken låg.

Stöldsäkra båten

- ▶ Töm båten på värdesaker så fort som möjligt.
- ▶ Montera av utombordsmotor/drev om det är möjligt.
- ▶ Lås motor och trailer med godkända lås.
- ▶ Kontrollera båten ofta, även invändigt.
- ▶ Ha även uppsikt över grannbåten.
- ▶ Fotografera båt, motor och utrustning.
- ▶ Märk båt och motor ordentligt.
- ▶ Anteckna motor- och skrovnnummer.

TVÄTTKRAFT



Tillgång till en högtryckstvätt kan vara en ljusglimt när båten ska tvättas i höstrusket. Högtryckstvätten är en effektiv och rolig maskin att jobba med. Praktiskt Båtägande har provat åtta aktuella högtryckstvättar.

TEXT OCH FOTO HÅKAN HARDENBORG

Städning och rengöring är sällan lustbetonat. Men många tycker det är kul att köra effektiva maskiner. Högtryckstvätten gör inte bara tvättjobbet roligare och snabbare, den spar också på vattnet. En trädgårdsslang kan släppa ut 20–30 liter/minut och tvättkraften i strålen är måttlig. En högtryckstvätt skickar ut en stråle med rejäl tvättkraft medan vattenåtgången reduceras till fem till åtta liter/minut.

Enligt våra erfarenheter är svår intorkad båtsmuts ett veritabelt kraftprov för en högtryckstvätt. Ska högtryckstvätten huvudsakligen användas till båtens höstrensning är vårt

råd att inte skaffa en mindre maskin än en som släpper vatten med ett tryck på 120 bar. Vi har denna gång tittat på åtta maskiner som bör klara jobbet. Sex kommer från välkända märkena Kärcher, Nilfisk-Alto och Stihl. Det är trygga köp med god kvalitet och god tillgång till service och reservdelar. Två maskiner kommer från mindre etablerade märken som väckt nyfikenheten.

Så har vi jämfört

Vi har bedömt maskinerna utifrån prestationsförmågan, som vi fortsättningsvis kallar tvättkraft, och arbetskomforten. Det synes inte finnas något allmänt

vedertagen testmetod för att jämföra tvättkraften mellan olika högtryckstvättar.

Enighet tycks dock råda om att trycket och vattenflödet är de avgörande faktorerna och att de bör stå i ett balanserat förhållande till varandra. Inom branschen har det enligt uppgift ställts upp komplicerade formuler för att beräkna och jämföra olika maskiners tvättkraft. Men till vardags tycks de flesta bara multiplicera arbetstrycket och vattenflödet med varandra.

Använder man bara konstant samma enhet så får man hyggligt jämförbara värden. Problemet är att hitta de korrekta jämförbara siffrorna, inom bran-

schen finns ingen enighet om hur arbetstrycket och vattenflödet ska anges. Vi tror också att de angivna tryckvärdena för några av de provade maskinerna är väl tilltagna glädjesiffror.

I slutändan brukar man ändå finna att det finns ett starkt samband mellan tvättkraften och maskinernas effekt. Detta bekräftas i stort sett också av våra iakttagelser och erfarenheter efter att i många år ha besprutat allahanda smutsiga ting såsom båtar, bilar, trädgårdsmöbler, stenplattor med mera med högtryckstvättar.

Under senare år har tillverkarna fokuserat på trycket, som troligen är tacksammare att marknadsföra. Ofta har man uppgraderat en maskin genom att göra munstycket lite trängre och på så sätt ökat trycket men minskat vattenflödet. De stora tillverkarna är ännu på den säkra sidan när det gäller tvätt-



kraft. Men när man jämför data rekommenderas att man inte bara jämför tryck utan även kastar ett öga på det avgivna vattenflödet.

Slangen trasslar sig

När det gäller arbetskomforten är flera faktorer inblandade. Det stora irritationsmomentet beträffande högtryckstvättar är i regel högtrycksslangen, den trasslar lätt in sig. På många maskiner är den hård och bångstyrig. På vissa maskiner kan högtrycksslangen tas isär från både maskinen och handtaget. Det är bra, för då är det lättare att trassla ut slangen. Det är en fördel om slangen kan hängas upp på en krok på maskinen och än bättre om den kan lagras i en vinda. Stora hjul gör det avsevärt lättare att dra maskinen på ojämnt underlag. Med rejäl höjd på handtaget slipper man dra med krum ryg, men en hög

maskin välter lätt. En tung maskin är bökgigare att lyfta över till exempel trösklar.

Två munstycken brukar följa med högtryckstvättarna. Det ena har en flat stråle vars bredd man ofta kan justera. I det andra gör strålen en snabb roterande rörelse, vilket påtagligt ökar effekten. Det är inte tillrådligt att spruta med dessa munstyck-

en direkt på trätytor eller putsade fasader. Kraften i strålen slår sönder ytan och dessutom skvätter det förfärligt. En terrassvätt fördelar kraften och kapslar in strålen så att arbetet blir stänkfritt. Två av de provade maskinerna säljs tillsammans med en terrassvätt.

Högtryckstvättarna kan också spruta tvättmedel, och såda-

na finns för olika material. Kärcher med flera har en tank på maskinen. Med ett vred kan man reglera koncentrationen. Nilfisk-Alto och Stihl har en enkel och många gånger praktisk metod att applicera tvättmedel. Man sätter helt enkelt på ett flaskförsett munstycke på handtaget. Det är lätt att fylla på och att byta tvättmedel.

Så gjorde vi testet

Högtryckstvättarna har bedömts efter tvättkraft och arbetskomfort. För att jämföra tvättkraften mellan maskinerna har vi tittat på trycket och vattenflödet, och för att få jämförbara siffror har vi multiplicerat dessa med varandra. När det gäller arbetskomfort har vi testat maskinerna och gjort en bedömning av hur lättanvända de är.



[Test] HÖGTRYCKSTVÄTTAR



Kärcher K 4 Premium

Pris: 2795 kr

Kärcher är störst på högtryckstvättar och har ett stort program med sådana. Siffran 4 visar att denna ligger i mittfältet av deras sortiment, tillägget Premium att den har vinda för högtrycksslangen. Det är ett litet pyssel att montera ihop maskinen innan den kan tas i bruk, flera detaljer ska snäppas och skruvas fast. Lustfyllt för många, avskryvart för andra. Tvättmedelstanken är löstagbar och är densamma som tvättmedel säljs i.



Kärcher K5 Premium

Pris: 3795 kr

En maskin med i princip samma hölje som lillebror K 4 med lite mer dekorativa detaljer och framför allt med snäppet starkare motor. I likhet med K 4 ska den monteras och har en vattenkyld motor, vilket ger tystare gång och längre livslängd. Variant utan vinda finns för 500 kronors lägre pris.



Kärcher K7 Compact

Pris: 5095 kr

Här är maskinen för den som ofta retat sig på att högtryckstvätten välter omkull när man drar åt sig slangen. Denna kompakta maskin ska ligga under arbetet. När den ska flyttas drar man ut handtaget. Maskinen har ingen vinda, men den mjuka högtrycksslangen kan lätt lossas i båda ändar – bra när slangtrassel ska redas ut. Primitiv tvättmedelshandtering, en slang ska stoppas i ett kärl vid sidan om maskinen, lätt att kärlet välter. Inga krokarna finns att hänga sladd och slang på.



Nilfisk-Alto C 130.2-8 PAD

Pris: 1995 kr

En storsäljare. Säljs med terrassvävt, borste och rörrensare i separat kartong ovanpå maskinens. En rörrensare kan vara mycket nyttig för villaägare som drabbats av stopp i stuprör och avloppsledningar. Man får alltså mycket för pengarna. Maskinen är nästan klar att tas i bruk. Endast draghandtag och hållare för högtrycksslang ska snäppas fast. Men den saknar vinda för slangen.

+ Slangvinda
Stora hjul

- Inga särskilda

+ Kraftfull
Slangvinda
Stora hjul

- Inga särskilda

+ Mycket kraftfull
Lång mjuk slang

- Dyr
Dåligt tvättmedelssystem

+ Mycket för pengarna

- Hård slang
Små hjul

Tabell

Modell	Kärcher K 4 Premium	Kärcher K5 Premium	Kärcher K7 Compact	Nilfisk-Alto C 130.2-8 PAD
Motoreffekt	1800 W	2100 W	2500 W	1800 W
Vattentryck	130 bar	145 bar	160 bar	130 bar
Vattenflöde	6,3 l/min	7,5 l/min	8,8 l/min	5,8 l/min
Tvättkraft	2	3	5	2
Slanglängd	6 m	8 m	10 m	8 m
Vikt	15,3 kg	15,3 kg	17,8 kg	13,8 kg
Handtagshöjd	88 cm	88 cm	84 cm	85 cm
Hjuldiameter	19 cm	17,5 cm	19 cm	14 cm
Komfortbetyg	3	3	4	2
Pris	2795 kr	3795 kr	5095 kr	1995 kr
Totalbetyg	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆

HÖGTRYCKSTVÄTTAR [Test]



BRA KÖP

Nilfisk-Alto E 145.3

Pris: 3200 kr

Varianter av denna maskin har varit med ett tag. Den är bekväm att arbeta med. Högtrycksslangen är förhållandevis mjuk och följsam och förvaras i en vinda. Strömbrytaren sitter också ganska högt. Handtaget har ett teleskopfäste. Övre läget har bra höjd för förflyttning och nedtryckt i bottenläget blir maskinen förhållandevis utrymmesnål. Maskinen kommer monterad, endast spruthandtaget och en vev på vindan ska monteras.



BÄST I TEST

Stihl RE 129 Plus

Pris: 3790 kr

Ny maskin från Stihl, vars högtryckstvättar tillverkas av Nilfisk-Alto. De kostar mer än motsvarande systemmodeller i Nilfisk-Altoprogrammet men de har alltid några extra finesser. Maskinen utgör en variant av Nilfisk-Alto E 145-modellen och har övertagit dess tilltalande sidor. Jämfört med den har Stihl-varianten bland annat starkare motor, smart fack för munstycken och mer påkostad tvättmedelsflaska.



Hamron Jula art nr 220-119

Pris: 1499 kr

Hamron är ett lågprismärke som Jula säljer. Den kanske inte håller i evighet, men kan vara ett tänkbart alternativ för den som endast tar fram sin maskin en gång om året när båten ska tvättas. Den kommer i stort sett monterad, två hållare för spruthandtaget och koppling till vattenslang ska skrivas fast. Maskinen har en löstagbar tank för tvättmedel och vred för variabel inblandning. Endast ett munstycke medföljer, det med variabel bredd, tyvärr inte rotormunstycket.



Lavor Ninja Plus 130

Pris: 920 kr

Italienska Lavor är stort på kontinenten men har haft lite svårt att etablera sig på svenska marknaden. Den provade maskinen säljs av tyska näthandelsföretaget Conrad. Det är bara lite pyssel innan man får igång den, hjul ska klämmas fast och draghandtaget ska monteras. En liten terrassvätt och tvättborste medföljer. Man saknar vinda för slangen. Maskinen är liten och lätt och i förhållande till sin storlek är den riktigt kraftfull. Tyvärr är bruksanvisningen riktigt trist och torftig.

+ Kraftfull
Lång mjuk slang på vinda
Bekvämt att arbeta med

- Hjulen kunde vara större

+ Kraftfull
Mjuk slang på vinda
Bekvämt att arbeta med

- Hjulen kunde vara större

+ Lågt pris
Vinda

- Hård slang
Endast ett munstycke

+ Lågt pris
Liten och lätt

- Små hjul
Torftig bruksanvisning

BRA KÖP


BÄST I TEST

Nilfisk-Alto E 145.3	Stihl RE 129 Plus	Hamron Jula art nr 220-119	Lavor Ninja Plus 130
2100 W	2300 W	1800 W	1800 W
145 bar	135 bar	140 bar	130 bar
6,6 l/min	8,3 l/min	6,6 l/min	7 l/min
3	4	2	2
10 m	9 m	5 m	5 m
19,8 kg	20 kg	12,5 kg	13 kg
90 cm	90 cm	85 cm	73 cm
17,5 cm	17,5 cm	20 cm	14 cm
5	5	3	2
3200 kr	3790 kr	1499 kr	920 kr
☆☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆

Leverantörer

Hamron säljs av Jula,
www.jula.se
Kärcher, www.karcher.se
tel. 031-57 73 00
Lavor säljs av Conrad,
www.conrad.se
Nilfisk-Alto,
www.nilfisk-alto.se
tel. 031-706 73 00
Stihl,
www.stihl.se
tel. 0302-248 00

Julas och Conrads priser bör hålla katalogtiden ut. För övriga kan priset variera mellan olika butiker.



Söder om Tjörn, precis bredvid Åstol, ligger en undangömd pärla. Hit ska du inte åka om du vill ha fest och rörelse natten lång, utan snarare för att koppla av, promenera och basta.

TEXT OCH FOTO **KJELL HOLMNER**

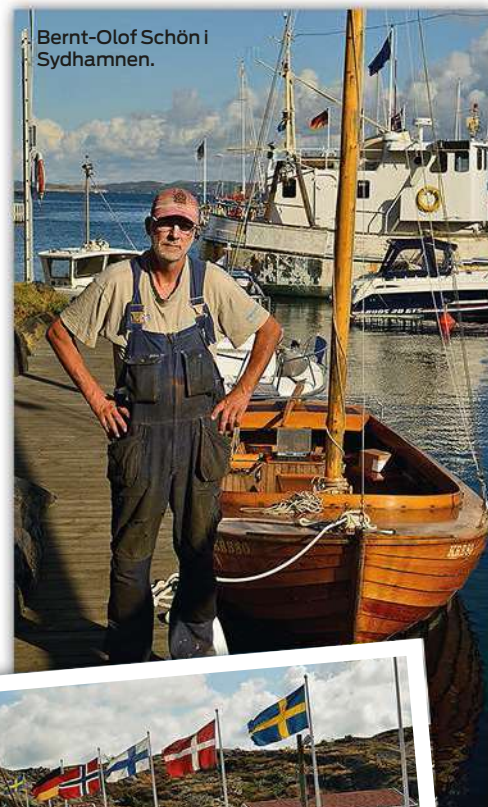
EN DOLDIS MED RIKT UTBUD

Dyrön





Spektakulär utsikt mot väster. Åstol och Pater Nosterskären i bakgrunden.



Bernt-Olof Schön i Sydhamnen.



Krabor finns det gott om i Hakefjorden.



Utfärd från Nordhamnen.

Dyrön är som en mussla. Vid Hakefjordens farleder har den förstås setts av de flesta. Men dess bergiga yttre försvinner nästan i mängden av vertikala stup vid Tjörn och branter längre in i fjorden. Passerar man farleden längre ut märks den knappt. Dess svarta basiska berg blir en fond för Åstols vita hus. Och längre förut, bortom Barlind, lockar de blinkande ljusen i Klädesholmen.

Stora Dyrön heter den egentligen och bara namnet väcker uppmärksamhet. Som så mycket annat fördolt innehåller den mycket att upptäcka. Det är väl värt att göra en gir och gå in i en av dess gästhamnar.

I Nordhamnen träffar jag Mats och Kristina Svanström. De håller just på att trimma riggen innan avfärd. De tänker tävla i Tjörn Runt och ska in till Stenungsund för regist-

rering. Båten är en Fabola Campus 650. Ibland drar de iväg på en dagstur till Marstrand, Älgön eller Brattön. Är det bra väder går de ut till Pater Noster eller något av skären intill. De har ett sommarställe på ön eftersom Mats är bördig från ön och har släkt här. De gillar båda att ön är bilfri, vilket gör att det blir väldigt lugnt.

Det finns en bra affär, tennisplan, bouleplan, vandringsled och en fotbollsplan. Ingen brist på fritidsaktiviteter. Dessutom ligger en välkänd bastu vid södra hamnen.

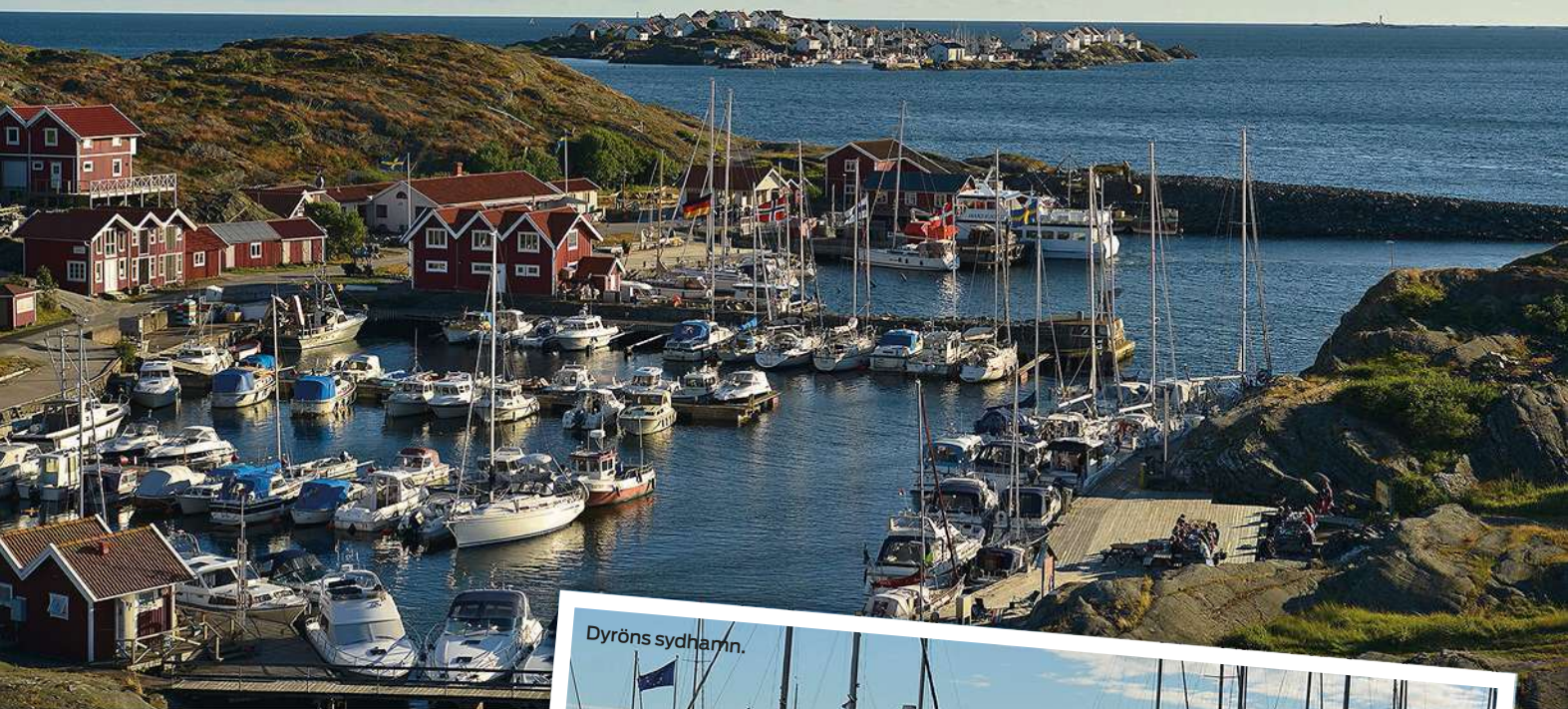
Gemenskap och gemensamt engagemang har banat väg för ett flertal projekt. Sedan länge finns två frikyrkor på ön, anslagstavlor berättar om livlig verksamhet. Det gemensamma har även lett till byggandet av vandringsleden som går runt ön. Under åtta års tid bar samhällsföreningen ut tonvis med brädor och plank i den delvis

otillgängliga terrängen. När den blev klar 2008 hade man fem kilometer led längs Dyröns dramatiska strand.

Väl utmärkt led

Vi åker ut en dag för en rundtur. Vi är två familjer, så det gäller att hålla koll på barnen. Det är en väl utmärkt led med färg på både sten och pålar. På lämpligt avstånd står siffermarkerade nödstolpar om olyckan skulle vara framme. Berg och fukt är ju inte alltid en bra kombination. Men det blötaste är täckt av plank och stupen har fått trappor.

Det har lagts ner ett gediget arbete. Vi tar oss upp till branterna mot väster. Särskilt spännande är det i Dynes ravin där trappstegen försvinner i skuggorna. Man behöver inte vara ett barn för att tjasas av detta. Högst upp är utsikten fantastisk. Åstol med sina Santorinivita hus på en gyttjad havs-



Bryggan vid Nordhamnen.



kulle och Pater Nosterskären mot horisonten. Här är perfekt att öppna kaffetermosen.

Det finns en gästhamn i var ände av den tysta byn som korsar ön. Man kan välja att lägga till och sedan gå med eller mot solen genom ett myller av vita hus i en annars grön dal till andra sidan. Vid Nordhamnen ligger restaurang och minigolfbana. Hit kommer också färjan från Rönnäng. Nära Sydhamnen ligger Ica-Dyröboden om man vill bunkra upp med mat. I hamnen finns även kiosk och kafé, eller kanske man vill ta en tur med Gunnars Båtturer & Charter. Deras båtar färdas i trakten i reguljär trafik eller som rena turistbåtar. Här ligger också Dyröns Alltjänst, där Bernt-Olof Schön huserar. Han har sedan flytten hit 2005 jobbat med båtreparationer och service.

– Båtarna har alla möjliga fel. Vanligast är filter- och bränsleproblem, säger Bernt-

Olof. Utombordare har ofta kylproblem. Dessutom blir det en hel del jobb med flakmoppar. Det finns säkert 50 flak- och elmoppar på ön. I Sydhamnen finns en tankstation med diesel. Den är känd för att ha bra, ren diesel utan tillsatser, säger Bernt-Olof.

Det är intressant att lyssna in hur ett litet kustsamhälle som Dyrön fortlever. Samverkan på olika plan verkar vara nyckelordet. Det finns en bysamfällighet som ansvarar för alla utmarker. Som utmark räknas all mark som inte är tomtmark. Ica-affären är en av öns livlinor. Många öbor är delägare i affärens lokaler och kylmaskiner. Paret som driver Ica hyr lokalen och allt uppges fungera utmärkt. Kommunen äger hamnarna som hyrs av Båtklubben. Det finns även en idrottsförening. Fotbollsplanen ser vältrimmad och grön ut ännu långt fram på hösten.

Tyvär står skolan tom idag, det ansågs vara för få barn på ön när beslutsklubban fattades. Tysta står byggnaderna med igenvuxna lektyor.

Omnämnd i skrift från 1500-talet

Dyröns namn har varit föremål för en del spekulation. Dyr- med innebörden djur ligger väl närmast till hands. Kanske fanns här förr hjordar av älg och andra hjortdjur. Eller kanske man bara sett formationer i bergen som liknar djur. Med fantasins hjälp har jag själv sett djurliknande bilder på någon av de otaliga bergssidorna som Dyrön uppvisar. Vad det än var fanns det en liknande företeelse på öns namne, Lilla Dyrön som ligger längre in i fjorden. Dyrön omnämns i skrift första gången i början av 1500-talet. Diröö var en kronholme, ägd av staten. Inbyggarna fick betala skatt i form av bland »

I öster ligger skogen med vandringssvänliga stigar.

Segeltävlingen Tjörn Runt passerar här varje år.



Vandringssleden går ibland genom djupa klyftor.



Tina i väntan på höstfisket.

» annat smör och torsk. Redan då fanns alltså en beskattningsbar jord att bruka vid sidan av fisket. Jorden visade sig efter hand vara särskilt lämplig för potatis. Korn och havre såddes också förstås. Finfin gödsel bärgades i tångvikarna. Man hade sådan omsorg om jorden att bebyggelsen förlades till jordens rand mot berget.

Alla krig medförde en ständigt sinande statskassa och då blev det lättare att friköpa kronans marker. Så skedde även här 2 september 1743. I köpet ingick då också Åstol. När sillen gick till i ”vigarna” blev Åstol med sin fenomenala naturhamn ett blomstrande fiskeläge. Värre var det för Dyrön, som saknade en säker hamn. Nordhamnen kunde hysa båtar, men vid dåligt väder riskerade båtarna att slås sönder. Idag är Nordham-

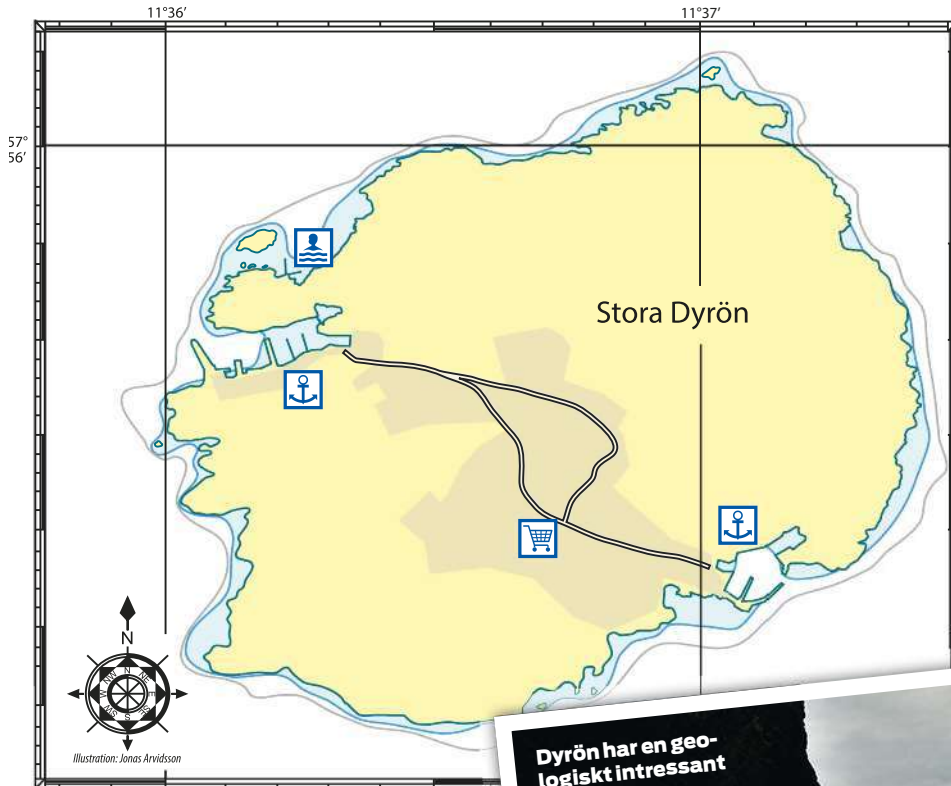
nen något helt annat. När man promenerar här kan man se en inskription i berget signerad Oscar 1902. Även här är bemarkelsedagen den 2 september. Den har sitt ursprung i Oscar II:s besök här efter att han tillfrågats om hjälp till ett hamnbygge. Med riksdagsbeslut i ryggen och konungens bifall påbörjades bygget. När sista stenen lags i vågbrytaren kunde Dyrön ståta med Sveriges första statssubventionerade hamn.

Hemmahamn

Sydhamnen kom till några årtionden senare. Många fiskebåtar hade Dyrön som hemmahamn. Jordbruksön blev ett fiskeläge som så många andra samhällen längs kusten, men jordhackan kompletterade backor och garn under lång tid. Potatis med alla

sina mineraler och vitaminer var ett viktigt tillskott till det som havet bjöd.

Det är en blåsig dag när jag bestämmer mig för att ta en promenad på den utmärkta vandringssleden runt ön. Jag startar i Nordhamnen och går motsols, för jag vill se om jag kan upptäcka en av öns sevärdheter – mufflonfår. Sydvästen ligger på och det gäller att inte skrämman i vind. Jag vandrar lugnt. Leden följer stranden en bit ner. Jag hamnar i skogen längst österut där gran och tall och även björk i större dungar trängs i bergsskuggan. Den lär vara planterad i mitten av 30-talet. Något fladdrar till i dunklet och jag överraskas av åsynen av en fågel man annars bara ser i storskogen – en trädkryp. Som vanligt landar den längst ner på en gran innan den med sedvanlig frenesi



Dyrön

Sydhamnen: N 57°55'33 O 11°37'7

Djup: 2–4,5 meter

Gästplatser: 60

Pris: Lågsäsong 150 kr, högsäsong 200 kr, tillägg båtar 12 m + 70 kr

Service: Full service

Övrigt: Dieseltankstation

Nordhamnen: N 57°55'47 O 11°36'11

Djup: 1,6–3,5 meter

Gästplatser: 35

Pris: Lågsäsong 150 kr, högsäsong 200 kr, tillägg båtar 12 m + 70 kr

Service: Full service

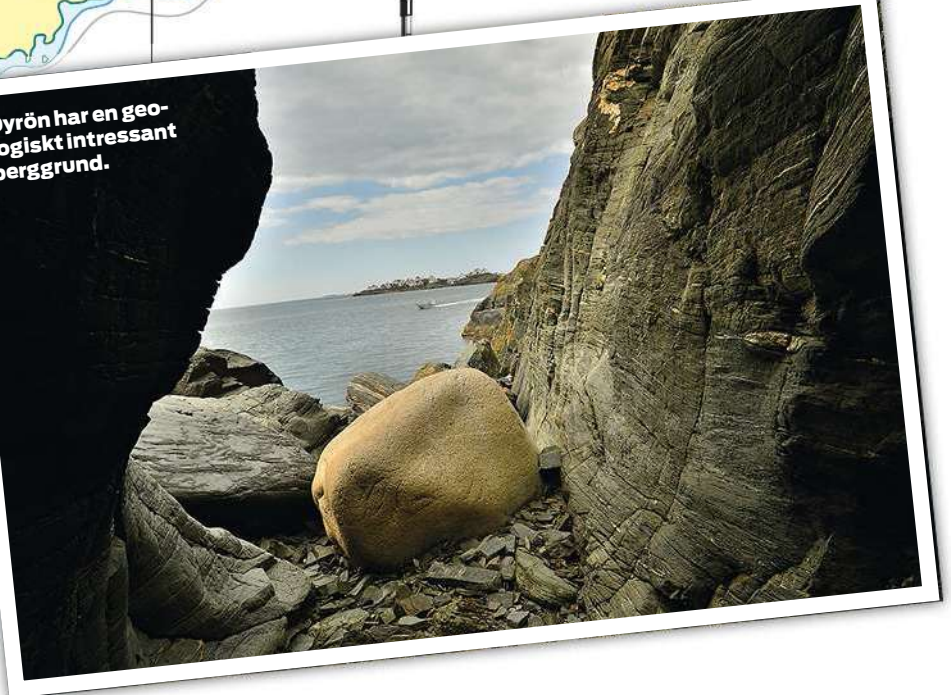
År 2014 registrerades 4 577 gästnätter i de bägge hamnarna.

Kontakt: Hamnvärd: Dyröns Båtklubb, tel. 070-205 89 95



Mufflonfår i Dyröns bergiga terräng.

Dyrön har en geologiskt intressant berggrund.



klättrar uppåt, ivrigt letande efter insekter i barken med sin långa krokiga näbb. När den betat av trädets längd svirrar den ner till nästa gran för ett nytt födosök, och som alltid på väg uppåt. Här skiljer den sig från den skickliga klättraren nötväcckan, som kan konsten att klättra både nedåt och uppåt.

Fin badplats

Mellan bergssidorna lyser sanden bland barren. Här i sandbackarna har man hittat spår efter de första bebyggarna. Spåren är dock fåtaliga, mest avslag och skrapor. Men så har det ju gått ett otal sekler sedan dess. Jag vandrar ner till Sandviken, eller Sanviga som den heter i folkmun. Här inträffade ett ras i början av förra seklet. Dånet väckte folket lite varstans. Ravinen där det tidigare

varit sandbacke är trång och längden imponerar. Det är svårt att förstå att här flöt kanske 4 000 kubikmeter sandblandad lera mellan höga stup ut i havet. Högst upp innan vattendelaren tar vid står gran och tall, rotade på det sista av backen. Tallen med sina pålrötter stabiliserar grunden. En bit ut i viken lyser sanden fortfarande blågrönt på botten. Den är en fin badplats och vid udden finns möjligheter att ankra.

Jag hittar stigen upp till utkiken på Grinneberget. Den lär vara en meter lägre än Åsen på andra sidan byn. Härifrån kan jag se in över Hakefjordens början med alla skär och öar i höjd med Älgön. En magnifik regnbåge med en antydning till den spegelvända tvillingen lyser mot Brattön. Åskan mullrar lite längre bort och ett lätt regn fal-

ler. Det stora bordet med sittplatser har en utskuren kompass mitt på. Namnen på holmar och skär ses i relief på randen. Jag tittar ut över den arkipelag som ligger i öster. Särskilt Skutholmen och Katten minner om tidigare besök. Där finns gott om naturhamnar.

Så får jag syn på något som rör sig på en bergskam under mig. Det är ett mufflonfår. Snart samlas flera på kammen för att till sist vara en hel hjord. De har förstas för länge sedan sett mig och drar sig försiktigt undan. Det skymmer och jag inser att det inte blir någon bild idag heller. Men det gör inte så mycket. Kanske jag lyckas nästa gång, kanske inte. För det här är en ö man gärna åker till för att bara vara. En mussla med ett innehåll likt en dyrbar pärla.

SOMMAREN 2016 ÄR REDAN I FINLAND. SÄSONGENS BÅTAR LIKASÅ.



BÅTEXPO

5.-8.11.2015 ÅBO MÄSSCENTRUM

Drömmer du redan om nästa sommar, om att få sjösätta båten och om avkopplande stunder ute till sjöss?

Kom på Båtexpo och låt drömmarna om nästa sommar bli verklighet! Båtexpo, som nu anordnas för första gången, är ett helt nytt motorbåtsevenemang. Vi presenterar nyheterna för 2016 och bjuder på ett mångsidigt och intressant program för hela familjen!

Gör din båtbeställning i samband med Båtexpo så står båten garanterat till ditt förfogande nästa sommar.

www.batexpo.fi

BOKA ETT FÄRDIGT RESEPAKET:

båtresa, inkvartering och mässbiljetter

www.visitturku.fi/sv/shoponline

VI SES I ÅBO!

visitturku.fi
KISS MY TURKU



Andunge

EN SVÄRMORSDRÖM

”En Stradivarius med svärmorssittbrunn.” Så beskrivs den vackra, norskkonstruerade entypsbåten Andunge av kännare. Denna spetsgattade 22 fots dagseglare prisas av ägare och träbåtsvänner för sina nätta linjer.

TEXT CURT GELIN FOTO GUN GELIN OCH DAN LJUNGVIK

Andungen

Längd ö. a.: 6,74 meter

Bredd: 1,81 meter

Djupgående: 0,80 meter

Vikt: 700 kg

Stor + fock: 14 kvm

SRS-tal: 0,940

Konstruktör: Thorwald Gjerdrum, 1944

Varv: Skåléns, Säffle; Tore Larsson, Kungsviken

Pris begagnad: 20 000–50 000 kr

Pris nybyggd: Ca 500 000 kr

Nybyggare: Lilla Kålviks Båtbyggeri, Orust

Info: www.andunge.se

Andungen är en superbåt för dagturer i havsbandet. Att kajka längs Bohuskusten mellan öar och berg är en fröjd i den lättseglade smidiga båten. >>>



Nils-Erik Smitt och Christina Johansson är hängivna Andungeseglare och båtmänniskor.



Den speciella sittbrunnen, med rorsman framför och avdelat utrymme bakom skotbalken, gör att svärmor och andra medseglare är ur vägen, men ändå med.

Konstruktören Thorwald Gjerdrum anade nog knappast år 1944 att båten han som ung ingenjör ritade åt sin segelförening i Asker utanför Oslo skulle nå kultstatus bland stolta ägare. Föreningen bad honom om en billig, lätttrörlig, grundgående och sjövärdig ungdomsbåt med sovplats under bomtält. "Pen" kunde också lagts till, för linjerna är sköna som en smekning med rundgattad, bärig kanotakter, svag, stigande spränglinje och smäckt skrov. Den korta, hela kölen har därtill lodrätt lodrätt för extra lyft på kryssen.

Främsta genidraget är sittbrunnen, som är stor och har plats bakom skotbalken för svärmor eller en medseglare. De sitter ur vä-

gen, men är ändå med och har första klassens överblick. De flesta Andungarna byggdes under 1950–1960-talen i mahogny på kravell – ett 40-tal på Börsholmens Båtverft i Asker och över 100 i Sverige. På 1970-talet fick normmännen för sig att bygga båten i plast, vilket fick klassen att blomstra på nytt i Norge. Men plastbåtarnas måttliga finish gav dem ingen högre status. Nykomlingar i Andungeklassen, som köpt plastbåt för att vinna VM (Västkustmästerskapen) har ställt sig i kön, ångrat sig, sålt och skaffat en i mahogny. Utförandet, inte priset, spelar roll för seglare som är svaga för fint hantverk.

En seglarkändis i Andunge-VM som håller båten högt är Internationella Seglarförbundets president Göran Pettersson.

– Den här typen av segling är det bästa jag vet, riktig klassisk segling som det alltid har varit. Opretentiös kappsegling med båtar som inte bara används till kappsegling. Segling under enkla former, det behövs ingen stor organisation eller många funktionärer, och trevlig samvaro. Det tycker jag är trevligt. Det är sånt här som gör segling till en "lifetime sport".

Att Andungen är omhuldad beror dock inte bara på linjerna och gemytet i klassen, utan lika mycket på seglingskänslan. Båten är underriggad och neutralstyrd, ändå svarar den fint på trim och styrning. Att nöjessegla den är lätt, men att segla den väl kräver känsla, vet de som testat.

Andungen kom till Sverige på 1960-talet



Varhelst Andungarna lägger till kommer folk fram, beundrar och berömmar båtarna och deras möbelskick. Och ägarna för deras seglingskicklighet när de lägger till eller ut för segel även i trånga hamnar.



I Andungen är sittbrunnen lagom hög för barn och rorsman sitter väl framme i båten med skot och fall inom räckhåll.



Varje sommar samlas Andungeseglarna och gör upp om VM (Västkustmästerskapen). Tävlingsarna sker efter kappseglingsreglerna.



På Lilla Kålviks Båtbyggeri på Orust nybyggs i år en andra Andunge på traditionellt sätt. Det innebär bordläggning i utvald vacker mahogny på spant av ek.

när Per Seldén, tillbehörshandlare, i Långedrag upptäckte den. Han beställde båtar från Skåléns varv i Säffle som sålde så bra att Andungarna kom att segla i egen klass i Marstrandsregattan. Vissa år ställde 15–20 båtar upp och nu lockar klassen på nytt. VM 2014 på Källö-Knippla samlade 18 båtar. Till årets mästerskap, i Ljungskile, väntas ännu fler.

Den klassiska regattan i Långedrag och Norska mästerskapen i Asker lockar också båtarna att visa sina sköna former.

Riggen är enkel med undervant och fiolstag och relativt kort. I gengäld står den stadigt, vilket behövs med tanke på att en Andungeseglare inte räds friskt väder. Trots storleken är sjövärdigheten förträfflig

tack vare gynnsam fördelning av deplacementet och koncentrationen av vikten till mitten.

Sittbrunnens uppdelning är lyckad också genom att skotbalken fungerar som fäste för rodret och lämnar durken fri föröver. På så vis kan två sova under bomtältet och känna friheten i att vara nära vattnet och naturen. De tjugigaste Andungarna byggdes i Kungsviken på Orust av Tore och Ante Larsson. De försåg dem med samma flotta teakdäck och elegant rundade sargar som på sina makalösa mahognykostrar. Smeknamnet Stradivarius är talande för deras byggen.

Tore och Antes varv är nedlagt, men arvet fortlever i lika sagolika nybyggen på Lilla Kålviks Båtbyggeri på Orust. Johnny An-

dersson och hans mamma Christina byggde en Andunge på spekulatión 2009 som tog tid att sälja. Men nu har de en ny i beställning med samma minutiösa utförande efter instruktionsboken som Ante satte ihop.

En annan trevlig upplevelse med Andungarna är att varhelst de seglar, kommer folk fram, berömmar och beundrar. Och på sjön vinkar många och gör tummen upp, varpå ägarna blir extra stolta över att segla sin möbel. Inte underligt därför att de vet svaret på vilken båt som är bäst.

– Det behövs inga andra båtar. Andungen är vackrast, skönast och bjuder på genuin segling, kan de säga med samma självklarhet som en violinist med sinne för fina instrument.



Christina Andersson och hennes son Johnny på Lilla Kålviks Båtbyggeri nybygger Andungen efter minutiösa instruktioner från mästaren.



En normalfin Andunge som inte behöver byte av bord eller däck går att komma över för 20 000–50 000 kronor – om man hittar en till salu.

VACKER & VÄLPLANERAD

Fjord 27 Cruiser

Med stilrena linjer och ett välplanerat inre med många kojplatser har Fjord 27 Cruiser blivit en populär båt.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

Titta på den stora bilden ovan. Titta på den en gång till. Är det inte en av de vackraste båtar Ni någonsin har sett?"

Så inleds broschyren om Fjord 27, som när den kom 1970 hette Selco Selcruiser. Men modellens föregångare började tillverkas under namnet Herwa 27, då med klinkad bordläggning. När Herwa var tvungna att lägga ner köptes 27:an upp av konkurrenten Selco. Men redan efter några år köptes det företaget upp av Fjord, som fortsatte tillverkningen och döpte om modellen till Fjord 27 Cruiser.

För Lennart Arnerbeck var Fjord 27 länge en drömbåt, och just utseendet bidrog starkt till det.

– En av mina kamrater köpte en Fjord 27 på 70-talet. Jag föll för utseendet, designen, och jag tyckte den var fin inuti. Jag hade själv en Bergö då och vi var ute mycket tillsammans på helger. Då tänkte jag att en vacker dag ska jag ha en sådan här, säger han.

Men det kom att dröja ända till 2007 innan han och hans fru Barbara Arnerbeck fick sin Fjord 27. Innan dess hade de en Solö, som de sålde för att det var för mycket jobb.

– Vi hade tittat på massor av båtar. När vi väl kom till Fjorden var det kärlek vid första ögonkastet. Den här båten kan jag trivas i, kände jag. Den här var större och jag kunde gå rak i ruffen. 'Gud i himlen, jag kan stå!' säger Barbara.

Tar hänsyn till alla ombord

Fjord 27 är en halvplanande båt, som med originalmotorn antingen toppade 16 knop eller 19 knop, beroende på om man valde diesel- eller bensinmotor. Broschyren beskrev det så här: "Selcruiser har konstruerats med tanke på alla dem som har tröttnat på att rusa fram på sjön i 30 knop eller mer. Selcruiser tar hänsyn till alla ombord. Här kastas inte barnen huller om buller. Selcruiser glider mjukt fram i 16 knop. Tyst och väl isolerad."

Nu är det dock en hel del som har bytt ut originalmotorn, och farter upp till 20–25 knop är inte ovanliga.

Alltid något projekt

Lennart och Barbara är nu pensionärer och därför åker de ner till båten när de känner för det. Oftast blir det dagsturer till närliggande ställen som Dalarö, Utö och Nynäs-



Lennart och Barbaras tre tips

1 Köp en båt som har bogpropeller, eftersom det är rak axel, det underlättar betydligt.

2 Tänk på att om man har spisen under förarplatsen så är det svårt att laga mat under gång.

3 Sy gardiner av tyg från ett duschdraperi, då står de emot fukt bra.



hamn. Ibland åker de bara ner och fikar i båten och åker hem sen.

– Det är vårt sommarställe. Det finns vatten och fåglar. Känner vi inte för det så åker vi ingenstans. Men jag älskar att åka till Dalarö genom kanalen, säger Barbara.

Underhållet är inget som de upplever som betungande. Det blir några dagar på våren och några på hösten.

– Det beror på vilken nivå man lägger sig på. Ska man ha 'mint condition' så är det mycket jobb. Men det finns inga saker som måste göras för att de går sönder annars, säger Lennart.

Men det finns alltid något litet projekt på



gång. För tre år sedan flyttade de på pentryt, som tidigare fanns under förarstolen, och som numera är uppdelat mellan spisen på babords sida och diskhon bakom förarstolen. I samma veva bytte de också ut durkarna. De har även bytt dynor i akterruffen och Barbara har sytt nya gardiner av ett duschdraperi för att de ska tåla fukt. De har också tagit bort det gamla bordet, eftersom det tog för mycket plats, och istället köpt ett nytt. Framtida projekt är att dra om elen. Och så finns det några önskedrömmar.

– Hade man haft en hink med pengar hade man köpt en bogpropeller och ett ankarspel, säger Lennart.

Fjord 27 Cruiser

Längd: 8,23 meter

Bredd: 3 meter

Djup: 0,75 meter

Deplacement: 2300 kg

Vatten: 150 liter

Bränsle: 250 liter

Motor: VP MD 32 à 106 hk, VP BB 115

Kojplatser: 5–6

Konstruktör: Furuholmen, Scheen

Tillverkare: Helwa/Selco/Fjord, Norge

Tillverkningsår: 1970–1978

Antal tillverkade: Cirka 400

Cirkapris begagnad: 90 000–190 000 kronor

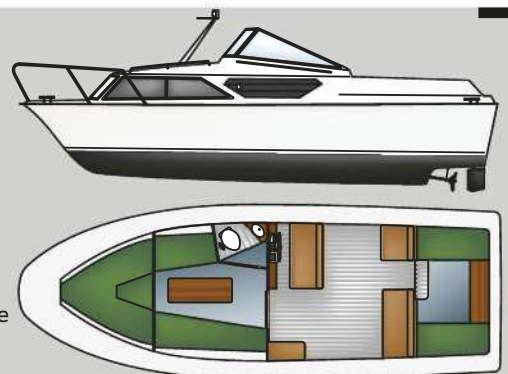


ILLUSTRATION: JONAS ARVIDSSON



Interiör

SOVPLATS FÖR MÅNGA

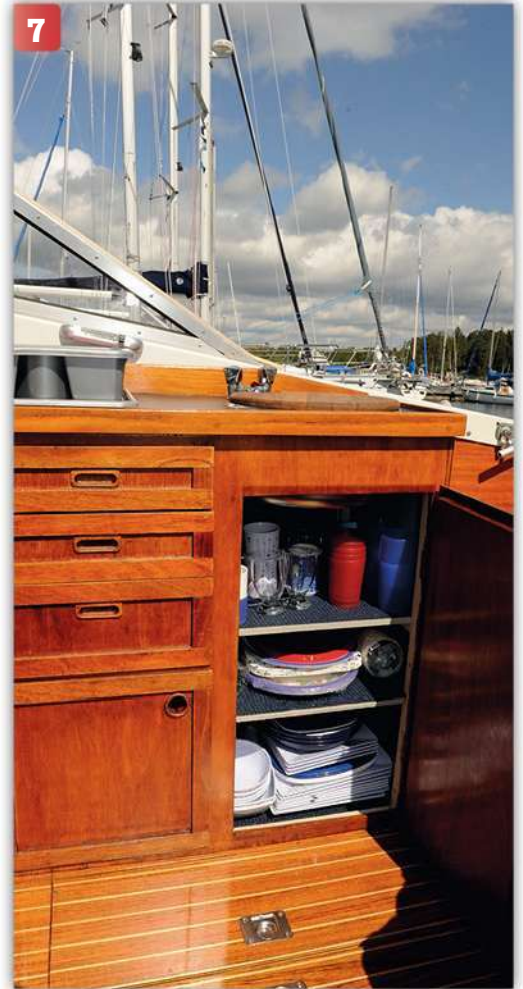
Med lite vilja brukar man kunna sova ganska många i en båt. Men här kan man ligga sex personer och sova gott i båtens kojor. Två av dem får dock gärna vara barn.

Planlösningen i Fjord 27 finns i flera olika varianter. Grunden är en stor förruff med V-koj och två smala kojor längs sidorna. I sittbrunnen finns pentryt och sittplatser längs hela båtens bredd, mot akterruffen. I akterruffen finns två kojor. Men sedan börjar skillnaderna. Det finns exemplar som har en dubbelkoj och en enkelkoj i akterruffen, även om det vanligaste

är två enkelkojor med ett litet handfat mellan. En annan sak som skiljer är toalettens placering. I många Fjord 27:or finns den i ett separat utrymme i förruffen, något som gör att en av kojorna blir kortare. I Lennarts och Barbaras exemplar finns toaletten under en av kojorna i akterruffen. Det gör att de får två fullängdskojor i förruffen, men inget separat toalettutrymme.

– Det är bättre att ha den i akterruffen än att förstöra förruffen. Att avstå halva förruffen för en toalett känns inte så bra, säger Barbara.

En annan sak som varierar är pentryts placering. En del har hela pentryt på babords sida. Andra har en del av pentryt där och en del under förarstolen, som går att vika undan. Lennart och Barbara hade den senare varianten, men tröttnade på att aldrig kunna laga mat eller koka kaffevatten under gång. Så för tre år sedan flyttade de pentryt. Nu är halva på babords sida och halva bakom förarstolen på styrbords sida.



I original finns ett stort bord och genom att fälla bak förarstolen kan man sitta fyra och äta runt bordet, och ytterligare två om man skaffar ett utdragbart bord. Lennart och Barbara tyckte dock att bordet blev för brett och var i vägen, så de skaffade ett mindre.

I broschyren om Fjord 27 kan man läsa att sex vuxna kan sova i var sin sköna koj. Och visst går det att klämma in sex vuxna, men det blir nog skönare sömn om man är färre. V-kojen i förpiken passar bäst för en vuxen eller ett till två barn. I de övriga kojerna kan två vuxna sova och i akterruffen sover två

vuxna bra. Så helt fel ute är inte broschyren, fem vuxna skulle kunna sova bra på båten.

Generellt tycker Lennart och Barbara att kvaliteten på inredningen är väldigt bra.

– De gjorde bättre båtar förr. Det märks på tjockleken på glasfibern och kvaliteten på byggerna. Även om det har några år på nacken så är det helt, säger Lennart.

Stuvutrymmena tycker de är förstklassiga.

– Problemet är det omvända, när vi tömmer båten undrar vi var allt kommer ifrån. Här finns allt, mycket mer än hemma, säger Lennart.

BILD FÖR BILD

1 I föruffen finns två fullängdskojor och en V-koj. Två vuxna och två barn sover gott här.

2 De har också satt in ett nytt kylskåp som rymms under förarstolen.

3 I akterruffen finns två kojor.

4 Här finns även toaletten under en av kojerna.

5 I föruffen finns även en liten bar bakom en av luckorna. Bra förvaring för glas och dryck.

6 Lennart och Barbara har gjort om pentryt en del. Spisen med ugn finns nu på babords sida ...

7 ... och diskhon och förvaringsskåp finns på styrbords sida bakom förarplatsen.

8 Det finns gott om förvaringsutrymmen, till exempel under kojerna.





Exteriör

STÄNKER VID SJÖGÅNG

Fjord 27 Cruiser är en stadig båt som går bra i sjön. Men det stänker en del när det går lite sjö, och den raka axeln gör att båten blir lite knepig att backa med.

Det första man möts av är den annorlunda stäven, som är platt. Om det är snyggt eller fult är en smakfråga, men det underlättar vid tillägning. På fördäck är pulpiten lite speciell, den går runt den främre förruffsrutan istället för att sitta på sidorna om fören.

Skarndäcken är breda och bra att gå på, men sista biten saknas grabbräcken. Det har Lennart och Barbara löst genom att sy in handtag på kapellet. Det finns ingen lucka till förruffen, utan all packning måste bäras via sittbrunnen.

Väl nere i sittbrunnen finns det i original

plats för cirka sex personer att sitta, varav fyra kan sitta vid bordet genom att förarstolen vänds. Lennart och Barbara har dock köpt en ny förarstol.

– Det var ingen ergonomi på förarsoffan. Den är byggd på 70-talet och då tänkte man inte på såna saker, säger Lennart.

Sikten på förarplatsen tycker de är bra. Lennart står oftast och kör, men även när han sitter ner ser han bra.

Båten går bra i sjön, den är stabil och går stadigt och fint. Däremot stänker det gärna upp på fördäck och på vindrutan när det går lite sjö. Därför brukar de tvätta fönstren

med sötvatten så att de inte blir vitprickiga.

Eftersom Fjord 27 har rak axel så kan den vara lite knepig att köra med i hamn.

– Tar man det lugnt är det inga problem. Den drar sig åt styrbord när man backar, så det gäller att veta om det. Men det är klart att det hade varit skönt med bogpropeller, säger han.

Däremot är den inte så vindkänslig, eftersom det sitter en liten köl under.

Motorn i deras båt är en Volvo Penta AQ171C, en bensinare från 80-talet på 167 hästkrafter. Den har en marschfart på 8–9 knop och maxfart på 15–16 knop.

– Den går som en klocka. Generatorremmen hoppade av en gång och då ringde vi sjöräddningen. Men innan de hann ut så fixade vi det själva. Annars har det inte varit något strul, säger Lennart.

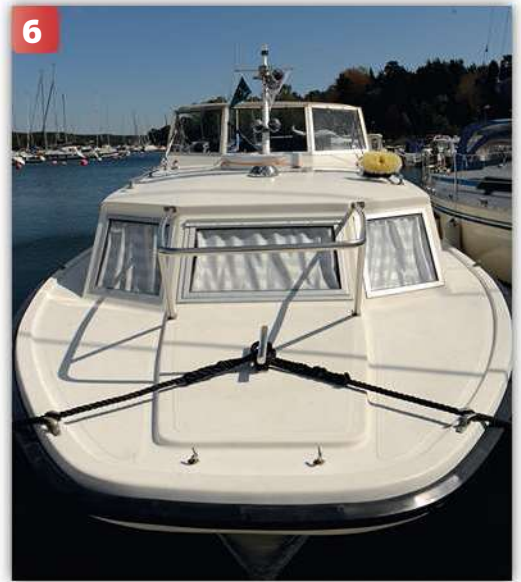


BILD FÖR BILD

- 1** Original var förarplatsen bredare och gick att vinkla bakåt. Bakom den fanns ett stort bord som rymde fyra personer.
- 2** Skarndäcken är breda och bra att gå på.
- 3** Sittplatserna sträcker sig över hela båtens bredd. Lennart och Barbara har dock tagit bort originalbordet och köpt ett litet hopfällbart bord istället.
- 4** Bakom soffan finns ett soldäck att ligga på.
- 5** Badbryggan rymmer både ankare och plats för bad.
- 6** Fjord 27 har en platt stäv och en annorlunda pulpit.
- 7** Förarplatsen är bra med god sikt. Dock är inte ergonomin den bästa.



Besiktningssmannen Conny Zetterberg om Fjord 27

”Allt beror på hur den är omhändertagen”

Både Selco- och Fjord-båtarna är bra, kraftigt byggda båtar. Men allt beror på hur den är omhändertagen, säger båtbesiktningssmannen Conny Zetterberg.

Fjord 27:orna tillverkades på 70-talet och börjar alltså bli uppåt 40 år gamla. Då är det viktigt att de har blivit ordentligt skötta. En av de stora farorna är att det sitter gamla motorer i många av båtarna, som i värsta fall sjunger på sista versen.

– Man ska framför allt passa sig för gamla 6-cylindriga bensinmotorer, de drar mycket soppa och det lönar sig inte att skruva på dem om något går sönder, det är väldigt svårt att hitta reservdelar. Då är det bättre med en V8, det är enkel teknik, säger Conny.

Men det allra bästa är naturligtvis att hitta en båt där motorn har blivit utbytt mot en nyare.

– Ett motorbyte på en sån här är ingen lek,

det kostar mer än båten är värd. Det är faran med de här gamla båtarna idag, de kostar inte så mycket i inköp, men om motorn rasar så är det fruktansvärda pengar. Det gäller naturligtvis inte bara Fjord 27, utan alla gamla båtar. Jag tror att det är därför de rasar i pris, folk börjar förstå vilka kostnader som kan komma ganska fort.

Fjord 27 har motorn monterad i mitten av båten och rak axel istället för drev. Det är något som innebär både för- och nackdelar.

– Det är mycket billigare med rak axel, man slipper alla kostnader för att underhålla drevet. Man kan också köra sakta och mer ekonomiskt utan att båten börjar slingra sig. Nackdelen är att det är svårare att backa. Om man är ovan vid att köra båt så kan det vara dumt att börja med en båt med rak axel, i alla fall om man inte har bogpropeller, säger Conny.

I övrigt gäller det att kolla igenom samma saker som på alla båtar. Att det inte läcker genom rutorna, att elsystemet inte ser ut som ett rättbo, att gasolininstallationen är säker och att båten inte är grundstött. Man ska också tänka på att det kan innebära en stor kostnad om kapellet är risigt och behöver bytas, eller om alla dynor behöver ersättas. Är man någorlunda händig går det dock att göra mycket båtjobb själv.

– Det krävs nästan att man kan jobba med den själv, och inte lämnar in den på varv.

Där drar kostnaderna iväg ganska snabbt, säger Conny.

Men hittar man ett fint exemplar med rätt motor så är det här prisvärda båtar, där du får mycket båt för pengarna.



Om man inte köper en Fjord 27, vad köper man då?



Maxim

Längd: 7,60 meter

Bredd: 3 meter

Djup: 0,8 meter

Deplacement: 2000 kg

Motor: VP MD 21 à 63 hk

Kojplatser: 6

Konstruktör: Pelle Petterson

Tillverkare: Mölnlycke Marin/PP AB

Tillverkningsår: 1979–1983

Antal tillverkade: Cirka 650 exemplar

Cirkapris begagnad: 130 000–245 000 kronor



Orrskär 27

Längd: 8,15 meter

Bredd: 2,82 meter

Djup: 0,8 meter

Deplacement: 2500 kg

Motor: AQD40A

Konstruktör: Erik Samuelsson

Tillverkare: Orrskär Båtar

Tillverkningsår: 1971–1981

Antal tillverkade: –

Cirkapris begagnad: 120 000–215 000 kronor



Nimbus 26

Längd: 7,85 meter

Bredd: 2,85 meter

Djup: 0,7 meter

Deplacement: 2500 kg

Motor: VP MD 21

Kojplatser: 6

Konstruktör: Pelle Petterson

Tillverkare: Erje, Combex

Tillverkningsår: 1969–1981

Antal tillverkade: 1070 exemplar

Cirkapris begagnad: 70 000–220 000 kronor



375 kr
Rek 415 kr

Oljebytare



298 kr
Rek 405 kr

*New Energy
15W-40 VDS3*



179 kr

*Barnacle
Remover*



179 kr

*Waterline
cleaner*



93 kr

*Växelhjulolja
80W-90 GL5*



799 kr
Rek 999 kr

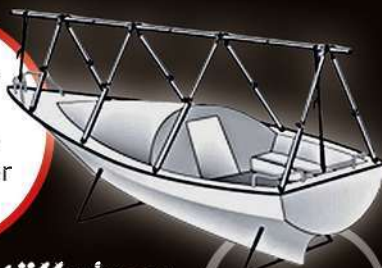
*Låspaket
Sea & Snow*



Från **159 kr**

Sanitator

Ställningar
från NOA
och NoTool
till bra priser



Täckställningar

Marinamman.se
Båtillbehör by webbutiken för båtälskare

Tel: 013-147045

Höstaöra by
webbutiken för båtälskare



HON FÅR KVINNORNA ATT TA RODRET

Redan som barn såg Marie Lekare från Smedjebacken vilka könsroller som styrde båtlivet. Nu har hon drivit ett lyckat projekt för jämställdhet på sjön.

TEXT KARIN JANSON FOTO MARIA HANSSON

Som liten var Marie Lekare ett fundersamt och iakttagande barn. I båthamnen hemma i Smedjebacken och från föräldrarnas båt studerade hon de vuxnas samspel. Hennes egna föräldrar Rolf och Gunilla turades om att köra båten, men det var ovanligt, upptäckte Marie.

– Pappa sa alltid att mamma måste kunna köra om det var något, så det var inget konstigt för mig.

Men i andra familjer såg det annorlunda ut.

– Jag undrade varför männen stod vid rodret och kvinnorna kastade i och drog upp ankaret, som är en mycket tyngre uppgift än att styra båten. Och det här är ändå en av Sveriges största insjöhamnar, så då måste det väl se likadant ut i resten av landet?

Hemmabygge med plåtskrov

Familjen Lekare var ute på sjön alla helger, semestrar och lediga dagar.

– På fredagarna brukade mamma, jag och min lillasyster Anette stå med packad väska ute vid vägen så att pappa kunde hämta upp oss direkt efter jobbet och köra till båten.

Båten hette *Marinette*, döpt efter Marie och Anette, och låg i Smedjebackens hamn. Ett hemmabygge med plåtskrov på 11,20 gånger 3,5 meter som tog Marias föräldrar många år att bygga.

– Vi var nog mer sams på båten än vad vi var hemma. Men *Marinette* har ju stora ytor

så det var en bra båt för en barnfamilj, det fanns gott om plats att leka på.

De brukade åka ut och lägga till vid någon av öarna i sjön Barken. På semestern åkte de nästan alltid till Stockholms skärgård, en resa som tar tre dagar med *Marinette*. Från Barken kan man ta sig till Strömsholms kanal och vidare ut i Mälaren. Någon gång åkte de ända till Åland.

– Jag fick börja köra båten på öppet vatten och det var det roligaste jag visste. Min första egna båt var en styrypulpet, berättar Marie.

Båtintresset från barndomen har hållit i sig och 1999 tog hon över ansvaret för *Marinette* från föräldrarna, eftersom hon var mer båtintresserad än sin lillasyster. Då påbörjade hon också en renovering av hela båten.

– Jag tog ut allt invändigt tills den var plåtren, sedan blästring, målning och i med all inredning igen. Jag har fått hjälp av vänner och familj, men det mesta har jag gjort själv.

Ute varje ledig helg

Inredningen är härligt 70-talsaktig med rutiga soffdynor och strukturtapeter. I köket sitter en ikonbild av Sankt Nikolaus, sjöfarrarnas skyddshelgon.

– Det kändes viktigt att spara originalstilen, jag gillar det här lite murriga.

I år sjösattes båten den 15 april och Marie har varit ute varje ledig helg, trots kallt och regnigt väder. Ibland har hon sällskap, andra gånger är hon ensam.



Marie småpratar med vännen Per Laurentz, även han en aktiv medlem i båtklubben. "Männen kan också göra sitt till för att få kvinnorna att köra mer båt", tycker han.

– Med en sådan här båt får man tänka till lite när man är ensam, det går inte att ta sig i land överallt i vilket blåsväder som helst.

Det var just möjligheten för kvinnor att åka ut ensamma som fick henne att starta projektet Kvinnor ombord. De iakttagelser hon gjorde som barn verkade fortfarande stämma och hon såg att många kvinnor bara kunde komma ut på sjön tillsammans med sina män.

– Det är ju ett sådant slöseri att ha en dyr båt som bara ligger, för att mannen kanske jobbar eller är borta. Jag tänkte att det skulle innebära större livskvalitet för många kvinnor att kunna åka ut själva också.

Kvinnor ombord var ett samarbete mellan Smedjebackens Båtklubb och Fagersta Båtklubb. Leader Bergslagen gick in med eko- »



Att kunna ta ut båten
ensam är kvalitetstid,
tycker Marie Lekare. >>

Smedjebackens hamn är en av Sveriges största insjöhamnar.



Marie Lekare åker gärna ut ensam på sjön med båten *Marinette*, som hon tagit över efter sina föräldrar.



Med projektet *Kvinnor ombord* har Marie Lekare fått fler kvinnor att ställa sig vid rodet.

» nomiskt stöd och ABF gick in som arrangör till studiecirkeln, som leddes av Marie och långfärdssegelaren Linda Lindén.

Det började med en förstudie där Smedjebackens Båtklubb skickade ut en enkät till sina 600 medlemmar med frågor om huruvida kvinnan i hushållet brukade köra båten. 210 enkätsvar kom tillbaka. Svaren visade att många kvinnor ville köra, men det hade inte blivit så av olika skäl. Ofta för att mannen alltid hade kört och det var enklast och snabbast så.

– Många skrev att det kunde vara bråttom att komma ut på sjön och då gick det snabbt

om mannen körde, eftersom han brukar göra det, berättar Marie.

Peppa kvinnorna viktigast

Hon betonar att det inte handlar om att nedvärdera män eller att peka på att männen gör fel. Utan istället peppa kvinnorna att våga.

– När man har gjort på ett sätt länge så är det lätt hänt att man bara fortsätter med det, och det är svårt att bryta strukturer innan någon pekar på dem.

40 kvinnor i åldrar mellan 17 och 70 valde sedan att gå kurser för att fylla igen kun-

skapsluckor i bland annat navigering och sjösäkerhet.

– Det första vi gjorde var att ta ut dem på bryggan och visa: Titta, här är det färgskrap. Och titta på båtarna, visst finns det några repor i lacken? Alla kommer vi lite för nära ibland.

Att träna på olika moment i grupp gjorde att deltagarna vågade mer.

– Det är inte så lätt att börja träna backning som ensam kvinna i hamnen, man känner ögonen på sig. I gruppen blev det en trygghet i att vara fler, säger Marie.

I efterhand har *Kvinnor ombord* gett ring-



Redan som barn såg Marie Lekare vilka könsroller som styrde båtlivet. Nu är hon stolt över att ha arbetat för att förändra samma könsroller.



På väggen sitter sjöfararnas skyddshelgon Sankt Nikolaus.



Från Smedjebackens hamn kan man ta sig till Stockholms skärgård, via Strömsholms kanal.



Marinette är 11 meter lång och byggdes av Marie Lekares föräldrar Rolf och Gunilla Lekare.

ar på vattnet. Bland annat efterfrågades en kurs i slussning för kvinnor år 2011. Samma år kom en förfrågan om att vara med och designa en ny motorbåt från Ryds.

– Det var jätteroligt, vi kvinnor ser ju lite andra saker än män. Till exempel det här med förarstolen, den måste vara reglerbar för att även passa den som är lite kortare. Alla är inte 185 och har långa ben.

Men den stora skillnaden är att man nu ser fler kvinnor lägga ut från Smedjebackens hamn.

– Jag har märkt av en positiv attitydförändring, att folk försöker tänka till mer

kring vem som ska köra. Det går inte längre på rutin att det är mannen som kör.

Per Laurentz, som är en aktiv medlem i båtklubben, påpekar att männen också kan göra sitt till för att kvinnorna ska få mer erfarenhet framför rodet.

– Låt bli att följa med helt enkelt. Eller säg att nu får du köra, du fixar det här. Och lita på att hon klarar av det.

Han tycker att Marie Lekare har gjort ett jättebra jobb med att få ut fler kvinnor på sjön.

– Marie är en positiv kraft här i klubben och hon är en riktigt bra förebild.

Kanske grundar sig allt i hennes attityd: om något inte fungerar så vill hon försöka göra något åt det. Oavsett om det är trista könsroller, för höga förarstolar eller navigering i tränga passager.

– Jag brukar ta med mig några vänner ut på sjön och så tränar vi på olika moment tillsammans. Det är viktigt att bättra på kunskaperna då och då, säger Marie, innan det är dags att backa ut *Marinette* för att hjälpa räddningstjänsten att dra upp en båt som sjunkit i hamnen.

– Hon går kanske inte så fort, men ibland är hon bra att ha.



ANKRING, SPOLNING OCH FÖRVARING

Fallina i tre nya färger

Poly-Braid-32 har ett 32-flätat polyestersilkeshölje runt en treslagen kärna, vilket ger en smidig lina med låg töjning och hög brott- och slitstyrka. Linan är UV-stabiliserad, greppvänlig, sjunker i vatten och passar som genuafall, fockfall och spinnakerfall. Produkten är inte ny, men nytt är de tre färgerna grå/svart, grå/orange och grå/röd. Linan levereras i kapad längd med isydd schackel och i en snygg väska.

Pris: 600 till 1400 kronor, beroende på längd och diameter
Mer info: www.poly.se



Lättstuvad slang

Att kunna koppla en slang till sjövattpumpen när däck ska skrubbas är praktiskt. Men slangar tar plats. Magic Hose är en utdragbar vattenslang som bara är fem meter lång när den inte används, men kan bli 15 meter. Den består av latex på insidan och tyg på utsidan, vilket gör den lätt och lättstuvad. För inkoppling krävs en vanlig trädgårdskoppling, typ Gardena, och en spolpistol medföljer.

Munstycket har en multifunktionsvattenspistol och ansluts enkelt till trädgårdskran av Gardentyp.

Pris: 350 kronor
Mer info: www.teknikhamstern.se



Förvara säkert 2

I förra numret presenterades ett kassaskåp för båten. Vill du inte släpa på en nyckel, utan hellre använda ett kodlås är Isotherm Säkerhetsskåp 30 ett alternativ. Skåpet rymmer både plotter och bärbar dator, är gjort i fem millimeters syrafast stål med kraftig låskolv och monteras på exempelvis ett skott med fyra vagnsbultar inifrån. Det finns också en elektronisk magnetnyckel och en mekanisk nödnyckel. Måtten är 220 x 430 x 350 millimeter.

Pris: 6 000 kronor
Mer info: www.thermoprodukter.se

Hissa motorn

Problemet med gummiollen är alltid motorn, eller hur? För att slippa de tunga lyften kan du använda Båtsystems nya kran för montering på däck och i pulpit. Den 175 centimeter höga kranen klarar att lyfta 50 kilo och är tillverkad i rostfritt, syrafast stål. Kranen är försedd med en stångkoppling för enkel på- och avmontering av själva kranarmen. Den levereras komplett med blocksats och monteringsfästen.

Pris: Ej känt
Mer info: www.batsystem.se



Navigationsdata i mobilen

Med Aquawear WLN20 ansluten till din navigationsutrustning kan du läsa alla data trådlöst i din telefon eller platta. Enheten accepterar NMEA-indata från GPS, AIS, instrument och annat och skickar informationen vidare till lämplig app i exempelvis en Android- eller IOS-enhet. Drivs med 12 eller 24 volt. En vattentät handledshållare som passar de flesta telefoner ingår.

Pris: 3500 kronor
Mer info: www.watski.se

Sjötålig mobil

Cat S40 är en Android-telefon som tål det mesta. Den är bland annat falltestad på betong upp till 1,8 meter, är IP68-klassad, vilket innebär att den är vattentät, och klarar amerikanska militära specifikationer. Skärmen skyddas av Corning Gorilla-glas 4 och är extra ljusstark för användning i direkt solljus. På insidan sitter en kraftfull fyrkärnig processor och ett batteri på hela tre amperetimmar. Telefonen har också funktioner för användning med handskar eller blöta fingrar, och ett sortiment av stryktåliga tillbehör finns som tillval.

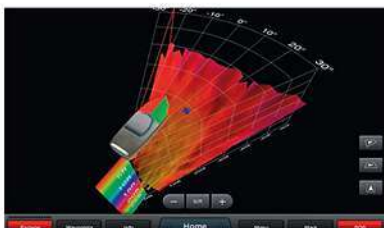
Pris: 5 000 kronor
Mer info: www.catphones.com



Ekolod som ser runt båten

Panoptix All-Seeing Sonar är en ny ekolodsteknik från Garmin som ger dig möjlighet att se runt hela din båt i realtid – framåt, bakåt, åt sidorna och under båten. Med givaren Panoptix Forward visas boten, struktur och fisk framför båten, medan givaren Garmin Panoptix Down visar området under båten, från fören till aktern och från sida till sida. Utrustningen är främst tänkt för fiske, men passar säkert även för annat, och givarna är kompatibla med Garmins GPSmap 7400- och 8000/8500-serierna, GPSmap 721, 820 och 1020 sjökortsplostrar, liksom Echo-map 70s och 70dv.

Pris: 14 400 kronor
Mer info: www.garmin.se



Vänd ankaret

Brukar ankaret ofta hamna i fel läge när du drar in det med ankarspelet?

Ultra Svivel uppges alltid vända ankaret åt rätt håll i ankarbeslaget vid upptagning. Sviveln är tillverkad i syrafast stål med högre brottshållfasthet än anslutande kätting. Den patenterade sviveln vänder alltid ankaret åt rätt håll i ankarbeslaget vid upptagning. Passar alla ankare och levereras med säkringskrok.

Pris: 1935 till 10 465 kronor, beroende på dimension
Mer info: www.duomarin.se





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: Topplock i gjutjärn och avgaskrök i brons. Motorerna 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,
boggpropellrar, styrningar, tankar etc...
kompletta installationer



ÅTERFÖRSÄLJARE VETUS DIESEL:

ÄRBOGA Lunge Båt & Trä, tel.0589-53015 ASKERSUND Norra Vättern Marin, tel.0583-71100
FJÄLLBACKA NIP Marin, tel. 0707-474744 GOTLAND Färösunds Marina & Hotell AB,
tel.0498-221662 GOTEBORG Fånguddens Båt & Motor, tel.021-298710 • VO-Teknik, tel.031-966298
• Öckerö Marinator AB, tel. 031-369256 • Gryt Brygga Marin, tel.0123-40835 GRUNDSUND
Grundsunds Marina AB, tel.0523-20020 GÄVLE Marinplast AB, tel. 026-195210 HELSINGBORG
Båtservice Helsingborg, tel.0702-835116 HÄRNOSAND Dahlman Marin, tel.0611-556666
KALMARBåthuset, tel.0480-27842 JÖNKÖPINGSM 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 Marinator
Försäljnings AB, tel. 013-140337 LULEÅ Granec Maskin AB, tel.0920-228025 LYSEKIL Wilén Marin
AB, tel.0523-12340 • MOTALA Motala Båttvarv AB, tel. 0141-21602 MYGGENÄS Myggenäs
Marin AB, tel.0304-661649 NORRKÖPING Kvarsebo Båtar AB, tel.011-396019 NORRTÄLJE
Bergshamn Varv, tel.0176-262068 • Nya Service Varvet Rosättra, tel.0176-294921 NYKÖPING
Spelshagens Marinbutik AB, tel.0155-217511 ORUST Ellos Marin, tel.0304-20358 OSKARSHAMN
Oskarshamn Marina, tel.0491-77760 • Figeholms Marin AB, tel.0491-31400 OXELÖSUND
Oxelösunds Båttvarv AB, tel.0155-30827 RAMDALA Trosarörs Motorservice, tel.0455-41143
SÖDERHAMN Åkerströms Mekomar AB, tel. 0270-15980 SÖDERTÄLJE Albinhallen,
tel.08-55080450 STOCKHOLM Resarö Marinator, tel.08-54137810 • Erngrens Båttvarv,
tel. 08-50045018 • Duvholmens Varv AB, tel.08-7671605 • Kock Marin, tel.08-7170090 • Lidingsö
Nautic Marine&Motor, 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 • Virgula
AB, tel.08-7020052 • Värmdö Båtservice AB, tel.08-57168300 • Ålstens Marinteknik AB, tel. 08-266968
• Djuro Båttvarv, tel. 08-57151714 SMEDJEBACKEN Båttshopen Smedjebacken 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 VÄSTERÅS
PIR 28, tel. 021-122301 ÅHUS Åhus Marina AB, tel. 044-247000 AMÅL Dalbåttvarv, tel.0523-10200
ÄNGELHOLM Skåne Marin AB, tel.0431-20300 ÖREGRUND Öregrunds Båttvarv AB, tel.0173-30423
ÖRNSKOLDSVIK Öviks Marina, tel.0660-58270 ÖSTHAMMAR Matton Marin AB, tel.0173-21400

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



-10%
RABATT PÅ BÅTKAPELL

ERBJUDANDET ÄR
I KRAFT SEPTEMBER
- NOVEMBER

VA | BÅTKAPELL

Komfort värd din båt

Vi tillverkar original kapell för många av
Nordens ledande båtmarken.

Från oss kan du beställa högklassiga, nya
kapell till mer än tusen båtmodeller.

www.va-batkapell.se



Bogpropeller på rorkulten



☒ Hej, jag har ett bidrag till Tips & Trix-tävlingen i Praktiskt Båtgående.

Jag har en 35-fots segelbåt (Mamba 35) med rorkultsstyrning. Monterade en bogpropeller i vintras, då båten har varit lite svårmanövrerad i hamnar.

När det är rorkult så finns det ingen bra plats att sätta styrpanelen till bogpropellern

på. Man vill ju ha den inom räckhåll i hamnarna, och det kan bli stora roderutslag då man t.ex. behöver vända båten i ett trångt utrymme.

Efter lite tänkande kom jag fram till att det vore fint att sätta styrfunktionen direkt på rorkulten. Kollade lite vad som finns på marknaden och hittade ingenting som skulle passa,



det verkar som om detta problem inte fanns.

Jag snickrade ihop en egen lösning med några tryckströmbrytare som jag satte på en slangstump längst ut på rorkulten, som kopplades ihop med panelen som satt på styrbords sargkant. Kontakten mellan kontrollenheten på rorkulten och båten satte jag på aktersargen i sittbrunnen.

Det funkade hur fint som helst, jag kan nu kontrollera bogpropellern med samma hand som jag styr med och ha

Belöning: 1000:-

Månadens praktiska båtägare Jörgen Sjögren 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 båttillbehör

den andra handen för ankare eller förtöjningstampen.

Kostnad: Tryckströmbrytare 50:- på Biltema, kabel flertrådig (tre trådar behövs) ca 50:-, kontakten (IP68-klass) mellan båt och kabel hittade jag på Kjell & Company för 120:-, plus lite annat, så runt 300:- för allt.

Jörgen Sjögren



Behåll hänglåset

☒ På varje klass 3-låsning till båten så är det lätt att tappa det dyra hänglåset i vattnet, när detta skall fästas respektive lossas från stävöglan. För att undvika detta så fäst en schackel med en karbinhake ca 5-8 länkar in på låskättingen.

Vid låsning, sätt i karbinhaken i stävöglan först, därefter hänglåset. Omvänt vid upplåsning. På så sätt behöver man inte hantera den tunga kättingen samtidigt.

Hälsningar Jan Ahlberg

Solpanelsfäste för segelbåt

☒ Solpanelshållare är allt som oftast dyra. Det finns en superenkel lösning om man har mantåg. Borra hål för en rörklämna med samma dimension som ditt mantåg. Hålen borras inte mitt på solpanelen, utan närmare ena kanten så att de kan vridas runt och skyddas av mantåget vid tilläggning. Man skruvar fast panelerna ganska hårt på mantåget med gummipackning under. Man kan även ha vingmuttrar och låsbrickor för att slippa tvinga runt panelerna när de ska ställas mot solen.

Har haft svårt att hitta rörklämmor i rätt storlek, men hittade vanliga galvaniserade från Grunda på Fredells.

På en segelbåt visar man ofta ena sidan mot solen, så det är ju ganska bra med montering på sidorna. För att man ska få ström även när man går på andra benet och riggen skuggar stora delar av panelerna jämnt över hela sammanlagda ytan, har jag seriekopplat alla tre panelerna. Sen har jag en omvandlare som klarar göra om högre



spänning till normal laddspänning (Blue Solar från Victron). Detta gör även att smalare kablar kan användas, då amperestyrkan inte blir högre än med en panel. Tänk dock på att högre spänning medför större risker och att gränsen för vad man räknar som högspänning på



sjön går vid ca 75 V. Mer än tre paneler i serie bör man således inte ha. Laddenheten placeras nära batterierna – däremellan är det ju högre amperestyrka samt ca 14 volt.

Mvh Stefan Jansson

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!*



Retro & Nostalgi!



Du hittar många fler artiklar på vår hemsida! _____

☎ 0512-299 50

Stereo Retro Line SW-808N LP/CD/MP3/FM

Härlig retrostereo med högkvalitativt träkabinett. Har riktigt bra ljud för sin storlek, massor av funktioner och man kan köpa till ett passande bord för att få en dekorativ möbel. Skivspelare som spelar 33/45/78 varv. USB/SD-avkodare. AM/FM-radio. MP3. Toppmatad CD-spelare. Kasset. Bluetooth. AUX-in för exempelvis telefon. Line-outtag så du kan koppla in ytterligare förstärkare/ högtalare. Du har möjlighet att konvertera CD, Vinyl och kasset till MP3. Den är kompatibel med CD, CD-R och CD-RW-skivor. Med hjälp av USB-anslutningen kan du alltså "göra om" dina CD, kassetter och vinylskivor till MP3-filer att ha i din MP3-spelare eller telefon. Mått: 50 x 21 x 34 cm. Vikt: 5kg. Ett års garanti.

Nr 71340.....Förr 2.690 kr.....Nu 2.190 kr



Köp till matchande bord!
Nr 71341

2.190 kr

Köp till matchande bord!
Nr 71339



2.990 kr

Stereo Retro Line SW-808 LP/CD/MP3/FM

Retro Line SW-808 är en riktig pärla design- och ljudmässigt, med ett träkabinett i hög kvalitet. Mängder av funktioner: du kan bland annat konvertera dina CD och LP till MP3 med riktigt bra ljud. Skivspelare som spelar 33/45/78 varv. USB/SD-avkodare. AM/FM-radio. MP3. Frontmatad CD-spelare. Kasset. Bluetooth. AUX-in för exempelvis telefon. Line-outtag så du kan koppla in ytterligare förstärkare/högtalare. Den är kompatibel med CD, CD-R och CD-RW-skivor. Med hjälp av USB-anslutningen kan du alltså "göra om" dina CD, kassetter och vinylskivor till MP3-filer att ha i din MP3-spelare eller telefon. Mått: 50, 5 x 29,5 x 40,5 cm. Vikt: 8,1 kg. Ett års garanti.

Nr 71338.....2.990 kr

PÅ VÅR HEMSIDA HITTAR DU 1000-TALET ANDRA INTRESSANTA RETROPRYLAR!

Över 300.000 CD, DVD, SPEL, BÖCKER, ELEKTRONIK, RETRO-PRYLAR m.m. i sortimentet!

BESTÄLL VÅR STORA KATALOG - Vi skickar den GRATIS!

Du kan även ringa och beställa!

0512-299 50

Ginza AB • Fåglum • 465 81 Nossebro • kundservice@ginza.se

SLÅ IN EN PLAST

När det är dags för en ommålning av friborden eller bara för att skydda gelcoaten eller helt enkelt för att byta färg – slå in båten i vinylplast. Några timmars arbete ger en yta som gör att båten ser ut att komma direkt från fabriken.

TEXT OCH FOTO NILS AHLÉN

Egentligen kommer det hela från bilarnas värld. Vinylplast är ett sätt att enkelt ge en bil en helt annan färg. Faktiskt är en majoritet av taxibilarna plastade, inte minst de i Berlin i den odefinierbara gräddgulvita färgen. Håller det på en bil måste det ju fungera även på en båt, och på nätet finns faktiskt många beskrivningar på hur större 40-fotsbåtar slagits in i vinyl, så kallad wrapping. Det är ett ganska enkelt sätt att få en helt ny yta på friborden eller för att skydda originalgelcoaten. Får man tro reklamen ska det varken behöva vaxas eller poleras på flera år, även om det inte lämnas några garantier för hållbarheten. Att det bör hålla minst fyra–fem år verkar dock vara en gånge uppfattning.

Många skavanker

Vår projektbåt den här gången är en sju meters Avanti tillhörande Mälardalens Scoutkår. Scouternas motto ”learning by doing” är alldeles utmärkt, men det har satt sina spår på en drygt 30 år gammal båt. Det finns många skavanker, små hål och grova repor. Vi bestämmer oss dock för att inte göra båten i skick för sprejmålning innan vi plastar in den. Kort sagt, det finaste sandpapperet vi använder har korn 120, det vill säga tämligen grovt. Efter en övergång av skadorna med Gelcoat filler från Plastic Padding slipas hela båten med en oscillerande slipmaskin. Därefter torkas bordläggningen av med ett speciellt tvättmedel som ska ta bort lim från de gamla dekalerna och vaxrester.

Plasten vi beställt ligger på 140 centimeters bredd och bordläggningen är bara 70 centimeter, så det passar bra att dela vinylfolien i två lika breda remsor. Remsorna tejpas sedan fast på bordläggningen så att de följer sidorna på båten.

Svårigheten ligger i att inte stå med hela

båten inslagen i plast med en försmädlig glipa någonstans dit inte plasten räckt. Det står ganska snart klart att det måste vara lättare med en bil, där det går att behandla en dörr eller flygel åt gången. Dessutom går det då att hålla plasten på plats med magneter. Nåväl, solen skiner och vi skrider till verket en dag i början av april.

Det vi inte läst på så noga är att optimal arbetstemperatur är någonstans mellan 15 och 20 grader. Alla som hållit på med någon form av båtvårdsprodukter vet att detta är något slags standardtemperatur, och alla vet lika väl att det är en utopi att uppnå denna temperatur någon längre tid före sjösättning.

Vi lossar i alla fall skyddspappen på mitten och försöker stryka plasten på plats med den medföljande filtskrapan, med följden att vi får massor av veck. Att värma med varmluftspistol fungerar till viss del, men många veck kvarstår och högre värme bränner bara vinylen.

Lätt att ta loss

Andra sidan går något lite bättre, men resultatet är fortfarande katastrof. Det ser mer ut som om vi försökt slå in båten i kräppapper än i slät och fin vinylfolie! Akterspegeln, som är en enda slät yta, ser dock fin ut! En av fördelarna med vinylfolie är att den är lätt att ta loss ... Dagens arbete resulterar i två sopsäckar med kasserad vinyl, och veckarna efter ägnas åt att mejla till supporten och att titta till oss ett bra pris på en ny laddning.

Några veckor senare är vi laddade igen. Vinylen kapas i två delar och tejpas upp på samma sätt som förra gången. Nu är vi dock tre personer som kan hjälpas åt. Efter lite prov med vinylen kan konstateras att den inte liknar något annat material vi arbetat med. I ouppvärm t läge går det hur enkelt som helst att applicera den på släta ytor,

Projektet i korthet

Kostnad

Vi beställde 10 meter Hexis vinyl i bredd 140 centimeter för 3 456 kronor, skärtejp 359 kronor, kantförseglare 152 kronor, rengöringsmedel 349 kronor och ett litet monteringskit med filtskrapa och kniv för 79 kronor, totalt 4 395 kronor.

Verktyg

Förutom dem som ingår i monteringskitet räcker det med en hårtork eller en reglerbar varmluftspistol.

Svårighetsgrad

Lätt med lite träning, börja inte med en hel båt!

bara att ta bort skyddspapperet och stryka fast den med skrapan. Om den värms går det att dra ut den nästan i det oändliga genom att sträcka ordentligt. Genom att släppa på draget och försiktigt värma vidare så anpassar den sig efter underlaget. Varmluftspistol ger dock alldeles för mycket värme, fruns lånade hårtork fungerade mycket bättre.

Genom att värma på redan applicerad vinyl går det att få den att följa skiftande skrovformer som i vårt fall ett skvättbord. Blir det blåsor går det antingen att försöka värma och stryka ut med skrapan eller att lyfta plasten helt, värma och få den på plats. Vinylen innehåller luftkanaler, vilket gör att blåsor som går horisontellt går att stryka ut, går de vertikalt är det lättare att lyfta på plasten och börja om.

Vid akterspegeln låter vi de olika lagren överlappa varandra, det kommer att synas lite, lite grann, men inte så att det stör. När det blir riktigt flyt vill vi inte sluta wrappa, det går så oerhört fort att få en blank och fin yta, tills de försmädliga vecken dyker upp igen. Då är det bara att lossa, värma och försöka igen!

För att få en jämn vattenlinje applicerar vi en så kallad skärtejp innanför plasten. I den ligger en tråd och när man drar i den får vinylen en helt ren snittyta. Vi skär vinylen några centimeter nedanför vattenlinjen där vi slipat bort bottenfärgen. En speciell försegling penslas sedan på alla kanter där vinylen antingen möter gelcoaten eller vinyl överlappar vinyl. Vattenlinjen målas sedan upp över vinylkanten.

BÅT I PLAST



Lagningar syns knappt

Efter några timmars arbete med vinylfolie, skrapa och hårtork är vi ganska nöjda. Vinylen har tack vare sin tjocklek en förlåtande egenskap, våra lagningar med Plastic Padding slipade med 120-papper syns knappt alls. Däremot är vinylen känslig för skräp. Vid något tillfälle då skyddspappen var borttagen blåste det upp sand från varvsplanen och det syns tydligt på det färdiga resultatet.

I det här fallet jobbade vi med en sjume-

ters bruksbåt där det räckte att det blev ”snyggt på håll”. Skulle vi ge oss på ett större objekt skulle vi nog invänta en varmare dag, förbereda underlaget bättre och ta ännu mer tid på oss. Men det går att få ett riktigt snyggt resultat med vinyl, och i vårt fall med en sjumeters båt där resultatet inte behövde bli alldeles perfekt gick det faktiskt snabbare än att måla. Nu återstår bara att se hur hållbarheten blir. Vi är redan sugna på nya projekt, rattpedestalen på vår större projektbåt ligger absolut i farozonen!

Att tänka på

Vänta på en dag med riktigt varmt väder, helst bör båten hålla +15 grader. Var helst minst tre stycken, en som värmer, en som drar och sträcker och en som med skrapan får vinylen på plats. Det finns flera olika leverantörer, vi beställde av VN Vinyl som hade en utmärkt support. Googla också gärna på ”Vinyl wrapping”, det finns många bra tips på internet om hur det ska gå till.



1 Vi börjar med att mäta höjden på det som ska plastas in ...



2 ... och likaså längden. Då vet vi hur mycket vinylplast som ska beställas.



3 I vårt fall var vinylen på 140 centimeters bredd ...





4 ... vilket gjorde att vi kunde dela den på mitten och få ut två 70 centimeters bitar.



5 Underlaget åtgärdades på enklast möjliga vis, Plastic Padding och ett 120-papper i slipmaskinen.



6 Underlaget gjordes rent med en speciell sprej som ska ta bort gamla klisterrester och vax.



7 Det som behövs är vinylplast, rengöringsmedel, en filtskrapa, kantförsegling, en vass kniv och skärtejp.



8 På släta ytor är det mycket lätt att få till ett fint resultat.



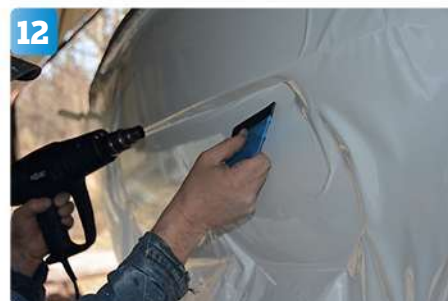
9 Lite värme får plasten att bli mer följsam. En hårtork är dock ett bättre verktyg än varmluftpistolen.



10 Plasten skärs lätt i kanten med en vass kniv.



11 Vinylen hängs till att börja med upp längs hela båten. Det är ett viktigt moment för att se så att det inte blir någon glipa där plasten inte räcker till.



12 Tekniken är att lossa täckpappen på mitten och sedan arbeta sig ut från mitten.



13 Vårt första försök resulterade i en rad veck, eftersom vi värmdes och sträckte för lite.



14 Det här ser ut som total katastrof, men det går utmärkt bra att lossa plasten, värma försiktigt och sträcka, så försvinner alla veck. Däremot går det inte att stryka ut så här stora veck med skrapan.



15 I något läge måste skyddspapperet tas bort på hela vinylen och då ser det faktiskt så här skrynkligt ut.



16

Allt klart upp till skvättbordet, den övre biten får sedan värmas och sträckas på plats.



17

Med två eller tre personer som hjälps åt kan plasten dras ut, värmas och dras ut eller krympas på plats.



18

Sista finputsens görs sedan med den filtklädda skrapan.



19

Det går till och med att få ett snyggt resultat runt skarpa slag.



20

Mindre beslag plastas helt enkelt över ...



21

... och det går sedan enkelt att skära runt med en vass kniv.



22

Ska tejen skäras längre sträckor, som i vattenlinjen, är det enklast att använda sig av skärtejen.



23

Den appliceras under plasten och en tunn tråd i tejen dras loss för att skära plasten.



24

En tång kan vara ett bra verktyg att dra skärtråden med, den är ganska vass!



25

Avslutningsvis penslas en försegling över alla skarvar.



26

Recoveringen är klar, endast sudbandet, gummilisten runt båten, är kvar att montera.



27

Uppdraget slutfört. Lite bättre än bara "snyggt på håll" och förhoppningsvis är friborden underhållsfria i flera år!

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



GÖR DET SJÄLV **[Praktiskt]**

Fräscha fall och skot är en fråga om säkerhet. Men det handlar också om fåfänga – att båten ska se fin ut. Moderna tampfall i Dyneema ger bra prestanda och vi visar hur enkelt det är att byta.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR

SNYGGT & TRYGGT

Byt löpande rigg

Projektet i korthet

Svårighetsgrad

Lätt.

Tid

3 timmar (när tamparna är uppmätta och inhandlade).

Kostnad

Cirka 8500 kr.

Verktyg

Sax, taglingsgarn, nål, eltejp, skruvmejslar, tång.

Material

Storfall, fockfall, genuafall, fockskot i Liros Dynamic Dyneema 10 mm. Spinnakerfall, upphal och nedhal, bomuthal, rev, stor-skot och akterstagssträckare i Liros Herkules 10 mm. Kick och dirk i Liros Herkules 6 mm. Vajer med öglor till bomuthal. Skothakar och fallschackel.

Moderna tampfall i Dyneema ersätter gamla tamp-vajerfall. De är trevligare att hantera, starkare och lättare. Men med tanke på vad 14 skot och fall kostar är det tur att de inte behöver bytas igen inom överskådlig tid. >>>

När är det egentligen dags att byta den löpande riggen? Innan den går av, skulle väl någon underfundig människa föreslå. Men faktum är att det inte är så lätt att veta om riggen är försvagad. Visst går det att syna fall och skot regelbundet på jakt efter brustna kardeler och onormal nötning. Men kanske är det främst fåfängan som avgör när det är dags? För bleka, hårda och sunniga tampfall sänker känslan på vilken välvårdad båt som helst. Jag har själv aldrig varit med om att löpande rigg gått av under normala förhållanden. Men jag har sett andra båtar som drabbats.

Starkare än stål

Tampsortimentet hos tillverkarna är en djungel, men båttillbehörsbutikerna har ofta valt ut några gångbara modeller. Lite förenklat finns det två typer av tamp för fall och skot. Dels högpresterande tamp med kärna i högteknologisk fiber som Dy-

neema, Spectra eller Vectran, dels traditionell tamp i polyester. När det gäller högprestanda-tamp finns de i olika klasser från cruising till racing. Väljer man tamp från en etablerad tillverkare finns det bra specifikationer vad gäller brottstyrka, vikt och arbetstjörning – något som är mycket värt.

Tamp-vajerfall, där överdelen är vajer och haländen i avlastaren är tamp, blir allt mer sällsynta. Idag finns det goda anledningar att välja tamp hela vägen. Dyneematampar gör jobbet lika bra, med mycket låg tjörning. De är inte heller mycket dyrare än tamp-vajerfall. Dessutom är Dyneematampar lätta, smidiga att handskas med och kärnan har en styrka som är 15 gånger starkare än stål i förhållande till sin vikt. Till skillnad från polyestertampar tar Dyneema inte åt sig vatten. Det betyder att tamparna inte blir tunga i regn samt att de flyter. De är inte heller känsliga för UV-ljus utan kan användas utan hölje

eftersom 95 procent av styrkan sitter i kärnan.

Creep och stretch

Eftersom Dyneema är den mest kända högprestandafibern kommer vi att uppehålla oss vid den. Dyneema finns i olika varianter; SK75, SK78 och SK99 är exempel på benämningar som används. Ett högre nummer innebär lite förenklat högre styrka, lägre tjörning och mindre krypning. I grund och botten är det olika fibrer av HMPE. Det är viktigt att känna till skillnaden mellan krypning – ”creep” och tjörning – ”stretch”. Det mesta i riggen töjer sig. När det gäller Dyneema har fibern en tjörning på mindre än en procent i de avancerade tamparna. Motsvarande siffra för en bra polyester-tamp är fem procent.

När en tamp är ny behöver den en period av sträckning innan den blivit stabil. Det betyder att även en Dyneematamp kan ha något av en gummi-bandskänsla första gången den

används. När tampen har satt sig är tjörningen mycket låg, men den finns där, precis som hos en stål-vajer. Tjörningen är reversibel och återgår när belastningen avtar. Krypning är den icke reversibla process som pågår då en tamp är statiskt sträckt. Över tiden sker en deformation av fibrerna som gör att tampen kryper och blir lite längre. I praktiken har detta inte så stor betydelse vid normal segling, men det är anledningen till att Dyneema fram till nu inte varit optimalt i stående rigg. Undantaget är justerbara akter- och backstag, där naken Dyneema används flitigt, särskilt om stören har utökad akterrunda. Den allra senaste Dyneemafibern, DM20, har i princip ingen krypning alls, vilket gör att den antagligen kommer att bli vanlig när hi-techfiber börjar användas i stående rigg framöver.

I klass med seglen

Att välja nya tampar handlar om att lägga sig på rätt nivå när det



1 De flesta skot och fall på båten var drygt 30 år gamla. Även om det inte fanns några synliga skavmärken så var skoten solblekta, hårda och smutsiga. Helt klart rätt läge att byta ut dem.



2 Det första du bör ta reda på är om trissorna i masten passar för tampfall. Trissor ska vara minst 2–3 millimeter bredare än tampen och det ska finnas extra utrymme i fallboxen. Helst ska trissor vara U-formade.



3 Sedan ska hela masten kontrolleras så att det inte finns några vassa plåtskruvar som sticker in i den. De behöver då bytas mot nitlar i monell (som inte orsakar galvaniska strömmar). Detta görs med fördel före påmastning.



4 Fallboxar och ledbyglar måste kontrolleras så att de inte har vassa kanter orsakade av de gamla vajerfallen.



5 Hårda och vassa kanter våt-slipas tills det inte finns något som kan skava på de nya tampfallen.



6 Avlastare kontrolleras och smörjs upp. Ska det gås ner i dimension på skot och fall bör det kontrolleras att avlastaren klarar att klämma fast tampen under last. Dyneema-tamp är faktiskt ofta något halare.



7 Nya skot och fall mäts upp efter de gamla eller med hjälp av en båtspecifik tabell hos en tågverkstillverkare. Vi köpte färdiga tamplängder och kapade själva, eftersom det blev billigast.



8 En kapad tamp måste taglas med ett vaxat garn i änden. Använd en nål för att få igenom taglingsgarnet genom tampen.

gäller pris och prestanda. En båt med gamla dacronsegel har ingen nytta av de vassaste Dyneematamparna med obefintlig töjning. Seglen töjer sig ändå och blir den svagaste länken. Den som just investerat i nya hi-tech eller membransegel bör däremot satsa på en Dyneematamp i den övre klassen för att kunna utnyttja seglens egenskaper till max.

Det finns få ställen i riggen där man inte vill ha stumma tampar, men ett sånt kan vara spinnakerfallet, där det i vissa fall kan vara en fördel med lite töjning för att skona segelduken som är mer ömtålig än till exempel genuan. Principen är annars att ju stummare tampar, desto bättre prestanda och trimmöjligheter. I vårt fall väljer vi Dyneematamp till fockfall, genuafall, storfall och skotet till den självslående focken. Det är där vi prioriterar låg töjning. Spinnakerfall, upphal och nedhal, dirk, kick, bomuthal, rev, stor-skot och akterstagssträckare

blir i polyestertamp av bra kvalitet för att hålla kostnaden nere. På till exempel www.lirosropes.se finns en tågvirkestabell med längder och dimensioner till de vanligaste båtarna.

Den som överväger att byta till en mindre dimension än original bör kontrollera att avlastarna klarar att låsa tampen under belastning. Fungerar avlastarna finns det egentligen ingen anledning att välja för grova skot och fall, förutom att de är skönare att hantera. Styrkemässigt skulle 8 millimeter fungera ypperligt i vårt fall.

Grövre tampar är bara dyrare och kräver längre tid att sätta sig. Klenare tampar skulle antagligen passa i våra avlastare också, men vi väljer trots allt 10 millimeter på de flesta ställen eftersom vår besättning aldrig använder seglarhandskar och tycker att det är värt några extra hundralappar att ha grövre skot som är sköna att dra i. Byter man vajerfall mot tamp behöver man dock alltid kontrollera tris-

sorna i masten så att bredden är tillräcklig.

Färdiga fallängder

Prismässigt ligger 10 millimeters polyesterskot mellan 20 och 30 kronor metern medan Dyneema ligger mellan 60 och 100 kronor metern. En öglesplits med en skothake kostar 300–400 kronor hos en riggspecialist. Därför kan det ofta bli billigare att köpa färdiga fall med splits, om man hittar rätt längd. Splitsen brukar då vara i form av en krängögla, så att det finns utrymme att kränga på en skothake.

En splits på en flätad tamp med kärna och hölje är ganska avancerad att göra och därför är det säkrast att låta en fackman göra jobbet. En riggspecialist brukar dessutom garantera att splitsen inte tar bort mer än tio procent av styrkan i tampen.

Till sist en påminnelse. Gamla avlagda skot passar aldrig som förtöjningstamper, eftersom de saknar den viktiga töj-

Om fallet gått av

Om ett fall gått av i masten krävs det lite mer jobb. När det gäller fockfall finns oftast två stycken plus spinnakerfall, så där går det att lösa temporärt. Men när det gäller storfallet är det nödvändigt att ta sig upp i masttoppen för att dra i ett nytt fall. I värsta fall handlar det om att ta ner masten och ta loss botten- och toppbeslag, men det finns alternativ. Att låta en lagom stor mutter med pilotlina falla genom masten från toppen och sedan lirka ut muttern med en bit krökt ståltråd är ett alternativ. Ett annat alternativ, om det finns ytterligare ett fall som går lika högt upp i masten, är att låta en pilotlina följa med det andra fallet upp och sedan lirka ut pilotlinan i rätt trissa i masttoppen.

ningsförmåga som till exempel en treslagen tamp har.



9 Låt garnet gå genom tampen flera gånger.



10 Sedan viras garnet hårt runt änden av tampen.



11 Som avslutning träs garnet en gång genom tampen.



12 Ta hjälp av en tång om det är svårt att få igenom nålen på slutet.



13 På de ställen där vi behövde öglesplitsar lät vi Jonas Laurinaitis från Bennis Mast och Båttillbehör göra det på ett fackmannamässigt sätt.



14 Även om det är möjligt att splitsa själv så är det många moment och ganska svårt. Att få det gjort hos riggare kostar 200–300 kronor utöver skothake och tamp.



15 Sedan är det bara att börja med det roliga, att trä i nya fall och skot. Klippis skothaken bort från det gamla genuafallet behövs ingen pilotlina.



16 Det är bara att mycket noga skarva den gamla änden med det nya fallet. Mjuka upp skarven genom att böja fram och tillbaka så att den löper lätt genom trissan.



[Praktiskt] GÖR DET SJÄLV



17

Sen är det bara att dra igenom försiktigt tills det nya fallet med skothake är på plats. Om det blir trögt, använd inte våld, då riskerar skarven att gå av.



18

Är man orolig för att skarven ska gå upp kan man sy ihop ändarna istället.



19

De nya fall som har en krängögla kan dras innan skothaken eller fallschackeln krängs på plats.



20

Så här såg den gamla skarvsplitsen ut mellan tamp och vajer.



21

Trä i skot för skot och avsluta varje tampände med en stoppknop.



22

Bommen kan vara lite kinkig. Ibland finns det block inuti för att få utväxling på uthalet.



23

För att kunna byta uthalets tamp är vi tvungna att skruva loss ändbeslaget. Då kan den lilla öglan på vajern lossas.



24

Sedan sätts den nya vajern med ögla i båda ändar fast i fiolblocket inuti bommen.



25

För att få igenom det nya uthalet är det nödvändigt att först dra igenom en pilotlina och sedan hjälpa skotet genom blocket.



26

Med lite tålamod går det att få skotet till uthalet genom hela bommen och ut förbi trissan mot masten.



27

Bara att montera tillbaka ändbeslaget och vara noga med att vajeröglan hänger med runt den lilla kroken.



28

Vi bytte också skotet i taljan till akterstagssträckaren och storskotet. Det är mycket enkelt. Bara ta loss låsringen och pinnen som håller ändsplitsen i taljan.



29

Ta loss den lilla bussningen och flytta över den till den nya skot-tampen.



30

Trä igenom skotet med det gamla som mall och montera pinne med låsring.



31

Så där. Fyra nya fall och tio skot blev det totalt. Nu ska Dyneematamparna bara sträckas upp för att få bästa prestanda.

Reservdelar

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



Vi har det du behöver

HENSONS TVÄTT & SJÖVERKSTAD



Var tvättar du ditt båtkapell och segel?

HENSONS TVÄTT

Koppargatan 9, Lomma
Tel 040-41 26 36



www.hensons.se info@hensons.se

NYTT NUMMER

UTE NU!



Vad tål kölen?

KRASCH!

Alla segelbåtar tar stryk vid en grundstötning. Men vad kan vi egentligen förvänta oss av våra båtar och hur kan skadorna mildras? PB reder ut.

TEXT OCH FOTO **CURT GELIN**

Att gå på grund i fart är en chock, att båten går läck ännu värre. Det vet Krister Andersson i Landskrona, ägare till en 14 tons Hallberg-Rassy 43. Han gick på i sju knops fart, en smäll som höll på att ta musten ur honom.

– Det var dimma, vi hade lagt en kurs från Ven och autopiloten styrde. Vi hade ingen plotter, den skulle vi hämta i Limhamn. Men strömmen tog oss och vi körde på ett 1,3 meters grund. Det blåste, gick sjö, vi kom inte loss och när båten tog in vatten larmade jag sjöräddningen, som bogserade oss in till Limhamn. Pumparna höll precis undan, men för att inte båten skulle riskera att sjunka fick en stor kranbil lyfta den på land.

– Grundstötningen var en chock. Jag väntade mig att båten skulle gå sönder, men inte ta in vatten. Min lust att segla försvann och planerna på Medelhavet skrinlades. Reparationen tog en hel vinter, och först när besiktningssmannen sade att båten blivit betydligt starkare, fattade jag mod och seglade mycket igen.

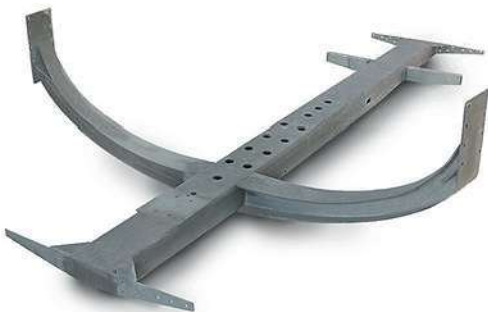
– Trots det som hände är jag väldigt glad för min båt, den är starkare än ny nu, fin att se på, härlig att segla och underbar att bo i. En riktig drömbåt, säger Krister.

Kolla skadan direkt

Det viktigaste vid en grundstötning är »

ILLUSTRATION: OAXIS DESIGN





Arcona har en balk av galvat stål ända från förpiken till aktern.



På båtar med innerliner händer det att hela modulen släpper vid grundstötning och måste tas ur i sektioner.



Innerlinermodell som limmas mot ytterskrovet. Snyggt och lätt att hålla rent, men det är svårt att veta om vidhäftning råder efter en grundstötning.

» att inte fortsätta använda båten, utan att kontrollera och vid behov reparera skadorna. Gamla skador kan orsaka stora problem, och därför är det klokt att anmäla en grundstötning direkt. Den insikten blev dyr för en seglare som efter två år skulle sälja sin franskybyggda 36-fotare från 1992 och tog hjälp av mäklaren Båtagent i Stockholm.

– Vid visningen upptäckte jag sprickor i en kölbalk och uppmanade ägaren att anmäla skadan till försäkringsbolaget, berättar mäklaren Niklas Forsén. En besiktningssman åkte ut och fann gamla dåliga lagningar och att en ny grundstötning hade gett fler sprickor och omfattande delamineringar.

Båten förklarades ”icke sjövärdig”. Men skadorna var gamla, alltså tog försäkringsbolaget inte reparationen.

– Slutet blev att vi sålde båten som renoveringsobjekt för 150 000 kronor. Ägaren förlorade flera hundratusen kronor och blev superbesviken, säger Niklas Forsén.

Värdet av att besiktiga efter grundkänning understryks av Jacob Enestad på Svenska Sjö.

– Oavsett vilken båt du har, är det angeläget att ta tag i skadan snabbt. Bra varv är uppbokade, men en besiktning avgör om båten kan fortsätta användas. Om skadan är allvarlig, rekommenderar vi ägaren att inte använda sin båt förrän den lagats, ofta först nästa sommar, säger Jacob Enestad.

Bättre förr?

Men om man nu går på grund, vilken båt vill man helst sitta i? Ofta hörs det röster som hävdar att ”gamla båtar” är bättre byggda

och att nya, massproducerade segelbåtar inte håller måttet.

Diskussionen om kvalitet är klassisk. På 1930-talet var skärgårdskryssarna i skottgluggen för extremt korta långkölar och byggsättet med kölen i en plank invändigt. De gick fort att bygga, var smala, kaffekoppslåga – och snabba. Men de höll dåligt när stinna skeppare seglade på sten.

Som motpol kom Nordiska Folkbåten 1942 med djupt skrov, lång köl och rejält byggsätt. Den tålde massor och bildade skola – dåtida storsäljarna Fingal, P 28 och Vindö 30 lånade drag från Folkan.

Stilen stod sig tills Scampi kom, sågs och segrade.

I Sverige skrällde Peter Norlin när hans rundbottnade, grundskrovade och kortkölade Scampi guppade om alla gamla tunga båtar och vann Half Ton Cup i Sandhamn 1969. Den segern gav genljud, alla nya båtar försökte ta Scampi, men Peter Norlin vann fyra gånger och visade att kortköl gällde.

Nästa stora ryck gjorde Maxi 77. Påbultad kort köl, grunt lådformat skrov, innermodul, låga bottenstockar, sprutat enkellaminat och järnköl gjorde 77:an billig, populär och såld i tusentals.

Maxi och andra byggde på gehör fram till 1978, då Sjöfartsverket införde frivilligt typgodkännande med krocktest. Men med CENormerna 1998 försvann testerna och kvalitetssäkring stannade vid obligatorisk ritningskontroll.

Internationellt styrde år 1973 Doug Peterson från San Diego lätta, grunda 40-fotaren *Ganbare* till seger i One Ton Cup och skapade bestilen på modet internationellt.

”Down under” tog på 1980-talet Laurie Davidson, Bruce Farr och Ron Holland kom-

mandot med strykjärnsbreda lättviktsbåtar, och visade att lätt och brett är rätt. Särskilt Farris framfart slog an tonen inom konstruktion och kappsegling.

Även i Frankrike hände mycket 1970–1990. Stjärnor som Jean-Marie Finot, Jean Berret, André Mauric, Jacques Faroux, Daniel Andrieu ritade, seglade och vann med otaliga lättdrivna.

Utvecklingen accelererade när Bavaria började med billiga, breda, lätta båtar med stora utrymmen. Priserna förklarades med rationell tillverkning, men de berodde lika mycket på byggsättet med innermoduler, lätta kölar och låga riggar.

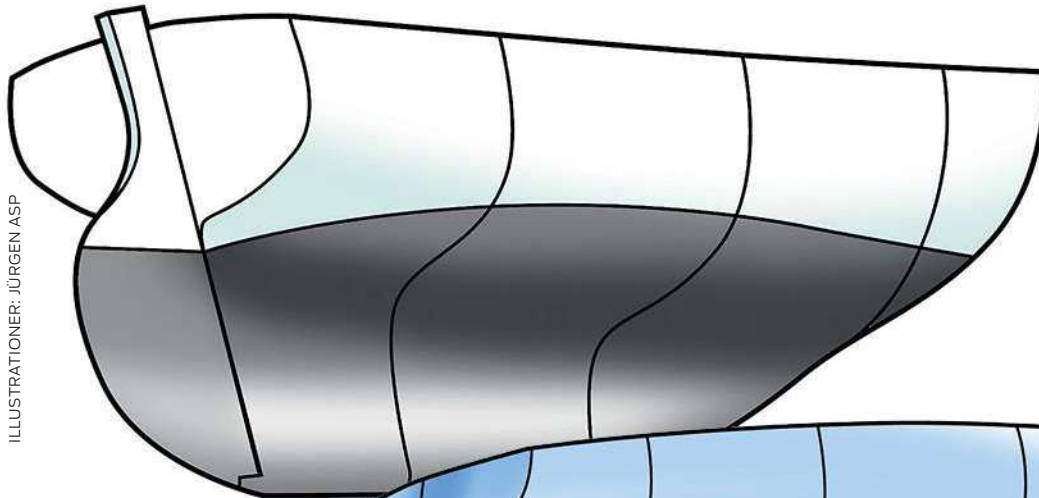
Sedan kom Hanse med samma recept och sålde också i mängd. Tyska och franska båtar vällde ut i världen och många tyckte de fick mycket för pengarna. Byggkvaliteten bestämde fabrikerna och innermoduler blev normen för snabb produktion och plånboksvänliga båtar.

Pris och prestanda

Niklas Mattisson är reparatör på Plastskador och Montage i Svinninge. Han menar att dagens båtar är för svagt byggda.

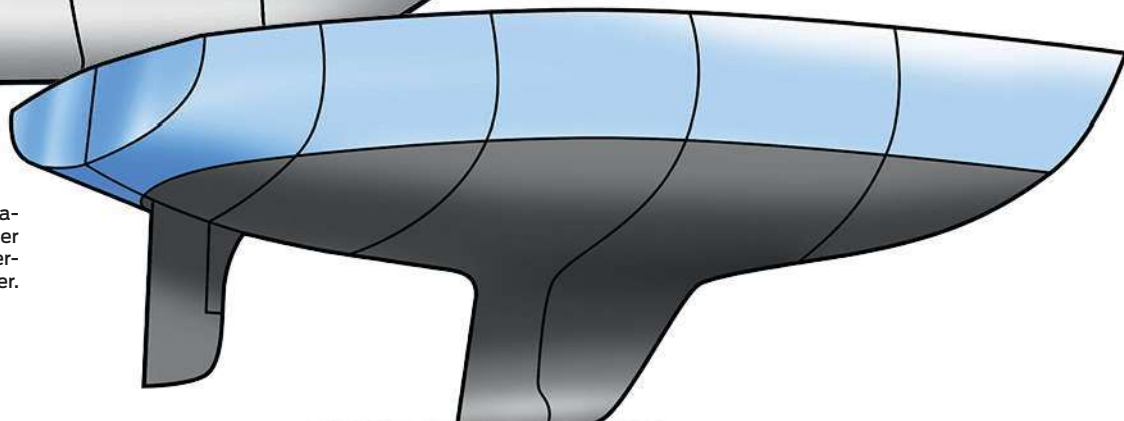
– Det är mycket smäck idag, bottenlaminaten håller inte. Båtfabrikerna verkar tycka att det är underligt att båtar går på grund, de har ju sin stora marknad i Medelhavet. Men jag har svårt att förstå varför de inte byggs bättre, det kostar inte mycket extra med balkar i rätt tjocklek, stora kölbriklar och kraftiga bultar. Båtar ska hålla för mindre grundstötningar utan att det blir större åverkan på konstruktionen, tycker Niklas Mattisson.

På försäkringsbolaget Pantaenius, som har många större båtar, säger Bo Bergqvist:



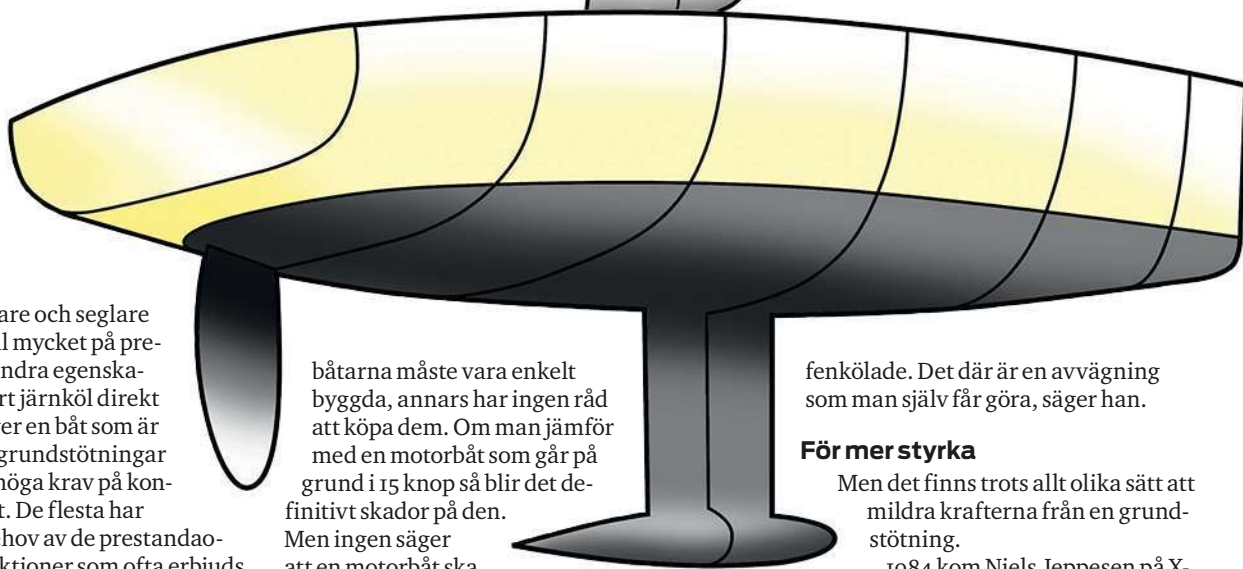
Långköl. De tidiga plastbåtarna delade i princip DNA-kod med sina släktingar byggda i trä. En lång köl med ingjuten vikt i form av järn eller bly efterliknade föregångarna och gav styrka därefter.

ILLUSTRATIONER: JÜRGEN ASP



Fenköl. Det delade lateralplanet, med frihängande roder och fenköl, gav ny manöverförmåga och fartresurser.

Bulbköl. Vidareutvecklingen med bulb- eller vingkölar omfördelade vikten ännu mer och gav mer fart, men också större bräcklighet.



– Många tillverkare och seglare tittar kanske lite väl mycket på prestanda istället för andra egenskaper. Att bulta en kort järnköl direkt på en platt botten ger en båt som är väldigt känslig för grundstötningar och ställer väldigt höga krav på konstruktionen i övrigt. De flesta har egentligen inget behov av de prestandaorienterade konstruktioner som ofta erbjuds.

– Skadeutvecklingen går tyvärr fel väg, båtägarna litat ofta för mycket på sina plottar och varven bygger ofta båtarna mer för prestanda än för cruising. Vi gillar båtar som klarar grundstötning bra, alla behöver inte racerprestanda. Viktigast är säkerhet och styrka, och det speglar sig i vår premiesättning, säger Bo Bergqvist.

Båtbesiktningssmannen Conny Zetterberg håller med om att det finns kölskador som inte hade inträffat om laminattjockleken längs kölen hade varit starkare och kölbultarna och brickorna kraftigare. Samtidigt menar han att allt är en avvägning mellan pris och kvalitet.

– Jag tycker att det är orimligt att alla båtar ska hålla för att gå på grund med. De här

båtarna måste vara enkelt byggda, annars har ingen råd att köpa dem. Om man jämför med en motorbåt som går på grund i 15 knop så blir det definitivt skador på den. Men ingen säger att en motorbåt ska vara byggd för att hålla att gå på grund med.

Conny Zetterberg menar att det viktiga istället är hur man agerar efter att man gått på grund och att man verkligen ser till att skadorna blir reparerade ordentligt. Ett problem med nyare båtar, som har innerliners istället för öppna balksystem och skotten laminerade mot skrov och däck, är att det kan vara svårt att se om det har blivit skador vid en grundstötning. Därför är det extra viktigt att en expert tittar på båten direkt.

– Det ringer ibland folk och frågar vilken båt som håller för att gå på grund. Allegro 33, brukar jag säga. Problemet är bara att den inte seglar så bra. Långkölade båtar håller generellt bättre vid grundstötning än

fenkölade. Det där är en avvägning som man själv får göra, säger han.

För mer styrka

Men det finns trots allt olika sätt att mildra krafterna från en grundstötning.

1984 kom Niels Jeppesen på X-Yachts i Danmark på hur han kunde ta upp krafterna på kappsegling med en ram i galvat stål. Den laminades fast ovanför kölen och genom ramen sattes kölbultarna. På köpet tas riggkrafterna upp effektivt. Ramen blev standard i varvets byggen.

– I hjärtat av en X-Yacht finns kölramen, som vi införde efter att ha analyserat krafterna under segling. Vi bestämde att konstruktionen måste klara extrema krafter, att en X-Yacht ska tåla hård riggspänning och en grundstötning i nära maxfart, säger han.

”Chassit” är beräknat att tåla 2 G – från 9,5 knop till stopp på 60 centimeter utan strukturella skador. »

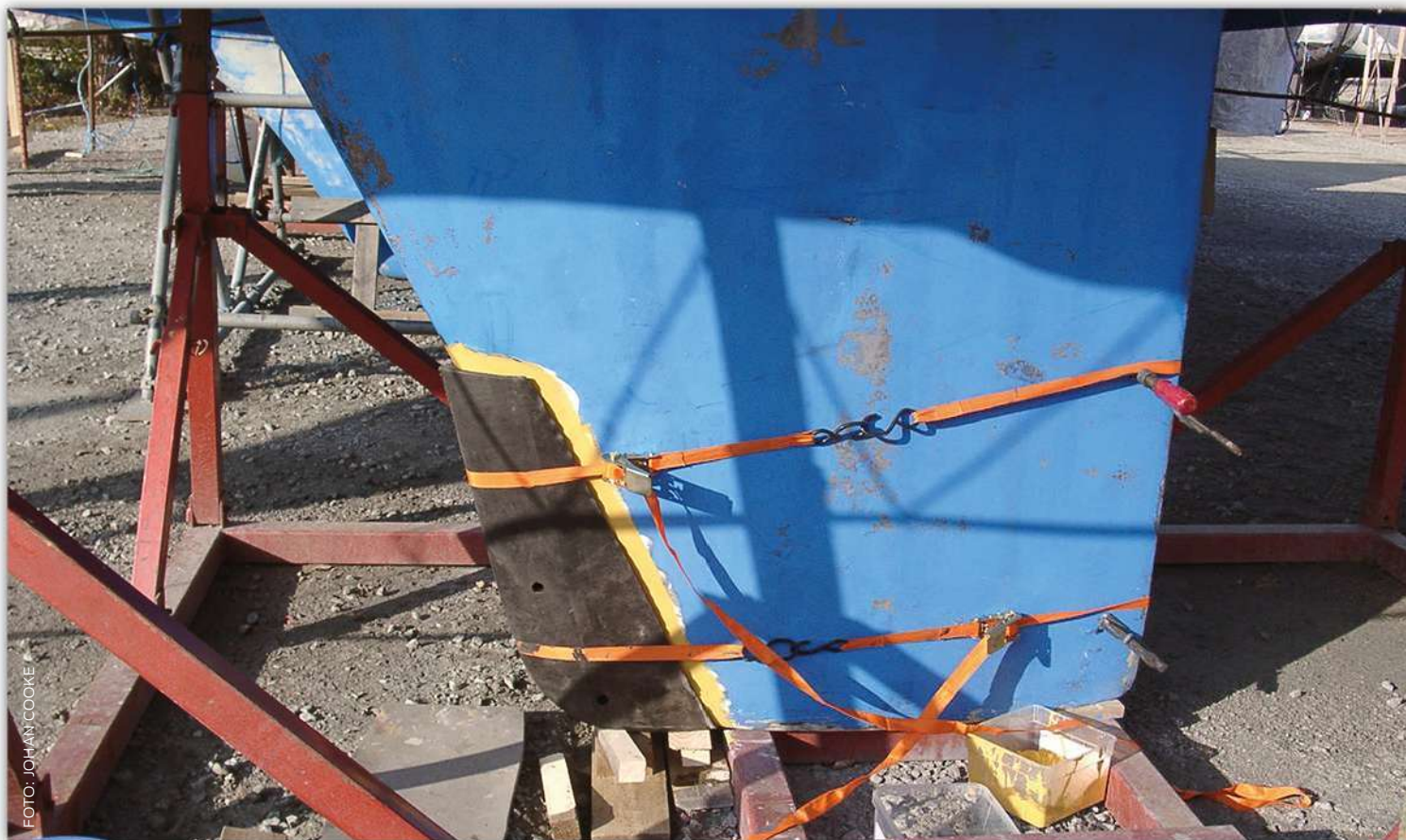


FOTO: JOHAN COOKE

Uppfinningen Keel-Pro mildrar grundskador genom en infälld gummidel i kölens framkant.

» – Erfarenheterna är goda, ramen kan på sin höjd böjas, men ofta går den att pressa tillbaka, förklarar Niels.

Även svenska Arcona har stålram.

– Vi bygger båtar för hårdsegling och dimensionerar för grundstötning. Många går på, det är verkligheten. Därför laminerar vi skotten, vakuumpgjutet, använder riktad glasfiber och gjuter in en 8 millimeters stål balk längs botten. Den tar krafterna från köl och rigg och leder ut dem i skrovet vid en grundstötning. Balken sträcker sig två meter akter om köl och gör våra båtar lika starka som en långkölare, hävdar Torgny Jansson på Arcona.

– Många ägare kan vittna om kraftiga grundstötningar, men båtarna har varit i det närmaste oskadda. Ytterligare hjälp ger gummidämparen Keel-Pro, som 80 procent av våra kunder väljer. Med den och stålbalcken vet jag inte vad som krävs för att en Arcona ska få skador, säger han.

Ramen kostar dock, och byggsättet för hand utan innermodul tar tid.

– När massbyggarna är klara med en båt har vi knappt hunnit med förpiken. Men moduler duger inte, eftersom ingen robot limmar den mot skrovet, alltså finns ingen garanti för att den sitter fast och ger den tänkta strukturella styrkan, säger Torgny.

Även anrika Rosättra Varv tar nya grepp i

Linjett 43. Skrovet är ultramodernt grunt, brett och vakuumpgjutet i ett stycke för att slippa skarv och öka styrkan. Men inte nog med det, man erbjuder en flexköl som tillval.

– Den svänger upp vid grundstötning. Vi har testat våldsamt och funnit att inte ens i åtta knop för motor har skrovet, kölrumman, bottenbalkarna eller inredningen tagit skada, berättar Markus Gustafsson på Rosättra.

Bara en duns när kölens studsar tillbaka i kölrumman, det är allt som märks, kan denna skribent intyga efter att ha testat.

På Hallberg-Rassy berättar Magnus Rassy hur deras produktion går till.

– Vår konstruktör German Frers gör laminatspecifikationen, hans erfarenhet är enorm. GL (Germanischer Lloyd) verifierar att dimensionerna stämmer med CE-normerna. Ytterskiktet läggs på med pistol för skydd mot osmos. Styrkelaminatet är i polyester och läggs på för hand med riktade fibrer för styrka mot grundstötning och huggna mattor bygger tjocklek. Vi laminerar fast djupa massiva bottenstockar och långsgående stringers och överskrider normerna för att få båtarna extremt starka.

– Våra laminat förbättras ständigt för att öka grundstötningståligheten. Ingen båt är dock byggd för grundstötning, och skador-

Vad kan man göra själv?

Om man har en äldre båt kan man montera på kölskyddet Keel-Pro, som Arcona Yachts har goda erfarenheter av. Även försäkringsbolaget Pantanienus har upplevt att det fungerar och har därför tagit bort självriskan vid grundstötningsskador för de båtar som har monterat Keel-Pro.

– Systemet är ett passivt grundstötningsskydd av gummi för segelbåtar, som trots grundstötningar i 4–5 knop inte ger skador. Det limmas på kölens framsida eller integreras i kölens och har ett hålrum. När båten sjösätts fylls hålen med vatten, vid grundstötning komprimeras gummit, vattnet trycks ut genom hålen på några tiondels sekunder och uppbromsningssträckan ökar från cirka 10 mm till 140 mm, säger Torbjörn Eriksson i Uppsala, som uppfann lösningen 2008.

na blir olika. Jag har sett HR- båtar utan skador utvändigt, men där bottenstrukturen slagits loss invändigt sedan båten bankat på ett sandrev. Och skador där bly stort som en handboll fattats på kölens, men inga skador invändigt, berättar Magnus Rassy.



SIGGEBOCKEN

Bästa pallningen
för din motorbåt
500 Kg – 5 Ton. 2sido+1kölb.
Upp till 7 ton, extra kölböck



www.siggebocken.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 Volvo Penta
specialist**



**PAMPAS MARINA
STOCKHOLM – VÄSTERVIK**

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

nomidiesel

energy in blue



7-350 hk
diesel/hybrid
axel/drev

**Vi vet vad som gäller –
från motor till propeller!**



effektiv
ljudsulning

Quality
installationsutrustning
och marina slangar



PENTA

R & D

elastiska och flexibla
axelkopplingar



PSS

Exalto

vattensmorda
tätningar och lager



TEIGNBRIDGE PROPELLERS
Precision Marine Engineering



2-5 bladiga standard och
specialpropeller i brons

CENTERLINE

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

Höstrabatt
läs mer på www.mekroth.se

Allt inom Båtkapell & Dynor



M. Ekroths
KAPELLMAKERI

Nyttillverkning • Reparationer • Tvätt • Försäljning av material
• Dynor • Sprayhood • Båtkapell • Montering • Kapellbågar
• Vi kommer och mättar på er båt för bästa passform
• 15 år i branschen



Martin Ekroth • info@mekroth.se
070-492 31 91 • www.mekroth.se

BÅTKAPELLTVÄTT!

Välkommen till Rentvätt, **Stockholms största båt-
kapelltvätter**. Vi tvättar, mögelbehandlar och
impregnerar alla typer av båtkapell, förtält och markiser.

Vi utför sömnadsarbeten såsom reparationer, byte av
rutor, dragkedjor, tryckknappar, kardborrband, öljetter m.m.
Dessutom tillverkar vi nya båtdynor, kapell, motorbåtskapell,
sprayhood, bomkapell, segelkapell osv.
Högsta kvalitet till rimliga priser.

**Vi söker samarbetspartners.
Gärna kapellmakare, varv och marinor.**

Bor du inte i Stockholm kan vi skicka säck
med förbetald frakt för inlämning på posten.



KAPELLTVÄTT • IMPREGNERING

NYTILLVERKNING • LAGNING

Grindstuvägen 40, 167 33 BROMMA • 08-28 85 34
www.rentvatt.com

Säljes – Kapelltillverkare Stockholm



**Välrenommerad tillverkare av båtkapell,
sprayhoods och båtdynor.**

Företaget är ett av de äldsta i branschen och har genom åren
byggt upp en trogen kundkrets och ett stort lager av mallar till
olika båtar. Generationsskifte.

Kontakta mäklaren Håkan Warnelid
Tel 08-650 63 60
hakan.warnelid@exitpartner.se
www.exitpartner.se

exitpartner
företagsmäklaren



Luktdödaren!

Oxiderar effektivt bort alla oönskade odörer

VÄLJ

Delino D10P

Liten, smidig och effektiv...

Ren naturprocess inga kemikalier

Ring 031-45 61 00

www.delino.nu



HYR CHARTERBÅT

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

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

Snabbt – Enkelt – Säkert

Svensktillverkad
Batterikoppling
ojop.se



VI HJÄLPER DIG MED: tvätt, mögelbehandling och impregnering av kapell, markiser, förtält, båtdynor, båtmattor samt reparationer, byte av blixtlås, rutor m.m

Info på www.nackakapelltvatt.se

tel: 070-205 84 09

Adress: Stenhuggarvägen 2R, 132 38 Saltsjö-Boo

Vi skickar även säck med förbetald frakt för inlämning på Posten.

Däckställning

Däckställning special
håller presenningen från skrovet

A-ställning

Båtbockar

Lätta att montera.
Olika modeller,
passar alla båttyper.

Båtvagga

Av förzinkat stål. Lätt demonterbar
för bekväm transport och förvaring.

Sidostöd

Underlätta uppställning
och bottenmålning med
hög- och sänkbart sidostöd.
Bultas fast i befintlig bock
eller vagg.

Tillverkas och säljs av

AB L. PRESS & SON

Ranhammarsvägen 9, Box 11080, 161 11 Bromma
Tel: 08-80 29 80, Fax: 08-80 80 42, www.press-son.se

Vi har Grymma Priser på allt till din motorbåt!

Propellrar
Avgaslimpor
Servicemotorer

Motorblock
Sötvattensystem
Kompleta Motorer

Olja
Tillbehör
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	74900:-	rek (81600:-)
70 Hk -15	79900:-	rek (96800:-)
90 Hk -15	83900:-	rek (106400:-)
115 Hk -15	87900:-	rek (128900:-)
140 Hk -15	94900:-	rek (145800:-)
150 Hk -15	124900:-	rek (154900:-)
175 Hk -15	139900:-	rek (173900:-)
200 Hk -15	179900:-	rek (194900:-)

Vi levererar och monterar i hela landet

Monteringskostnad 4500:-

Våra motorer är CE märkta

Förmånlig finansiering finns

Vi utför försäkringsuppdrag

Yamaha utombordare:

50 Hk	62900:-
70 Hk	89000:-
100 Hk	103900:-
130 Hk	129900:-

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

Vi tar även inbyten!

Se prispressarnas hemsida för dom senaste priserna.

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



GeoSafe

✓GPS-LARM ✓TRACKER ✓TRYGGHETSLARM

ÖVERFALL & TRYGGHETSLARM

I HUSBILEN & HUSVAGNEN

I BÅTEN

I BARNETS JACKA

I LASTBILEN

Siren & magnetbrytare ingår | GeoSafe ger försäkringsfördelar | Rek.pris 1495,- | www.geosafe.se by **LTC**

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.

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



ANCHORMATIC

ANKARSPEL
från 19 400 kr

www.anchor.se

Bli medlem i Svenska Diabetesförbundet

SVENSKA DIABETES FÖRBUNDET

Box 1107, 172 22 Sundbyberg
Tel 08/564 821 00
Pg 90 09 01-0, bg 5478-4202
www.diabetes.se info@diabetes.se

BETA MARINE

Lägst pris! Ring för offert!

Återförsäljare:

- Ekerö:** Mälarearnas Maskin & Traktor, 0706-44 50 22
- Dalarö:** Frithiofs 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 Marinteknik 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

BÅTRENGÖRING TOXAL

Surt rengöringsmedel, mycket effektivt på den gula beläggningen på båten

Förpackning 5, 25 och 200 liter

THORD OHLSSON
KEMISKA PRODUKTER AB shop.thordohlssonskemiska.se

Vi kan propellrar!

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

Stöttan
alla försöker kopiera!

ORIGINALET

BROWNELL boatstands

SEAQUIP

Djurö Båtvarv · www.seaquip.se · +46 8 571 504 28

Praktiskt
Båtagande

BåtBörsern



Annonsera på
livet
ombord.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, livetombord.se/batborsen. Annonserna kommer även med i tidningen i mån av plats.



Plastbåt Johnson 75HK Hejsan. motorbåt med en Johnson 75hk på. Motorn går bra. Elstart. trailer ingår. Ring eller mejla för mer info. <http://www.blocket.se/vi/62302500.htm?ca=14> Horm. 12 000:-, 0768541500, martin.larsson@bergdahls.com 22857



Birdie 32 Dinettversion 1985. Birdie 32 -85 som jag byggt, mått: längd 9,4m bredd 3,2m djupgående 1,7m vikt 3.6t. Se bilder på: https://onedrive.live.com/redir?resid=F0B962CF3870554C17895&authkey=!AHs6_hi59ymrh0E&ithint=folder%2cjpg Nacka. 225 000:-, 070-5818891, 21560



Dubbelruffad träsnipa 8, 5m x 2, 5m 1966. Hemmabygge. Furu o mahogny, plastat däck, byggd 60 - 66 Motor: Tvåcylindrig, diesel, Albin AD2, 20 hkr, monterad -66, växelströmgenerator Båten finns i Åmål. INGÅR UPPTAGNING O VINTERFÖRVARING 15/16. Åmål. 0706073622, Sten.n@telia.com 22740



Motorbåt Ålandssnipa L9,25 b 3,25 Vatten tankar, Ventilation.Toa med septiktank och tömningsanslutning på däck för sugtömnning. Dubbelkoj i förruff, kök och 2 kojplatser i akterruff (vuxna). Saknar motor därav priset! Herräng. 25 000:-, 073-0762136, hagastall@hotmail.com 22847



Finnmaster 5300 Troller Perfekt fiske / dagstursbåt. Bowriderupplägg men med akterkapell i bra höjd (ej använt!). Dynsats - knappt använd. Rätta motorn - Yamaha 80hk 4 takt från 2011 : endast 30h på motorn Ronneby. 140 000:-, 0705 569292, 22777



Maxi Maxi 84 1978. Bra familjebåt och alla skoten är dragna till sittbrunnen så den är väldigt lättseglad. Vid intresse mailas fler bilder. Båten är 8,40m lång 2,95 bred 5 sångpl. Halmstad. 138 000:-, 0701185336, gudrun.wilhelmsson@halmstad.se 22835



Mahognysnipa. Träbåt, öppen. Mahognysnipa, helrenoverad, motor Albin AL-23. Båten är sjösatt och kan provköras. Pris 34000:- inkl sjösättningsvagn. EN-DAST TELEFONKONTAKT. Mailen är lånad. Alfta. 0271-12158, 073-075 59 22, 22755



MOODY 30 1977. Nu ska vi säljer var helrenoverade MOODY 30 från 1977. 9,15 x 3,15 x 1,45 med en nyservad MD11C med ny sötv kylare och ny webasto. Solarpanel, Kylbox, varmv. Plover, vagn, VHF, inverter, sittbrunkapell Sandsjöfors. 129 000:-, 0702682126, stefochvic@yahoo.se 22739



Einar Ohlson Winga 29 1975. En jättefin och trevlig båt med många förbättringar gjorda sista året. Ring för info! Tyresö. 75 000:-, 0707242879, kimmo.von.knorrning@ncc.se 22735



DRACO 2000 HT 1974. Nytt kapell 2012, Ekolod Lowrance X125. Trimplan Bennet. Komradio, FM-radio av äldre mod. Motor och drev typ B20 AQ 105A/100. Rostfri tank 110L. Servad varje år. Uppagningsvagn. Ärjäng. 65 000:-, 0706589262, lars.i.olsson@passagen.se 22734



Fjord 8893 21 Weekender 1973. Volvo Penta 170 Hk. År 1988 Fullt utrustad. Toa installerad 2011. Kapell säddar, men lappat. Finns Svinnige marina Hägersten. 40 000:-, 070 5208710, 22730



Beason 630 2010. Motor mercury 150hk uppgraderad 175hk för 55.000kr 39knop6000varv marschfart 25knop 1l/nm Båt plats ordnas i marstran/finans ingår vid behov För mer info och bilder så maila mig kungälv. 259 000:-, 0704155871, 22688



Nimbus 28 DC 1989. Välutrustad och i bra skick. Volvo Penta KAD43/DP -06 510 timmar. Bogprop, ankarspel, värmare, landström, laddare, stereo, toa med sug+sjötömning, nåtad teakdurk sittbrunn. Finns i Täby. Täby. 495 000:-, 0708105210, claes@mybug.se 22684

Albin 25 1970. Säljes som renoveringsobjekt, renoverad motor + reservdelsmotor. Backslag till båda motorerna medföljer. Står på äldre båtagn som medföljer mer info på tel eller mejl. Vimmerby. 25 000:-, 070-3820720, Bjogun@telia.com 22507



Örnvik 880 Quattro 1988. Ny Volvo Penta KAD 300 monterad ny 2008, gångtid 440 timmar. Totalt påkostad 400 000 kr de senaste sju åren. Ring eller maila för mer info. Jämför Nimbus, Fjord, Draco Norrköping. 495 000:-, 070 580 96 29, ake.gustafson@telia.com 22506



Maxi Magic 1984. Maxi Magic är en idealisk båt för den lilla familjen, nybörjaren eller ensamsegelaren. Båten har upprustats kontinuerligt och är i mycket bra skick. Se båtens hemsida: www.magicboxmaxi.weebly.com Såve. 113 000:-, +46706548878, hakansson.ingemar@gmail.com 22443



Maxi Mixer Cr 1985. Well maintained and excellent condition with lot of upgrades: mainsail -14, heater -14, Flex'o'fold -13, instruments -12, larger sprayhood -11 etc. More info and pics via email! Dinghy not included! St. Karins (Åbo område). 480 000:-, +358405023309, 22441



Uttern S46 Exclusive 2002. Motor Mercury ELPTO 50hk 2003 (2 takt men bränslesnål) Ingår Ekolod Hummingbird, spöhhållare, tampar, paddel, godkänt lås och kedja och ankare. sigtuna. 79 900:-, 0707635066, 22428



Marieholm IF båt 1971. Fall nerdragna Omklädda dynor 2014, Utombordare, Yamaha 4hk 4 takt 2009, servad 2015, Garmin GPS, Bomkapell, Ankare, tampar, fendrar, bergskilar, Tvålagigt spritkök inkl komplett köksutrustning Rockneby. 20 000:-, 070-2701058, 22409



Micore 570cc Offshore 570cc 2011. Motor Hond VF 75, GPS Garmin 720 S ny 2014. Full dynsatts. Badstega. Pulbet överdrag, Syrefaste pulpetar och pollare. Fast rostfri bränsletank 75 liter. Billig att köra. Ca. 50 tim. Hjärteby. 180 000:-, 0703955697, 22359



Ömo 640 1980. Vålutrustad Campingbåt, Ömo 640 (640 x 2,25 meter å -1000 kg). Bestyckad med en Evinrude 120 V4 VRO 1990. Båt, inredning och motor är i bra skick. Nytt kapell. Utr. Hydr. trim, Navigator Garmin 178c mm Bälsta. 35 000:-, 0733-293461, 22319



Allegro 30 1988. Vålutrustad trygg havsseglare för oceanen eller skärgården. Rymlig mysig salong, båten är välunderhållen och klar att segla mot nya horisonter. Mycket uppdaterad utrustning, ring så berättar jag mera! Lovisa. 330 500:-, +358440151823, fredrik.lindfors@gmail.com 22280



Rinker Captiva 1996. 7,4 liters V8 på 300 hk 2 sovplatser, badbrygga med dusch, portapotti, kylskåp, bord, färskvattentank, handfat i ruffen, Stereo, Trailer, Silent Choice, GPS-förberedd, bottenmål Norrtälje. 130 000:-, 073-5582486, klas.enz@norrtalje.se 22276



Windy 32 Scirocco 2001. 2 st Volvo Penta Kad 44 EDC som har gångtid på 780 timmar med KCR Box-ar som ökar originalets 520 hk till 640 hk samt minskar bränsleförbrukningen. Toppfart ca 45 - 50 knop, March 30 - 35 knop. Grödinge. 1 045 000:-, 0708-347276, ove.jonehed@bofab.se 22255



Tiedemann Mahoganykryssare 1965. byggd 1965/66 Stockholm och ligger nu i Mariehamn, Åland 8,50x2,80 VP TaMD31A 130hk (grundrenoverad år 2005) försalng med två soffor och bord och en akterhytt med två kojplatser Mariehamn. 69 000:-, +358407733090, 22236

Rinker 260 Fiesta vee 1993. 5,7 l mercruiser 280hp. Bravo 3. Motor går mycket bra o är Nyservad. Renoverad förgasare. Ny biminipop. Nya 100A batterier. Plotter lowrance elite. Toa/dusch med septitank. Mer bilder finns. Sköllersta. 150 000:-, 0737053732, 22327



Mahognybåt Träbåt Unik och vacker brunmålad mahognybåt säljes i befintligt skick. Motor finns ej. Helt kapell men stommen behöver riktas/lagas. Bakre sittplatsen behöver snickras. Båtvagn ingår. Umeå. 10 000:-, 0705394436, nordmin@gmail.com 22231

Boghammar Magnum 28 HT Magnum 28 HT Påbörjat renoveringsobjekt. I båten sitter en AQ 271 C och ett 290 DP saknar underhus. Bara att börja plasta i durkar nu och bygga inredning. Balkar förstärkta och nya skott plastade i hela botten. Värmdö. 45 000:-, 0704962235, parszyk@gmail.com 22222



Maxi Mixer 1982. Totalrenoverad och uppdaterad betr. segel, furlex,kök, dynor, toa, kylskåp, webastovärmare, navigationsystem, varmvatten, innertak, fönster,elsystem samt omlackering av inredning. Motor:2006. Göteborgs. 490 000:-, 073-8146484, ing-marie.64@hotmail.com 22177



Dalbo 27 1980. Snipa 8,10x2,85. Djupgående 0,85 m. Motor Lombardini LDW 1404 M 40 hk. Gångtid 135 timmar. Toalett, septitank, kartplotter, solceller, 3st nya batterier, spritkök, diskho, färskvatten, kylbox m.m. Åmål. 129 000:-, 0702 403221, goran_lindberg@telia.com 22176



Moonraker 36 Softrider 1970. Plastbåt byggd i England tidigt 70-tal. 36 fot x 3,5 m. Mycket luft och ljus inombords. Mycket omfattande renoveringar 2005-2012, bl.a. 2 st nya volvo penta D3 130 m.m. m.m. Västerås. 525 000:-, 0704582514, p.kihlgren@telia.com 22172



Bayliner 2855 Ciara Ciara 1996. Pen familiebåt med nyoverhalt motor Mercruiser V8 Bensin. HØST SA-LU Brastad. 198 000:-, 004746662000, andrwe@online.no 22157



Västakstnipa Riggad snipa 27 1980. Högsjösnipa 8x3 m, 22 kvm segel. För och akterruff 4 kojor, full ståhöjd. Fin teakinredning och textilier. Depl 3,5 ton. Mycket utrustning hydraulstyrning GPS mm. Pålitlig penta diesel 4 cyl 64 hk. Mölndal. 115 000:-, 0722-382625, norderney@telia.com 22143

Pioner Viking mittulpulpet Yamaha 40 fyrtakt. 2014. Säljer nu min fiskemaskin då det är dags för familjebåt, allt nytt 2014 och inköpt på Yamahacenter i Karlstad. I skrivande stund har ekipaget gått 92 timmar. Eko och plotter Garmin, 80km trailer ny 14 Karlstad. 120 000:-, 0703523801, brundryck@hotmail.com 22058



Stureholm Snipa med rigg och segel 1986. 4 cyl Diesel BMC Tempest 38 hk. Fartygshytt med negativa frontrutor och dörrar till hytten för högsta komfort. Styrning inne och ute. Autopilot, värmare, kemtoa, GPS, Ekolod Hallsberg. 145 000:-, 070-7248629, stefan.zetterlund@telia.com 22056



Nordfjord 27 1979. 8 m L, 2,75m B Plotter Lowrance, ekolod, kompass, Toalett med fast tank, Dusch/spolningsmöjlighet på akterdäck, Autopilot, Gångvärmare, varmvattenberedare, MD 40 diesel, ASU-kylskåp värmare Dubbla styrningar Tyresö. 250 000:-, 0707894873, birger.faiht-ell@k-konsult.se 22020



Skilsö 620 DC 1987. Välskött Skilsö DC 620. En lättkörd båt för dagsutflykter och övernattningar för 4 personer. Stor yta ute med bred U-soffa bak. I mycket liknar den Nimbus 22 DC. Inkl 30-båtvagn. Maila för mer info. Vargön. 120 000:-, 0703990604, dan@telero.se 22011

Gobbi Atlantis 47 2004. Fin Italiensk båt m/ 2x TAMD 75 Volvo Penta m/ strake akslingar. Ca 400 timmar på motorer. Båten har ikke vært brukt siden 2013. Båten ligger i Strandby i Danmark. Bilder og utstyrliste sendes. Fana. 1 250 000:-, 004793240332, ted@odfjelldrilling.com 22170



Yamarin 63 DC 2015. Nästan ny daycruiser med Yamaha 150 hk (DETX), uttagen juni 2015.. Garmin 70s med ekolod, extra batteri och annan nödvändig utrustning. Karlskrona. 375 000:-, 0706990023, rogerdanell@live.se 22004



Bayliner Trophy 2052 WA 1998. En perfekt båt för, bad och helgturer, klar för sjösättning, står på trailer som säljes separat. En mycket trevlig och sjövärdig båt med trygga sjöegenskaper. Motor Mercrusier V6 4.3L ny servad, med Harestad. 156 000:-, +46303220429, metesten190@gmail.com 21998



Askeladden A14 - segelkombi Segelkombi med mast i aluminium, segel, centerbord. åror. Mercury 4 hk 4-takt, modellår 2005 uttagen 2006. Trevlig utflyktsbåt och bra nybörjarsbåt att börja segla med. Linköping. 20 000:-, +46702309997 eller 0731-429973, nilsroland@yahoo.se 21985



AMT 185 HT 2008. Tillfälle att köpa en välutrustad kvalitetsbåt till bra pris. Motorn, en Mercury 100 hk 4-takt är från 2012, endast 90 h. Trimplan, teakpaket, tilltratt, hydraulstyrning, GPS, kapellgarage, 30 trailer. Värmdö. 185 000:-, 0709830736, alexander.wegener81@gmail.com 21980



Örnvik 670 Trader 1989. Mycket fin och välskött Örnvik 670. Yamaha 115 HK 2-takt. Fendrar, tampar, ankare, Wallas-värmare, trimplan, GPS, belysning mm. Nynäshamn. 85 000:-, 0765905324, 21979



Ryds 620 DC 2006. Mercury 115 Optimax 2006. Finns på Ingarö i Stockholm. Gångtid ca 60 timmar. Köpt av Skanstull Marin i juli -06, vi har haft den sedan dess. Båten har aldrig bottenmållats. Toppfart 36 knop, enl mätare Saltsjö-Boo. 210 000:-, +46725213584, 21940



Bavaria Match 35 2006. Unik och topputrustad Bavaria Match 35 MK II från 2006 för regatta och snabb cruisingssegling. Kompletterad och väl underhållen, bl.a extra koj bakom toaletten. I superskick och mycket välutrustad. Luleå. 795 000:-, 070-5569830, christer.bergh@tieto.com 21936



RJ85 nr 26 bortskänkes av ålderskäl. Vire inombordsmotor 7 hk Bra segel; storsegel, focck och rullgenua En del plastarbeten på kölpartiet krävs och lite allmän puts. Båten ligger på land. Stocksund. 0703857142, 08857142, ebbadrakenberg@gmail.com 21919

Campion 645 isc 2007. Campion 645 isc 2007 Volvo Penta motor 225hk Volvo penta drev 198 timmar gång Ny servade 9 personer Full höjdskillnad kapell Regel 30 trailer med nya däck Mm Ring vid intrasse 259000kr Bvs örebro. 259 000:-, 0738008460, Lars-mikael@swipnet.se 21915

Sea Ray 225 cc 1980. Äldre daycruiser i bra skick med Volvo penta V8 från -96 som totalreoverades och sattes in 2006. Drev Volvo penta 290 duoprop. Inredningen uppdaterad. Uppsala. 65 000:-, 0733627622, Linda.sandberg@hotmail.com 21893

Storbådan Motorbåt 1980. Båt med påsittande 40 hk Yamaha från -87, nyservad nu i Juni med oljebytten växelhus, impeller, stift, förgasare m.m. + fint Fogelsta båtvagn (30 Km). Båten lagad efter repa i botten, Nu reparerad. Sundsvall. 19 000:-, 073-404 66 73, astor.nasman@bredband.net 21421



SeaRay 220 OV 1989. Sötv.kyld V8 350Hk körd 20tim. Bravo drev. Allt ingår, Kapell(2006)+extra bågar, PortaPorti (oanv), 2 extra prop, Klass3 kätt m lås, Ankare, Tampar, Fendrar, Paddlar, GPS, Kompass, mm pga utl.flytt Dalarö. 145 000:-, 0708-311300, pelle.forsberg@gmail.com 21878



Hallberg Rassy HR 310 2011. Mycket välutrustad och välvårdad, i nyskick. Säljes pgra. liten användning. Utöver std utr. tex. rattstyrning, dubbla plotters, radar, bog och-akter sidpropellar. Större winchar, gennacker+bogspröt Ekenås. 1 720 000:-, +358400318525, tor.enberg@fimnet.fi 21876



Southern Shipyard (Great Britain) Shamrock Club Racer 1978. 11900 EUR 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 Eng. power 15 hp Flag Estonian Place of mooring Narva-Jõesuu, Estonia 11 900:-, +3725063720, dmitri.lohmatov@gmail.com 21875

Storebro Storö III 1965. nr 1136 .En 50-årig pärla söker ny hängiven ägare.Mahognybåt från 1965, klassisk svensk träbåt.Välvårdad och omskött, i utmärkt bruksskick. Ring/ maila för info Vendelsö. 295 000:-, 070-4152030, tomas.rockstrom@gmail.com 21869



Comfort 32 1980. Grymt trevlig segelbåt till familjen med två separata akterruffar! Lätt att segla själv, bytt motor 2002. Väl uppdaterad och ömsint omhändertagen. Läs mer på www.c32.se. Kolmården. 265 000:-, 0702-621832, 21853



Träsnipa 1952. Hej ska nu sälja min träsnipa p.g.a flytt. I sitter en motor av märket Isuzu som fungerar utmärkt. maxfart är nio knop, den är 9,25 lång och 3,35 bred. båten är sjösatt i Södertälje och kan provköras. Södertälje. 42 000:-, 0707306916, 21851



Saga 27 AC 1992. Yanmar 62 hk turbo, bog prop, ankarspel akter, centaflex koppling, autopilot, VHF, GPS plotter Garmin, värmare, vagg och täckställning, all dokumentation. Bromölla. 360 000:-, 0733-267131, 21822



Ölandssnipa - det lilla vikingaskeppet 17 fot, ek, mkt gott bruksskick, byggd 1969 av H Rydberg, Sjöstorp, renov. 1990, demonterbar förhöjd reting. Stor & fock + äldre segel. Äldre båtagn (kombimod. m flak) kan ev. medfölja. Löttorp. 14 000:-, 0706590839, magnus@schultzberg.eu 21818



Jofa Winth 435 Motorbåt Jofa Winth 435 med Yamaha 50 hkr motor samt TK-trailer. Längd båt: 435 cm Bredd båt: 187 cm Nyservad motor. Ny propeller. TK-trailern får köras i 70 km/tim. Vejbystrand. 39 985:-, 0702938005, strandkjer@hotmail.com 21799



Sea Ray 230 cc 1989. En båt i bra skick till sin ålder. Där är gjord en stor service i våras innan den lades i vattnet. Samt att den bottenmålades. I servisen bytades allt till tändning. Alla oljor samt filter. Mm mm Hör. 125 000:-, 0708277699, peter@atvservice.eu 21723



Windy 23 FC 1985. Nu har ni chansen att köpa en Windy 23 FC av 1985 års modell. Båt 414. Motor: Volvo Penta AQD 40A från 1987 Drev: 290 DP Boogie Trailer ej reggad i Sverige men alla papper finns. 2000kg Mariestad. 175 000:-, 0768563682, 21588

Båtar köpes

Buster RS eller M 1990. Jag önskar köpa en Buster RS eller M i bra skick. Det gör inget om det är ett paket med GPS, kapell, kärra mm. Båten kommer ligga i Sörmland men har inget problem att ta mig till angränsande län. Nyköping. 0702949493, stolth@hotmail.com 21734

Tillbehör säljes



Fiskenät och ålryssjor 2 Tunnor fiskenät 110m vardera Ålryssjor Allt för 300! Nynäshamn. 300:-, 0765905324, 22691



Vinterförvaring Uthyrning för båt och fordon Hall 1: Välsolerad, värme +5, porthöjd 2,86 m Hall 2: Ouppvärmad torr, porthöjd 4,35 m Upp till 6 meter 250kr/mån, därefter 50kr/meter Mellan Valdemarsvik-Åtvidaberg Åtvidaberg. 250:-, 073-5019716, honseriet@gmail.com 22597



Ford Marinmotor Volvo MD42 med backslag 30000:- Ny motor 59 Kw 500 kg Perstorp. 30 000:-, 0705932841, info@bathso.se 22237



Ponton pontoner med stålram lämplig till större husbåtsbygge, flytkraften är totalt 21,6 ton, Material i pontoner är dubbelväggig PE-plast som tål is. Ram av galvat stål, Ev träram runt huset ingår. Motorfäste . Råda. 192 000:-, 070-5646731, flytkraft.tobbe@gmail.com 21930

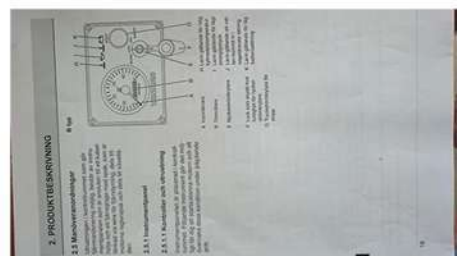


Rejäl segelbåtstrailer med 4 dubbla hjul Kraftig. 2-axlad. Obromsad. Upp till 10 tons segelbåt. Uppsala. 12 000:-, 070 5208101, inger@xray.bmc.uu.se 22326

Tillbehör köpes

Vinkelväxel Vinkelväxel till skiboat eller liknande sökes Åkersberga. 0706049814, peter.janzon@telia.com 22695

Stolar till ryds 530 GT (Seabird) Köpes omgående. 2 st stolar välbevarade gärna nya till seabird samma som till Ryds 530 GT helst original men vita går också. Götene. +4651129257, wanja.olle.johanson@gmail.com 22137



Instrumentpanel B typ till Yanmar 3YM20 med kontakt Jag eftersöker en instrumentpanel till min inombordare Yanmar. GREBBESTAD. 0702815071 alt 070812029, 21827

Hemmets Journals jättesatsning på KORSORD!



Sveriges största kryssbilaga!



★ STÖRST I SVERIGE!

★ 24 SIDOR VARJE VECKA!

★ BÄSTA VINSTERNA!

krysset 10 vinster!

Premiär
torsdag
1 oktober



Håkan Ström
Chefredaktör

Petra Neckling
Layout korsord

Liz Lang
Ekonomi

Görel Bockasten
Redaktör

Karin Roos
Redaktionsassistent

Göran Lindén
Chef korsord

Lena Hertler
Prenumerationer

[Nästa nummer]

Tema

TOATÖMNING

- ▶ Så fungerar tömningsstationerna runt kusten
- ▶ Nyttan med tömningslagen – så påverkas skärgårdarna
- ▶ Fixa däckstömning



Klassiker
OMEGA 34



Praktiskt
GÖR DIN EGEN RUFFLUCKA

Test
FILTERAVDRAGARE

Så funkar det
BYT KICKSTÅNG



FINNS I BUTIK 22 OKTOBER
PRENUMERANTER HAR DEN I BREVLÅDAN 20 OKTOBER

Missa inte nästa nummer! Prenumerera nu!



Ja! Självklart vill jag prenumerera

28 nr 1399 kr

AALKPB

14 nr 749 kr

AALJPB

7 nr 399 kr

AALIPB

Namn: _____

Adress: _____

Postnummer: _____

Postadress: _____

E-post: _____

Erbjudandet gäller t o m 2015-10-31, 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

PRAKTISKT BÅT- ÄGANDE PÅ FILM

Se våra pedagogiska gör-det-själv-filmer på www.livetombord.se



Båtlivets fem viktigaste knopar

FILMEN PRESENTERAS AV



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



livet
ombord

Se alla våra filmer på www.livetombord.se,
klicka på "gör det själv" i meny

FRAMTIDEN ÄR ELEKTRISK



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!



Ta dig fram tyst och bekvämt med en underhållsfri elmotor från Koreanska Flover! Finns i fyra olika storlekar från 33 till 55 lbs dragkraft, perfekt till jollar, gummibåtar, roddbåtar, ekor, kanoter, kajaker. Det självklara valet i sjöar och mindre vattendrag.

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!



Indikator för batteri



Justerbar rigglängd

Kompositfäste



Vasskärande propeller

Justerbar rorkult



SOMMARERBJUDANDE
 Superpris på elmotorer, ange rabattkod FLOVER2015 i webshopen

www.drev.se

Reservdelar för drev och utombordare

Linjalvägen 10d, Arninge-Täby • order@drev.se • 08-7651090