

TEST MOODY DS54 ETT HEM FÖR VÄRLDSHAVEN

Båttidningen

LIVETOMBORD.SE

Nr 11 • november 2015 54:e årg
69:90 KR • 89:90 NOK • 7,95 EURO

Sveriges mest lästa båttidning

TEST:

**NORDKAPP
NOBLESSE 655**
DC med alla rätt

**FOUNTAINÉ
PAJOT SABA 50**
Maximalt socialt
på två skrov

MÅSTE HA:

**FICKLAMPOR
FÖR ALLA SMAKER**

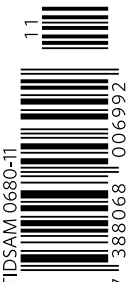
**SEGLA I
NEW YORK**

Se staden från dess vackraste sida

TEST:

**5 SNIPOR
FÖR LIVSNJUTARE**

- Crescent Allure 26
- Käringösnipan 22
- Maril 625
- Van Wijk 621 Classic
- Scandica 670 Retro



TIDSAM 0690-11
7 1388068 1106992

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



Nya Lx

Små kostnader, stort nöje

Nya Buster Lx är i många egenskaper en förbättrad favorit. Inte minst för att den kombinerar flera egenskaper som man normalt förväntar sig i en avsevärt större båt.

Bekanta dig med Buster nyheterna hos din återförsäljare.



Buster®

Aluminium Boats Since 1955

235.400:-

BUSTER Lx + YAMAHA F50

Till priset tillkommer leverans- och monteringsavgifter som kan variera beroende på ort och återförsäljare. Båtarna på bild har tilläggsutrustning.



60 Test: Nordkapp Noblesse 655



70 Martin Strömberg mot nya mål



42 Test: Fountaine Pajot Saba 50

7 Ingång

8 Aktuellt

14 Segla i New York

Se världstaden från dess vackraste sida.

23 Test: 5 x glidarsnipa

Crescent Allure 26

Käringsösnipan 22

Van Wijk 621 Classic

Maril 625

Scandica 670 Retro

36 Test: Moody 54

Tungviktare för världshaven.

42 Test: Fountaine Pajot Saba 50

Cruisingkatamaran som rymmer hela släkten.

48 Måste ha: Ficklampor

Hjälpredor i höstmörkret.

50 Kalvö, Lindö, Trossö

Tre fantastiska öar förbundna av en magisk väg.

56 Vatten som förstör båten

Se upp för vattnet som kommer uppifrån.

60 Test: Nordkapp Noblesse 655

En lyckad dagturare från Norge.

64 Den tyska drömfabriken

Många märken byggs i nordtyska Greifswald.

70 Intervjun: Martin Strömberg

Drömmer om ett svenskt team i Volvo Ocean Race.

81 Krönika: Curt Gelin

Båttillverkarna mörkar detaljerna.

82 Nästa nummer

14 Upplev New York från segelbåt



64 Storskaligt båtbyggeri i Greifswald

48 Ficklampor mot höstmörker



PA OMSLAGET: Van Wijk 621 Classic FOTO: Dan Ljungsvik

NYA MERCURY 115 HP FOURSTROKE

Skaffa riktigt hög prestanda i aktern.

Lätta Mercury 115 hp FourStroke tar dig ut på sjön. Motorn är hela 9 kg lättare än närmsta konkurrent, vilket ger den bästa accelerationen i klassen och en allmänt lättmanövrerad båt. Den stora slagvolymen ger ett högre vridmoment utan större ansträngning, vilket ger god komfort. Tack vare ny design är den även enkel att underhålla.

Mercury har startspärr som standard på fyrtakts-motorer från 40 hk upp till 350 hk, vilket ger dig lägre försäkringspremier.

It's good to have Mercury behind you.

www.mercury.se



› Finns med

Mercury Command Thrust växelhjul

Ingen tillhandahåller ett bredare program av Command Thrust-modeller framtagna för maximal fart, hantering och manövreringsförmåga för utvalda aluminium och glasfiberbåtar.



Nu som e-tidning!

Som prenumerant på Båtnytt får du tillgång till e-versionen av tidningen i din mobil, surfplatta och i datorn!

Läs mer på
www.livetombord.se

Båtnytt



Båtnytt

PRENUMERERA

Ring eller mejla vår kundtjänst

08-400 277 26, pren.bn@egmont.se

Helår, 12 nr, 699 kr. Halvår, 6 nr 369 kr.



CHEFREDAKTÖR
JENS AUGUSTINSSON
08-692 01 07
jens.augustinsson@egmont.se



REDAKTÖR
LARS GUDITZ
08-692 01 11
lars.guditz@egmont.se



GRAFISK FORM
LENA LAURÉN
08-692 66 25
lena.lauren@egmont.se



GRAFISK FORM
LINN A. MADDERN
linn.maddern@egmont.se

KONTAKTA REDAKTIONEN
RED@BATNYTT.SE

ANSVARIG UTGIVARE
PHILIP PEREIRA DOS REIS

KORREKTUR
AILEEN FLORELL

FÖRETAGSANNONSER
PATRIK REHN
08-692 66 34,
patrik.rehn@egmont.se

CARL BERNEKLINT
08-692 01 94,
carl.berneklint@egmont.se

MEDARBETARE I DETTA NUMMER	EMELIE SVENSSON, KARIN OLEANDER CURT GELIN, JOAKIM HERMANSSON, EMMA GLAUMANN, DAN LJUNGSVIK BERTEL KOLTHOF, JERKER NORLANDER ØYVIND BORDAL, HASSE BAUER
ANNONSTRAFFIC	08-692 01 00 (8.00-12.30) trafficannons@egmont.se
MARKNADSANSVARIG	ANNA FAHLÉN 0765-37 76 86, anna.fahlen@egmont.se
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR	PER KJELLANDER
TRYCK	EGMONT PRINTING SERVICE
BÅTNYTT UTGES AV	EGMONT PUBLISHING Organisationsnr: 556046-9206 Pyramidvägen 7, 169 91 Solna Telefon: 08-692 01 00 Telefontid 8.00-12.30
	ISSN 0005-6308

Båtnytt's material lagras och publiceras elektroniskt.

Externa skribenter, fotografer och tecknare måste meddela eventuella förbehåll mot detta. Utbetalt arvode inkluderar rätt till elektronisk publicering. För ej beställt material ansvaras ej. Eventuell skatt på vinster i tävlingar som anordnas av Båtnytt betalas av vinnaren. Denna tidnings utlåning eller kopiering i förvärvssyfte förbjuds.

Citera oss gärna men ange källan. Egmont Publishing behandlar kunduppgifter med modern informationsteknik och lagrar dessa för att kunna fullfölja kundrelationen samt för att kunna lämna erbjudande från Egmont eller från företag som samarbetar med Egmont.

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 MDKR och har cirka 320 medarbetare i Sverige.

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

Egmont Publishing ingår i den danska mediekoncernen Egmont som är en av Skandinavien's ledande mediekoncerner.

EGMONT
Publishing



EN RIKTIG SKITSOMMAR

Ja, först var det ju då skitvädret. Men det är ju som det är, det kan inga lagar och regler styra. Där har vi oss själva att skylla att vi behandlar Moder Jord som vi gör. Men med lite tur – och kanske lite fingertoppskänsla så kunde man ju skratta hela vägen till skärgårdsklippan under augusti. Själv hann jag med en (i) enda, men i gengäld helt oförglömlig augustidag i Bohuslän när klipporna är precis så där varma och havet solgnistrar precis så där perfekt som egentligen inte är möjligt. Det var en sån där dag när alla ler mot varandra på sjön och varenda tung vinterregndroppe innanför kragen är förläten.

DET HAR OCKSÅ varit en sommar när alla båtmänniskor med en toalett ombord haft en helt ny lag att förhålla sig till. Men redan under första säsongen verkar det ha blottats en del brister i systemet.

Att bara hitta en helt komplett förteckning över var man kan tömma sin skit verkar vara en tuff uppgift. Och har man rört sig sträcka Örnsköldsvik–Skellefteå så har man fått vara restriktiv med toabesöken om man inte velat bli en lagbrytare och pumpa skiten överbord. På den sträckan, sisådär 135 distans, finns enligt Transportstyrelsens karta över tömningsstationer inte en enda anläggning.

EN BESVIKEN LÄSARE hörde av sig med en riktig skithistoria om när han och frun skulle tömma sin tank vid en station i Roslagen. Underhållet av anläggningen visade sig vara minst sagt undermåligt och skiten sprutade som ur en fontän ut på pontonen och vidare ut i vattnet – bara några båtlängder från gästhamnen.

Läsaren gör den rimliga reflektionen att ingen skulle ju före förbudet ens ha kommit på tanken att tömma tanken i hamnen, men jag är säker på att detta inte är första gången den gångna sommaren som det här scenariot utspelat sig.

SJÄLV KAN JAG inte låta bli att fundera lite kring på vilka grunder det här förbudet tillkommit egentligen och hur långt man funderat

kring konsekvenserna av införandet. Det är nog tämligen lätt att vifta med miljöargument och få till en pott med pengar för att bidra till att tömningsanläggningar kommer på plats. Men jag antar att det är meningen att det här ska fungera mer än en säsong för att det ska ge några miljövinster. Och finns det då ingen klar ansvarsfördelning, rutiner och resurser för långsiktighet i skötsel och underhåll av anläggningarna, ja då blir det ju bara skit av alltihop så att säga.

Har du själv några erfarenheter, goda eller dåliga, från första säsongen med toatömningsförbudet, hör gärna av dig till oss via mejl eller facebook.

DÅLIG SOMMAR ELLER inte. Det oundvikliga är nu i alla fall här. Om den inte redan är uppe så ska båten upp och packas in för vintern, kanske blir det lite småfix innan orken tryter för i år. Är det någon sommar som det avslöjats att båten läcker in vatten ovanifrån så är det väl i år. Båtnyttmedarbetaren Øyvind Bordal har funderat lite kring det och på sidorna 56-59 kan du läsa mer om hur du hittar eventuella läckor och tar itu med problemet.

I ÖVRIGT ÅTERSTÅR väl bara att börja drömma om nästa säsong. Själv känner jag en nästan sjuklig längtan tillbaka till Bohuslänns varma, kala klippor. Känner du samma sak så kanske suget kan stillas något av vårt reportage från Kalvö/Lindö. På bilder är det alltid sommar och kanske kan det hjälpa till att hålla drömmen vid liv. För det kommer en sommar till, det kan jag lova.

Och det är ingen skitsak. **B**

PS. ÄVEN OM DET känns jobbigt kan det vara värt omaket att hänga av även en större utombordare från båten under vintern. Båttjuvarnas bästa tid är nu och de verkar annars gärna ta itu även med större motorer.

UNDER STRECKET



Att se en stad från vattnet öppnar upp nya perspektiv. Det kan till och med gälla ens hemstad. Själv har jag sett Stockholm från vattensidan den gångna sommaren och förundrats över att fler inte nyttjar vattnet.

New York i sig är en mäktig upplevelse som bokstavligen talat reser sig till skyn framför ens fötter. Vill man verkligen ta ett steg tillbaka och se den mäktiga staden lite på håll kan man göra som Båtnytt, mönstra på en båt för en kväll och se drömstaden bada i det sista kvällsljuset. Låt dig inspireras på sidorna 14-21.



Han har knappt klivit i land men är redan fast besluten om att han ska iväg igen. Orust-sonen Martin Strömberg har nu seglat tre Volvo Ocean Race men är ännu inte nöjd. En dröm skulle vara att få se en svensk båt med flera svenskar ombord i nästa tävling, som startar 2017. Läs mer om Martins tankar om livet och seglingen på sidorna 70-77, där han intervjuats av Båtnytt medarbetare Hasse Bauer, en annan jorden runt-räv, som också seglat VOR på 80-talet, men då mer känt under namnet Whitbread Round The World Race.

Minisegling över Atlanten

■ Den 19 september i franska Douarnenez startade fyra kvinnor och 68 män mellan 22 och 56 år i den mytomspunna tävlingen Mini Transat. I små strykjärnslika och kraftigt överriggade båtar på 6,5 meters längd ska de först kappsegla 1 257 sjömil till Lanzarote, för att sedan fortsätta ytterligare 2 764 sjömil till slutmålet i Guadeloupe. Deltagarna kommer från 15 länder, varav franska seglare svarar för mer än halva startfältet. Pia L'Obry seglade Mini Transat 2003, och är fortfarande den enda svensk som deltagit.

TEXT & FOTO JOAKIM HERMANSSON



ERLANDSONS ÖPPNAR I GÖTEBORG

■ **Båttillbehörsbutiken Erlandsons Brygga** öppnar ny butik på 1 000 kvadratmeter i Sisjön i södra Göteborg.

Erlandsons Brygga har tidigare haft tre butiker med "stormarknadsprofil" i Stockholm och en i Västervik, där också deras centrallager finns. Butiken beräknas öppna i februari 2016.

672 %

■ **Så mycket** fler vattenskotrar har marknadsledande BRP (Sea-Doo) sålt det senaste året jämfört med året före.

Klubb för Nordstar-ägare

■ **Nordstar Sverige** har startat en klubb för alla som äger en Nordstar-båt, ny eller gammal. Meningen är att bygga upp en klubb för ökad gemenskap mellan ägare till Nordstarbåtar samt att kunna erbjuda förmåner för dessa.

Anmälan kan göras på www.nordstarsverige.se.



SCANDICA 450 ALU

Foto: Mikael Svensson

Scandica 450 ALU

Scandica 450 ALU är en helt ny modell som är framtagen för allroundfiske och sportfiskare med krav på utrustningen. Med ett helsvetsat skrov i 3 och 4 mm aluminium så har du en båt som tål riktigt tuffa tag! Allt är svetsat för maximal stabilitet och hållbarhet. Med detta kraftiga gods tillåter det att man kan montera motorkraft ända upp till 50Hk på denna båt! Det ger en hastighet på ca 35 knop.

Ring för mer information



Scandica of Sweden | Tel: 0325-123 45 | Mob: 0706-388 622 | www.scandica.se

270 CABIN OB

MED SINGEL ELLER DUBBLA
UTOMBORDARE



XO

XOBOATS.FI



220



240 I/O



240 CABIN



250



270 CABIN



270 FRONT CABIN

nordic marine

NORDIC MARINE MARSTRAND AB
TEL. +46 (0) 303 613 00
WWW.NORDICMARINE.SE

SEA4YOU

SEA4YOU SWEDEN AB
TEL. +46 (0) 871 70 405
WWW.SEA4YOU.SE

Holländska glidare

■ **Holländska Isolep** tillverkar halvplanande båtar perfekta för dagturen. Deras modell Rapida 750 har funnits ett par år och nu lanseras modellen Isolep Rapida 777 som har lite modernare former.

Skroven byggs i Kina och resten av monteringen görs i Holland. Båtarna har Craftsmandieslar (Mitsubishi) med rakaxeldrift. Med 42-hästaren gör båtarna 17-18 knop, men en del kunder beställer dem, av någon anledning, nedtrimmade så att maxfarten landar på 14,9 knop.

Rapida 750 Längd 7,5 m, bredd 2,25 m, vikt 1 450, motor 21-80 hk, pris från 459 000 kronor.

Rapida 777 Längd 7,77 m, bredd 2,35 m, vikt 1 450 kg, motor 21-180 hk, pris från 479 000 kronor.

Info www.isolep.se



FLYTANDE SOFFOR. Det är gott om plats för picknick i de holländska glidarbåtarna, till vänster Isolep Rapida 777, till höger 750.



KOLFIBERCRUISER FRÅN ARCONA

■ **Arcona visade** upp sin nya 465 som ersätter den tidigare 46:an. Det är den brittiska marknaden, som är Arconas huvudmarknad, som har efterfrågat en ersättare. Men det är inte hela anledningen till att båten togs fram just nu.

- Jag har själv varit sugen på den här båten och som företagsledare så har man ju möjligheten att bestämma lite själv också, säger Torgny Jansson på Arcona Yachts.

Arcona har en tradition av att bygga för både racing och cruising och detta gäller i hög grad för den nya 465. Båten är byggd i kolfiber, men det är faktiskt inte för att förstärka racingprofilen utan för cruisingseglingen.

Skrovet är helt nytt med ett plant brett akterskepp för mer fart.

- Många av båtarna går på långseglingar och är då utrustade med massor av extra utrustning, som watermakers och elverk. Men om de lastas med flera ton utrustning hamnar ju vattenlinjen kanske en decimeter djupare än vad båten var ritad för. Om du bygger i kolfiber blir den lättare än den ska, men med utrustningen monterad seglar den som det var tänkt, säger Torgny Jansson.

Bättnytt kommer att testa båten så snart den är helt intrimmad och du kan läsa testet i vår.

Fakta Löa 14,09 m, bredd 4,24 m, vikt 9,6 ton, djup 2,15/2,50/2,8 m, motor Yanmar 80 hk. **Info** arconayachts.se

TUFFA KATTER

■ **Seacat** har funnits sedan 2006 men är lite av en doldis för de flesta. Många av båtarna går i kommersiellt bruk och används av till exempel sydafrikanska marinen, israeliska försvaret och svenska kustbevakningen.

Skroven och tuberna produceras i Sydafrika men den slutliga monteringen görs i Sverige. Att båtarna är tillverkade för att tåla stryk och daglig användning syns i detaljerna, men prislapparna är ganska rimliga.

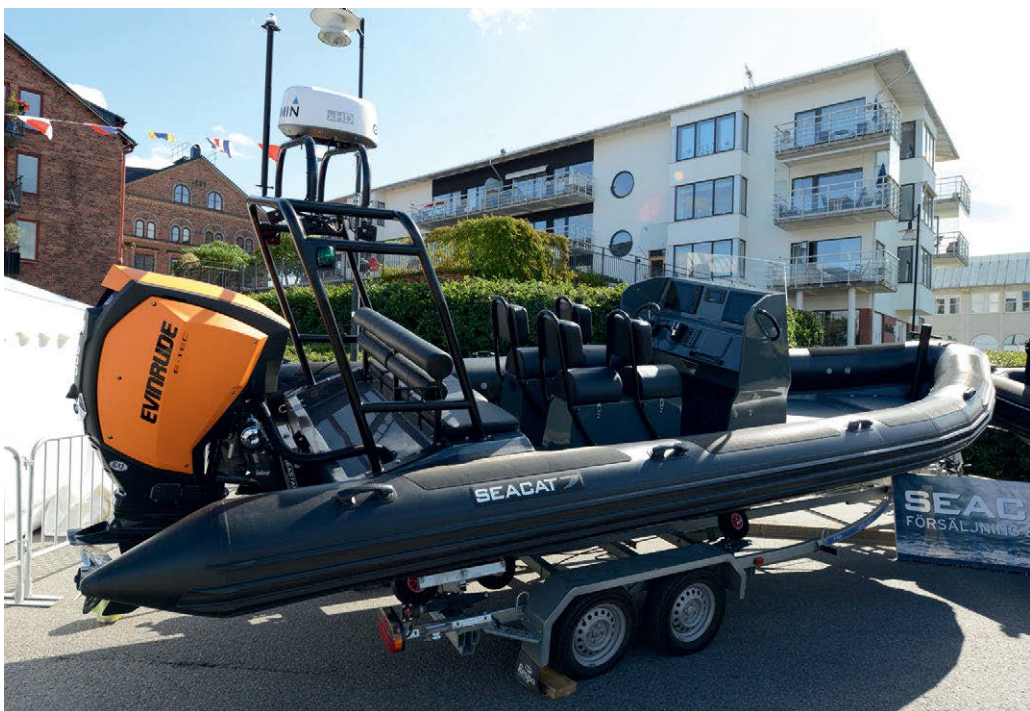
Fakta Seacat 750 Längd 7,5 m, bredd 2,82 m, max motor: 300 hk, pris från 645 000 kronor (200 hk).

Fakta Seacat 590 Längd 5,9 m, bredd 2,4 m, max motor 140 hk, pris från 329 000 kronor (90 hk).

Info www.seacatmarine.se



VILDKATT. Seacat 590 är tydligt byggd för att köras hårt.



RÅSKINN. Seacat 750 körs av bland annat Kustbevakningen-Väst, här med Evinrudes nya G2-motor.

Skärgårdsjeep för semestern

■ **Nordstar visade** upp sin nya 32-fotare som är en helt ny konstruktion. Precis som andra Nordstarbåtar är den offshoreklassad och byggd för åretrunkbruk i de flesta väder, men är också inredd för att kunna fungera som semesterbruk. Med två eller tre kojor i akterkabinen, en dubbelkoj i förpiken och ett ordentligt pentry ska den fungera utmärkt som semesterbåt. Den rymliga soffgruppen går också att bädda ut till en dubbelsläf.

Båten kan fås med två olika layoutlösningar. En med pentryt placerat längst bak i hytten, med direktkontakt med akterdäcket och en annan lösning med pentryt en trappa ner förut i båten som på Nordstar 34 och 28.

Den utställda båten var bestyckad med två Mercurydieslar på tillsammans 520 hästar och båten får då en toppfart på cirka 37 knop. Med det minsta motoralternativet, en Volvo Penta D6-400, landar toppfarten på 31 knop.

Fakta Längd 10,8 m, bredd 3,45 m, vikt ca 7 ton, motor 400-800 hk, CE-klass B-Offshore.

Info www.nordstarsverige.se.



HYBRID. Nordstar 32 är en tuff transportbåt men har en inredning som fungerar för semesterliv.



SNABBAST. Kiss T30 Carbon passar den som vill cruisingssegla lite snabbare.

SNABB TRIMARAN FÖR FAMILJESEGLING

■ **Trimaran helt** i kolfiber låter extremt och kappseglingsorienterat. Men konstruktören till Kiss T30 Carbon hävdar att båten är tänkt för rask cruisingssegling i första hand, något som inredningen styrker. Här finns fyra ordentliga kojor, toalett (mulltoa planeras) och enkelt kök. Den låga vikten på 1 350 kilo gör att den flyger fint även med lite semesterpackning ombord.

Många trimaraner är väldigt trånga att bo i eftersom man försöker få ner den hopfällda bredden till trailerbara 2,5 meter, något som man inte brytt sig om med Kiss T30 Carbon. Den 9,05 meter breda båten blir 3,5 meter med infällda sidokrov och kommer alltså lätt in mellan vanliga y-bommar och går också att traila kortare sträckor. Vill man ge sig ut på landsvägen får sidokroven monteras av och båten lastas på en specialkärra, det tar lite längre tid, men för den som inte ofta bilar runt med sin båt torde det funka fint. Vinsten är betydligt bättre boyta invändigt.

Enligt konstruktören är den vanliga köparen en seglare som har seglat kölbåt i många år och som vill ha något kvickare och roligare. Pris 2,2 miljoner kronor.

SMÄCKER GLIDARE

■ **Hwila 24** väckte mycket uppmärksamhet trots att den inte var färdigbyggd, med en inredning som bara bestod av en rottingfåtölj och en utombordare på tillfälligt fäste i aktern. Anledningen var något så enkelt som den vackra skrovformen. Med bara 1,8 meters bredd på 7 meters längd och med fina proportioner talade den uppenbarligen till många besökare på Allt på Sjön. Skrovet är i glasfiber, relingslisten av mahogny och durk i teak. Trots det smala skrovet var den väldigt stabil.

Motorn kommer att bli en 30 hästars Yanmardiesel och den får då en maxfart omkring 20 knop. Med den tillfälligt monterade utombordaren drar den cirka 0,25 liter per distansminut i 12 knop och den blir sannolikt ännu snålare med dieselmotor.

Till säsongen 2016 ska den finnas i handeln.

Fakta Längd 7 m, bredd 1,8 m, pris 396 000 kronor.



PUBLIKMAGNET. Den långsmala formen tilltalade många på mässan.

Ryska slitvargar

■ **Masterbåtarna** är klassiska packåsnor i skärgården och Master 500 ses ofta förtöjda vid sommarstugebryggorna. De nya serierna är betydligt modernare till både utseende och funktion, men de byggs fortfarande på Europas äldsta varv i Sankt Petersburg.

Master 471 är den senaste i serien. Med en bottenvinkel på 15 grader i aktern och något skarpare längre fram ska den vara lättdriven men ändå kunna ta sjön bra. Skrovet är skumfyllt vilket gör att den flyter vattenfylld, men också att den blir betydligt tytare i sjön.

Master 521 har dubbelpulpet med dörr emellen och man åker mer skyddad, men i övrigt är även den tänkt för att vara en robust lastbåt.

Fakta Master 471 Längd 4,9 m, bredd, 1,9 m, vikt 330 kg, motor 40-60 hk. Pris 112 000 kronor utan motor.

Fakta Master 521 Längd 5,2 m, bredd, 2,1 m, vikt 510 kg, motor 50-100 hk. Pris 189 000 kronor utan motor.

Info www.masterbatar.se



ÖSTSTATARE. Ryska Masterbåtarna är i första hand byggda för att vara robusta.

BÅTVÄRMARE

FÖRSÄLJNING • MONTERING
SERVICE • RESERVDLAR

Även postorder

- Webasto
- Eberspächer
- Wallas
- Thermo
- Ardic



Seal Comfort ab

Ängshyddev 1, 181 31 Lidingö
Tel: 08-767 83 93 Fax: 08-767 83 80
www.sealcomfort.com

Höstpriser 2015

Solna	Vardagar 9-19	Sickla	Vardagar 10-20
Lördagar 9-15	Lördagar 10-18	Sön-/Helg 11-17	
Kungens Kurva	Vardagar 10-19	Västervik	Vardagar 10-18
Lördagar 10-18	Lördagar ⁽¹⁾ 10-14	Sön-/Helg 11-17	(1 tom 15-10-31)

Göteborg
Öppnar i Sisjön
i februari 2016!

Nyhet!

Webshop!



- Se vårt erbjudande på
www.erlandsonsbygga.se

OCEANFLEX Båttäckningssystem

- UV-stabiliserad Transparent, rutarmerad lenöväv. (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)	598:-	495:-
- Inkl. 20 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. Värde 294:-		
6,0 x 8,0 (05962)	4195:-	895:-
- Inkl. 28 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. Värde 392:-		
6,0 x 10 (05964)	4495:-	1.095:-
- Inkl. 32 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. Värde 441:-		
8,0 x 12 (05966)	2295:-	1.695:-
- Inkl. 40 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. Värde 539:-		

- mässingsöljetter varje meter med gummistropp
- plastförstärkta hörn
- svetsad kantförstärkning runt hela presenningen för bästa öljettfäste!

Lättviktspresenning 120	120 g/m ² . Transparent / Grön.	
2,5 x 3,6 (06401/-02)	118:-	
3,6 x 5,4 (06403/-04)	218:-	178:-
5,4 x 7,2 (06405/-06)	468:-	348:-
6,0 x 10 (06408 vit)	598:-	498:-
7,2 x 12 (art.nr 06410 vit)	798:-	698:-

Lättviktspresenning 160	160 g/m ² . Grön / Transparent	
6,0 x 8,0 (05905/-06)	555:-	
6,0 x 10 (05907/-08)	645:-	595:-
8,0 x 12 (05909/-10)	1195:-	955:-

Oceanflex plus PVC400	Grå kraftig PVC 400 g/m ² 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)	7.960:-	5.780:-
10 m	(art.nr 06518)	8.190:-	6.780:-
11 m	(art.nr 06519)	8.490:-	6.980:-
NOA-Väska	(art.nr 06507)	385:-	299:-

Bilden avser 7 m A-ställning

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:-

Bilden avser 7 m D-ställning

Lövhufts byggsystem

För 45x70 mm virke tillverkad i elförzinkad stålplåt.

58:-
Vinkelbeslag

128:-
Ryggåbsbeslag

Vinkelbeslag (06977) 69:-
Ryggåbsbeslag (06970/-72) 459:-

Levereras inkl. bultsats!

Nötningskydd 8-pack

Nötningskydd för båtpresenning skyddar presenning och skrov. Tillverkad i mjuk PVC. Fästes enkelt med medföljande buntband.

Mått: 390mm x 135mm x 2mm.
(art.nr 05895) 395:-

248:-

Motorolja 5 liter

Inboard SAE 15W/40 ALL FLEET EXTRA

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

358:-

5 liter

STA-BIL Marine Formula Bensin

296 ml. Skyddar tank och bränslesystem mot baskorrosion.
(art.nr 14742) 219:-

Diesel Formula

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

179:-
För bensin

189:-

Mobil Växelhjulolja

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

39:-

Oljesug SMART 6,5 liter

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

598:-

Motorolja 5 liter

Valvoline All-Fleet EXTRA 15W-40 ENIGNE OIL

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

258:-

Överstrukna röda priser samt priser med * är vårt netto- eller dagspris från katalog 2015. Priserna i annonserna gäller tom 30 november 2015 eller så långt lagret räcker. För övriga köpvillkor se sid 9 i katalog 2015.



Made in Sweden

980:-

Tyresöbocken typ II

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



Tyresöstötan

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

1.195:- XS

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

Segelbåtsstötta LML
Varmgalvaniserad stapelbar segelbåtsstötta med snabb höjdjustering. (ving-mutter med trapetsgänga). 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:-



Made in Sweden

2.280:-
2 m

Prisänkt 1.000:-

Tyresöbocken typ 1500

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



Made in Sweden

3.090:-
2 m

Prisänkt 30%

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:-

358:-

Slip-/upptagningsramp
Galvaniserat stål. Justerbara armar med köl- och sidorullar. Monteras på tryck-imregnerat regelvirke. (art.nr 16575) 448:-

695:-

Motorkärra
För motorer < 10 Hk. Max vikt 60 kg. (art.nr 02615) 945:-

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. Hinken på bilden ingår ej! (art.nr 20266) 125:-

68:-

Torbollen
Fuktlukskaren

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

Torbollen Mega
(art.nr 09504) 128:- **115:-**

148:-

STARTA

Kylarglykol 4 liter
Etylenglykol med rostskyddstillägg. Även för bärar med aluminiumblock. (art.nr 07078) 188:-

188:-

STARTA

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:-

148:-

Kemetyl

Vinterkonservera din toalett!

Kemetyl Antifrost Natur 3 liter
Giftfri antifrysavätska som inte skadar miljön. Förhindrar frysnig i rör, avlopp, vattenlås, toaletter och vattentankar. (art.nr 04588) 188:-

7.990:-

Vetus

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

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

30%
på allt som finns i lager av Gill och Henri Lloyd

Gill HENRI LLOYD E-Bridge

Vi reserverar oss för tryckfel samt prisändringar och modelländringar tillkomna efter anmottning. Priserna i denna annons kan ej kombineras med andra erbjudanden.

NEW YORK NEW YORK

Affärsmän stressar till nästa möte och turister trängs i butikerna på Manhattan. I hamnen lägger en vacker segelbåt precis ut. Häng med på en skön tur och njut av skyskrapornas vackra siluetter.

TEXT EMELIE SVENSSON FOTO KARIN OLEANDER



LUGNET. Fridfull segling utanför staden som annars exploderar av liv och rörelse.



- Känner du? Det är magiskt! Den känslan, när vinden tar över, kommer jag aldrig att tröttna på. Det får folk att andas ut.





MAGISKT. Kaptenen Patrick Harris känner på vinden. "Känner du? Det är magiskt! Den känslan, när vinden tar över, kommer jag aldrig att tröttna på", säger han.



HISSA SEGEL. "Kom igen! Visa vad du går för!", ropar kapten Patrick Harris till Owen Ellison när han hissar segel.

Fakta **SUVERÄNA RUTTER**

1. Long Island-sundet. Gå in i New Yorks hamn, uppför East River och fortsätt till Long Island-sundet där det finns bra faciliteter, många ställen att se och platser att lägga till på. Sedan kan du fortsätta ända upp mot Maine och Massachusetts längre norrut på östkusten.

2. The Palisades. Fortsätt upp för Hudson och du kommer till klipporna The Palisades. Dessa spektakulära, helt lodräta klippor sträcker sig 32 kilometer på västsidan alldeles vid strandkanten av Hudson, strax norr om New York. Segla, anka och bada. Vacker orörd natur och läckra vattenfall.

3. Bästa ankringsstället. Mellan Ellis Island och Liberty Island. Det är 4-8 meter djupt, mycket lugnt, samt en spektakulär vy.

Förmiddagen är disig och varm, ändå bär många kostym vid finanskvarteren på nedre Manhattan. Här ligger världens bankjättar vägg i vägg, samtidigt som hurtiga löpare lunkar längs Hudson. Och där, vid foten av Freedomtower, ligger en marina gömd mellan skyskraporna, som en bortplockad legobit i halvöns kustlinje.

– Ahoj! ropar kaptenen Patrick Harris, 62 år.

Just idag ska han ta med ett tiotal personer på sin skuta. Alla lyssnar noggrant när Patrick Harris berättar vad som ska hända härnäst och om sin älskade båt.

– Dessutom vill jag genomföra ett experiment med er senare, säger han hemlighetsfullt.

Styrman James Brooks ställer sig sedan i fören med en gigantisk snäcka och blåser i den som ett horn mot Jerseykusten. Ljudet avslöjar att vi är på väg.

Små vågor sköljer i det mörka vattnet och när fullastade turistbåtar kör förbi kommer svallvågor som får det att kittla i magen på passagerarna. Vid spetsen av Manhattan är det dags att hissa storseglet. Newyorkaren Owen Ellison vevar så snabbt han kan och kaptenen Patrick hejar på:

– Kom igen! Visa vad du går för!

Det är egentligen ingen optimal dag för segling – det är alldeles för lite vind – så han rynkar på ögonbrynen och planerar ruten högt.

– Där ute är Atlanten, säger Patrick och pekar mot Verrazano Narrows-bron som sammanbinder Brooklyn med Staten Island.

Han förklarar att New Yorks hamn är uppbyggd som ett timglas, med bron som den smala midjan.

– Där kommer vinden in från havet och passagen fungerar som en tunnel som blåser norrut. Nu måste vi åka dit och fånga vinden.

I över 25 år har Patrick Harris stått vid pinnratten som han nu styr med. Solglasögonen sitter i pannan och vant kisar han över hamnen så att han får djupa fåror i ansiktet. Framför Patrick hänger en helvit livboj med bokstäver i guld som bildar ordet Ventura. Patricks t-shirt, som också bär båtens namn, är kraftigt blekt, men hans armar har fått desto mer färg av solen.

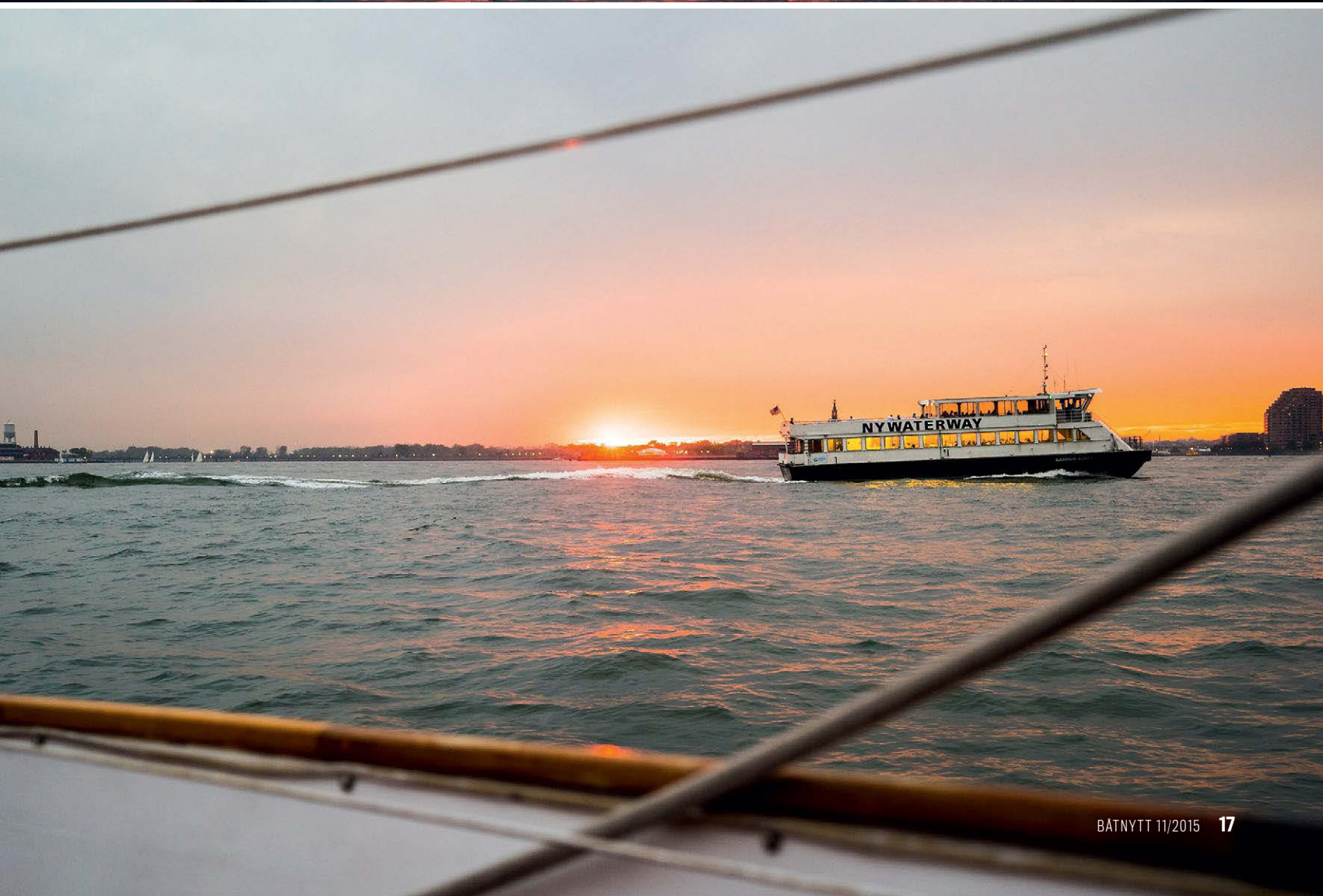
VATTENDRAGEN SOM BILDAR New Yorks hamn gör att det går att segla genom staden och uppleva alla fem stadsdelar. Hudson River separerar Manhattan från New Jersey, samtidigt som East River rinner längs Long Island med Brooklyn och Queens. Och via den passagen kan man nå Jamaica Bay, en lagun öster om Manhattan, och populära Long Island-sundet.

För att segla i New York själv krävs att du är en erfaren seglare, men att hyra en charterbåt med besättning är enkelt. Vissa båtar tar emot en handfull gäster medan andra kan ta 100 eller ännu fler. Du kan välja att segla med andra turister eller chartra din privata tur i allt från någon timme till hela dagar. För de flesta företag pågår seglingssäsongen mellan april och oktober, så även för Patrick. Hela 150 seglingar har det blivit för honom i sommar, men han tröttnar inte för det.

– Varje segling är så olik den andra. Med motor skulle jag tycka att det blev tråkigt, men att köra i en av världens mest trafikerade hamnar med en hundra-årig segelbåt i full vindstyrka – det är tillräckligt för att aldrig bli uttråkad.

Vi kryssar närmare och närmare Liberty Island, ön är full med människor som ser ut som små myror från vattnet. Bara Frihetsgudinnan sträcker sig högt mot himlen och tittar på oss. En ormlik formation med kanadagäss flyger söderut ovanför seglet och Ventura ►

SKYMNING. Solen går ner bakom skyskraporna och seglingsdagen närmar sig sitt slut.





Detta är min dröm. Att vara ute och segla och sedan att ha denna underbara betong att komma tillbaka till. Då kan jag kombinera spänningen, trafikljusen och rörelsen av miljoner människor, för att sedan komma ut hit och få tystnaden också.



BÄTTRE VATTEN. Hamnen brottades med stora problem med föroreningar för 50 år sedan. "Vattnet utanför New York blir bara renare och renare. Det syns tydligt på djurlivet", säger kaptenen Patrik Harris.



ALDRIG TRÅKIGT. Patrick Harris och James Brooks seglar med New Jersey i horisonten. "Detta är den kommersiellt mest trafikerade hamnen i världen, att segla här blir aldrig tråkigt", säger kaptenen.



MANHATTAN. Hela dagarna seglar Patrick Harris utanför den berömda ön, fylld av skyskrapor. På dagarna under blå himmel, på kvällarna med rosaskiftande solnedgångar.

glider genom vattnet på ett nästintill meditativt sätt. Plötsligt hörs inget annat än just vågorna.

1987. RONALD REAGAN satt i Vita huset, *I wanna dance with somebody* var Whitney Houstons stora hit och på bio visades *Dirty Dancing*. Samma år var Patrick Harris 35 år, passionerad surfare och hittade sin älskade Ventura.

– Det var som i en film. Regnet öste ner, det var mörkt och jag gick i New Yorks hamn. Så såg jag henne – hon var ett flytande vrak. Då var det stora jobbet att få båten att sluta sjunka! Hemlösa bodde till och med här och det växte plantor i alla vrår. Så jag sa "Aldrig! Det går inte att återställa henne". Men en vän övertalade mig att satsa allt. Och det gjorde jag.

Patrick växte upp på Long Island, som är känt för sin seglingskultur. Så vinddrivna båtar har alltid varit en stor del av livet.

Det visade sig snart att båten som Patrick Harris köpt hade en hundraårig späckad historia, som att den under andra världskriget användes för att spana efter tyska ubåtar i New York, eller att författaren till *Den store Gatsby* seglade med båten på 1920-talet och inspirerades så mycket att han skrev om både Ventura och medpassageraren Daisy i boken.

HÅRT SLIT LÖNADE sig. Nu jobbar Patrick med det som är hans stora passion. Efter otaliga renoveringar glänsar den indiska teaken på Venturas däck. Masten, berättar han, är norsk gran, och sedan hukar sig Patrick ner under däck för att visa insidan av båten i mahogny.

– Här hänger båtens ursprungliga ägare, säger han och pekar på en tavla.

Innanför ligger hans kontor och sedan kommer vi in i en sovytt med kamin där man kan elda på vintern.

– Detta är mitt favoritställe, säger han.

När vi passerar Frihetsgudinnan för andra gången är det dags för experimentet som Patrick talat om. Han ska sätta upp spinnakern istället för förseglet, vilket gör honom lika exalterad som en fyraåring på sin födelsedag.

– Det är 100 kvadratmeter extra segel. ALL kraft är där uppe nu! säger han och går fram för att iakttä den blåfärgade segelduken.

VINDEN SPÄNNER UT spinnakern och plötsligt får båten fart. Men egentligen tycker Patrick att det är allra bäst när de cruisar lugnt.

– Det är så det ska vara med den här båten. Man tar väl inte med sin hundraåriga mormor på hockey-match? säger han och skrattar.

När deltagarna får prova att styra en stund står Patrick bredvid och säger att de ska sikta mer mot Brooklynbron. Han pekar upp för East River och de nickar. Samtidigt får andra hjälpa till att lossa tampar medan besättningen instruerar vant. Ekolodet visar att det bara är åtta meter till botten nu och framför oss tornar Manhattan upp sig, som om de höga stål- och glashusen stack upp rakt ur vattnet.

– Detta är min dröm. Att vara ute och segla och sedan att ha denna underbara betong att komma tillbaka till. Då kan jag kombinera spänningen, trafikljusen och rörelsen av miljoner människor, för att sedan komma ut hit och få tystnaden också, säger Patrick Harris och tittar mot metropolen.

Deltagaren Ivy Mix, 28, håller med. Hon har seglat i flera år, men får sällan chansen att ge sig ut. Barfota hoppar hon runt och är lycklig över att få vara på havet igen.

– Vi befinner oss i den bästa staden i världen. Få tittar upp från marken för att uppskatta staden ▶

Tips **NEW YORK**

- Välj din tid. Du kan segla i allt från en halvtimme till en heldag. Om du har en privat tur kan du ofta skraddarsy din resa. Det är populärt att vara ute i solnedgången.
- Håll koll. Skaffa en marin bok med aktuella strömmar och tidvatten, som Eldridge tide and pilot book. Visar alla strömmar hela året i diagram.
- Välj rätt period. Juni, juli, augusti är den bästa seglarperioden.

Fakta **UTHYRARE**

Atlantic yachting

Privat charter med kapten, 2 timmar: 490 dollar. Heldag: 1600 dollar. atlanticyachting.com

Boatbound

En hemsida som kopplar samman privata båtägare med de som önskar hyra. Endast båt: cirka 300 dollar och uppåt. Båt och besättning: cirka 375 dollar och uppåt. boatbound.co

Classic Harbor Line

Chartrad dagssegling, 2 timmar: 46 dollar/person. Solnedgång: 64 dollar/person. sail-nyc.com



NYA PERSPEKTIV. Ivy Mix spanar ut mot horisonten, i vad hon anser är den bästa staden i världen.

Fakta **CHARTER- FÖRETAG**

Manhattan by Sail

Chartrad dagssegling, 90 minuter: 45 dollar/person. Solnedgång, 2 timmar: 50 dollar/person. Privat chartrad båt: från 1000 dollar. www.manhattanbysail.com

Narwhal Yacht Charter

Chartrad dagssegling, 4 timmar: 125 dollar/person. Privat chartrad båt: 300-500 dollar med kapten beroende på dag. www.nycsailingcharters.com

Tribeca sailing NYC

Chartrad dagssegling, 2 timmar: 85 dollar/person. Solnedgång: 100 dollar/person. www.tribecasailing.com

Ventura

Chartrad dagssegling, 2 timmar: 130 dollar/person. 1900 dollar för 12-15 gäster. www.sailnewyork.com

utifrån. Därför är New York-bukten perfekt. Det tänker inte alla på.

Ivy tycker att vi lever alldeles för stressiga liv och aldrig stannar upp.

– Alla borde komma ut hit och få nya perspektiv, säger hon.

Så kommer återigen stunden som Patrick Harris uppskattar mest. Varje gång. Då och då tvingas han sätta på motorn, men efter en kort stund stänger han av och låter vinden ta tag i båten. Äntligen drivs båten enbart av naturen. Från att ha haft ett surrande däck under fötterna, glider vi istället fram.

– Känner du? Det är magiskt! Den känslan, när vinden tar över, kommer jag aldrig att tröttna på. Det får folk att andas ut. Vi behöver det, säger Patrick, och gör en utandningsgest med händerna.

Båten guppar och lugnet infinder sig. Deltagarna på båten sänker samtalstonen, för det är som om ingen vill störa ögonblicket. Klockan närmar sig 18.30 och Manhattan är som en kuliss i solnedgången, eller en hägring med vagt dansande dimma runtomkring. Över Jersey City går solen ner som ett glödande klot och färgar himlen samt vågtopparna i orange och lila. Långsamt glider vi in i North Cove Marina igen och kaptenen blåser i pipan för att markera slutet på turen. Rödkindade seglare går i land efter en dag på havet och Ivy Mix frågar:

– Så, när åker vi igen, säger hon. **B**



VÄLKOMSTGUDINNAN. Mitt emellan Liberty Island, där Frihetsgudinnan står, och Ellis Island, finns Patrick Harris favoritställe att lägga till på. Där är det lugnt men ändå med en spektakulär vy.



Det var som i en film. Regnet öste ner, det var mörkt och jag gick i New Yorks hamn. Så såg jag henne - hon var ett flytande vrak.

MOT FRIHETSGUDINNAN. Turisterna trängs på Liberty Island medan Ventura lugnt seglar förbi. I fören sitter Owen Ellison och håller ställningarna.

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



NU
ÄVEN
FÖR
ANDROID



GLID I FRID

Snipor är härliga flytetyg att rofyllt puttra fram i, ofta med plats nog för ett par familjer och en hel del packning. Båtnytt har kollat in en skön kvintett.

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO DAN LJUNGVIK



Iugn färd i strålände solsken, över stilla vatten i vacker skärgårdsnatur och med pittoreska sjöbodars omringning. Det är snipåkande i ett nötskal. Dessutom är snipor bränslesnåla och ofta godkända för fler personer och mer last ombord än andra båtar med samma längd och bredd.

Vi har kollat in fem varianter, var och en

med sina speciella egenskaper. Tre av dem är byggda i Polen, två i Holland. En kostar under 300 000 kronor, och den dyraste mer än dubbelt så mycket. Fyra är bestyckade med dieselinombordare, och den femte skiljer sig från mängden med sin fastmonterade utombordare under en lucka i aktern.

BARA EN ÄR självlänsande, medan de andra

kräver att skvätt eller regn pumpas upp från kölsvinet.

Gemensamt för alla de här presenterade sniporna är CE-klassningen i kategori C, som innebär att de ska klara upp till två meter höga vågor i kombination med vindstyrkor strax under 14 meter per sekund.

Dylåka omständigheter erbjuds dock inte under Båtnyttets provkörningar ... **B**

STÖRST & RYMLIGAST



TILLBAKALUTAT. I en snipa är det avkopplande tillbakalutad körning som gäller. Bad- och räddningsstegen i aktern är standard på Crescent Allure 26.

En utombordare under en lucka i aktern skiljer Crescent Allure 26 från mängden och ger henne större innerutrymmen än brukligt.

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO EMMA GLAUMANN & JOAKIM HERMANSSON

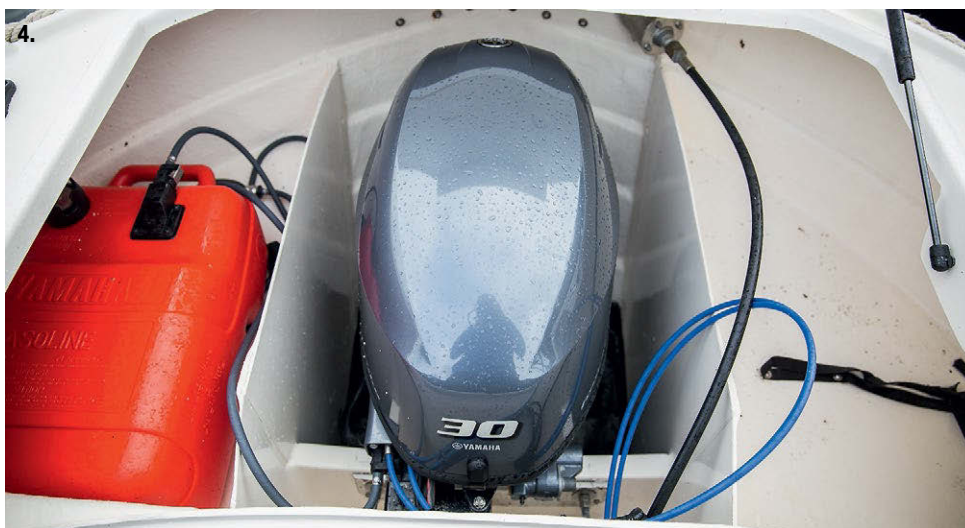
Fakta **CRESCENT ALLURE 26**

Längd 7,4 m
Bredd 2,72 m
Djupgående 0,53 m
Vikt 1 255 kg
Bränsletank 24 l
Batteri 80 Ah
Motor 30 hk Yamaha
Antal personer 8
CE-kategori C
Pris 329 100 kronor,
med 40 hk Yamaha 336 100 kronor
Mer info cremo.se

Crescent Allure 26 är med sina 7,4 meters längd och 2,72 meters bredd klart störst bland de fem snipor vi tittar närmare på denna gång. Men det är inte bara att hon är ett nummer större än de övriga som bidrar till känslan av rymlighet och gott utrymme ombord. Med en helt vanlig utombordare, som sitter fastmonterad under luckan i aktern, slipper man nämligen den stora och platskrävande motorhuv som annars finns i de flesta traditionella snipor. Intill snurran finns plats för en eller två portabla bensindunkar, och nere i vattnet skymtar den kraftiga skenan under propellern, som skyddar vid körning på grunt vatten. Baksidan med en fastmonterad utombordare i ständig kontakt

med vattnet är dock att den måste målas mot beväxning.

DEN STORA FRIA durkytan erbjuder riktigt gott om plats att lasta även skrymmande attiraljer, såsom hummertinor, en barnvagn eller kanske en trave flyttkartonger på väg till sommarstället. Och väljer du dessutom bort modulerna med sidostuvfack och trappsteg så växer förstas durkytan ännu mer. Det finns ändå gott om plats att stoppa undan fendrar, tampar, ankare, flytvästar och en massa annat under sittplatserna eller i det djupa kölsvinet. Den vita runtomlysende lanternan som kan sättas upp på sin stång vid mörkerkörning har en alldeles egen infälld hållare.



1. **MYCKET GOLV.** Crescent Allure 26 har en fast monterad utombordare under luckan i aktern, och frånvaron av motorhuv inne i snipan ger större durkyta och mer plats där.
2. **ROSTFRI RATT.** Styrplatsens rostfria ratt är inte så stor men funkar fint. På piedestalens ovasida finns gott om plats för plotter, kompass, logg eller andra instrument.
3. **HÖGT KAPELL.** Crescent Allure 26 har ett högt och rymligt kapell som ger nästintill ståhöjd i fören. Det är lätt att passera genom luckan i fören, men svårare på skarndäck.
4. **INBYGGD SNURRA.** Under motorluckan i aktern döljer sig en vanlig utombordare, som sitter helt fastmonterad. Bredvid finns plats för en eller två portabla bensindunkar.

De väl tilltagna U-sofforna som följer snipans naturliga rundning i för och akter, hårbärgerar gott och väl de åtta personer som CE-godkännandet medger. Vid den främre soffan kan ett bord som ingår i standardutrustningen snabbt och enkelt monteras upp, eller så lägger man i ribbor och dynor för att få möjlighet till övernattning eller solande. Det sistnämnda alternativet kräver emellertid en dynsats som är tillval för 29 000 kronor. Under soffan i fören kan den som önskar även få en toalett monterad. Mittsektionens dyna kan enkelt tas bort, för att man ska slippa kliva på den vid iland- eller ombordstigning, och uppe på det lilla fördäcket underlättar höga pulpitbågar i stadigt rostfritt rör. Sidolaternorna är skyddat infällda på stävens båda sidor.

Ett tillval man kan kosta på sig är det höga och ståtliga kapellet i Markiluxväv på aluminiumbågar, för 25 045 kronor. Det är praktiskt som regnskydd både när snipan används och för att kunna lämna kvar dynorna när den ligger i hamn. Annars är det inte nödvändigt, för durkytan ligger tillräckligt högt

över vattenlinjen för att snipan ska vara självlänsande. Det kan dock medföra att vattnet går bakvägen in i båten vid mycket last eller när man backar kraftigt, men med lite normal akksamhet kan detta undvikas.

BACKANDET ÄR FÖRRESTEN ett kapitel för sig, med ett utanpåliggande roder placerat en bit bakom propellern, men efter viss tillvänjning går det fint. Och framåt är det inga problem alls att köra, då Crescent Allure 26 är både kursstabil och tuffar på fint i omkring tio knop. Styrplatsens rostfria ratt är inte så stor men funkar bra, Teleflex vajerstyrning är beprövad och Yamahas motorreglage likaså. På piedestalens ovasida finns gott om plats för plotter, kompass, logg och andra instrument. Snurrans 30 hästkrafter räcker mer än väl, så någon uppgradering till 40-hästarsvarianten rekommenderas inte.

Liksom det anrika Varbergsföretagets övriga båtar byggs Allure 26 i bolagets tio år gamla och helägda fabrik i polska Chojnice. Flest snipor säljs till Holland, Tyskland och Österrike, men intresset från den svenska marknaden ökar. **B**

Båtnytt

HISSAR

- Stor durkyta
- Sjävlänsande
- Utombordare = låg servicekostnad

DISSAR

- Dyra tillval
- Motorn måste bottenmålas

UR TESTPROTOKOLLET

Förarplats
Stuvutrymmen
Bullernivå
För vem?
Vill ha?

Överskådlig och väl tilltagen
Många och stora
Motorn hörs inte mycket
Hummerfiskare och storfamiljer
Varför inte?

INLINDAD. Trossfendern löper runt hela snipan och spänns med ett beslag i aktern, vid den stadiga bad- och räddningsstegen som ingår i standardutrustningen.



OMBONAD KÄNSLA

Den kommer visserligen inte från den lilla bohusslänska ön, men Karingösnipan 22 ger ändå en ombonad känsla, med god standard från början.

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO EMMA GLAUMANN & JOAKIM HERMANSSON

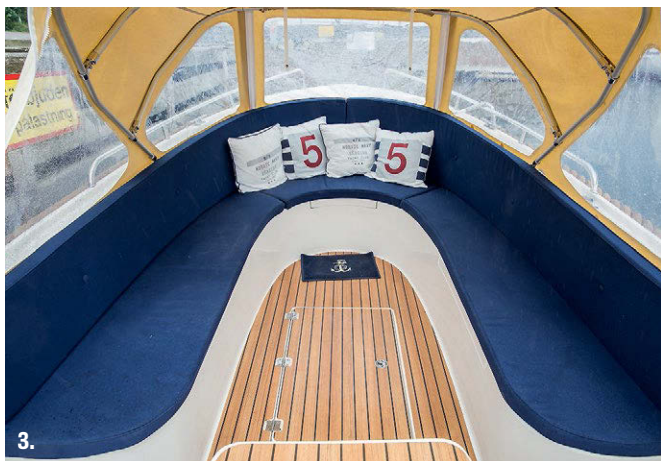
Fakta KÄRINGÖ-SNIPAN 22

Längd 6,5 m
Bredd 2,5 m
Djupgående 0,7 m
Vikt 1 070 kg
Bränsletank 50 l
Batteri 70 Ah
Motor 32 hk Craftsman
Antal personer 6
CE-kategori C
Pris 345 000 kronor,
med 42 hk Craftsman diesel 355 000 kr
Mer info swecomarin.se

i hållande regn och frisk vind med tillhörande sjö hindrade inte Karingösnipans representant från att en sensommarmorgon ta sig de drygt 15 sjömilens vattenvägen till Båtnytt provkörning. Passagen över den normalt ganska busiga Askimsfjorden avlöpte enligt hans egen utsago utan några som helst problem, och vid ankomsten syntes i alla fall att snipan snyggt skar sjöarna och kastade vattnet åt sidorna. Det höga heltäckande kapellet som sitter uppspant på bågar över snipan bidrar också till att ekipaget hålls torrt inombords, samtidigt som de stora rutorna ger fin runtomsikt. Kapelet ingår dock inte som standard, utan får köpas till för 20 000 kronor. I svenskt klimat är det förstås en

god idé med ett sådant regnskydd, som funkar även under gång. Vill man bara förvara dynorna i snipan vid båtplatsen, kan man istället nöja sig med det enklare hamnkapelet för 12 000 kronor.

DE SKÖNA DYNORNA till både förens och akterns mjukt rundade U-soffor, klädda i vattenavstötande tyg och inklusive extradynor för att kunna bädda en sol- eller sovbädd i den främre soffan, ingår tillsammans med teaklaminatdurken i den generösa standardutrustningen. Trots att laminat inte ger samma upplevelse som äkta teak bidrar ytorna ändå till den ombonade känslan ombord. Under sofforna hittar du flera skyddade stuvfack där det går fint att få ner alla



1. **UTRUSTAD.** Alla dynor, även till sov- och solbädd, ingår som standard. Det gör även hydraulstyrning och teaklaminatdurk, medan kapell och badplattformar är tillval.
2. **INTEGRERAT.** Styrpedestalen är integrerad med motorhuven och på toppen finns plats för såväl plotter som instrument och tändningslås.
3. **SKYDDAT.** Kapellet (extrautrustning) ger gott skydd och tack vare de stora fönstren är sikten god.
4. **MYCKET KRAFT.** Karingösnipan 22 är bestyckad med en 42-hästars Craftsman-diesel från Mitsubishi, som är lätt att inspektera under sin avlyftbara huv.

möjliga prylar som kan behövas, och flera av dem är låsbara med nyckel som följer med. Det främre kölsvinet har ett tätt skott mot motorrummet och kan användas både till mycket is och stor makrillfångst. Bakom motorrummet tar den automatiska länsumpen hand om eventuellt vatten.

Karingösnipan 22 är i standardutförande bestyckad med en 32-hästars Craftsman-diesel från Mitsubishi, som är lätt att inspektera under sin avlyftbara huv. Styrpedestalen är integrerad med motorhuven, vilket ovanpå den ger en extra sittplats med ryggstöd, eller en yta som kan användas som ett litet bord mitt i sittbrunnen. Uppe på toppen av piedestalen finns plats för såväl plotter som instrument och tändningslås, med det förkromade motorreglaget lätt åtkomligt på styrbordssidan. Ratten är varken för stor eller för liten, och med den hydrauliska styrningen som ingår görs manövrerandet lekande lätt, även om det kan vara lite svårt att svänga samtidigt som man backar. Maxfarten vid 3 000 varv är elva knop, men i sju-åtta knops marschfart trivs både motorn och manskapet bättre.

KYLVATTENFILTER, BRÄNSLEFÖRILTER, HYDRAULISK styrningsmekanism och batteri sitter lätt åtkomligt under en stor lucka i aktern, och i samma utrymme ryms också en hel del andra prylar. Den typiska trossfendern löper runt hela snipan och spänns med ett beslag i aktern, vid den stadiga bad- och räddningsstegen som sitter standardmonterad. De praktiska och mycket användbara badplattformarna är däremot tillval för 8 500 kronor. Låga rostfria räcken i för och akter ingår också, men kan behöva kompletteras med en så kallad hajfena. Som många snipor är Karingösnipan 22 nämligen ganska hög i fören, så en hajfena skulle underlätta iland- och ombordstigning.

TROTS NAMNET KOMMER Karingösnipan 22 inte från den lilla bohuslänska ön i yttersta havsbandet. Skrov och däck byggs i handrullat enkellaminat i norra Polen, medan slutfärdning och montering görs i Torslanda väster om Göteborg. Hittills har en dryg handfull Karingösnipan 22 sålts, medan föregångaren på 19 fot levererats i ett 60-tal exemplar. **B**

Båtnytt

HISSAR

- Makrillfack i kölsvinet
- Ombonad känsla
- Mycket ingår

DISSAR

- Ej självläsande

UR TESTPROTOKOLLET

Förrplats
Stuvutrymme
Bullernivå
För vem?
Vill ha?

Tillbakalutad med allt inom räckhåll
Speciellt för stor makrillfångst!
Inte speciellt hög
Makrilldörjande kustfolk
Kanske det

PÅKOSTAD DRÖMSNIPA



FIN SIKT. Sittande i den vackra stolen är sikten god över det främre kapellet när man kör, men man kan också sitta i soffan och se genom rutorna.

I reklamen kallas den för snipornas drottning, men smakar det så kostar det. Van Wijk 621 Classic är en dyr dröm.

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO EMMA GLAUMANN & JOAKIM HERMANSSON

Fakta **VAN WIJK 621 CLASSIC**

Längd 6,21 m
Bredd 2,35 m
Djupgående 0,5 m
Vikt 900 - 1 000 kg
Bränsletank 60 l
Batteri 55 Ah
Motor 14 hk Yanmar
Antal personer 6
CE-kategori C
Pris 429 000 kronor med Yanmar 21 hk 465 900 kr med Yanmar 29 hk 481 000 kr med Yanmar 40 hk 508 000 kr med Yanmar 54 hk 528 000 kr
Mer info vanwijk.se



edan starten för 30 år sedan har det holländska varvet som bygger Van Wijk producerat fler än 1 000 snipor. 621 Classic lanserades redan 1996, och ersatte då varvets allra första båt Van Wijk 21. Precis som övriga sex snipor i modellprogrammet har Van Wijk 621 Classic skapats av den välrenommerade designern Pieter Beeldsnijder. Han har fler än 2 500 båtar på sitt samvete, från de små sniporna till superyachts på närmare 100 meter. I reklamen poängterar Van Wijk att man inte i något steg i produktionsprocessen lämnar ens minsta detalj åt slumpen, och det är också något som med enstaka undantag märks vid Båtnyttets test.

Snipägaren Ove Terling har möjligen brutit

mot ett eller flera av mästerdesignern Beeldsnijders budord, när han försett sitt exemplar med såväl peke med ankardävert som en hög gösstake och hajfena i fören, och en egenhändigt utvald badstege i aktern. Men för en något till åren kommen man med trötta knän, som ändå vill ut i sin snipa och njuta av västkustens sköna klippbad, är dessa avsteg från den Van Wijkska traditionen både praktiska och ursäktliga. Sniporna var ju från början avsedda som bruksbåtar snarare än som smycken, även om Van Wijks ambition verkar vara att kombinera dessa egenskaper.

FRÅN RORSMA NS UPPHÖJDA position, i den vackra stolen som ägaren extrautrustat sin snipa med,



1. TA I TRÄ. Teaklisten runt om hela snipan, samt teak på skarndäck, fördäck och motorhuv, är standard. Teak även på tofter och durk måste däremot väljas till.

2. SITT VACKERT. Den vackert snickrade stolen är tillval, medan teakratten ingår som standard. Styrpedestalen erbjuder också plats åt instrument och reglage.

3. VÄLISOLERAD. Yanmardieseln sitter monterad i en balja som samlar upp eventuellt spill, och huven är väl ljudisolerad för att öka komforten ombord.

4. INBYGGD TANK. För viktfordelningens skull har bränsletanken placerats i förskeppet, men det finns ingen påfyllningsventil på utsidan utan man måste lyfta på främre toften för att tanka.



har man bra sikt förut, fram över kapellet eller över de fem passagerare som CE-godkännandet medger utöver skepparen. Motorhuv är både teakklädd som standard och synnerligen välisolerad, så det är inga problem att föra samtal ombord utan att skrika. Hydraulstyrning kostar 5 900 kronor extra men varken den eller bogpropellern för 39 000 kronor känns nödvändig, för snipan lyder fint vid både fram och back. Maxfarten ligger omkring nio knop, men själva idén med en snipa är ju att njuta av färden, och då klarar sig sju knops marschfart fint.

EXKLUSIVITETEN OCH ELEGANSEN i Terlings Van Wijk 621 Classic är inte att ta miste på, trots att den nu har några år på nacken. Den massiva teaklisten som löper runt om hela snipan har, liksom det teakklädda skarndäcket och fördäcket, fått samma grånade charm som snipans ägare. Att få även tofter och durk i teak kostar 82 800 kronor extra, vilket får anses som ett högt pris på en såpass liten båt.

En komplett sats med dynor att både sitta på

och luta ryggen mot går loss på 36 200 kronor, ett kylskåp kostar 22 000 kronor inklusive extra batteri och soltaket får du för 13 900 kronor. När redan grundpriset är högt rusar slutpriset efter lite tillval snabbt ännu högre, men varvet försvarar prissättningen med perfektion, högklassig detaljfinish och ett andrahandsvärde som står sig väl.

ANDRAHANDSVÄRDET HAR BÅTNYTT inte kontrollerat, men när det gäller finish och omtanke i detaljer kan vi inte annat än hålla med om att det är världsklass. Exklusiva attribut som båtnamn och hemmahamn i guldkrift på stäven kostar. Viktiga delar som bottenmålning, sprayhood och akterkapell ingår också i standardutrustningen, och du kan välja vilken skrovkulör du vill utan tilläggskostnad. Enda frågetecknet är egentligen varför Van Wijk 621 Classic inte har en utvändigt bränslepåfyllningsventil, så att man slipper dra båtmackens skitiga dieselslang ända ner till tanken under främre toften och riskera att spilla där? **B**

Båtnytt

HISSAR

- Fantastisk finish
- Exklusiv känsla
- Gedigen

DISSAR

- Kostar mycket
- Bränslefyllning under främre toft

UR TESTPROTOKOLLET

Förarplats
Stuvutrymmen
Bullernivå
För vem?
Vill ha?

Sitter mjukt med god sikt
Räcker och blir över
Knappt hörbar
Eleganta sjöbodsägare
Får kolla spargrisen först...

I ETT NÖTSKAL. Lugn färd i strålande solsken, över stilla vatten i vacker skärgårdsnatur och med pittoreska sjöbodnar som inramning. Det är snipåkande i ett nötskal.



FINSNIPA MED FINESS

Maril 625 ger ett gediget och välbyggt intryck, med detaljer som andas elegans och kvalitet. Utan dyrt teakdäck får du en fin snipa till rimligt pris.

TEXT & FOTO JOAKIM HERMANSSON

Fakta MARIL 625

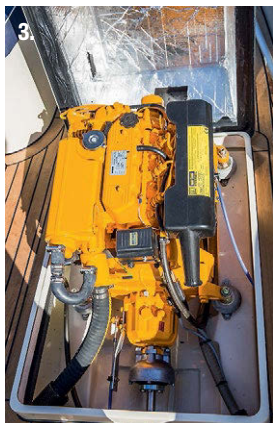
Längd 6,25 m
Bredd 2,42 m
Djupgående 0,55 m
Vikt 1250 kg
Bränsletank 50 l
Batteri 54 Ah
Motor 27 hk Vetus
Antal personer 7
CE-kategori C
Pris 385 000 kronor
Mer info sandmaritim.se



Maril 625 är den andra holländska snipan i denna jämförelse och byggs i frisiska Woudsend där varvet Aquatec årligen producerar 200 båtar under varumärkena Antaris, Makma och Maril och sedan den svenska lanseringen 2008 har ett 60-tal snipor levererats här.

När vi kliver ner i den Maril 625 som ska provköras ger den omedelbart ett gediget och välbyggt intryck, och en känsla av högklassigt hantverk. Den tjocka och gedigna fender-trossen runt snipan, LED-lanternan med sitt rostfria hölje, passformen i luckor och dynor, det snyggt lagda teakdäcket och den vackert träklädda ratten är detaljer som alla andas elegans och kvalitet.

TEAKEN PÅ DÄCK har fått en aning grånad patina, medan den i sittbrunnen fortfarande ser ut som ny. Båda är tillval, för 53 800 respektive 37 800 kronor. Vill du dessutom ha teak på sittyorna får du punga ut med ytterligare 27 100 kronor, alltså sammanlagt 118 700 kronor för alltihop. Det är förstås en rejäl slant, men kombinationen av exotiska träslag och gott hantverk är dyr. Annars får du nöja dig med det teakdurkslaminat som ingår, även på motorhuvu. Den massiva teakkanten runt sittbrunnen är i alla fall standard. Det är också den för säkerheten så viktiga badstegen, klädd med teak på stegen, liksom komplett dynsats och heltäckande kapell på rostfria bågar. Textilierna kan utan extra kostnad fås i många kulörer, något som också gäller



1. **SKÖN SNIPA.** Teaken på däck har fått en aning grånad patina, medan den i sittbrunnen fortfarande ser ut som ny. Båda är tillval, för 53 800 respektive 37 800 kronor.
2. **FRISTÅENDE.** Den smäckra styrpedestalen är fristående från motorhuvens framför. På det kraftiga grabbräcket kan plottern fästas, med motorns instrument och reglage intill.
3. **GYLLENGUL.** Den gula holländska Vetusdieseln lyser upp under motorhuvens, som är specialiserad för att effektivt dämpa motorljud med både högre och lägre frekvenser.
4. **KRUMBUKT.** Att snipors flaggkäppar ofta är böjda beror på att flaggan då ska kunna falla ut bättre även i låga hastigheter. Badstegen med teaksteg är standard på Maril 625.

skrovet. Marils representant i Sverige berättar stolt att han nyligen levererat en snipa som helt färgmatchats till den nye ägarens befintliga båt.

SITTBRUNNSSARGENS HANDSKFACK ÄR välplacerat och självklart inte bara för handskar, utan för en mängd mindre saker som man vill ha nära till hands. De flesta stuvfacken är, tack vare insatser, lika blanka och fina inuti som snipans synliga ytor. Durkytan har inte den höjd över vattenlinjen som skulle behövas för att göra den självlänsande, så regn och skvätt in i sittbrunnen dräneras ner till kölsvinet. Därför är det allt lite märkligt att en automatisk läns-pump inte ingår i standardutrustningen, utan kostar 6 500 kronor extra.

Under vattenytan har Maril 625 slingerköl med två extra kölplankor, som ska minska rullningen och ge bättre kursstabilitet. Eftersom Båtnyttets provkörning sker på platt vatten kan vi inte uttala oss om hur rullningen påverkas i sjögång, men att snipan håller kursen utan att orma sig kan vi däremot skriva under på. Backningsegenskaperna är med det

integrerade rodret sisådär, men med lite träning och anpassning efter omständigheterna klaras de flesta manövrerna med bravur. Varken den hydrauliska styrningen som kostar 12 500 kronor, eller bogpropellern för 28 100 kronor, ser vi den här stilla dagen något större behov av. Däremot är det väl möjligt att tung last, grov sjö och hård sidvind skulle kunna ändra på den uppfattningen.

TACK VARE DEN flerskiktisolerade motorhuvens, som känns riktigt tung och gedigen när den ska lyftas av för en inspektion av Vetus 27-hästars diesel, vidarebefordras varken vibrationer eller motorljud i någon större omfattning ut i sittbrunnen. Den smäckra styrpedestalen är fristående och på det kraftiga grabbräcket högst upp kan plottern fästas, med motorns instrument och reglage intill. Kylvattenfiltret och styrningsmekanismen är lättserverat placerat under aktersoffan, där det också ryms en hel del andra prylar, medan batteri, huvudströmbrytare och bränslefilter finns i stuvutrymmet under U-soffan i fören. **B**

Båtnytt

HISSAR

- Välbyggd och gedigen
- Hög grundstandard

DISSAR

- Dyrt med teak
- Automatisk läns-pump saknas

UR TESTPROTOKOLLET

Förarplats
Stuvutrymmen
Bullernivå
För vem?
Vill ha?

Ut med armbågen på kanten bara!
Många och välputsade
Tvåskiktisolerad dödar det mesta
Skärgårdsglidande solbadare
Skicka kontraktet direkt

PRISVÄRD RETRO



AKTERPLATTA. Badplattformen i aktern på Scandica 670 Retro ökar stabiliteten vid gång och är förstås också härlig att bada ifrån.

Den speciella designen sticker ut lika mycket som det låga priset. Gillar du Scandica 670 Retros former så får du mycket för pengarna.

TEXT & FOTO JOAKIM HERMANSSON

Fakta **SCANDICA 670 RETRO**

Längd 6,7 m
Bredd 2,4 m
Djupgående 0,6 m
Vikt 1100 kg
Bränsletank 33 l
Batteri 75 Ah
Motor 30 hk Yanmar eller Solé
Antal personer 8
CE-kategori C
Pris 279 900 kronor
Mer info scandica.se

Per Mattsson i Fiskebäck hade en törstig gammal Nimbus med V8 som han tröttnade på och bytte bort den mot en sprillans Scandica 670 Retro. Med sin 30-hästars Yanmar drar Mattssons snipa inte mer än en dryg deciliter per sjömil, så det kan bli många turer till familjens favoritklippor eller till Längedragts Vårdshus innan den rostfria 33-literstanken behöver fyllas. Högst ett par gånger om året besöker den nöjde snipägaren numera sjömacken, istället för varannan vecka. Men den låga bränsleförbrukningen är inte allt. Utan vidare får två familjer eller hela kompisgänget plats ombord, för Scandica 670 Retro är CE-godkänd för åtta personer. Så nu kan man ta med sig icke båtburna

vänner och behåller gemenskapen hela vägen när gänget slipper delas upp i flera båtar.

VID BÅTNYTTS PROVKÖRNING var dock bara ägaren och reportern ombord, så köregenskaperna vid fullt lass kan vi därför inte bedöma. Att Scandica 670 Retro är lättmanövrerad och kursstabil i låga farter med bara två vuxna ombord, kan vi däremot intyga. En förhållandevis djup köl, med en skyddande rostfri skena som även fortsätter under propellern, kan vara en del av förklaringen. Att det rostfria roderbladet inte har sin axel i framkant, utan närmare mitten av bladet, bidrar säkerligen också till att snipen snabbt lyder, vid körning både framåt och bakåt. Ägaren berättar att han bara behöver



1. PARTYPLATTFORM. Scandica 670 Retro inbjuder till partyglädje ombord, med gott om plats för de åtta personer som den är CE-klassad för.

2. ÖVERSKÅDLIGT. Styrpedestalen är integrerad med motorhuv, som med en anpassad dyna blir en upphöjd sittplats. Instrument och reglage är överskådligt placerade.

3. KAPELL INGÅR. Ett kapell i två delar som täcker hela snipan ingår i den rikliga standardutrustningen.

4. KRAFTKÄLLA. Snipans 30-hästars Yanmar är lättåtkomlig under den väl ljudisolerade huv, som fälls upp på gångjärn.

ta till bogpropellern när det blir riktigt trångt och hård vind ligger på i sidan. Maxfarten ligger omkring tio knop, med marschdito ett par knop lägre.

SCANDICA 670 RETRO skiljer sig en hel del i utseende från övriga snipor i den här beskrivna kvintetten, med sin runda och lite bulliga form, det negativa akterpartiet och den stora badplattformen med sitt trappsteg. Om det är snyggt eller inte får var och en bedöma efter eget tycke och smak, men annorlunda är det i alla fall. Badplattformens position är förresten strax ovanför vattenytan när båten ligger stilla, så den ska inte behöva bottenfärg på undersidan. Och när man kör så bidrar plattformen till att stabilisera ekipaget, som enligt ägaren rullar enbart i kraftig sidsjö. Annars ska gången vara lugn. En baksida med det rundade förskeppet märks dock vid körning med sjön i sidan, eller med sjön framifrån och stark sidvind, då en hel del skvätt letar sig över relingen och in i snipan.

Det mesta som behövs ingår, trots det låga priset på 279 900 kronor, redan i Scandica 670

Retros standardutrustning. Fritt val av skrovfärg, komplett dynsats inklusive solbädd, kapell över hela snipan och hydraulisk styrning är liksom flagga med flaggkäpp och en träratt från Italien bara några exempel på sådant som finns med från start. I tillvalslistan återfinns bottenmålning för 8 500 kronor och bogpropeller för 15 000 kronor. Och så kanske du skulle kosta på dig ett litet bord vid förens U-soffa, för drinkar med tilltugg eller en enklare måltid. Det kan du hitta för mindre än ett par tusenlappar i närmaste båttillbehörsbutik.

FÖRENS ANKARBOX ÄR stor nog att rymma både dragg med kätting och lina, samt förtjningstamper och bergkilar med hammare, och ändå är det plats över till annat. Stuvluckan mitt i den främre U-soffan döljer en toalett, som är tillval, och utan toan kan utrymmet användas som vanligt stuvfack istället. Styrpedestalen har överskådligt placerade instrument och reglage, samt är integrerad med motorhuv. Med en anpassad dyna blir den till en upphöjd sittplats, som snabbt blir barnens favorit. **B**

Båtnytt

HISSAR

- Rikligt utrustad
- Lågt pris
- Annorlunda design

DISSAR

- Annorlunda design

UR TESTPROTOKOLLET

Förarplats	Sitter skönt med gott grepp i träratten
Stuvutrymmen	Allt får plats
Bullernivå	Nå, inte så värst
För vem?	Rosédrinkande retrolovers
Vill ha?	Om det är OK för frun



FAKTA

	CRESCENT ALLURE 26	KÄRINGÖSNIPAN 22	VAN WIJK 621 CLASSIC	MARIL 625	SCANDICA 670 RETRO
Längd	7,4 m	6,5 m	6,21 m	6,25 m	6,7 m
Bredd	2,72 m	2,5 m	2,35 m	2,42 m	2,4 m
Djupgående	0,53 m	0,7 m	0,5 m	0,55 m	0,6 m
Vikt	1 255 kg	1 070 kg	900 - 1 000 kg	1 250 kg	1 100 kg
Bränsletank	24 l	50 l	60 l	50 l	33 l
Batteri	80 Ah	70 Ah	55 Ah	54 Ah	75 Ah
Motor	30 hk Yamaha bensin	32 hk Craftsman	14 hk Yanmar	27 hk Vetus	30 hk Yanmar eller Solé
Antal personer	8	6	6	7	8
CE-kategori	C	C	C	C	C
Pris	329 100 kronor	345 000 kronor	429 000 kronor	385 000 kronor	279 900 kronor
	Med 40 hk Yamaha 336 100 kr	Med 42 hk Craftsman diesel 355 000 kr	Med Yanmar 21 hk 465 900 kr Med Yanmar 29 hk 481 000 kr Med Yanmar 40 hk 508 000 kr Med Yanmar 54 hk 528 000 kr		
Mer info	cremo.se	swecomarin.se	vanwijk.se	sandmaritim.se	scandica.se

STANDARDUTRUSTNING

<p>Vitt skrov Lanternor Styrpulpet med styrning och ratt Bad- och räddningsstege Brandsläckare 12 V-uttag Bord Teaklaminatdurk Självläns Handlänsump Flaggstångsfäste Huvudströmbrytare Självlänsande Securmarkmärkning</p>	<p>Fritt val av skrovfärg Trossfender runtom Sötvattenkylning av motorn Dynor och ryggstöd i vattenavstötande material Sol- och sovdäck Lanternor Hydraulstyrning med rostfri ratt Bad- och räddningsstege Brandsläckare 12 V-uttag Teaklaminatdurk Länsump med automatik Huvudströmbrytare Flaggstång med fäste och flagga</p>	<p>Många olika skrovfärger Sötvattenkylning av motorn 80 mm trossfender, tjockare i fören Två fendor och tampar Sprayhood & akterkapell i valfri färg Massiv teaklist runt sittbrunnen samt massiv teak på trappsteg, fördäck, skardäck, motorhuv och roderinklädnad Lanternor Kabelstyrning med teakratt Brandsläckare Huvudströmbrytare Länsump med automatik Flaggstång med fäste och svensk flagga Bottenmålning Båtens namn och hamn i guldbokstäver</p>	<p>Valfri skrovfärg Sötvattenkylning av motorn 80 mm trossfender, tjockare i fören Styrkonsol med 50 cm ratt Sprayhood & akterkapell i valfri färg Sitt- och ryggdynor i valfri färg Durk och motorkåpa med teaklaminat Massiv teakant runt sittbrunnen Lanternor Manuell länsump Huvudströmbrytare Flaggstång med fäste och svensk flagga Brandsläckare Bottenmålning Rostfri badstege med teaksteg</p>	<p>Fritt val av skrovfärg Brandsläckare Huvudströmbrytare Flaggstång med fäste och svensk flagga 12 V-uttag Hydraulisk styrning Länsump med automatik Italiensk träratt Komplett dynsats, inklusive soldäck Teaklaminatdurk Helt kapell Badstege</p>
---	---	---	--	--

EXTRAUTRUSTNING

<p>Annan skrovfärg än elfenben 13 100 kr Komplett dynsats med tygklädsel, för och akter 29 000 kr Hamnkapell i PVC 5 135 kr Fällbart förkapell i akryl 10 510 kr Lågt akterkapell i akryl 6 315 kr Högt akterkapell i akryl 14 535 kr Bottenmålning 8 590 kr Flaggstång & flagga 430 kr</p>	<p>Helkapell 20 000 kr Hamnkapell 12 000 kr Badplattform 8 500 kr Bottenmålning 5 500 kr</p>	<p>12 V-uttag 1 500 kr Handlänsump 3 900 kr Bogpropeller (inkl extra batteri) 39 000 kr Kylskåp (inkl extra batteri) 22 000 kr Soltak 13 900 kr Teakdurk 37 000 kr Teaktöfter 45 800 kr Toftdynor 15 800 kr Ryggdynor 20 400 kr Teakbord med rostfritt stativ 15 900 kr Trimplan 19 900 kr Rostfri badstege med trästeg 7 900 kr Hydraulisk styrning 5 900 kr</p>	<p>12 V-uttag 800 kr Hydraulisk styrning 12 500 kr Bogpropeller 28 100kr Teakdäck 53 800 kr Teakdurk 37 800 kr Teaktöfter 27 100 kr Ellänsump med givare 6 500 kr Trimplan på roder 4 500 kr Rostfri badplattform med stege 20 300 kr Soltak 9 000 kr Hög pulpit i fören 10 500 kr</p>	<p>Bottenmålning 8 500 kr Bogpropeller 15 000 kr</p>
---	--	---	--	--

SLÄPP LÖS NATURKRAFTEN

Humminbird har i alla år varit innovativa och skapat produkter med unika funktioner. ONIX serien är en ny dimension som tillfredställer alla önskemål och lite till. ONIX ger en fantastisk presentation av fisk, botten och strukturer. En ny typ av naturupplevelse.

- DSP ekolodsteknik
- 360, Side och DownImaging
- CrossTouch menysystem
- AutoChart Live

Läs mer på www.comstedt.se och www.humminbird.com



STÖRRRE än du tror

Tack vare höjd och volym erbjuder Moody DS54 utrymmen som en betydligt större båt, utan att ge alltför mycket avkall på seglingskänslan. Men visst märks det att båten redan utan last snuddar vid 25 ton.

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO BERTEL KOLTHOF, MOODY & JOAKIM HERMANSSON





Fyra generösa dubbelkabiner och tre toaletter med dusch, samt stort stuvutrymme, ryms helt och hållet under "övervåningens" salong, pentry, styrplats och akterdäck. Det är verkligen ett fenomenalt volymutnyttjande.



MED VY. Det välutrustade köket är i standardutförandet placerat på "den övre våningen" och med strålande utsikt åt alla håll, men integrerade gardiner kan vid behov skydda från insyn.

Fakta **MOODY DS54**

Längd över allt 17,1 m
Längd i vattenlinjen 15,55 m
Bredd 5,2 m
Djup 2,65 / 2,25 m
Vikt 24 500 kg
Kölvikt 7 000 kg (29 %)
Storsegel 81,5 kvm
Fock 65 kvm
Genua 79 kvm
Gennaker 200 kvm
Masthöjd 25,3 m
Bränsle 520 l
Vatten 810 l
Förbrukningsbatterier 4 x AGM 160 Ah
Startbatteri AGM 90 Ah
Motor Volvo D-3 150 hk
CE-godkänd i klass A, oceangående, för 12 personer
Design Dixon Yacht Design
Pris från cirka 6,8 miljoner kronor utan segel
Mer info moodyboats.com, ajkipyachts.se



Moody kan lita sig mot en hundra-årig tradition av båtbyggande, varav den längsta tiden i trakterna av Southampton i sydvästra England. Sedan 2007 ingår dock Moody i Hanse Group, och produktionen har samordnats med gruppens övriga varumärken på varvet i Greifswald i forna Östtyskland. Fortfarande är det emellertid britten Bill Dixon som ansvarar för design och förfining av Moodykonceptet. Bill Dixon och Moody har en lång och ömsesidigt lojal relation sedan 1981, då den blott 23-åriga Dixon, efter tidigare designern Angus Primrose hastiga bortgång, tog över firman och gav den sitt namn.

SEDAN 1970-TALET HAR närmare 5 000 Moodybåtar byggts, och det nuvarande modellprogrammet omfattar aktersittbrunnsbåtar på 41 och 45 fot samt de tre större däcksalongsbåtarna på 45, 54 respektive 62 fot. När 54-fotaren premiärvisades på mässan BOOT i Düsseldorf i januari 2014 ringlade köerna långa, och redan i höstas hade drygt 20 båtar sålts, alla till äkta par. Vid provseglingarna för European Yacht of the Year i Italien i höstas, testade Båtnyttets utsände Moody DS54 med skrovnummer 2, som hade levererats i Medelhavet till ett chilenskt par som själva skulle segla hem den över Atlanten.

MOODY DS54 DELAR skrov med Hanse 575, men där slutar egentligen likheterna mellan de båda kusinerna inom Hanse Group. Moodyn är en klart mer påkostad båt, vilket märks inte minst när man jämför antalet byggtimmar för de båda båtarna. För att färdigställa en Moody DS54 går det åt ungefär 5 000 mantimmar, varav 3 000 i sammansättningslinjen och 2 000 i lamineringen. Om kalkylen på en Hanse 575 ska hålla får båten inte ta mer än 1 000 timmar att plocka ihop, vilket alltså bara är en tredjedel av tidsåtgången hos Moody DS54.

Skrovet handlamineras i isopolyester med ytterskikten i segare och osmoståligare vinyl-ester, över vattenlinjen med en sandwichkärna av PVC-skum. I däckets används istället balsaträ som sandwichmaterial.

BILL DIXON HAR med Moody DS54 sugit ut det allra bästa ur de tidigare systerbåtarna på 45 och 62 fot, och trollat till däcksalongskonceptet så att båten erbjuder långt mer interiörvolym än man skulle kunna tro vid en första yttre anblick. Visserligen sticker den markerade överbyggnaden upp en del, men inte värre än att en stående rorsman kan se över den. Ändå gör den extra höjden att hela boavdelningen, med fyra generösa dubbelkabiner och tre toaletter med dusch, samt stort stuvutrymme, helt och hållet rymms



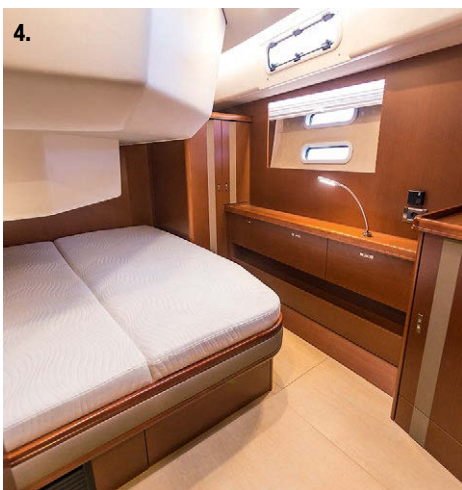
1.



2.



3.



4.

1. KLAR ÖVERBLICK. Båda styrpedestalerna är redigt ordnade, med alla reglage, knappar, instrument och skärmar överskådligt samlade. Bland all elektronik ryms också en traditionell kompass.

2. DÄRFÖR DÄCKSALONG. Ljuset, rymden, öppenheten, utsikten och att salongen är i samma nivå som akterdäcket, brukar vara de främsta skälen att välja en båt med däcksalongslösning.

3. FOCK PÅ SKENA. Focken slår själv på skena som integrerats strax framför masten, medan gennakern hänger redo framme på ankardäverten. Furlex gör båda seglen lätthanterliga även för små besättningar.

4. PLATS FÖR GÄSTER. Babords mittkabin erbjuder full ståhöjd runt den generösa dubbelbädden. Skrofvänster, däckslucka och öppningsbar ruta ut mot skarndäck släpper in ljus.

under "övervåningens" salong, pentry, styrplats och akterdäck. Det är verkligen ett fenomenalt volymutnyttjande.

ÖAVSETT OM MAN med elektronikens hjälp sitter och navigerar vid den inre styrplatsen, står i pentryt och förbereder middagen, eller avnjuter densamma i U-soffan runt salongsbordet, har man panoramautsikt åt alla håll genom de stora fönstren. Vid starkt solsken eller om man vill skapa en mer privat atmosfär, kan fönstren istället täckas av integrerade rullgardiner. Öppnar man dessutom glasskjutdörren mot den självdränerande sittbrunnen, så kan även den integreras i samvaron. Den höga tröskeln att kliva över är en eftergift för att få båten CE-klassad i kategori A.

De skönt vinklade sittbrunnsofforna skyddas av ett inskjutbart kapelltak med insydda lattor mellan de vingor som utgör en förlängning av överbyggnadens tak. Ett kliv upp på akterdäck ger access till de yttre rorsmansplatserna, där båda styrpedestalerna är redigt ordnade, med alla reglage, knappar, instrument och skärmar överskådligt samlade. Bland all elektronik ryms också traditionella kompasser.

TEAKBEKLÄDNADEN I SITTBRUNN och på däck ingår i grundutförandet, medan syntetisk Flexiteek

kostar 41 600 kronor extra. Bakom den hydrauliskt utfällbara och fjärrstyrda badplattformen som är standard i aktern, finns ett stuvutrymme stort nog för att härbärgera en liten gummijolle på tvären. Eljusterad och fjärrstyrd landgång kostar däremot 177 000 kronor.

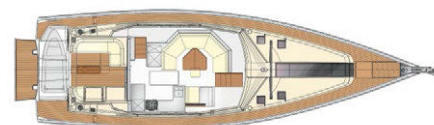
Det kraftiga rostfria räckverket runt hela båten ger, tillsammans med förhöjningen av fri-borden och det rostfria grabbräcket längs överbyggnadens tak, en betydligt tryggare känsla än ett vanligt mantåg. Vanten är dragna ut till skrovsidan och till överbyggnaden, så passagen till fördäck går mycket smidigt mellan dem.

SELDENS VÄLFUNGERANDE ELEKTRISKA rullmast ingår från början, medan elektrisk Furlex till den självslående focken kostar 110 000 kronor extra. Ett krysställ i Elvströms högklassiga HPM-linje kostar 318 000 kronor, och tillägget för 200 kvadratmeter gennaker med skot, gajar och block är 98 000 kronor. Nylonet behövs för att i öppna vindvinklar sätta fart på det utan last 25 ton tunga ekipaget. För visst märks det när vi seglar att det här är en tung dam, som kräver tryck för att komma igång ordentligt. Ändå är undanvind hennes bästa gren.

På kryss i mellanvind stannar båten till en del i vågorna, och känslan i ratten är inte vad den borde vara. Det sistnämnda kan möjligen ▶

Moody DS54 UTRUSTNING

UTRUSTNING	STANDARD	EXTRA
Bottenmålning & sjösättning		■
Plotter		■
Stereo		■
Dusch vid badplattform	■	
Varmvattenberedare	■	
Fendrar och förtöjningslinor		■
Ankare	■	
Kylaggregat	■	
LED-belysning	■	
LED-lanterner	■	
Flaggstång med flagga		■
Bogpropeller	■	
Ankarspel	■	
Värmare		■
Vindinstrument		■
Windex		■





Båtnytt

HISSAR

- Fenomenal interiörvolym
- Skyddad inre styrplats
- Rostfritt räcke istället för mantåg

DISSAR

- Trög styrning
- Kräver många tillval
- Hög tröskel mellan sittbrunn och salong

UR TESTPROTOKOLLET



FAKTA

Modell	Moody DS54
Rorsmansplats	Överblick ute & ombonad inne
Sittbrunn	Skyddad under flyttbart kapelltak
Seglingsegenskaper	Tung dam som kräver gott tryck
Stuvutrymmen	Många och stora
Däcksutrustning	Välplacerad
Prisläge	Inte så dyr för volymen man får
Standardutrustning	Mycket måste plockas på
Extrautrustning	Lång lista lockar
Detalj kvalitet	Högklassig
Övrigt	Moody's bästa DS

LYXIG ÄGARHYTT. I förens ägarkabin tronar en upphöjd dubbelbädd, som rymmer både förvaring och installationer undertill. Garderober och förvaring i mängd, liksom skrivplats och privat toa med separat dusch, finns också.

SEPARAT DUSCH. Ägarhyttens toa har separat dusch som man kan stänga till med en praktisk vikbar glasdörr så att man slipper få vatten på durken vid toalettstol och handfat.

till en del förklaras med att autopiloten ligger på och segar till styrningen.

UNDER DÄCKSLUCKAN ALLRA längst fram i fören döljer sig ett mycket rymligt stuvutrymme för segel, fendrar, hopfällbara cyklar eller andra skrymmande prylar. Under utrymmet sitter den hydrauliska bogpropellern från Max Power.

En trappa ner under salongen tronar i förens ägarkabin en upphöjd dubbelbädd, som rymmer både stuvutrymme och installationer undertill.

Garderober och förvaring i mängd, liksom skrivplats och privat toa med separat dusch, finns här också. Duschen kan stängas till med en praktisk vikbar glasdörr, så att man slipper få vatten på durken vid toalettstol och handfat.

SNICKERIERNA HÅLLER HÖG klass och är som standard utförda i sidenmatt mahogny, med amerikansk körsbär och teak som tillval för 73 600 respektive 98 600 kronor. Ett stort urval av olika textilier erbjuds också.

Babords mittkabin erbjuder full ståhöjd runt den generösa dubbelbädden, och skrovfönster, däckslucka och öppningsbar ruta ut mot skarn-däck släpper in ljus.

Styrbords mittkabin är något smalare och saknar egen toalett, men två personer kan ändå

bo bekvämt här. Som alternativ kan pentryt flyttas hit ner, till förmån för ytterligare en soffa uppe i salongen, men Båtnytt's utsände förstår varför den versionen hittills bara valts av några få kunder. Fördelarna med att ha pentryt uppe och få en fjärde kabin nere överväger absolut.

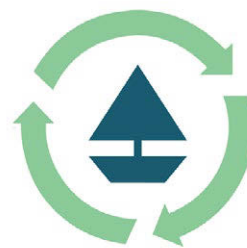
I BABORDS AKTERKABIN, som nås via sin egen nedgångstrappa uppifrån salongen, finns två enkelsängar med en smal gång emellan, liksom egen toa med dusch.

Styrbordssidan är reserverad för ett gigantiskt stuvutrymme, och mitt i alltihop finns den centralt placerade motorn. Även i det tekniska utrymmet runt den är det gott om plats för tvättmaskin, torktumlare, watermaker, generator och annan utrustning.

I stort sett alla sålda båtar har exempelvis utrustats med ett 11 kilowatts elverk, vilket skvallrar om att Moody DS54 inte lockar köpare som har för avsikt att ligga stilla med landström i vanliga gästhamnar. Här är det istället långa havsöverfarter och segling i avsidens farvatten i avsaknad av pålitlig infrastruktur som står på programmet. Säkert är det också därför som slutpriset inklusive alla tillval oftare pendlar mellan 8,5 och 9 miljoner kronor, än vid de 6,8 miljoner som Moody DS54 kostar i grundutförande. **B**



Är det dags?



Båtretur

Ett rikstäckande system för återvinning av fritidsbåtar

Båtretur är ett samarbete mellan Sweboat, Båtskroten Sverige och Stena Recycling.
För mer information besök: www.batretur.se eller ring tel: 0771-80 81 81.



TUNGT TRYCK. Trots en torr vikt på närmare 16 ton skjuter Saba 50 fart när det blåser i, men tyngs ner betydligt fullbunkrad och med alla hytter fyllda av gäster med semesterpackning.

FÖR SÄLLSKAPS SKULL

Saba 50 är Fountaine Pajots senaste cruisingkatta, med plats för många boende och generös samvaro på flera nivåer. Tyngden gör båten något trög i lättvind, men på öppna bogar i mer vind kommer farten.

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO FOUNTAINE PAJOT & JOAKIM HERMANSSON

Saba 50

MYCKET LJUS. Ett stort skrovfönster, däckslucka och den långsmala glasrutan med vädringslucka ut mot badplattformen släpper in en hel del ljus i babords rymliga akterkabin.



Fakta FOUNTAINE PAJOT SABA 50

Längd över allt 14,98 m
Bredd 7,99 m
Djup 1,25 m
Vikt 15 700 kg
Storsegel 84 kvm
Genua 57 kvm
Gennaker 135 kvm
Masthöjd 22,21 m
Bränsle 940 l
Vatten 700 l
Förbrukningsbatterier 5 x 150 Ah
Startbatteri 50 Ah
Motor 2 x Volvo D-2 55 hk
CE-godkänd i klass A, oceangående, för 14 personer
Design Berret - Racoupeau Yacht Design
Pris från cirka 7,3 miljoner kronor med standardsegel
Mer info catamarans-fountaine-pajot.com och ariboats.se



Å 1970-talet seglade Jean François Fountaine OS-klassen 470 på internationell toppnivå och var med som reserv i det franska landslaget vid OS i Montreal 1976. Samma år startade han hemma i La Rochelle, i Biscayabukten på den franska västkusten, sitt första varv. Tillsammans med affärspartneren Yves Pajot byggde Fountaine snabba kappseglingsjollar av modellerna 505, 470 och 420, innan de på 1980-talet gick över till vinnande halvtonnare och andra IOR-konstruktioner.

1981 producerades de två första flerskrovsbåtarna, en 18-meters trimaran och en 21-meters katamaran, men först 1983 lanserades föregångaren till dagens cruisingkatamaraner; 37-fotaren Louisiane. 15 år senare kom den första helt motordrivna katamaranen, och till dags dato har fler än 30 olika modeller med segel eller bara motor sett dagens ljus.

ÖVER 2 500 katamaraner har nu levererats ut från Fountaine Pajots båda produktionsanläggningar i La Rochelle och i närbelägna Aigre-feuille, som tillsammans består av imponerande 29 500 kvadratmeter. Med ett modellprogram som idag omfattar tre katamaraner på 58, 67 och 80 fot i varvets flaggskeppsserie och de fyra cruisingversionerna mellan 36 och 50 fot,

behövs det utrymmet mer än väl. I tider då försäljningen av traditionella kölbåtar verkar ha stagnerat, har nämligen intresset för stora katamaraner sett en motsatt utveckling.

Saba 50 är alltså Fountaine Pajots största cruisingkatamaran, och tog vid fjolårets lansering över efter Salina 48, som byggts i ett hundratal exemplar sedan premiären 2007. Saba 50 är inte bara 68 centimeter längre och 29 centimeter bredare än föregångaren, vilket ger avsevärt mer volym ombord, utan släpar också på drygt fem ton mer vikt. Detta trots att Saba 50 byggs på modernt sätt med isogelcoat och glasfiberarmerad vinylester (ska tåla småstötter och osmos bättre än polyester) som vakuuminjiceras runt en isolerande sandwichkärna av lätt men styvt balsaträ. Saba 50 väger nästan 50 procent mer än Salina 48, samtidigt som segelytan i krysstället bara ökat med marginella 7 procent till 141 kvadratmeter. Och då är det ändå torrvikten med tomma tankar och utan besättning och fyllda stuvfack vi pratar om.

ALLA DE 30 gäster som Saba 50 är CE-godkänd för i skyddade vatten, finns visserligen inte med när Båtnytt gör en kortare provsegling i samband med den flytande båtmässan i La Rochelle, men vi är gott och väl ett dussin människor ombord. Det antalet tangerar CE-godkännandets



1. SWEET. Med härlig dubbelsäng, flera garderober, stort skrivbord och toa med sminkbord och separat dusch framstår ägarkabinen i aktern av babordsskrovet som värsta hotellsviten.

2. PANORAMAUSIKT. Från den spaciösa salongen har du fri utsikt över omgivningarna och riktigt gott om plats för måltider och umgänge.

3. SKYDDAD UTEPLATS. En biminotop i plast på stadiga rostfria pelare skyddar akterdäcket från sol och regn, men behöver kompletteras med kapell för 50 600 kronor mot kyliga vindar.

Båtnytt

HISSAR

- Tre sköna uteplatser
- Hur mycket space som helst
- Spaciös ägarkabin

DISSAR

- Kryssvinklarna imponerar inte
- Mycket tillval krävs

14 tillåtna personer vid havsöverfarter, och ökar vikten med ett drygt ton. Tankarna för diesel och vatten är ungefär halvfulla, vilket tillsammans med extrautrustning gör att vi kan lägga på ytterligare minst ett ton.

Och den totala tyngden märks av när vi senare hissar fatheadstoren med sina genomgående lattor och rullar ut den knappt överlappande och högt skurna genuan. Den lätta vinden förmår, trots platt vatten, låg kurs och stora kryssvinklar, inte ge ekipaget någon vidare skjuts. Det känns som att ratta en koloss, men med den positiva konsekvensen av vikten att Saba 50 bestämt blyar igenom stagvändningarna utan att stanna upp. Inte förrän vinden ökar något och vi samtidigt kan falla av på halv vind och dra nytta av 135 kvadratmeter gennaker, infinder sig något som skulle kunna kallas fartkänsla.

Styrbordssidans rorsmansplats befinner sig under en biminotop (tillval för 27 500 kronor) halvvägs mellan akterdäck och övervåningens soldäck, med god överblick förut och över de instrument, skärmar och reglage som samlats på styripedestalen. Till och med ankaret i fören kan fällas och hissas med fjärrkontroll härifrån. Framför rorsman finns en plats med gott om svängrum avdelad för justering av alla de skot, fall och trimlinor som leds hit till avlastarna och de tre vinscherna, även bortifrån babords-

sidan. Att få storskotsvinschen elektrisk kostar 41 700 kronor extra, men ingår också tillsammans med lazybag, utedyner, bottenmålning, varmvatten till uteduschen, Fusionstereo och lite annat smått och gott i Oceanicpaketet för 481 000 kronor.

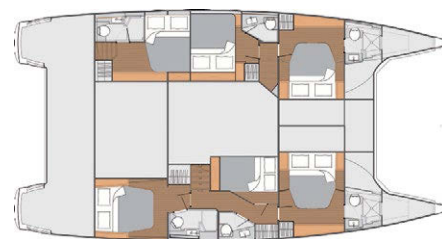
DE YTTRE SÄLLSKAPSTRYMMENA är inget annat än storslagna. Soldäcket uppe på det över kanten utsvängda taket, som ska skydda salongsrutorna från alltför mycket solljus, erbjuder tre, fyra solbäddar och en skön U-soffa. Mellan trampolinerna och vindrutorna finns ännu fler bekväma platser, där många kan umgås och slappa samtidigt i solen och där det dessutom finns gott om utrymme att stuva undan dynor, fendrar och annat skrymmande.

Slutligen hittar man längst bak på akterdäck en lång soffa, med ytterligare en separat soffa framför på styrbordssidan, samt en bänk och en stor L-soffa som omger det stora sittbrunnbordet. Runt det ryms ledigt tolv sittande gäster, och köper man till det omgivande kapellet för 50 600 kronor så blir hela utrymmet under det utskjutande taket som ett väderskyddat extrarum. För 38 300 kronor får du ett extra integrerat kylskåp och en gasolgrill här ute.

ANNARS ÄR KLIVET inte långt genom det skjutbara ▶

Fountaine Paiot Saba 50 UTRUSTNING

UTRUSTNING	STANDARD	EXTRA
Bottenmålning & sjösättning		■
Plotter		■
Stereo		■
Dusch vid badplattform (kall)	■	
Varmvattenberedare		■
Fendrar och förtöjningslinor	■	
Ankare		■
Kylaggregat	■	
LED-belysning	■	
LED-lanterner	■	
Flaggstång med flagga		■
Bogpropeller		■
Ankarspel	■	
Värmare		■
Vindinstrument		■
Windex		■





PLATS FÖR VINSCHGAST. Rorsmansplatsen är placerad en bit bakom vinscharna för att ge svängrum för en stark gäst att hantera dem. Storskotsvinschen kan givetvis också fås elektrisk, för 41 700 kronor.



FLERA NIVÅER. Från badplattformar och boendetrymmen till salong och akterdäck, och så med soldäcket högst upp som pricken över i. Saba 50 erbjuder samvaro i många nivåer.

De yttre sällskapsutrymmena är inget annat än storslagna.

UR TESTPROTOKOLLET



FAKTA

Modell	Fountaine Pajot Saba 50
Rorsmansplats	Skön sits och god sikt
Sittbrunn	Tre familjer får plats
Seglingsegenskaper	Svår att få fart på i lättvind
Stuvutrymmen	Saknas inte
Däcksutrustning	Spartansk men välfungerande
Prisläge	Inte så högt
Standardutrustning	Snällt tilltagen
Extrautrustning	Mycket att välja på
Detalj kvalitet	Helt OK
Övrigt	Ett flytande hem

glaspartiet in till salongen och pentryt under tak, som liksom resten av interiören är ritad av inredningsdesignern Isabelle Racoupeau. Köksdelen är formad som ett L på babordssidan, med en köksö mitt i, och har högre standard än i många normala hem. Åtminstone om man lägger till 5 400 kronor för mikrougn, 21 000 för 90-liters frysbox och 15 300 för diskmaskin. Denna utrustning kräver då 220 volts elnät för 32 000 kronor i båten, plus helst också ett 11 kilowatts elverk för 160 000 kronor monterat, inkopplat och klart.

Styrbordssidans L-soffa skapar en avslappnad hörna för många gäster, men om man vill sitta här och äta bör soffbordet höjas och utökas till ett matbord för 19 500 kronor. Oavsett vilket är sikten ut genom de stora fönsterpartierna strålande i alla riktningar, även om kökshörnet skymmer en aning. Gardiner för att skydda från insyn eller stänga solljus ute kostar 28 300 kronor till alla rutorna i hela salongen.

ETT STORT SKROVFÖNSTER, däckslucka och den långsmala glasrutan med vädringslucka ut mot badplattformen släpper in en hel del ljus i babordsskrovets spatiösa aktere ägarkabin. Med härlig dubbelsäng, två rymliga garderober, stort skrivbord och toa med sminkbord och separat dusch, framstår den som värsta hotellsviten. Den främre babordshytten ligger inte långt efter, med tvärställd dubbelsäng och toan framme i skrovets spetsigaste del.

Även i främre delen av styrbordsskrovet ryms

en generös dubbelhytt, men med tre garderober och toa med stor separat dusch placerad akterut istället. Den fjärde dubbelhytten i styrbords akter har likvärdig toa med separat dusch, men bara en garderob.

Saba 50 finns också i charterversionen Quintet, med tre dubbelhytter med egna toaletter i varje skrov, för 420 000 kronors priset jämfört med den här beskrivna ägarversionen Maestro.

UNDER JEAN FRANÇOIS Fountaines ledning har varvet vuxit betydligt sedan starten för 40 år sedan. Ambitionen att följa med i trenderna och anpassa sig till det som kunderna efterfrågar märks exempelvis i det koncept som man kallar Eco Cruising. I syfte att hålla förbrukning och utsläpp nere har Fountaine Pajot experimenterat med bland annat en släpgenerator för strömförsörjningen ombord. I prislistan för Saba 50 finns dock för närvarande bara solpaneler på 400 watt för 48 000 kronor eller en vindgenerator på 300 watt för 26 700 kronor, men också en speciell Eco Cruising Monitor för 30 800 kronor, som ska hjälpa båtägarna att hålla koll på förbrukning och energiåtgång ombord.

Jean François Fountaine själv har sedan i fjol lämnat över ansvaret för den dagliga driften av sitt livsverk, men sitter kvar som styrelseordförande.

I fjol valdes han nämligen till borgmästare i La Rochelle och ska fram till 2020 ägna det mesta av sin tid åt det förtroendeuppdraget. **B**



 **Moody®**

DECKSALOON 54



living on one level & luxurious comfort

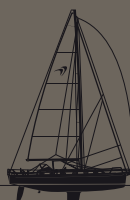
easy handling & perfect control

safety & seaworthiness

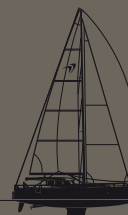
handcrafted quality & high-tech



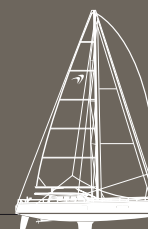
AC41



AC45



DS45



DS54



DS62

EXKLUSIV ÅTERFÖRSÄLJARE I SVERIGE:

AJKIP Yachts . Göteborg . Tel +46 (0)31 788 11 06 . sales@ajkipyachts.se

www.moodyboats.com

LJUS I MÖRKRET

En bra ficklampa är närmast ett måste ombord, inte bara nu på hösten utan också under ljusare årstider. Här tipsar vi om några olika varianter.

TEXT JOAKIM HERMANSSON

h ar barnen tappat sina minsta legobitar i det djupaste, mest oåtkomliga och såklart även mörkaste stuvfacket? Ska du försöka hitta avstängningskranen för inkommande sjövattnen till drevet? Letar du efter förtöjningsdubbarna långt därborta på en klippa i skymningen? Vill de små mysa och läsa under täcket i förpiken? Ska du kolla om hummertinorna innehåller annat än krabbor och sjögräs? Eller behöver

du kanske bara lysa på Windexens reflexer för att kolla kryssvinkeln under nattseglingen?

Oavsett båtstorlek och användningsområde har en ficklampa sin självklara plats ombord. Vi har valt ut några alternativ att välja bland. Ha gärna flera med dig, för säkerhets skull. De har ju en förmåga att försvinna. Tänk också på att bunkra upp med reservbatterier i rätt storlek, så att du inte står där i mörkret utan ljus när det behövs som bäst. **B**



TÅLIG ALUMINIUMLAMPA

Aluminiumlampan med LED från Biltema, som ska vara både vattentålig och robust, ger 600 lumens ljus med 300 meters räckvidd. Tre ljuslägen samt blinkande och SOS-signal. Vikt 320 gram utan batteri. Tre R14-batterier behövs och får köpas till separat. 240 millimeter lång.

Pris 229 kronor.

Mer info biltema.se.



KAN BÅDE LYSA OCH LADDA

Vill du inte bara lysa utan också kunna usb-ladda din telefon eller padda, kan den här prylen från Clas Ohlson vara ett alternativ. Längd 100 millimeter och vikt 314 gram. Litiumjonbatteri på 9 000 mAh och vattentät enligt IP67.

Pris 499 kronor.

Mer info clasohlson.se.



FINNS I TVÅ STORLEKAR

Denna ficklampa från Energizer ska tåla både stötar och regn, och har ett greppvänligt gummihandtag. Med LED-lampor förbrukas mindre ström än med glödlampor, och batteritiden uppges till 16 timmar. Längd 160 millimeter har två AAA-batterier och längd 195 millimeter har två AA-batterier.

Pris 175 respektive 245 kronor, inklusive batterier.

Mer info watski.se.



BILLIG LED-LAMPA

En helt vanlig stöt- och regntålig ficklampa med gummiklätt hölje. Längd 205 millimeter. Drivs med två LR20-batterier som inte ingår utan får köpas separat.

Pris 99 kronor

Mer info clasohlson.se.



BLINKANDE BAKSIDA

Den här starka LED-strålkastaren på 10 W ger 800 lumens ljusflöde. Laddningstiden på ett dygn gäller för både 12 V- och 220 V-laddare som följer med. Batteritiden är 4 timmar vid högsta effekt, 8 timmar i normaldrift och 140 timmar i nödläge. På baksidan finns en blinkande orange nödsignal.

Pris 399 kronor.
Mer info jula.se.

DYRGRIP MED TIO ÅRS GARANTI

Armytek Viking V3 kan med sina fem ljusnåer lysa upp strandkanten med 1100 lumen eller sjökortet med 2 lumen, och allt däremellan. Lampan är vattentät ner till 50 meters djup i fem timmar, och tål fall från upp till 30 meters höjd. Den lyser lika starkt i 25 minusgrader och har tio års garanti. Drivs antingen med ett uppladdningsbart batteri eller med två CR123-engångsbatterier.

Pris 900 kronor utan batterier.
Mer info ficklampsexperten.se.



VATTENTÄT TILL EN METERS DJUP

Den här stötsäkra Energizerlampan har en ljusstark kryptonlampa och ska vara vattentätt till en meters vattendjup. Säljs utan de LR6-batterier som behövs för att få igång den.

Pris 112 kronor
Mer info watski.se.



NYTT NUMMER
 UTE NU!

ANDUNGE – SVÄRMORSDRÖM
Praktiskt Båtagande
 WWW.LIVETOMBORD.SE
 KLASSIKERN **FJORD 27**
 Veckor familjebåt
 SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING
 NR 10 - OKTOBER 2015 - 69:50 KR (inkl. moms, 7:70)
 GÖR DET SJÄLV
Löpanderigg
 Fixa nya snören
 Folierna 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**

www.praktisktbatagande.se
Praktiskt Båtagande

när & fjärran

UPPSKATTAD VY. Utedasset i Kalvö hamn sägs ha den vackraste utsikten i Bohuslän.



Lindön

Kalvön

Fiskehamn

Trossö

ILLUSTRATION: JONAS ARVJÖSSON

BOHUSLÄNS VACKRASTE VÄG

Tre öar blev en när landhöjningen gjort sitt. Som en trygg tillflyktsort från västerhavets stundtals jobbiga vatten ligger Kalvö, Lindö och Trossö. Här finns ett av Bohusläns vackraste promenadstråk och mängder av hisnande historier.

TEXT & FOTO JERKER NORLANDER

Det är tre öar som vänder olika ansikten mot besökaren. Det är den bitvis lummiga Lindö med klapperstenarna. Den karga och hedlika Kalvö. Och den vresiga, tallbeväxta Trossö.

Alla förenade av vägen. Den berömda, märkliga men aldrig trafikerade vägstumpen på sex kilometer.

Torkel Sörensson är född och uppvuxen på Kalvö. Strax utanför husknuten drar havets E6:a förbi och skylten Verkstad har blivit en ikon för båtfolket. Skylten har suttit uppe sedan 1962 men nu arbetas det mest till husbehov i det lilla röda huset.

– Förr sålde och konverterade jag mest Sabb-dieslar från Norge, berättar han. Sedan la de ner sin tillverkning och började konvertera andras motorer istället. Det var synd, för Sabb var en bra motor.

– Tusenkonstnär?

– Nej, bysmed är väl ett bättre namn, skrattar Torkel.

Han är född 1934 och i många år var familjen de enda fastboende på Kalvö.

– Jag har lagt ner verksamheten nu, men alltid kommer det någon förbi och vill ha hjälp med någon motor. Man kan ju inte sluta helt. ►



DELIKATESSER. Kalvö hamn är en säker plats bakom trygga piraromar. Den lilla bryggan var förr en livlig hemmahamn för ett tjugotal fiskare. Torsk från Kalvö-Lindö var då en efterfrågad delikatess på Stockholms finare krogar.



ALLKONSTNÄR. Torkel Sörenson är född på Kalvö och driver verkstan med den välkända skylten. Ett av de mer fantastiska förslagen till fast förbindelse från fastlandet till Kalvö-Lindö gick ut på att bygga en bro över sundsgapet som syns i bakgrunden.

Fakta **KALVÖ-LINDÖ-TROSSÖ**

Värt att veta: Naturreservat sedan 1971.

Naturhamnar: Många på ostsidan av öarna.

Marina: Havstenssund, tvärs över sundet.

Bussförbindelse: Från Havstenssund, som ligger på fastlandet tvärs över sundet.

Befolkning: Två året-runt-boende familjer.

LINDÖ I NORR känns tillslut. Skyltar med Privat lyser på bryggorna och landstigning gillas inte.

– Annat var det förr. När smugglingen var på topp hade smugglarkungen Sörensen sin bas här. Under kriget tillhörde han motståndsrörelsen och gjorde många resor över till Norge. Motståndsfolket var de enda som önskade dåligt väder för då kunde de lättare ta sig över havet utan att bli upptäckta, säger Torkel.

Sörensen fick ett dramatiskt slut här på Lindö. Ett spritkök exploderade och brände honom så svårt att han avled.

Ännu tidigare fanns det både lanthandel och fiskexport här. Lindötorsken var en efterfrågad delikatess på Stockholms finare restauranger.

1909 hade skolan 18 elever och det fanns även en brevbärare på ön.

Lindös lummiga lövdungar övergår i ett hedlandskap som fortsätter i Kalvös kortbetade och öppna landskap. Ett vad är en tydlig gräns mellan öarna. Idag möter vi ett gäng highland cattle-kor och mängder av får som hjälper till att hålla markerna öppna. Med lite tur går det att hitta både brudspira, nattviol och andra orkidéer som trivs i den kalkhaltiga marken.

KANTAD AV ROSTIGA vägräcken fortsätter vägen över ön. Dåliga tider efter första världskriget fick staten att anordna så kallade AK-arbeten för att hålla folk i arbete. Alla som ville fick arbeta på vägen. Betalningen var 60 öre i timmen och det kom vägrallare från hela landet och hyste in sig hos öborna.

– På lördagarna åkte dragspelet fram och då var det dans i sjöbodarna, har man berättat för mig, fortsätter Torkel.

1932 blev vägen klar men då hade intresset svalnat för en färja över till Havstenssund. Det blev aldrig någon förbindelse till fastlandet. Ett fantastiskt förslag gick ut på att bygga en bro över sundsgapet mellan Havstens-

sund och Hällsö och därefter en vägbank över till Trossö. Den segelfria höjden skulle ingen kunna klaga på, men fiskarna i Havstenssund var inte glada. En vägbank mellan Hällsö och Trossö skulle stänga deras genväg ut till havet och ge dem en mycket längre transportsträcka ut till fiskeplatserna. Nu blev det ingen vägbank så genvägen finns kvar. Trots att den inte har muddrats sedan 1950-talet håller den fortfarande ett djup på minst en meter.

DET VAR RENA lyckokastet att bygga en bilväg som sedan aldrig blev trafikerad. För öborna betydde den mycket och nu är den en promenadväg av högsta klass. Vägverkets mål om nolltolerans i trafiken har aldrig behövt ifrågasättas.

Vid Tunnelkilen smyger vägen tätt intill stranden. Här strandade en gång en stor val. Den levde och öborna fick stora bryderier med hur den skulle avlivas. Både liar och gevär användes, tills en tulltjänsteman anlände och klev upp på valen, drog sitt tjänstevapen och sköt ett skott rätt ner i valens andningshål. Därefter bogserades valen med en tamp om stjärten till en slip i Grebbestad. En stor ryggkota utanför Grebys restaurang i Grebbestad sågs vara rester av den strandade valen.

UTE I VÄSTER syns Svängen med det röda och vita fyrhuset. Det var förr ett område med dålig klang. Författaren Reiners Sörenson har forskat i historien och kommit fram till att omkring 300 fartyg har förlit inom gott synhåll från Knutsberget på Kalvö. Sörensons spännande bok *Skeppsbrott* tar upp många av de haverier som inträffade här.

Skonertskeppet Alexandras förlisning 1872 på Lilla Svängen är omtalad. Det svåra läget observerades av Kalvö-Lindöborna, som drog igång en räddningsaktion. Bränningar och hög sjö gjorde det omöjligt att sätta i en båt från utsidan av Kalvö. Istället beslöt man ►

KARGT. Växtligheten håller en låg profil i de utsatta lägena.



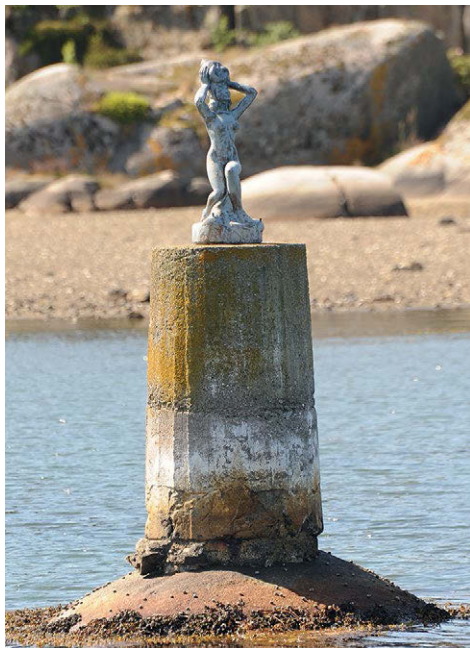
Smugglarkungen Sörensen fick ett dramatiskt slut här på Lindö. Ett spritkök exploderade och brände honom så svårt att han avled.



UNDERVATTENSVÄRLD. När vädret tillåter är Svängen ett paradys för sportdykare.



Det var rena lyckokastet att bygga en bilväg som sedan aldrig blev trafikerad.



HAVSFRUN. Ingen hamnkaptan, men en lättklädd, eller snarare oklädd, najad vakar över gästerna i Kalvö hamn. Ryktet säger att najaden hamnade på sin piedestal i hamnen efter ett 50-årskalas.



LANDSVÄGEN. Väg 1188 hos Vägverket blev färdig 1932, men fick aldrig någon biltrafik. Istället blev det en unik promenadväg, som går genom lummig lövskog, över avbetat hedlandskap och slutar i vresig tallskog vid Roparesten.

sig för att sjösätta en båt på insidan vid Kalvö by. Med hjälp av folket på ön, gamla som unga, släpades sedan sjualningen (sju alnar lång) över Vaat, som den smala landremsan mellan Kalvö och Lindö kallas.

Räddningen blev dramatisk i stormen. Av Alexandras besättning på åtta man omkom fem. Tre man kunde räddas sedan Alexandras styrman hoppat i vattnet med en tunn lina runt kroppen och simmat genom brottsjöarna fram till Kalvöbornas båt. Någon belöning utgick inte och det hela slutade med rättegång i Strömstad, där Resöborna anklagades för stölder från det förlista fartyget.

HÄR OCH DÄR på husen på Kalvö by finns namnbrädor från förlista fartyg uppspikade på väggen. ”Vragande” utefter stränderna gav extrainkomster långt in på 1900-talet för öborna. Fynden skulle anmälas men mycket ilandflutet virke användes på ön. En skrothandlare hade sin runda förbi ön och köpte allt i metall som vrakats på stränderna.

– Under andra världskriget hittade jag nio lådor smör på en vrakstrand, berättar Torkel. Det var 180 kilo totalt och det luktade härsket. Efter lång tid fick jag 1,50 kronor per kilo i hittelön för det härska smöret. Det var en oväntad inkomst och stora pengar för en pojke på den tiden.

NORR OM KALVÖ by ligger den unika stenlabyrinten Trinnebergs slott. För inte så länge sedan övervuxen men nu frilagd.

– Det ska finnas en labyrint även på Lindö, men den är övervuxen och ingen vet riktigt var den finns, säger Torkel.

En klunga ladugårdar och hus är centrum för öarna. Det är Kalvö by där husen i många fall ägs av ättlingar till gamla Kalvöbor. Byn ligger inte vid stranden

på bohuslänskt manér utan tryggt under Knutsberget, några hundra meter upp på land.

Bakom skyddande pirarmar ligger lilla fina Kalvö hamn. På 50-talet var det hemmahamn för ett tjugotal fiskare men nu är det bara en pittoresk gästhamn, med plats för ett tiotal båtar vid bryggan.

SÄVÄL VATTEN SOM el saknas, men så är också hamnavgiften satt därefter. Hamnkaptanen är ersatt av en brevlåda i det minimala hamnkontoret. Hamnens attraktion är toaletten, som för några år sedan utsågs till Bohusläns vackraste utedass.

En lättklädd staty på en betongpelare i vattnet vakar över gästerna i hamnen. Och en bit ut i havet, på Grundskär, hittades så sent som 1978 resterna av en sjöman i ett röse. Polis, brandkår och kustbevakning gjorde en stor utryckning och plockade med sig benresterna som legat där sedan 1864.

– Vi visste att han fanns, säger Torkel.

På ostsidan av Kalvö-Lindö är det gott om vackra och populära naturhamnar. Bajamajor och sopstationer är strategiskt utplacerade och beträffande förtöjning är det bara smaken som avgör. Ligga på svaj eller binda i berget, det är bara att välja.

På Trossös nordsida finns några riktigt fina sandstränder och i Brokilen ligger alltid många båtar på svaj.

– Norskeviken, säger Torkel, och behöver inte förklara vilka som trivs bäst i den lilla viken innanför Getholmen.

Den lilla ön Brurholmen vid farleden mot Resö, ska uttalas som Brudholmen. Enligt traditionen hölls ett bröllop i Brokilen då bruden, inte mot sin vilja, blev bortrövad från festen. Paret flydde över till Brurholmen, där de gick i land och släppte ut båten på vattnet igen. De simmade sedan vidare den korta biten till fastlandet och försvann för gott. **B**

Fakta KALVÖ HAMN

- N 58°45'9 E 11°09'0
- Gästplatser 10 stycken
- Hamndjup 1,5-3 meter
- Förtöjning: brygga, ankare.
- Pris: lågt.
- Service: torrtoa, soptunnor.
- Info: Kalvö hamn är den enda hamnen på Kalvö-Lindö. Det är en gammal fiskehamn med en bra brygga som har skydd i alla väder. Men servicenivån är låg.

MÅNGA BESLAG. Och fullt med hål där regnvatten kan tränga in.

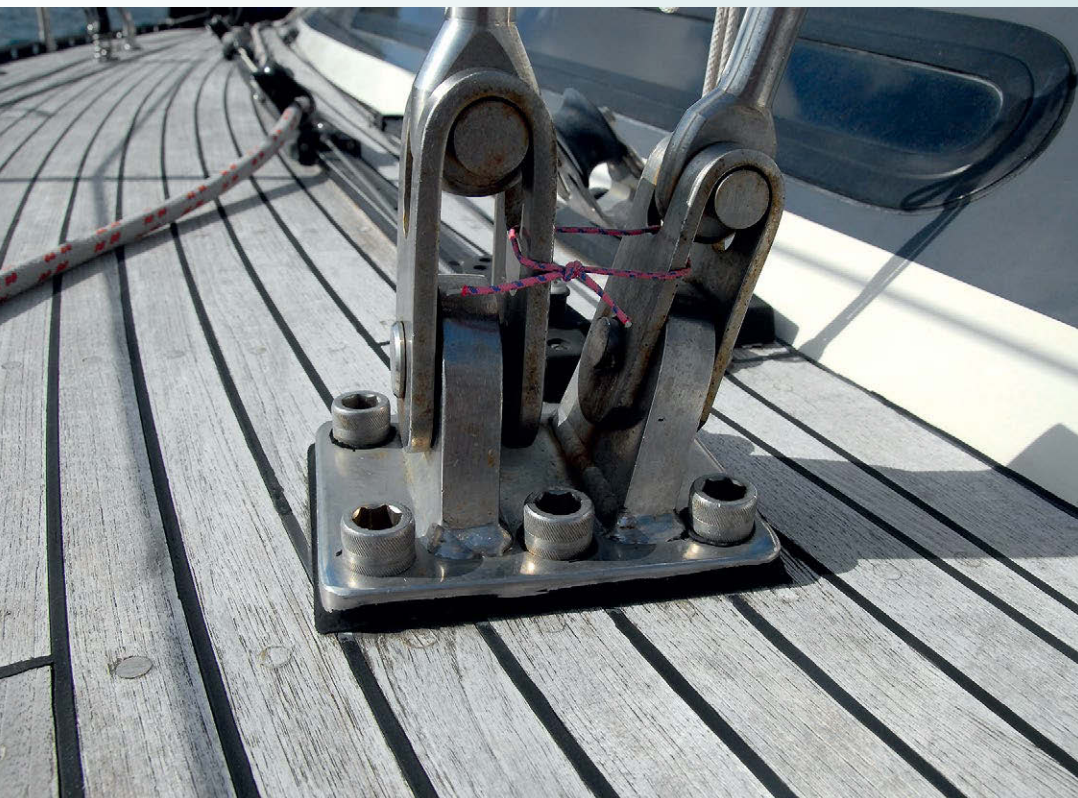




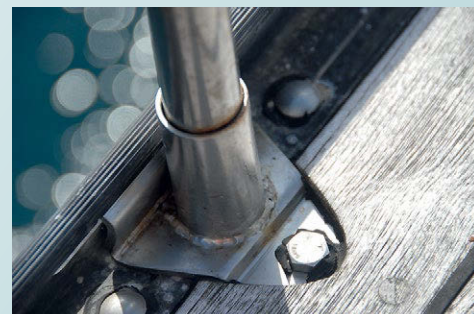
VATTEN OVANIFRÅN FÖRSTÖR BÅTEN

De flesta båtägare är mest bekymrade för vattnet som finns under båten. Men kanske ska du vara mer uppmärksam på det vatten som kommer ovanifrån? Så här undviker du fuktskador som kan fördärva hela din båt.

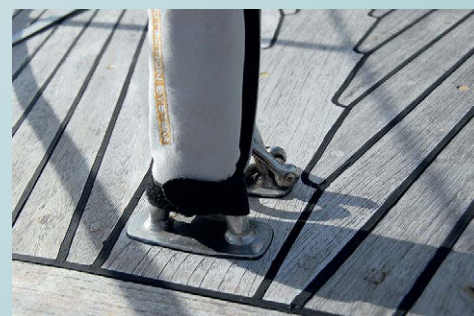
TEXT & FOTO ØYVIND BORDAL



SE UPP. Tränger det in vatten här kan det utveckla sig till en allvarlig skada. Röstjärnet är monterat på huvudskottet och om det uppstår vattenskador kan det hota både riggens och skrovet stabilitet.



VANLIG BOV. Infästningar till mantågsstötter ger ofta problem: stöttorna blir belastade och det uppstår läckage vid bultarna. Vatten kommer bege sig ner längs skrovet, osynligt bakom innerlinern och inredningen.



HÅLL KOLL. Leta efter sprickor, lossnande fogmassa eller fogar som blivit torra och spröda.



Om du ställer dig längst akterut i din båt, till exempel vid rodret och tittar föröver kommer du att se massor av saker som sticker upp från däck och överbyggnaden. Även på en ganska vanlig semesterbåt finns det mycket monterad utrustning: mantågsstötter, grabbräcken, vinschar, infästningar till block, fallavlastare, röstjärn, luckor och så vidare.

Varenda en av dessa små och stora däckstrutningar innebär ett eller flera hål i båten. Dessa hål vänder sig naturligt upp mot himlen där slussarna ständigt öppnar sig och regnvatten översköjler båten. Emellanåt seglar du säkert också i motsjö som från tid till annan hamnar på däck. Och är det något som vatten kan så är det att hitta vägen till den svagaste punkten.

När du har skaffat dig en överblick över antalet bultar som penetrerar ditt däck kan du passa på att ta en titt under däck. Högst sannolikt finns här innerliner, dekorativa plattor, skåp och skott uppsatta överallt. Men du kan förmodligen inte se en enda genomföring, de är dolda.

GENOMFÖRINGARNA TÄTAS MED Sikaflex eller annan fogmassa, som kan skapa en vattentät barriär. Det fungerar i regel bra – under en tid. En

fog varar dock inte för evigt, speciellt inte i en båt, där allt befinner sig i en aggressiv miljö med stora svängningar i temperatur och fuktighet. Alltmedan åren går kommer några av de här fogarna att börja svikta. De kommer att börja släppa in vatten. Till en början ganska lite, bara några droppar. Men när vintern kommer fryser vattnet, utvidgar sig och skapar mer plats där mer vatten kan tränga in. Skandinaviska vinturar, i varje fall i söder, är ganska gynnsamma för denna process eftersom temperaturen svänger mycket upp och ner omkring noll grader.

Det är ingen stor sak att ersätta en fog. Det svåra är att hinna upptäcka problemet i tid. Du kan ju oftast inte se det. Vatteninträngen pågår i det fördolda och ofta upptäcker du det inte förrän träet ruttnar eller svarta ränder av fukt börjar dyka upp. Vid den tidpunkten har skadorna ofta fått lov att utveckla sig under flera år och de kan vara betydande. Kanske är skott eller väsentliga delar av interiören fuktskadade eller ruttna och måste bytas ut. Niels Andersen från Gilleleje Båtbyggeri i Danmark ser denna typ av skador ganska ofta.

– Det kan vara fråga om exklusiva, välbyggda båtar där man bara inte har upptäckt vad som är på gång. En otät fog, som skulle kunnat ha fixats på en timme för kanske tjugo kronor i materialkostnad, har tio år senare förvandlats

till en reparation på flera hundra tusen kronor. Och vi vet ju alla vad som händer med andrahandsvärdet på båtar. Reparationskostnaderna kan fort överskrida båtens totala värde. Då är det ju i praktiken en totalförstörd båt du plötsligt står inför. Det är verkligen trist, speciellt eftersom det skulle ha varit så lätt att undvika om du hade varit mer uppmärksam från början.

DET KAN VARA svårt att ta reda på varför vatteninträngen egentligen sker. Niels Andersen berättar att han ofta möter kunder som har en bestämd uppfattning om var problemet ligger, men vid en närmare undersökning avslöjas det att det är något helt annat som är fel. Vatten kan röra sig i dolda sprickor över stora avstånd i en båt innan det dyker upp på ett ställe där det blir synligt.

Så vad kan du då göra åt detta? Punkt ett är att kravla runt på däck med god belysning och gärna med ett förstoringsglas. Kontrollera alla fogar och genomföringar visuellt. Finns det små sprickor eller fukt i kanten? Saknas det bitar av fogmassa? Kan du se någon fukt eller märken? Är fogmassan spänstig och flexibel? Om du är osäker kan du antingen byta fogen för säkerhets skull eller testa den.

Om du ska testa en fog måste du kunna se vad som händer under däck och det kan bli



PROBLEMLÖSNING. Klara tecken på otäthet och dessutom en rostfri legering som uppenbart inte är helt rostfri. Här har läckaget stoppats tillfälligt med hjälp av Crack Sealer.



OTÄTT. Här kommer vattnet ner längs röstjärnet. Genomföringen till beslaget på däck är otät. Men det har inte skett några allvarliga skador - än.



UPPTÄCK I TID. Begynnande fuktskador i huvudskott, beroende på otäthet vid röstjärnet.



KNEPIGT. Det är inte alltid så lätt att skaffa sig åtkomst till baksidan av genomföringarna. De är i regel väl inpackade av olika interiördetaljer.



KOLLA NOGGRANT. Fallavlastare belastas hårt och bulthålen kan bli otäta efter en tid.

När vintern kommer fryser vattnet, utvidgar sig och skapar mer plats där mer vatten kan tränga in.

den största delen av jobbet. Det kan nämligen innebära att du måste ta loss delar av interiören. Men det behöver inte ta så lång tid. Ofta behöver du bara skruva loss en platta i taket. När du tydligt ser bultens undersida kan du be en vän att hålla vatten på området ovanifrån medan du håller koll på vad som händer nedifrån. Kommer det in vatten är saken klar.

Det är grundläggande att då och då ta sig tid att skaffa sig en översyn av båtens dolda inre. Lossa en platta, dra ut några skruvar för att kunna se bra och lys med en stark lampa i hörn där det kan gömma sig fukt eller vattensamlingar i träet.

En snabblösning som kan rädda situationen en kort period är att lägga några extra lager fogmassa utanpå den gamla - eventuellt kan du använda en tunnflytande Crack Sealer. Det finns flera produkter på marknaden. Men en ordentlig, långsiktig reparation kräver att du skruvar bort genomföringen, rensar bort all gammal fogmassa och monterar alltihop på nytt med ny fogmassa. Tar du en genomföring åt gången kan du under en säsong komma hela vägen runt båten utan att jobba ihjäl dig. När det är gjort har du försäkrat dig mot smygande fuktskador som orsakats av läckande genomföringar i däck. Det kan vara en av de bästa investeringarna du någonsin har gjort för din båt.

DET GÄLLER EMELLERTID inte bara att förhindra vatteninträngning under däck. Det är minst lika viktigt att förhindra att vatten tränger in i själva däck och överbyggnaden. De flesta däck är gjorda i sandwichkonstruktion, det vill säga två tunna lager av glasfiber med en kärna bestående av ett kärnmateriale som i regel är skum eller balsaträ.

Att undgå fuktinträngning i kärnmaterialet är oerhört viktigt - speciellt om det är en kärna i balsaträ eller skum med öppna celler som tar upp fukt. Fuktskador i balsaträ leder till ruttet trä och delaminering och därmed ryker styrkan i däck och i överbyggnaden. En sådan reparation kommer snabbt upp i hundratusentals kronor. De flesta båtar som är byggda under 1970- och 1980-talet, men även nyare båtar, är byggda just med balsaträ som kärnmateriale i däck och överbyggnad.

NIELS ANDERSEN HAR ett recept på hur du får en permanent tät genomföring, som håller tätt mot vatteninträngning både i kärnmaterialet och i båtens inre. Metoden medför lite mer jobb än en simpel nymontering med ny fogmassa, men i gengäld är genomföringen 100 procent tät - och det fortsätter den att vara i många, många år. Tipsen får du i rutan här intill. Trevlig arbetsstund! **B**

Så gör du EN HELT TÄT DÄCKGENOMFÖRING


- Demontera beslaget och ta bort all gammal fogmassa.
- Borra upp hålet igen, så att det blir lite större än tidigare.
- Sätt en böjd skruv eller en liten insexnyckel i din bormaskin och stick in den i hålet, så att den vinklade änden sticker in i kärnmaterialet. Kör försiktigt runt i hålet så att du avlägsnar allt kärnmateriale i en radie av ett par centimeter utanför hålet.
- Tejpa igen hålet nedifrån och fyll upp det helt med förtjockad epoxi. Det är bra att använda en engångsspruta.
- När epoxin har härdat borrar du upp hålet igen. Försänk hålet en millimeter eller två - det ger plats till lite mer fogmassa överst, ungefär som en o-ring. Montera därefter beslaget med ny fogmassa.
- Nu kan du spänna hårt utan att krossa laminatet. Det kan inte heller tränga in vatten i kärnmaterialet. Genomföringen är hundra procent tät!

NÄRA PERFEKTION

Båtnytt har långtidstestat Nordkapps daycruiser i det heta 6,5-meterssegmentet och funnit en pärla med god lyster.

TEXT & FOTO LARS GUDITZ





OPROVOCERBAR. Noblesse 655 är kvick och mycket trygg, även när den provoceras. Full pott på gångegenskaperna.

Körmässigt är Noblessen närapå fulländad, den är helt trygg hur du än behandlar den.

I istan över 6,5 meter långa daycruisrar med 150–250 hästars motor är lång, nästan alla båttillverkare har minst en modell och konkurrensen är stenhård. Ställer du upp de tio mest sålda modellerna och backar 20 meter så ser du troligen knappt skillnad på dem. Vad har då Nordkapp Noblesse 655 att komma med i detta getingbo?

Espen Thorup som har ritat båten är känd för sina finurliga lösningar och kombinationen av snygg design och praktisk användbarhet. Detta gäller i hög grad för Noblesse 655. Design är ju något starkt subjektivt, men man kan i alla fall objektivt konstatera att Noblessens linjer är moderna och väl i linje med 2010-talets ideal. Själv tycker jag att den är snygg.

Det praktiska är odiskutabelt väl genomtänkt och genomfört. Fotsteg, knapar, reglage och handtag sitter precis där de ska sitta och redan första gången man är ombord så hittar man intuitivt det man söker.

ESPEN THORUP HAR lyckats göra en ganska liten båt riktigt stor. På 6,5 meter båt ryms sovplats för två, toalett, sittbrunn med plats för 6–7 personer, kök med vask och kylskåp. Ibland blir det inte så bra när för många funktioner ska klämmas in på liten yta, men här har man lyckats, det är en liten bobåt och en rymlig dagturare.

Båten känns riktigt välbyggd och allting är väl hopsatt. Den kan bara väljas med motor från Evinrude och kommer troligen framför allt att säljas med G2-serien som kom 2014. Båtnytt testbåt var bestyckad med en G2 200 H.O., en tvåtaktare med direktinsprutning på cirka 225 hästar och den tangerar den övre gränsen för vad Nordkapp rekommenderar för båten.

DET SOM SKILJER Evinrude G2 från alla andra motorer är två saker: ►



FAMILJERACER. Med Evinrudes G2 200 H.O. (225 hk) toppar den drygt 45 knop, och skrovet tål farten väl.

Fakta **NORDKAPP NOBLESSE 655**

Längd 6,5 m
Bredd 2,5 m
Vikt utan motor 1 250 kg
Bränsle 175 l
Vatten 57 l
Rek motor 115-250 hk
CE-kategori C
Pris 607 900 kr (G2 200 H.O.)
554 900 kr (150 hk)
Info www.frydenbo-marine.no

Båtnytt

HISSAR

- Gångegenskaper
- Rejält byggd
- Smarta lösningar
- Långa serviceintervall

DISSAR

- Högt motorljud på låga varv

Ett, du kan själv designa färgsättningen av motorn så att den passar till din båt, sidokåpor och accentfärger kan väljas i många kulörer och det är också enkelt att ändra om du vill ha andra färger.

Två, och mer tekniskt intressant, är att styrningen är en integrerad del av själva motorn. Fördelen med det är att det bara är att hänga dit motorn utan att blanda in någon tredje part som tillverkar styrningen, det minskar risken för monteringsmissar och passningsproblem.

Styrningen var för övrigt ett glädjeämne på båten, känsligheten är ställbar efter eget skön och funkade perfekt både i höga och låga farter. I displacementsfart höll den också kursen väldigt bra när ratten släpptes. En stor fördel med Evinrudes motorer är att vinterkonserveringen görs automatiskt med en enkel knapptryckning och att serviceintervallerna är långa.

VÅR KONTAKT MED G2-motorn började dock inget vidare, efter att ha kört hem den till hemhamnen i mars och längs vägen konstaterat att den behövde en annan propeller och hissing så blev båten liggande ett par veckor. Nästa gång den skulle ut var den stendöd. För att göra en lång historia extremt kort kan vi konstatera: Det var inget allvarligt fel på motorn, men om vi hade varit en vanlig kund som inte hade kun-

nat använda båten under två sommarmånader hade vi nog varit väldigt missnöjda. Vi utgår ifrån att leverantören skulle prioritera en riktig kund högre.

NÅR MOTORN VÅL var lagad och propellern bytt till en bättre (dock inte riktigt perfekt) så fungerar kombinationen båt/motor väldigt bra. Motorn är rapp redan från låga varv och bjuder på både råstyrka från start och snärt på toppvarv. I planingsfart märker man inte av att det är en tvåtaktare, utom möjligen i positiv bemärkelse, däremot är det stor skillnad i ljudvolym i låga farter jämfört med en fyrtaktare. För den som vill glida fram i displacementsfart kan ljudet uppfattas som störande.

Körmissigt är Noblessen närapå fulländad. Den är helt trygg hur du än behandlar den, att göra en 180-graders sväng i över 40 knop genom sidosjö är alltid skumpigt, men Noblessen gör svängen utan att kasta eller kasa. Skrovet är helt stumt och även vid hopp genom vågor och mer aggressiv körning saknas alla former av knirkande från skrovet. Testbåten var utrustad med trimplan, men vi upplevde inte dessa som nödvändig utrustning.

EFTERSOM MOTORN ÄR helt ny för i år blev Båtnytt's båt lite av en testbänk för propellerval,



1. **GENOMTÄNKT.** Sittbrunnen är både rymlig och välplanerad. Plus för fenderhållare och rejält stuvfack för kapellet under aktersoffan.
2. **HÖGSTA BETYGG.** Förarplatsen är föredömlig, vindskyddad och med bra fotstöd och reglagen på rätt ställen. Dessutom går det utmärkt att stå och köra.
3. **ALLT PÅ PLATS.** Förare och navigatör sitter väl skyddade från fartvind. Kokplatta och vask framför navigatörsplatsen.
4. **KRYPIN.** Ruffen känns ganska trång och det är lågt i tak, men två personer kan sova här enstaka nätter. Porta-Potti under huvudkudden.

med den monterade propellern blev toppfarten cirka 45 knop, men med lite lägre stigning kan man antagligen få ur ett par knop till. Jag har personligen ganska liten förståelse för varför många absolut ska kunna köra över 50 knop med en familjebåt, men Nordkapp 655 Noblesse är helt klart en båt som tål det största motoralternativet och farter över 50 knop.

KÖRSTÄLLNINGEN ÄR FÖREDÖMLIG god med reglagen på rätt ställe och gott stöd för fötterna, extra plus för att förarstolen är skön inte bara när man sitter ned utan också vid stående (inget vasst mot vaderna), och också vid halvstående när man sitter ovanpå den uppfällda dynan.

Även passagerarna åker utmärkt både på navigatörsplats och i soffan.

Om åkande får bästa betyg får boende godkänt, men inte så mycket mer. Ruffen fungerar för övernattnings för två någon enstaka natt, men det är ganska lågt i tak och sovdynorna är i hårdaste laget, över 190 centimeter långa ska man nog inte vara heller. Men sett utifrån storleken på båten är det alltså klart godkänt. Toalett av porta-potti-typ under huvudkudden är standard på den här typen av båt.

SITTBRUNNEN FÅR ANNARS med beröm godkänt, det är lätt att ta sig runt, även ner på

badbryggorna, badstegen är lätt att både få ner och klättra upp på, dynorna har borttagbara delar där man sätter fötterna. Kapellstuvan under aktersoffan är stor nog för att det ska vara enkelt att snabbt få undan kapellet och aktersoffan omvandlas till solbädd med ett enkelt handgrepp.

Att knäppa upp kapellet är förstås en helt annan sak, men det böket delar denna DC med i princip alla andra.

Det är väldigt få detaljmissar, knappt några, dock skramlade läsnigen till vindrutedörren sönder efter 15 gångtimmar och vi saknar en gasfjäder i ett av stuvfackslocken. Det var ungefär allt. Vi undrar dock lite över de sju (7) bordgenomföringarna, det är mycket för en båt med utombordare och toalett utan tank. Två av dem är till exempel för dränering kring aktersoffan, men måste man verkligen göra hål i båten för det?

NORDKAPP 655 NOBLESSE är en klassisk skandinavisk daycruiser. Den kommer inte med några revolutionerande nyheter eller innovationer, men designern har raffinerat fram det bästa ur båttypen och ritat en båt som är både praktisk och snygg, dessutom med väldigt goda gångegenskaper och få detaljmissar. Nära perfektion alltså. **B**

Nordkapp Noblesse 655 UTRUSTNING

UTRUSTNING	STANDARD	EXTRA
Hydraulstyrning	■	
Vindrutetorkare	■	
Dubbla batterier	■	
Bottenmålning		■
Toalett (Porta-Potti)	■	
Dusch på badplattform	■	
Pentry m kök och tryckvatten	■	
Trimplan		■
Dynor inkl soldyna	■	
Hamnkapell		■
Körkapell	■	
Bord	■	
Skylight fördäck	■	
Förtöjningspaket	■	
Kylbox		■

UR TESTPROTOKOLLET



FAKTA

Modell	Nordkapp Noblesse 655
Gångegenskaper	Högsta betyg i familjeklassen
Inredningen	Genomtänkt, både en och två gånger
Övernattnings	Enstaka nätter för två utan klaustrofobi
Kvalitetskänsla	Hög. Skrovet är helt tyst även vid hårdkörning.
Evinrude G2	Råstark och snärtig, högt ljud på låga varv. Långa serviceintervall.
För vilka	Dagturet för familjen, eller helgövernattning för ett par.
Förarmiljö	Högsta klass, allt sitter där det ska.
Bränsleekonomi	Normal för sin klass.

Vad har segelbåtarna från Hanse, Dehler, Varianta och Moody gemensamt med Sealines och Fjords motorbåtar? Jo, alla byggs de på ett av världens största varv, i nordtyska Greifswald. Följ med dit!

TEXT & FOTO JOAKIM HERMANSSON

DEN TYSKA DRÖMFABRIKEN

SIDA VID SIDA. I segelbåtshallen hos Hanse Group i Greifswald byggs syskonen Hanse och Dehler sida vid sida med lågprismodellen Varianta. I en annan hall på varvsområdet håller Fjord, Moody och Sealine till.





LOCKET PÅ. Det är millimeterprecision när däckets ska sammanfogas med skrovet, som här på en Hanse 455. Flera män på utsidan och några inuti båten kollar att allt är på rätt ställe med god passform, innan limmet stryks på och däckets slutligen sänks ner.



BYGGSATS. Det mesta av snickerierna byggs i moduler som sedan hela lyfts på plats i skrovet, innan däckets läggs på som ett lock.

Strax söder om ön Rügen med sina böljande sädesfält och vita kalkstensbranter, vid det stora men bara fem meter djupa innanhavet Greifswalder Bodden, ligger den gamla Hansestaden Greifswald. Här, i det forna Östtyskland, tog visionären Michael Schmidt inte ens ett år efter Berlinmurens fall över ett litet, gammalt och ganska slitet småbåtsvarv. Några år senare hade han fått fason på produktionen och lanserade 1993 varvets första segelbåt, Hanse 291. Den nya Hansen erbjöds mässbesökarna i Hamburg till det då fantastiska priset 44 444 tyska mark, enligt uppgift endast två tredjedelar av närmaste konkurrenspris för en båt i samma storlek.

MEN HANSE 291 var egentligen ingen ny båt, utan en förfinad Aphrodite 29, som tio år tidigare kom från svenske designern Carl Beyers ritbord. Hanse körde den några varv till, som både 292 och 301, innan man senare lanserade en 33-fotare på samma skrov som Finnulf 33. Genom att använda befintliga ritningar kunde både utvecklingskostnaderna och priserna hållas nere, vilket då var en mer eller mindre uttalad strategi från Michael Schmidt.

Nya båtar lanserades fortsättningsvis i en strid ström, varvet byggdes ut och America's Cup-kända designerduon Rolf Vrolijk och Fietje Judel tog över utvecklingen av nya modeller. I takt med att nya marknader och nya möjligheter öppnade sig kompletterade Hanse också med fler produktlinjer och varumärken. 2005 köptes den norska motorbåtstillverkaren Fjord och ett par år senare införlivades brittiska Moody i verksamheten. När Dehler Yachts fick ekonomiska problem 2009 öppnade Schmidt ännu en gång plånboken, innan han 2011 klev av och sålde hela verksamheten till den nuvarande ägaren, det tyska investmentbolaget Aurelius.

BÄTNYTT BESÖKER VARVET i samband med testkörningen av Sealine S330 (se Båtnytt nummer 4, 2015) den första båt som har utvecklats i egen regi efter att Hanse Group 2013 tog över även det konkursade brittiska varumärket. De intressanta delarna av konkursboet flyttades då helt sonika till Greifswald från Storbritannien.

– Den transporten krävde hela 90 långträdare, så det var en hel del material och maskiner att ta hand om här, skrattar Thorben Will, pr-chef för Hanse Group, och förklarar strategin bakom förvärvet.

– Segelbåtarna står idag för 90 procent av varvets omsättning, samtidigt som motorbåtmarknaden är 2,5 gånger större. Med en större andel motorbåtar kan vi växa ytterligare, hoppas han.

HANSE GROUP BYGGDE och sålde under verksamhetsåret 2013–2014 531 båtar för 91,4 miljoner euro, omkring 900 miljoner svenska kronor. Omsättningen ska enligt pr-mannen Will göra Greifswalds-bolaget till den näst största fritidsbåtsproducenten i världen, efter franska Beneteaugruppen och före tyska konkurrenterna/kollegorna Bavaria. Men räknat i antal båtar är Bavaria fortfarande större.


– Det beror på att vi i genomsnitt producerar mycket större och dyrare båtar än Bavaria, förklarar Will.

NÄR THORBEN WILL visar in i den första hallen på varvsområdet hamnar just däckets till en Sealine 330 i blickfånget. Här inne monteras motorbåtarna Sealine och Fjord, och även Moodys segelbåtar. Däremot görs allt lamineringsarbete med vakuuminjicering för dessa varumärken några kilometer söderut, i industriområdet Helmsäger Berg, där skrov och däck till de allra största Hanse-modellerna över 60 fot också plastas.

Resterande Hanse-båtar, Varianta och Dehler ►

Fakta HANSE GROUP

- Omsättning 91,4 miljoner euro verksamhetsåret 2013–2014.
- 90 procent av omsättningen kommer från segelbåtar.
- 531 båtar byggdes år 2013–14.
- Världens andra största båtproducent sett till omsättning, och den tredje största sett till antalet tillverkade båtar.
- 700 anställda i Tyskland.
- 350 anställda i Polen.

A man in a black t-shirt and grey safety vest is leaning over a workbench in a workshop. He is wearing white gloves and using a brush to apply a substance from a white cup onto a wooden surface. The background is a blurred industrial setting with various equipment and materials.

Transporten krävde hela 90
långträdare, så det var en hel
del material och maskiner att
ta hand om.

FÖR HAND. På varvet i Greifswald görs en hel del jobb maskinellt, men minst lika mycket är handarbete som kräver mänskliga insatser för att få den rätta finishen.



Skilnaderna mellan båtarna måste vara tillräckligt stora för att kunderna ska uppfatta dem som olika produkter med egen särart.

PERSONALINTENSIVT. Även om det finns mycket maskiner på varvet så är byggandet av båtarna fortfarande till stor del helt manuellt.

Fakta NISCHADE MÄRKEN

Segelbåtar:

- Hanse - familjesegelbåtar för snabb och enkel semestersegling, 32 till 67 fot.
- Dehler - cruisingsbåtar med prestanda för kappsegling, 29 till 46 fot.
- Varianta - enkla lågprisbåtar på 37 till 44 fot.
- Moody - däcksalongsbåtar och klassiker för långsegling, 41 till 62 fot.

Motorbåtar:

- Sealine - familjemotorbåtar med brittiskt ursprung, 38 till 45 fot.
- Fjord - öppna och exklusiva motorbåtar i modern design, 36 till 48 fot.

lamineras däremot i en helägd fabrik på andra sidan den polska gränsen, och transporteras sedan 17 mil på lastbil till Greifswald där båtarna färdigställs. Dessa båttyper delar också produktionshall i Greifswald, där samma arbetare är utbildade för att hantera de respektive märkenas variationer.

DE GEMENSAMMA NÄMNARNA mellan bolagets alla båtar är förstås många, inte minst för att kunna hålla så få artiklar som möjligt i lager när det gäller tillbehör och utrustning ombord, vilket effektiviserar produktionsprocessen betydligt. Samtidigt måste skillnaderna mellan båtarna också vara tillräckligt stora för att kunderna ska uppfatta dem som olika produkter med egen särart. För Hanse Group handlar det om en ständig balansgång mellan produktionseffektivitet och individualitet, där skillnaderna mellan produkterna åstadkoms med design, utrustningsnivåer och valmöjligheter snarare än på vilket varv, vilka arbetare eller exakt i vilken hall just den ena eller den andra båten har byggts.

PÅ VARVET I Greifswald görs en hel del jobb maski-

nell, men minst lika mycket är handarbete som kräver mänskliga insatser för att få den rätta finishen. Precis som på många andra varv är det de kvinnliga medarbetarna som svarar för finlir, detaljfinish och slutstädning, medan gubbarna ägnar sig åt tyngre jobb, sådant som har med motorer, snickeri, el och elektronik att göra. CNC-fräsar, lackeringsmaskiner, vakuumsugar för teakdäck och ett antal snickerimaskiner ingår visserligen i maskinparken, men verksamheten är fortfarande personalintensiv snarare än automatiserad.

IDEN STORA snickeriavdelningen tillverkas all träinteriör till båtarna, ofta som moduler som är färdiga att snabbt och enkelt lyftas på plats i skroven, innan "locket", däck, ska läggas på. Varje fanerad detalj sågas ut ur en plywoodskiva av en datorstyrd såg, programmerad för att minimera spillet och utnyttja materialet maximalt. Plywood är mindre känsligt för fukt och rörelser än massivt trä, och beroende på var i båten respektive trädetalj ska monteras, anpassas också tjockleken på faneret.

Teak till luckor, bänkar och andra mindre ytor



SNART KLART? Däck till Moody 54 DS i olika färdigställandegrader, väntar på att snart få paras ihop med sina respektive skrov.

kommer i färdiga satser från en underleverantör, och sugs och limmas sedan fast på plats med vakuum.

EN ELLER FLERA stora stålänsvagnar packas för varje båt med all däcksutrustning, elektronik, värmare, VVS-detaljer och all annan utrustning och tillbehör i färdiga satser som ska monteras. Trots att Hanses ingenjörer försöker minimera antalet olika varianter som ska behöva lagerhållas, blir det ändå en hel del olika beslag i varje båt. Innan däcket läggs på ska också det mesta av kabeldragning och VVS-installationer ske, liksom att tankar, motor, elverk och andra större detaljer förstås är lättare att få på plats då. Hos Volvo Penta packas motorerna färdiga i stålkassetter med drev och allt, för att vara klara att enkelt lyftas på plats i båtarna. Allt som behövs för installation följer med. Slutligen är det millimeterprecision när däcket ska sammanfogas med skrovet. Flera man på utsidan och några inuti båten kollar att allt är på rätt ställe med god passform innan limmet stryks på skott och andra viktiga fästpunkter och däcket slutligen sänks ner. Sedan återstår bara finjustering, finish och städning innan båten är klar för leverans. **B**



VID FLODEN. Hanse Groups varvsanläggning ligger i Greifswalds utkanter, vid floden Ryck som mynnar i Greifswalder Bodden en knapp halvmil österut.

FÖR SVERIGE PÅ VÄRLDSHAVEN

Nio månader Volvo Ocean Race är över och enda svenska seglaren, Martin Strömberg, är tillbaka i sin hemstad Göteborg. Samtidigt som det nu gäller att anpassa sig till ett mer " normalt " liv på land, så är suget efter världshaven stort. Nu drömmer Martin om att sjösätta ett svenskt lag med fler svenska seglare till nästa upplaga av tävlingen, som startar 2017.

TEXT HASSE BAUER FOTO DAN LJUNGSVIK





FOTO: YANN RHOUDONGFENG RACE TEAM/VOLVO OCEAN RACE

STUMP. Efter mastbrottet på väg mot rundningen av Kap Horn var Dongfeng tvungen att söka nödhavn i världens sydligaste stad - Ushuaia i Argentina.

Fakta MARTIN STRÖMBERG



Född: 3 april 1982
Yrke: Havskappseglare
Bor: Lägenhet i Göteborg, men ofta ute på havet med en seglarbag.
Familj: Flickvännen Ulrica, hundarna Xiri och Xally av den japanska rasen shiba inu.
Intressen: Segling, fiske, äventyr och friluftsliv.
Åter gärna: Allt utom frystorkat när jag är iland.
På nattduksbordet: Har inget, läser inte så många böcker.
Bästa seglingsvatten: Bohuslänska skärgården under sommaren.
Bästa seglingsminne: Segern med Eriksson 3 när vi startade klart sist i Kina och var efter 12 000 sjömil först in till Rio de Janeiro.
Målgången i Göteborg nu i somras.
Värdesätter hos andra människor: Pålithet och humor.
Har svårt för: Själviska personer.

I en knappt märkbar bris gled Martin Strömberg över mållinjen i årets Volvo Ocean Race. Därmed blev det tredje gången han fullföljde en kappsegling jorden runt. Förra gången vann han med franska Groupama, i debuten 2009 kom han fyra med Ericsson 3 och i år blev det en tredjplats med kinesiska Dongfeng.

– Det är få förunnat att avsluta ett Volvo Ocean Race i sin egen hemstad. Vilket mottagande vi fick, helt otroligt, säger Martin.

Men glädjen över att komma i mål kan snabbt bytas ut till en känsla av tomrum.

– Senast, när vi gick i mål med Groupama i Galway, fick jag något av en depression. Och då hade vi ändå vunnit. Man har varit helt isolerad från omvärlden, levt tätt in på varandra och bara jobbat för att få båten att segla så fort som möjligt. Sen är det plötsligt över och man ställer sig frågan; ”Vad ska jag göra nu?”

– Det blir lite som att förlora sin familj och sitt jobb, i alla fall den familj och det jobb man levt så intensivt med under förberedelseperioden och sen under själva racet.

DEN HÄR GÅNGEN är Martin mer förberedd på vad som kan hända. Han har intressanta planer på vad han vill göra för svensk havskappsegling. Men han reflekterar också över de motstridiga känslor som kan uppstå i samband med Volvo Ocean Race.

– Man lever helt och hållet i det här racet. De korta stunder jag varit ledig går åt till att göra det jag inte hunnit med ute på havet. Betala räkningar, gå till tandläkaren, se på tv eller bara det att äta riktig mat istället för frystorkat.

Isoleringen från omvärlden, den att befinna sig ute på öppet hav och där leva ett extremt krävande liv, är smått omöjligt för en utomstående att sätta sig in i. Men för Martin har det har funnits små livlinor som lättat på trycket när det varit som värst – hyllningarna och hejarsorna på Facebook.

– Jag kunde inte göra statusuppdateringar direkt till Facebook, det har vi inte möjlighet till. Men jag skickade mejl till min flickvän och presschefen Fabian Bengtsson. De la upp vad jag hade att säga och efter ett tag fick jag via mejl kommentarerna tillbaka till båten.

– När det var riktigt jäkligt var det extra positivt att hålla kontakt med vänner och fans. Skönt att de inte glömde bort mig när jag var där ute på havet.

Martin var enda svenska seglare som deltog i årets upplaga av Volvo Ocean Race. Följaktligen har han bara seglat med andra nationaliteter. Ombord på Dongfeng var det tillsammans med fransmän och kineser.

– Det är en unik grej att leva så tätt in på människor från andra kulturer. Karaktärsdragen och sätten att tänka skiljer sig åt från oss skandinaver. Vi har mer fokus på lagarbete och medlande.

DONGFENG'S SAMMANSÄTTNING AV besättning kan tyckas märklig – en svensk, fem fransmän och två kineser – men har sin förklaring. Det kinesiska lastbilsföretaget Dongfeng var sponsor. Företaget hade som krav att kineser skulle ingå i Dongfeng Race Team men förstod också att det i Kina inte fanns tillräckligt med erfarenhet för att helt bemanna en Volvo Ocean Race-båt.

INITIATIVTAGARE. Martin Strömberg från Göteborg är för närvarande Sveriges mest framgångsrike havskappseglare. Han har deltagit i tre Volvo Ocean Race, senast i somras kom han trea med kinesiska Dongfeng Race Team. Nu vill han starta ett svenskt projekt för att få fram unga havskappseglare.

Jag vill ge tillbaka till svensk segling, skapa förutsättningar för att unga seglare ska få möjlighet att få uppleva allt det roliga och spännande som jag har upplevt.

Han vill ut där igen, bli blöt, kall, hungrig, trött, känna pressen - men också uppleva galna surfar, vackra solnedgångar, gemenskap med besättningen och framför allt glädjen över att vara först över mållinjen.



FOTO: YANN ROU/GROUPAMA SAILING TEAM/VOLVO OCEAN RACE

CHAMPAGNESEGLING. Allt är inte slit och släp i ett Volvo Ocean Race. Här njuter Martin av passadvindar på väg mot totalsegern med franska Groupama 2012.



ÄNDA IN I KAKLET. Dongfeng Race Team hann med ett sista träningspass inför det allra sista in-port-racet i årets upplaga av Volvo Ocean Race. En fjärdeplats blev det inför ögonen på göteborgspubliken.



SYSTEMATISKT ARBETE. I starten av delsträckan från Kapstaden till Cochin i Indien rev focken ner radarn och Martin och skepparen Anders Lewander fick ägna sig åt segelsömnad. Året var 2008 och Martin gjorde sitt första Volvo Ocean Race, ombord på Ericsson 3.

Efter ett tusental ansökningar valdes sex personer ut som fick ingå i teamet. Dessa sex konkurrerade sedan om de två platser i besättningen som var viktiga för kineser.

– Även kineser är teamorienterade men på ett annat sätt än svenskar. När de till exempel satt på skolbänken för att lära sig engelska hjälpte de varandra och samma sak med allt vad det innebär att ingå i ett team och segla en Volvo Ocean Race-båt. Det har varit rörande att se.

Fransmännen dominerade både i antal och i hur Dongfeng skulle seglas. Det officiella språket ombord var engelska men mellan fransmännen pratades det givetvis en hel del franska.

– Ja, fransmän gillar ju att prata franska så för att de två kineserna inte skulle känna sig överkörda har jag försökt översätta så gott jag har kunnat.

MARTIN ÄR EN av få som egentligen inte kan prata franska men samtidigt kan en massa franska ord och termer som många fransmän inte kan, det vill säga Martin kan alla franska seglingstermer.

– Jag vet ju vad fransmännen pratar om inför en manöver men glider samtalet över på vad som händer på någon bar i hamn har jag ingen aning.

Olika kulturer, olika sätt att tänka och segla. Långa tider till havs, ofta långtråkigt och ofta riktig påfrestande. Det måste ha hettat till ordentligt några gånger?

– Kineserna är lugna och sansade men med frans-

männen blir det ofta högljudna diskussioner. Å andra sidan är de över och glömda på några sekunder. Vi har inte haft några allvarliga händelser utan mer enkla som vi har tagit tag i där och då.

– Sen, när vi kommit i mål efter en etapp, har vi en genomgång där alla kan prata fritt. Ska man som besättning utvecklas under racet så måste man ta tag i sådana grejer.

Efter en paus i land som till största delen bestod av jobb med båten var det dags igen. Ut på havet; kör, kör, kör. När Dongfeng var på väg i Södra oceanen mot Kap Horn bröts kolfibermasten av strax över andra vantspridaren. En olycka som till stor del spolierte möjligheten till en totalseger. Tidigare hade ett av de två rodren gått av. Dongfengs resa runt jorden har varit allt annat än problemfri.

– Ibland är det så tufft att man undrar vad man håller på med. Man vill ju bort, inte vara där. Men det är också en enormt positiv upplevelse att vända en svår motgång till framgång. Att efter mastbrottet och allt jobb för att komma tillbaka till racet sedan vinna etappen till Newport... obeskrivligt.

Martin har svårt att sammanfatta händelsen i några få, korta meningar. Jobbet bakom det han berättar om har handlat om så mycket, att ”det är mängder av små detaljer som behöver göras och alla måste hjälpa till, sponsorer, shoreteam, besättning”.

– Bara att få båten i hamn långt ner i Sydamerika, få till en nödrigg med det som fanns kvar av masten, segla upp till nästa etappstart i Itajaí i Brasilien, få ►

Fakta **MARTIN'S MERITER**

- 1:a Volvo Ocean Race 2011/12, Groupama
- 3:a Volvo Ocean Race 2014/15, Dongfeng
- 4:a Volvo Ocean Race 2008/09, Ericsson 3
- 1:a Round Britain Race 2010
- 2:a Fastnet Race 2011

Webb:

martinstromberg.com

Facebook: <https://www.facebook.com/strombergsailor>

Twitter: @StrombergMartin

Instagram:

[strombergmartin](https://www.instagram.com/strombergmartin)



FOTO: IAN ROMAN/GRUPAMA SAILING TEAM/VOLVO OCEAN RACE

YESSI DÅR SATT DEN. Totalsegern i Volvo Ocean Race 2012 med franska Groupama. Martin firar tillsammans med annat celebert folk, däribland prins Carl Philip mitt i bild. Även Martin Krite från Göteborg (t.v. om prisbucklan) har all anledning att se glad ut, en seger i Volvo Ocean Race är stort.

fram en ny mast och ändå hinna till start, allt det kändes som en seger. Att sedan vinna... ja, vad ska man säga? Klart att det är ett av mina bästa minnen från det här racet.

MARTIN ÄR UPPVUXEN på Orust och började sin kappseglingssbana i Stenungsunds Segelsällskap. Redan då var han en kraftig bit, något som rimmade illa med att få till toppresultat i optimistjolle. Men han älskade sin sport och gnetade på i olika jolleklasser. Som de flesta ungdomar hade han sina idoler. För den unge Martin var det Whitbreadseglarna. Han sög i sig allt vad som skedde under Whitbread, föregångaren till Volvo Ocean Race. Han följde framför allt de svenska seglarna som då var i betydligt större antal än när Martin nu som ende svensk deltog i tävlingen.

– Jag jobbar på att få till ett svenskt projekt. Vi har extremt många seglingstalanger i Sverige, men de har ingen möjlighet att utveckla sig. Steget är stort från jollar och mindre kölbåtar till de här krävande båtarna men jag tror att det går att få till något riktigt bra.

Martin är främst seglare, Sveriges för närvarande mest framgångsrike havskappseglare. Han har också jobbat som seglingscoach för tjejerna i SCA-projektet under deras förberedelseperiod på Lanzarote. Även för kineserna på Dongfeng har han haft en coachroll.

– Med den erfarenhet jag har skaffat mig, både som seglare, teammedlem och coach, är det naturligt för mig att gå vidare. Jag vill ge tillbaka till svensk segling,

skapa förutsättningar för att unga seglare ska få möjlighet att uppleva allt det roliga och spännande som jag har upplevt.

Vilka dessa seglare kan tänkas bli är för tidigt att spekulera i, menar Martin men när han lite löst funderar över frågeställningen blir svaret:

– Det är klart att det finns många riktigt duktiga seglare i OS-klasserna men det är också mycket annat som ska stämma in för att kunna utvecklas till en bra Volvo Ocean Race-seglare. Därför måste också rekryteringen vara bred.

DEN KOMMERSIELLA DELEN av ett svenskt projekt har även den en stor potential, menar han och nämner att det redan är klart att Göteborg står som värd för slutmålet i Volvo Ocean Race 2017/18.

– Likaväl som det finns många duktiga seglare i Sverige finns det också mycket kunskap om hur ett Volvo Ocean Race-projekt ska drivas.

Med sina tre Volvo Ocean Race bakom sig kan Martin i och för sig luta sig tillbaka och njuta av vad han har åstadkommit, men han vill mer. Han vill ut där igen, bli blöt, kall, hungrig, trött, känna pressen på att alltid prestera men också uppleva galna surfar, vackra solnedgångar, gemenskap med besättningen och framför allt glädjen över att vara först över mållinjen.

– Att segla Volvo Ocean Race är det fräckaste man kan göra i livet, säger han. **B**



GENERATIONSMÖTET. Båtnyttis reporter Hasse Bauer är själv gammal jorden runt-seglare. 1981 seglade han på båten Alaska Eagle och 1985 ombord på Drum i tävlingen som då hette Whitbread Round The World Race.



PÅ VAKT. En vanlig dag på jobbet när Dongfeng är på väg mot Kap Horn. Martin i full mundering med "bankrånarluva", ena handen i vante och med den andra beredd att vinscha. Något dygn senare bryter Dongfeng masten.

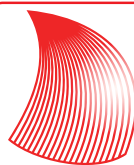
FOTO: YAN NIU/DONGFENG RACE TEAM VOLVO OCEAN RACE



HYR CHARTERBÅT

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

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



Nacka Kapell & Marintvätt

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.

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

BÅLSTA SLÄPET



NYHET!

LGF4000TU

klarar båtar upp till 4 ton.

Lämplig båtlängd 7-9 meter.

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

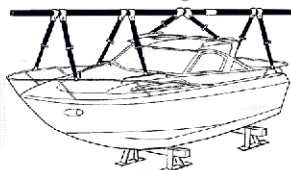
KAMPANJ BÅTVAGNAR

Båtvagnar 30 km/h

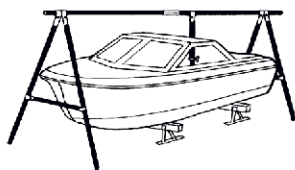
KAMPANJPRISER 2015

LGF-1000U	12.900:- (14.000:-)
LGF-1250U	16.900:- (18.200:-)
LGF-1500U	19.200:- (20.200:-)
LGF-2000TU	26.600:- (27.600:-)
LGF-3000TU NY	34.500:- (37.250:-)
LGF-3500TU Utförsäljning 2 st kvar	46.900:- (52.500:-)
LGF-4000TU NY	54.900:- (59.250:-)

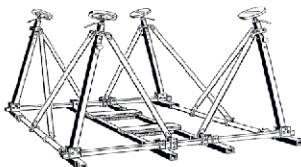
Däckställning



A-ställning



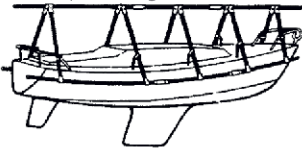
Båtvagga



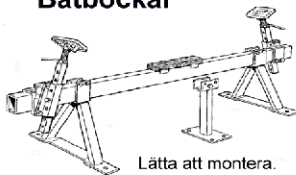
Av förzinkat stål. Lätt demonterbar
för bekväm transport och förvaring.

Däckställning special

håller presenningen från skrovet

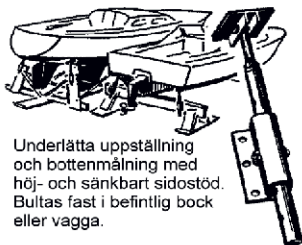


Båtbockar



Lätta att montera.
Olika modeller,
passar alla båttyper.

Sidostöd



Underlätta uppställning
och bottenmålning med
höj- och sänkbar sidostöd.
Bultas fast i befintlig bock
eller vagga.

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

BÅTKAPELLTVÄTT!

Välkommen till Rentvätt, **Stockholms största båt-
kapelltvätteri**. 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.

**20% rabatt på tvätt och
impregnering t.o.m. 1/11 2015**

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

Shrinkwrap & Boatcare



Skydda båten för transport eller vinterförvaring, med kraftig, seg och UV-beständig krympfilm.

Använd gaspistolen RIPACK 3000 för snabbt och snyggt resultat, förlängare finns som tillval i flera utföranden.

Bred och kraftig tape, självhäftande ventiler, VG-spännband, luckor med dragkedja m.m.

NYHET! Nu även fraktfritt i hela Sverige!

OMPACK, Lager i Göteborg • tel 031-40 69 00 • fax 031-40 65 50 • info@ompack.se • www.ompack.se



When sailing is the best!

Fullservicevarvet

Vinterservice Antenner Kylboxar Motorbyten Teakdäck Värmare Totalrenoveringar Vindmätare Marineelektronik Riggarbeten Snickeri Motorservice Vinschar Bränsletankar Plastreparationer Elsystem VHF-telefon Marina Inredningar Vinterförvaring Autopiloter Mantåg Ekolod Bottenvätt Ombyggnader Motorservice Bordbyten Däcksutrustning Vårservice GPS Plottrar Durkar Tryckvattenpumpar Radar Begagnade Båtar Ankarspel Bogpropellrar Grundstötningar Båtoaletter Ekolod Gasolininstallationer Sommarplatser Vattenlinjer Båttillbehör Sittbrunnsteak Skrovpolering Vattentankar Eleganta Trärattar Bottenmålning Lanternor Försäkringsskador Vi kan nästan allt!

www.wasayachts.com

Email: wasa@wasayachts.com • Tel. 08-550 972 30

Varvsvägen 1, Pershagen, 151 39 Södertälje

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

HENSONS TVÄTT & SJÖVERKSTAD



Vi översänder färdig säck med betalad frakt, för inlämning på posten.

Var tvättar du ditt båtkapell och segel?

HENSONS TVÄTT

Koppargatan 9, Lomma

Tel 040-41 26 36

www.hensons.se info@hensons.se



Stöttan alla försöker kopiera!



BROWNELL
boatstands



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

ETT BÄTTRE BÅTLIV

Frossa i tester och pedagogiska gör-det-själv-filmer på www.livetombord.se



Artiklar och filmer med tusentals tester av segel- och motorbåtar

FILMEN PRESETERAS AV

Båtnytt



Båtlivets fem viktigaste knopar

FILMEN PRESETERAS AV

POLYROPES
YACHTING
of Sweden



Polerskolan - så uppnår du perfekt glans

FILMEN PRESETERAS AV

AUTOSOL



Vinteförvara i sjön - tänk på detta

FILMEN PRESETERAS AV

ICE EATER



Artiklar och filmer med tusentals tester av segel- och motorbåtar

WEST SYSTEM



Kört sönder propellern - så gör du!

FILMEN PRESETERAS AV

MARINSHOEN

livet
ombord.se

Båtnytt



CURT GELIN
Världens meste segelbåtstestare
red@batnytt.se

RÖKRIDÅER OCH RABATTER

Hur svårt kan det vara att ange priset på en båt? Den frågan infinner sig på varenda båtmässa och efter varje båttest. För priset – om det alls anges – är sällan det slutliga, det vill säga vad båten kostar sjösatt, riggad, rustad och redo att segla iväg med här hemma.

Om priset står på skylten, anges det som baspris eller som ”från”. Vilket är fiktion, mest ett sätt att få köpsugna att haja till och bli impade och hoppas på chansen till ett kap.

Ingen bättre priskoll går heller att få via nätet, för få firmor visar vad deras båtar kostar. Inte ens de svenska varven visar pris på sina båtar på sina hemsidor. Först på en förfrågan får en intresserad sig tillstucken eller mejlad prislister.

Vissa varv lämnar dessutom ut priset bara efter kontakt med en säljare – receptionen är tillsagd att göra så.

PÅ GRUND AV sådana rökridåer brukar varje båttestare och båtköpare behöva göra en grundlig genomgång av vad som ingår, vad som kostar extra – och vad som inte ingår. Konformitet och transparens saknas i mitt tycke hos flertalet säljare av segelbåtar – med vissa undantag, som agenterna för två franska märken.

Mitt mål vid tester har alltid varit att få grepp om vad båten, eller båtarna, om det är en jämförelse, kostar i slutändan. Först när de är lika utrustade för semester eller kappsegling, går det att förstå hur mycket de erbjuder för pengarna. Och om en är mer prisvärd än andra, efter att ha vägt in viktigheter som seglingsegenskaper, byggsätt, utförande, funktionalitet, kvalitetskänsla, linjer och idiotsmått som toalettstolens storlek.

Mer öppenhet, uppdaterade priser, mått som är tillgängliga för köpare, säljare och allmänt intresserade, är på tiden att få. Med andra ord – öppna er båtbranschen, ni har inget att dölja, var inte så blyga, publicera era båtars priser och data i alla sammanhang och inse att alla ändå jämför.

MIN TRO ÄR att alla vinner på en sådan ordning, köparna kommer till en mässa med koll på slutpriset på båtar de spanat in och säljare kan argumentera för de subtilare värdena.

Samtidigt är det inte enkelt för en köpare eller skribent att veta vad som gäller, inte ens med alla priser framför sig. För rabatter rör till bilden.

Som på mässorna Öppna Varv och Allt på Sjön i höstas, där mässrabatter på sanslösa 120 000 kronor förekom. Tänk om man

hade köpt veckan innan? Tänk om man hade fått se värdet sjunka så mycket på en vecka? Vilka har råd med sådana tapp, funderar jag på varje gång ordet rabatt trumpetas ut. Finns det så mycket prut, blir nästa tanke.

ATT DET ALLS går att pressa priset på en ny båt är kanhända naivt att inte inse, för i min värld ska ett pris vara rätt från början, inget prut ska behövas. Ungefär som när man väljer bil. Om årsmodell, pris, miltal, utrustning klickar vid en jämförelse, blir det köp. Annars finns andra.

Men när stolta svenska byggare säger ”vi ger inte rabatter”, går det att ana att de har köpare som vill ha ner priset – troligen av princip, sällan av sakskaäl. Min misstanke är att de med ekonomi för flermiljonbåtar, är slipade förhandlare och har blivit besuttna just genom att vara förslagna.

Att fixa rabatt är ibland också status, då är man ju affärsman och bra på att pruta. Men otaliga båt företag i Sverige har lyssnat på sådana för att bli av med sin produktion eller sitt lager, och gått på pumpen och förlorat pengar. Minusaffärerna har gett ebb i kassan, företaget har till slut kapsejsat och lämnat misslynta köpare i kölvattnet. Men vem var egentligen klyftigast? Det är frågan när pengarna inte räckte för att bygga båten bra.

HUR SEGELBÅTSBRANSCHEN MÅR, det kan vem som helst se på sajter med ekonomiinformation om svenska bolag. Ofta är resultatet under all sund affärspolitik med små marginaler och flinka företagare i andra branscher säger ofta om båtar: Inget att hålla på med, obehagligt olönsamt.

Likväl håller många på – jag vet flera för vilka segling, sälja och att serva är en livsstil. Och jag möter ännu fler som säger att segelbåtar verkar vara en solig sysselsättning. De som vill in blir dock deppade efter samtal med någon som gett upp segelbåtarna.

Som en som är bra på att segla, är serviceminded och har gott rykte. Vederbörande törnade på prut och när reklamationer adderades, sade han stopp och belägg och övergick helt till husbilar och småbåtar hemma i Sörmland.

Med detta vill jag ha sagt till er som tänker köpa: Pruta mindre, jämför mera. Gå inte på mässpriser och rabatter, fråga om hamnplats, uppläggning, uthyrningshjälp istället.

Och till branschen vill jag ha sagt – kom ut! Följ efter föregångsföretagen som redan nu går ut med sina priser i klartext! **B**

Båtmytt

NÄSTA NUMMER UTE 17 NOVEMBER

BAHAMAS

Det bästa från seglarparadiset

TESTSPECIAL:

7 5-hästars utombordare till jollen

Beneteau Flyer 5.5 Sundeck & Flyer 5.5 Spacedeck
Rymliga styrpulpetares

Beneteau Flyer 7.7 Sportdeck
Sportig DC

Boreal 52
Alubåt för långseglare

Beneteau Oceanis 60
Maximal volym för familjen

NU KORAS EUROPAS BÄSTA BÅT

Alla båtarna i European Yacht of the Year

INTERVJU:

SAM DAVIES

Skepparen på Team SCA som blev superkändis under Volvo Ocean Race

SEGELMAKARNAS SEGELMAKERI

Vi har besökt loftet som syr åt hela världen



...och glöm inte bort att du alltid hittar senaste nytt på www.livetombord.se

SEGELBÅTS-
MÄKLAREN
ANNO 2005



Sirena 44 05 P. 198' €



X-Yacht 43 - 05 P. 2.100'



Dehler 39 SQ -04 P. 1.490'



Arcona 400 -04. P. 1.390'



Comfortina 35 -04 P. 995'



Comfortina 35 -98 P. 795'



Delphia 33 -07 P. 650'



Hallberg Rassy 34 -05 P. 1.450'



Arcona 400 -03 P. 1.395'



Arcona 38 -97 P. 995'



Swan 42 -81 P. 790'



Swan 371 -80 P. 595'



Comet 41 S -05 P. 1.175'



Maxi 1050 -04 P. 1.035'



Malö 40 H -80 P. 350'



Windy 37 Grand Mistral -04 P. 1.575'

Dags för nya äventyr?

Kontakta oss för en kostnadsfri värdering inför förmedling av er båt.

www.batagent.se

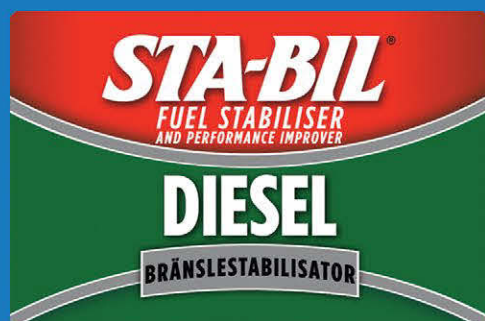


Bränslestabilisator för vinterförvaring

STA-BIL® bränslestabilisator ger

- fräscht bränsle i 12 månader
- enkel och problemfri start efter förvaring
- skydd mot avlagringar och korrosion
- ren tank och rent bränslesystem
- maximal prestanda och maximal driftsäkerhet

Svenska Räddningstjänsten, auktoriserade verkstäder, mfl. litar på STA-BIL®, gör det du också.



Marknadens bästa Bränslestabilisator för all bensin och diesel inkl. biodiesel

STA-BIL® rekommenderas av över 130 ledande tillverkare och har fått Industry Awards av bl.a John Deere, Honda, Mercury, Kawasaki, Shell, GM, Ford, Volvo Penta, m.fl.



www.drev.se
Reservdelar för drev och utombordare



Mekonomen



Hjertmans
Båttillbehör

För mer info se www.STA-BIL.se

Kontaktinfo på www.STA-BIL.se eller ring 020-1202822

STA-BIL® distribueras i Sverige, Danmark, Norge och Finland av STA-BIL Nordic AB