

PB  
TESTAR

5 BERGSKILAR – SITTER DE SÄKERT?

Praktiskt

# Båtägande

WWW.LIVETOMBORD.SE

SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING

NR 13 • DECEMBER 2015/JANUARI 2016 • 69:90 KR (NOK 79:90, € 7:90)

KLASSIKER

# FOLKLIIG .. FULLTRÄFF

IF-båten vägrar dö

GÖR DET SJÄLV

INGA SKRUVHÅL

Vacuumlimmat teakdäck

NYTT ELSYSTEM

Strömsnålt i gammal båt

PROJEKT FJORDLING

FRÅN VRAK

TILL VÄRSTING

# ALUMINIUMBÅTAR

Alla vill ha en ■ Tål de tidens tand? ■ Plast VS Plåt



**Solna**  
Vardagar 9-19  
Lördagar 9-15

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

**Webshop**



**Nyhet!**

Stormarknaden för båttillbehör

010-722 20 00

www.erlandsonsbyggga.se

**Kungens Kurva**

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

**Västervik**

Vardagar 10-17

**Göteborg**

Öppnar i Sisjön  
6 februari 2016!



- Se vårt 8-sidiga erbjudande på

www.erlandsonsbyggga.se

<p><b>SIMRAD</b></p> <p><b>5.995:-</b></p> <p><b>Plotter/ekolod Go7</b> Senaste sjökortsplottern från Simrad med 7" multitouchdisplay, ekolod &amp; inbyggt WiFi. Akterspegelsgivare medföljer till ett värde av 1.599:- (art.nr 63834) <del>10.490D</del></p> <p><b>420% Rabatt</b></p>	<p><b>isotherm</b></p> <p><b>3.995:-</b></p> <p><b>Kylskåp Cruise 42</b> CR 42 följer de mått som blivit standard i tusentals båtar, med volymen 42 liter och frysfack på 4 liter med lucka. Mått: 525x380x475 (art.nr 08952) <del>4.990N</del></p>	<p><b>isotherm</b></p> <p><b>4.595:-</b></p> <p><b>Kylskåp Cruise 49</b> Effektivt frysfack 4 liter med lucka och dropphylla. Levereras inkl. monteringsram. (art.nr 08984) <del>5.890N</del></p>	
<p><b>LOWRANCE</b></p> <p><b>7.995:-</b></p> <p><b>HDS-9M gen2 touch</b> Lowrance mest avancerade sjökortsplotter med en stor 9" touchdisplay och knappsats bredvid skärmen. Möjlighet till integration av Lowrance stora utbud av tillbehör. (art.nr 63920) <del>17.790D</del></p> <p><b>Lowrance HDS-9m Gen2 Touch inkl 3G Bredbandsradar</b> (art.nr 63889) <del>33.480-</del> <b>17.995:-</b></p> <p><b>550% Rabatt</b></p>	<p><b>isotherm</b></p> <p><b>3.290:-</b></p> <p><b>Kylanläggning Combox 2001</b> 0-förångare med 4 l frysfack. Inbyggnadsaggregat för boxar upp till 125 l. Komplet sats med Danfosskompressor, 2 m flexlör med återöppningsbara snabbkopplingar, termostat och fästskruvar. (art.nr 08960) <del>3.990N</del></p>	<p><b>isotherm</b></p> <p><b>7.590:-</b></p> <p><b>Kylanläggning ASU 3201</b> Inbyggnadsaggregat för boxar upp till 125 l. Mikroprocessorstyrd Danfosskompressor 12/24 V med ASU-funktion. (art.nr 08958) <del>8.990N</del></p>	
<p><b>Cobra MARINE™</b></p> <p><b>1.295:-</b></p> <p><b>Cobra VHF MR HH350</b> Professionell vattentät handhållen VHF med 6 Watt uteffekt, alla internationella kanaler + L1 &amp; L2. Levereras med bordsladdare 12 &amp; 220 Volt, bältesclip, handlovsrem. (art.nr 04143) <del>1.695D</del></p>	<p><b>Raymarine™ by FLIR</b></p> <p><b>4.995:-</b></p> <p><b>Rorkultspilot ST2000+ inkl fjärrkontroll S100</b> Inbyggd fluxgatekompass. Integrerar i system. SEATALK. Inbyggd NMEA. Dragkraft 77 kg. Fullt roderslag SB - BB 4,1 sekunder. (art.nr 05153) <del>8.475D</del></p>	<p><b>Eberspächer</b></p> <p><b>11.990:-</b></p> <p><b>Airtronic D2</b> Dieseldriven luftvärmare för segelbåtar på ca 8 meter och motorbåtar på ca 6 meter. Levereras med kabintermostat, bränslepump, avgasjuddämpare och kablage. (art.nr 04394) <del>14.590N</del></p> <p><b>Inkl. avvgasgenomföring och digitalt minireglage</b></p>	<p><b>14.990:-</b></p> <p><b>Airtronic D4</b> Dieseldriven luftvärmare för segelbåtar på ca 10 meter och motorbåtar på ca 8 meter. Levereras med kabintermostat, bränslepump, avgasjuddämpare och kablage. (art.nr 04396) <del>17.290N</del></p>
<p><b>AQUATIC ELECTRIC OUTBOARD MOTORS</b></p> <p><b>995:-</b></p> <p><b>Elmotor AQUATIC 36</b> 12 volts elmotor. Reglerbar gas med 5 steg framåt samt 3 steg bakåt. (art.nr 14760) <del>1.250N</del></p>	<p><b>5.990:-</b></p> <p><b>AIS SeaPilot Splitter inkl. GPS-antenn</b> AIS sändare/mottagare Seapilot Powerboat, Klass B AIS (art.nr 03174) <del>8.490D</del></p>	<p><b>MATMARINE PRODUCTS</b></p> <p><b>795:-</b></p> <p><b>Båt-WC</b> Manuell spolning. Vatten in ø 19 mm, avlopp ut ø 38 mm. (art.nr 04230) <del>1.195-</del></p>	<p><b>JABSCO</b></p> <p><b>1.445:-</b></p> <p><b>Båt-WC Twist'n'lock</b> Försedd med innovationen "Twist'n'Lock". Denna funktion gör att utloppsventilen låses när handtaget vrids 90°. Förhindrar att utlopps-vatten trycks tillbaka in i skålen. Vitlackerade trälock. (art.nr 04242) <del>1.690N</del></p>
<p><b>AquaSmart Light</b></p> <p><b>4.295:-</b></p> <p><b>AquaSmart Light 2,4 Uppblåsbar durk</b> Lättviktsgummibåt med uppblåsbar durk och köl samt med raka pontoner. Levereras med Bärväska, repsats, luftpump, åror samt spännband för bränsletank. Aluminiumtoft. ø ponton: 350 mm. Rek motor: 4 Hk. (art.nr 10482) <del>5.495-</del></p>	<p><b>895:-</b></p> <p><b>24 liter</b></p> <p><b>Septiktank</b> Tillverkad i rostfritt stål. Avfall in och ut ø 38 mm, avluftning ø 19 mm <b>24 liter</b> (art.nr 04261) <del>1.250-</del> <b>40 liter</b> (art.nr 04241) <del>1.595-</del> <b>1.195:-</b> <b>56 liter</b> (art.nr 04269) <del>1.895-</del> <b>1.395:-</b></p>	<p><b>365:-</b></p> <p><b>Däcksförskruvning rostfri</b> Däcksförskruvning för sugtömning av toalett-avfall. Tillverkat rostfritt stål AISI316. EN ISO 8099:2000. (art.nr 04746) <del>445N</del></p>	



198:-

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



78:-

**Fleecepläd American Line**  
Fleecepläd i 100% polyester. Färg: "mole".  
Mått: 1300x1700 mm. (art.nr 23131) ~~199-~~



88:-

**Kuddfodral Galax**  
Kuddfodral med stjärnmotiv.  
Mått 500 x 500 mm. Färg Marinblå eller sand.  
(art.nr 23120, -21) ~~149-~~



PÅLITLIG!  
enligt MHF

995:-

**Alkometer Alcofind DA8100**  
Alkometern bygger på den tillförlitliga bränsle-  
cellstekniken som även polis, kustbevakningen  
med flera använder sig av. Enheten varnar när  
det är dags för kalibrering. (art. 04078) ~~1.250-~~



**ETT PARTI!**  
Risk för slutförsäljning

595:-

1.495:-

**Uppblåsbar flytväst Nautic by Baltic**  
Automatiskt uppblåsbar räddningsväst.  
Färg: röd. (art.nr 17279) ~~995N~~

**Flytoverall Arctic**  
Flytoverall med ett nytt betydligt lättare och  
mjukare flytmateriale. Tejpade sömmar och helt  
vattentäta material. Utvändiga fickor och en  
innerficka, hög krage och en kapuschong som kan  
rullas in i kragen. Invändiga hängslen för bästa  
passform och justerbara PU-muddar i ärmar.  
(art.nr 17013-18) ~~2.350-~~



295:-

**Kikare 7x50**  
Blå/svart gummiklädnad.  
Väska och bärrem medföljer.  
**Free focus** (art.nr 04047) ~~395-~~ 295:-  
**Centrumfokus** (art.nr 04049) ~~395-~~ 295:-



1.095:-

**Kikare med pejlkompass 7x50**  
Vattentät och imfri kikare med auto- och eye-  
fokus, avståndsmätare. Levereras med halsrem,  
rengöringsduk och hård väska. Blå lins, gul/  
svart gummiklädnad. (art.nr 04062) ~~1.498-~~



395:-

**Båtstol**  
Gångjärn av rostfritt stål, bottenplatta av plast. Fällbart ryggstöd.  
Finns i färgerna: vit, grå och marinblå. (art.nr 02923, -24, -26) ~~568-~~



495:-

**FLOLINE pentryppump**  
Tryckvattenpump med 4-kammar-membran.  
Ledningsfilter ingår. Tryck: 35PSI. Kapacitet:  
12,5 lit/min (art.nr 04176) ~~795-~~



1.995:-  
20 liter

**Varmvattenberedare SPRING**  
Emaljerad varmvattenberedare. Elpatron 230V/  
750 W, som ligger i botten och värmer vattnet.  
Kan monteras liggande eller stående.  
**20 liter** (art.nr 09016) ~~2.995-~~  
Mått: ø 295 x 620 mm  
**40 liter** (art.nr 09020) ~~3.295-~~ 2.195:-  
Mått: ø 395 x 640 mm



595:-

**STANDARD 65Ah**  
Batteriet täcker basbehovet för start och  
körning under normala förhållanden.  
(art.nr 05465) ~~895D~~



995:-

**GPS-larm GEOsafe**  
GEOsafe passar både i båten, lastbilen,  
vattenskotern eller att lägga i barnets jacka,  
överfallsalarm & trygghetsalarm. Använder sig  
både av GPS-satelliter GSM nätet för att få fram  
positionen. (Mobilabonnemang tillkommer).  
(art.nr 10306) ~~1.490D~~



3.995:-

**Gasolspis Nordica inox**  
Rostfritt stål. Emaljerad ugn.  
Levereras med ugnsgaller, balansupphängning  
och kastrullhållare. Försedd med tändsäkring.  
Bredd: 450 mm. (04533) ~~4995N~~  
Bredd: 500 mm. (04532) ~~4995N~~



695:-  
23 m

**ANKAROLINA ANKAROLINA inkl. skydd**  
Bandkassett i polykarbonat. Band av polyester.  
**23 m Grått band 2,3 ton**  
(art.nr 02487) ~~1.295N~~  
**52 m Grått band 2,3 ton**  
(art.nr 02488) ~~1.895N~~ 1.395:-



1.895:-

**Landstigningspeke 650 mm**  
Landstigningspeke som passar de flesta båtar.  
Rör av rostfritt stål, AISI316. Plattform av teak.  
(art.nr 01068) ~~2.795-~~



1.145:-

**Badplattform 480 mm**  
Rör av rostfritt stål AISI316, träplattform av  
teak. (art.nr 01065) ~~1.650-~~



7.990:-

**Bogpropeller 4,2 Hk / 55 kl.**  
6-bladig propeller för tystare gång. 12V.  
(art.nr 07042) ~~13.990-~~



6.350:-

**Strömbildare / Kasco De-Icer**  
Motorhus av rostfritt stål. Propeller av slagtålig  
plast. Levereras med 10 m elkabel samt linor  
för upphängning. (art.nr 07082) ~~7.490N~~



1.995:-  
840 mm

2.195:-  
1000 mm

**ON BOARD Badplattform**  
Rör av rostfritt stål, AISI316. Plattform av teak.  
**840 mm** (art.nr 01021) ~~2.995-~~  
**1000 mm** (art.nr 01023) ~~3.295-~~

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

# [Innehåll]

## Ingång

- 6 Ledaren
- 8 I korthet

## Tema: Aluminium

- 14 Invasionen
- 18 Buster MS vs Flipper 670 DC
- 25 Frätskador

## Test

- 26 Bergskilar  
Att fästa eller inte fästa

## Inspiration

- 30 Marieholms IF  
Mycket båt, lite pengar
- 39 Drömbåt Epoca  
Utan kompromisser
- 42 Havstenssund  
En pärla i Bohusläns granit
- 48 Dr Diesel på METS  
Nyhetast inför 2016

14



26



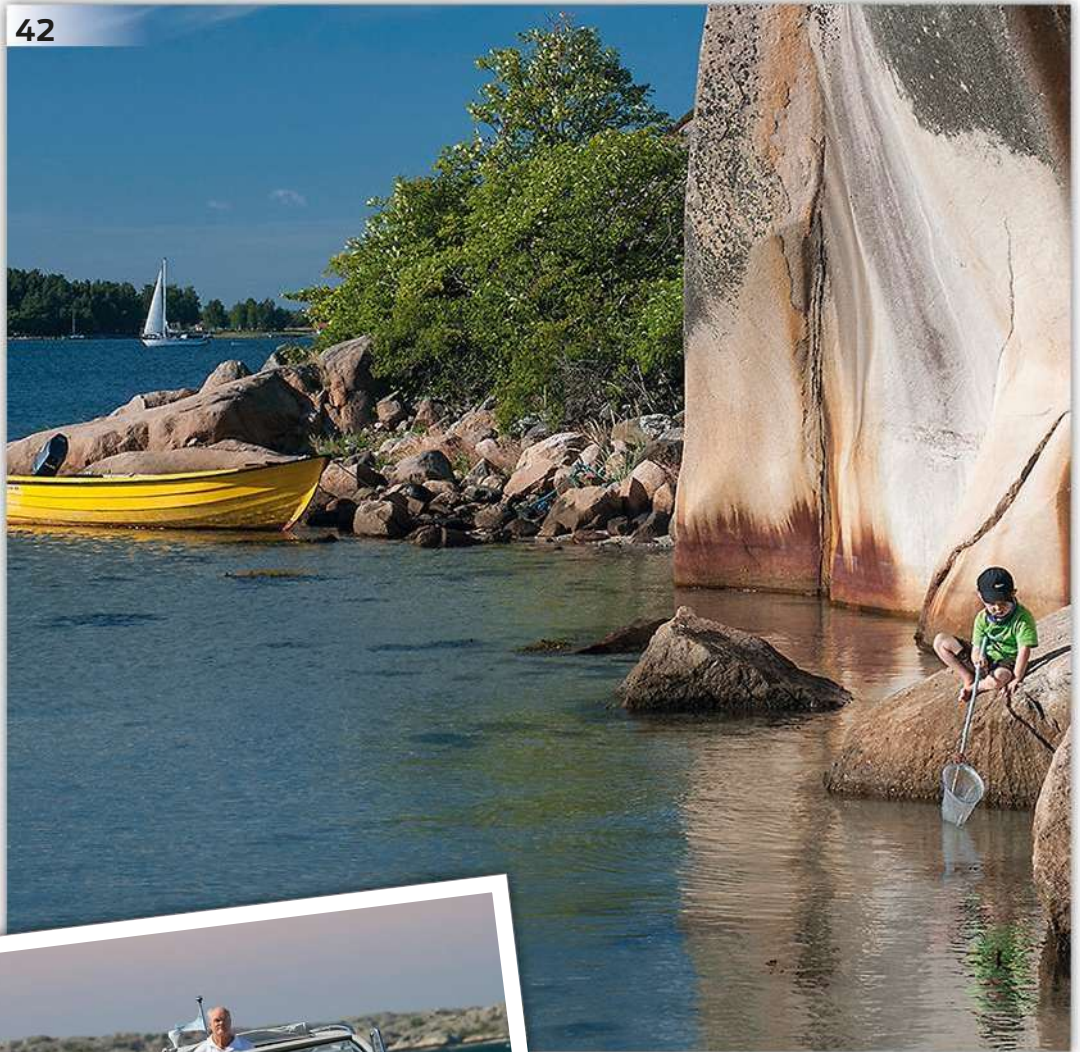
60



54



42



39

## Nya prylar

52 Torrt och rent

## Praktiskt

53 Tips & trix  
Drevsäck och tanklucka

54 Fjordling del 1  
Från vrak till lustjakt

60 Nytt teakdäck  
Oskruvat är bäst

66 Nytt elsystem del 2  
Ordning och reda

## Artikelregister

72 Alla artiklar 2015

## Köp & sälj

76 Privatannonser

82 I nästa nummer



66



## I KONSUMENTENS TJÄNST

**B**åtlivet är på många vis en prylsport. Även om du ser dig själv som low-tech så kommer du inte runt det faktum att det behövs en del saker för att utöva hobbyn att färdas på vattnet. Och där det finns folk som behöver prylar finns det företag som tillverkar, marknadsför och säljer dem.

I det här numret hittar du bland annat vårt svep från METS, världens största mässa för just båtprylar. Utbudet och variationen är enorm och det är mycket lätt att tjusas, och det tycker jag också att vi ska. Men en fråga återstår – hur vet vi vad som funkar och vad som bör hamna i soptunnan?

Konsumentjournalistiken har alltid legat mig varmt om hjärtat. Med ett förflutet på både tv-magasinet Plus och tidningen Råd & Rön har jag också haft många år på mig att utöva den. En av anledningarna till att jag grep tillfället att hoppa på jobbet på Praktiskt Båtägande var också att jag såg tidningen som den enda kanalen som förenade njutningen av att vara på sjön med att verkligen stå på konsumentens sida.

I Praktiskt Båtägande försöker vi alltid visa Båtsverige som det verkligen ser ut. Vi skriver för vanliga båtägare med vanliga båtar och inte bara om ouppnåeliga drömmar. Och även om "vanliga båtägare" kan se ut på en herrans massa olika vis, så är de flesta intresserade av om grejerna håller, fungerar, är begripliga, verkligen går att använda, inte är farliga och om de är värda sitt pris ...

Även om vår budget är långt ifrån obegränsad anstränger vi oss alltid till det yttersta för att få så relevanta resultat som möjligt när vi genomför tester. Oavsett om det handlar om LED-lampor, verktyg eller navigationsappar så vill vi ge er läsare bra underlag för att välja var ni ska lägga era pengar. Och även när det gäller tjänster försöker vi, med ett öra mot branschen och ett mot er läsare, ge er ett så bra beslutsunderlag som möjligt.

Att ha en tydlig konsumentvinkel är något som präglat Praktiskt Båtägande sedan starten och varit grunden för att bygga tidningen till vad den är idag. Det kan jag lova att vi även kommer att fortsätta med framöver, för det är för dig som läser tidningen vi gör den. Vi står alltid på konsumentens sida.

**"Men en fråga återstår – hur vet vi vad som funkar och vad som bör hamna i soptunnan?"**

**Philip Pereira dos Reis**  
Chefredaktör

## Praktiskt Båtägande

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



**Chefredaktör och ansvarig utgivare**  
Philip Pereira dos Reis  
philip@praktisktbatagande.se



**Redaktionssakreterare**  
Thomas G Hyrén  
thomas.hyren@praktisktbatagande.se



**Redaktör**  
Lars Guditz  
lars.guditz@praktisktbatagande.se



**Grafisk form**  
Lena Laurén  
lena.lauren@praktisktbatagande.se



**Företagsannonser**  
Anders Jeppsson  
Tel: 08-545 160 76  
anders.jeppsson@egmont.se

**Omslagsbild**  
Johannes Nordemar  
**Korrektur** Göran Ribe

**Annonstraffik**  
08-692 01 00 (8.00-12.30)  
annons@praktisktbatagande.se

**Marknadsansvarig**  
Anna Fahlén, 0765-37 76 86  
anna.fahlen@egmont.se

**Tryck** Egmont Printing Service  
ISSN: 1651-7105

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

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

**TS-upplaga 2014:** 16 100 sålda exemplar/utgåva



**Egmont Publishing**  
Vd Per Kjellander  
**Besöksadress** Pyramidvägen 7  
**Postadress** 169 91 Solna  
**Telefon** 08-692 01 00 (8.00-12.30)  
**Organisationsnr** 556046-9206

Egmont Publishing publicerar ett



**Prenumerationsrenden**  
**Telefon 08-400 277 08**  
pren.pb@egmont.se

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

14 nummer 749:-  
7 nummer 399:-

För utlandsprenumerationer  
tillkommer porto för aktuellt land.

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

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

# www.drev.se

Gör ditt båtliv roligare, bättre och billigare



Propellrar



Pumpar för Yanmar och Volvo



Marknadens lättaste elverk 9kg!



Trim-tiltmotorer



Olja, filter



Köl-stävsydd



Bälgar



Tänddelar



Anoder



Impellrar



Växelhus utombordare, endast 13900:- för nytt växelhus

**VÄXELHUS**

Ersättningsväxelhus för Mercury, Johnson/Evinrude/Yamaha



Elutombordare

**Haswing Cayman  
- Trollingfavoriten!**



Startmotorer

**Allt för vinterservicen av din utombordare och inombordare!**

**Reservdelar till drev och utombordare**

Mercuriser-OVC-Volvo-Evinrude-Johnson-Yamaha-Honda-Mercury

Tel: 08-7651090 • Epost: info@drev.se • Linjalvägen 10, Täby-Arninge



## Nya tag för mindre gift

**Havs- och vattenmyndigheten, HaV, går in och stöttar projektet "Ren båtbottnen utan gift 2.0" med 3 470 000 kronor. Det saknas inte arbetsuppgifter för de organisationer som medverkar.**

Syftet med projektet, som leds av Naturskyddsföreningen, Svenska Båttunionen, Skärgårdsstiftelsen och Sportfiskarna, är dels att minska bruket av giftiga bottenfärger, dels att sprida information om giftfria alternativ. Utöver de ovan nämnda är ytterligare ett dussin organisationer, bland andra Svenska Kryssarklubben, Sweboat och Stockholms universitet, med på taget som ska rulla till och med oktober 2017.

– En stor fördel med projektet är att det knyter samman flera organisationer som arbetar med de här frågorna. Vi tror att de tillsammans kan nå ut väldigt bra, säger Frida Åberg, enheten för havsplanering och maritima frågor på HaV.

Tillägget 2.0 ger en hint om att det finns en föregångare till det nu aktuella projektet. Och det gör det. Tidigare initiativ har dels resulterat i SMS-tjänsten "Havstulpanvarningen", dels hemsidan Båtmiljö.se som förmedlar tips och idéer som sparar miljön.

– Att samarbeta över organisationsgränserna, men med ett gemensamt mål är både intressant och givande. Vi är inte eniga i alla frågor, men vi har hittat frågeställningar och målbilder som vi alla kan enas om, säger Peter Karlsson, Svenska Båttunionens verksamhetschef.

En uttalad målsättning med Ren båtbottnen utan gift 2.0 är att minst 100 000 båtägare ska informeras om, och förmås, att avstå från att måla sina båtar med giftig bottenfärg till förmån för mer miljövänliga alternativ. Bland annat

omnämns HaV:s riktlinjer för båtbottnentvätt som en källa till information.

– Det finns många olika alternativ för den som inte vill måla sin båt med giftig bottenfärg, och med det här projektet hoppas vi att båtägare ska få lättare att hitta en metod som fungerar bra för dem, säger Frida Åberg.

När Miljösamverkan Stockholm bjöd in länets båtorganisationer och båtklubbar till ett informationsmöte den 11 november framfördes en hel del kritik mot HaV:s riktlinjer för båtbottnentvätt. En åsikt, som även lyfts fram i Praktiskt Båtägande, är att riktlinjerna inte är tvingande. Lägg därtill att HaV:s rekommendationer måste jämkas med lagtexten i miljöbalken. En inte helt lätt uppgift för de kommunala miljöinspektörer som är de som utför tillsyn ute hos de berörda båtklubbarna.

Enligt tidningen Skärgården, som rapporterat från det aktuella informationsmötet, fanns det flera belysande exempel på de svårigheter som drabbar både klubbarna och kommunernas tjänstemän.

– En klubb var anmärkningsfri vid en inspektion men när kommunen kom tillbaka tre år senare fick man tre anmärkningar, utan att regelverket hade ändrats. Hur ska vi göra? Vi vill ju bara göra rätt, sa en åhörare.

– Vi är medvetna om att informationen har varit bristfällig, säger miljöinspektören i Stockholm, Pendar Behnood.

# 3

## båtägare svarar

### Använder du bergskilar?



**Ulf Jansson, Bavaria 340 Lagoon, Värmdö**

– Ja, jag har en uppsjö olika, åtta stycken. De funkar bra om man inte är så dum som jag var i somras och drar dem i en skåra, så att jag fick en kil i benet.



**Karin Berglund, Najad 360, Värmdö**

– Ja, några helt raka och några med krok. Vi måste ha bergskilar – vi kan ju inte knyta runt en en eller en liten gran.



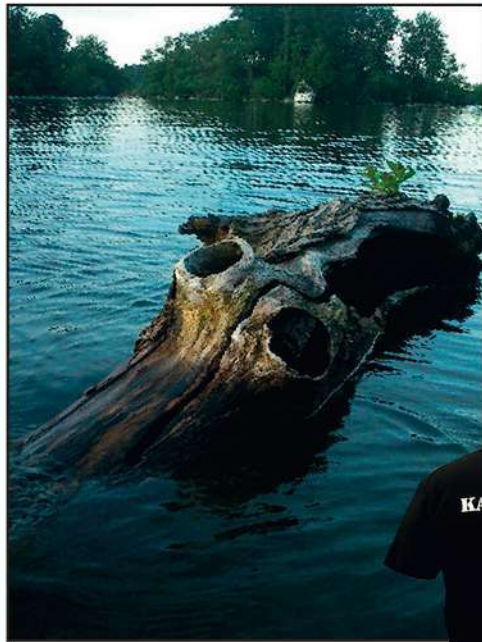
**Christina Berglund, Swede 38, Vallentuna**

– Ja, men inte så väldigt ofta. Vi har en helt rak med ring. Men man bör vara försiktig när man använder bergskilar. Vi var med om att någon bankade sig i fingret i somras.



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

**MÅNADENS BILD**



**Månadens bild** kommer från Torbjörn Sandfors. När han var på paddeltur med gummiåten dök detta "sjöodjur" upp bredvid honom. Torbjörn får en fin PB-t-shirt som tack för den fina bilden.



**SERVICE DU ALLTID KAN LITA PÅ**

**Med världen i handen**

**En liten handhållen gps**, vattentät i 30 minuter på en meters djup, främst avsedd för mindre båtar och vattenskotrar som saknar stationär plotter ombord. Så beskriver Garmin sin nya modell GPS 73.

Man-över-bord, marina larm, ruttplanering, navigation och Sailassist – en mängd seglingsfunktioner som virtuell startlinje, nedräkningstimer, farthistorik och kryssningsguide för optimal vindvinkel.

GPS 73 har en batteritid på 18 timmar och den flyter om den faller i vattnet. Cirka pris 1899 kronor.



**Oförändrad sjöfyllerilag**

**Ett dussin** riksdagsmotioner, varav lejonparten skrivits av moderater och centerpartister, lyckades inte övertyga ledamöterna i Civilutskottet om behovet att utvärdera den nuvarande sjöfyllerilagstiftningen.

Sedan lagen skärptes 2010, och inte minst sen promillegränsen för sjöfylleri sänktes till 0,2 promille, har det framförts kritik från olika håll.

Bland annat har nyttan med lagen ifrågasatts både från

organisationer som bland annat Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben och från mer löst sammansatta grupper på sociala medier.

**Buster Boats till Yamaha**

**Som ett led** i att koncentrera bolagets verksamhet till knivar, saxar, stekpannor och trädgårdsredskap har Fiskars beslutat knoppa av Buster Boats. Ny ägare till varumärket Buster och fabriken i finska Åhtäri blir Yamaha Motor Europe.

Hos en auktoriserad Volvo Penta återförsäljare får du alltid professionell hjälp. De har alla specialverktyg och all diagnostikrustning som krävs för att se till att din motor är i perfekt skick. Med regelbunden service och förebyggande underhåll får du ett bekymmersfritt, säkert och långvarigt ägande av din Volvo Penta motor. Dessutom kan du få hjälp dygnet runt, alla dagar i veckan genom vår Action Service. Ligg steget före – kontakta din närmaste Volvo Penta återförsäljare redan idag!

Du hittar våra erbjudanden och din närmaste återförsäljare på

**WWW.BÅTKUSTEN.SE**

**VOLVO PENTA**



## Sjöräddningen vill bygga nytt

**Sjöräddningssällskapets** station på Käringön genomför drygt 450 uppdrag per år. Dessutom ger öns geografiska placering, med öppet hav runt knuten, idealiska förutsättningar för att utbilda sjöräddare.

För att klara av ruljangsen på Käringön hoppas Sjöräddningssällskapet få klartecken från Orusts kommun att bygga ett nytt stationshus i hamnen. I dagsläget bedrivs kursverksamheten i två

bodar och ombord på räddningsfartygen – förutsatt att de inte är ute på uppdrag. Marken där Sjöräddningssällskapet vill uppföra en 113 kvadratmeter stor byggnad är prickad, vilket innebär att den inte får bebyggas enligt nuvarande detaljplan. Orusts kommun ställer sig dock positiv till planerna och politikerna har gett klartecken till att inleda en planprocess.

## Odelco – the power company



OCEANVOLT

**Oceanvolt**, marknadens förnämsta eldrift för S-drev eller axelmontage är nu integrerade med Victron. Vi dimensionerar och levererar kompletta system med drivpaket, batterier, laddning mm. 5 års garanti.



**Lithium**, här för att stanna  
Victron har ett av marknadens säkraste systemlösningar för litium. Låg vikt, snabb i- och urladdning upp till 5000 laddcykler mm.

victron energy  
BLUE POWER



**Victrons MPPT-regulatorer** finns i ett 10-tal modeller med inspänning 12-150V, batterispänningar 12-48V och laddning 15-85A. 5 års garanti.

victron energy  
BLUE POWER



**Lopolights lanternor** har en snygg modern design och är mycket robust utformade, helt vattentäta och vibrationsssäkra. 5 års garanti.

LOPOLIGHT

**odelco**  
www.odelco.se • 08-718 03 00



## Promarina tappar gästhamn

**Den 1 maj** 2013 övertog Viamare Promarina driften av gästhamnen i Oskarshamn. Avtalet mellan Oskarshamns kommun och bolaget löpte på 25 år och det fanns storstilade planer i samband med övertagandet.

"Syftet med avtalet var att arrendatorn skulle utveckla området för båtfolk, besöksnäring och kommuninvånare. Köpeskillingen var 500 000 kronor. Enligt avtalet är Promarina berättigad till viss ersättning och parterna är överens om att ersättningen för kommunens inlösen av egendomen ska uppgå till 250 000 kronor", skriver kommunens marknadschef Ted Lindquist i ett pressmeddelande.

Under Promarinas ledning har gästhamnsavgiften höjts rejält samtidigt som servicebyggnaden vid Brädholmen stängts.

Enligt pressmeddelandet kommer Oskarshamns kommun dels att genomföra en del underhåll av hamnanläggningen, dels göra en upphandling för att hitta en ny arrendator som får driva verksamheten under ett till två år.

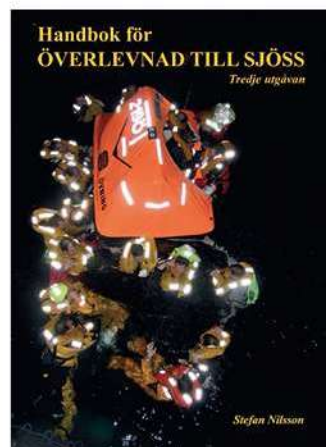
## Watski + Duells = Sant

**I dagarna** har grosshandlarna Duells och Watski ingått ett avtal som innebär att Watski övertar delar av Duells marina sortiment. För de bägge bolagens nät av återförsäljare innebär affären dels att Watski kan utöka sitt sortiment med mer specifika motorbåtstillbehör, dels att Duells kunder får tillgång till Watskis mer heltäckande sortiment av båtstillbehör.

## Klara livhanken till sjöss

**Sedan oktober** 2005 har "Handbok för överlevnad till sjöss" av sjösäkerhetsexperten Stefan Nilsson sålt i drygt 5000 exemplar. I dagarna har en tredje, uppdaterad utgåva lämnat tryckeriet.

Boken vänder sig till alla som regelbundet rör sig över öppet hav. Sedan förra utgåvan har ett nytt kapitel om överlevnad i vattnet samt två bilagor om första hjälpen och eftersökning till sjöss tillkommit.



LANDSKRONA STAD

## Årets julklapp? Havsutsikt

Ställ dig i kö till ett arkitektritad havsnära hus på bästa läge. Första etappen av nybyggda hus norr om Borstahuseten sålde slut direkt.

Missa inte nästa!

Läs mer på [boiborstahusen.se](http://boiborstahusen.se)



## 4 sätt att prova julen i Borstahuseten redan innan du flyttar hit

1. Ät ett **julbord**. Borstahuseten har två av Skånes bästa restauranger – havsutsikt på köpet.
2. Upplev **vintersolnedgången** vid ditt framtida hem.
3. Få **äkta julstämning** i 1700-talsmiljö i stadskärnan.
4. **Kulturmys** i jul – kombinera design- och arkitekturutställningen på konsthallen med Miró på museet.

## Vi vill ha dig.

Och din syrra. Din mamma. Din granne. Och kanske din kompis. För tillsammans kan vi göra världen bättre. Vill du vara med? **Sms:a medlem till 72 900** eller gå in på [www.naturskyddsforeningen.se](http://www.naturskyddsforeningen.se). Ett medlemskap kostar 24 kr/mån.

## Fantastiska plastbåtar

**Plastic Fantastic** är en resa till en brytningstid då fritidsbåtar, företrädesvis tillverkade i trä och stål, mest varit ett nöje förbehållet samhällets bättre bemedlade. Med den glasfiberarmerade plastens intåg på arenan var det plötsligt möjligt att bygga båtar i en takt, och till ett pris, som gjorde det möjligt för den framväxande medelklassen att skaffa båt. **Plastic Fantastic** är resultatet av Mats Catos, frilansjournalist och författare, djupdykning i arkiven hos Praktiskt Båtagande, Båtnytt och Vi Båtagare. Bokens 256 sidor är nostalgiresa i tid och rum.

– Jag har försökt skapa en blandning av fakta, nostalgi och humor i boken, säger Mats Cato.



### PLASTIC FANTASTIC

Plastbåtens underbara historia

av Mats Cato

### Seglare på kurs mot Rio

**Nedräkningen** för Olympiska spelen i Rio 2016 har börjat på allvar. I mitten av november avslöjade Sveriges Olympiska Kommitté vilka som kan börja packa kappsäcken. Bland de redan klara blågula OS-deltagarna återfinns fem seglare: Josefin Olsson, Laser Radial, Lisa Ericson och Hanna Klinga, 49er FX samt Anton Dahlberg och Fredrik Bergström, 470.

### Hallberg-Rassy varslar

**Landets största** segelbåttillverkare, Hallberg-Rassy i Ellös, har på senare år utmärkt sig för att snabbt anpassa sin personalstyrka efter rådande konjunktur. För drygt ett år sedan var orderböckerna välfyllda och 28 båtbyggare nyanställdes. Sedan dess har efterfrågan mattats och i dagarna varslas 22 anställda om uppsägning.

### Stipendiater efterlyses

**I samband med att** Allt för sjön slår upp sina portar och Classicavdelningen invigs kommer Gaff Yacht Society att dela ut ett sti-

pendium på 10 000 kronor. Syftet med stipendiet, som delats ut sedan 1990, är bevarandet av äldre kulturhistoriskt eller på andra vis intressanta segelbåtar samt segel- och riggtypen.

Hugade båtägare kan skicka in sina ansökningar till GYS stiftelse tillsammans med uppgifter om båtnamn, båttyp, konstruktionsår, konstruktör och varv samt redogörelse för utförda arbeten och om båten seglats efter renoveringen.

### Skräpfiske på Smögen

**I vinter** inleder det kommunalägda bolaget Smögens Fiskauktion ett projekt med syftet att återvinna trälrester, plast och annat marint skräp som fastnar i yrkesfiskarnas redskap. Tanken är att yrkesfiskarna ska ta hand om och sortera skräpet i de fyra hamnar – Hamburgsund, Fjällbacka, Grebbestad och Resö – där bolaget hämtar deras fångster. I dagsläget saknas den möjligheten.

Havs- och vattenmyndigheten har beslutat att stötta projektet med 200 000 kronor medan Smögens Fiskauktion skuter till ytterligare 100 000 kronor.

SAXAT FRÅN  
WEBBEN

# livet ombord



## Tv: Vi åker filmbåten från "Göta kanal" – en Orrskär 1000

"Göta kanal (vem drog ur prop-pen)" är en svensk filmklassiker från 1981. Janne "Loffe" Carlsson och Kim Anderzon spelade huvudrollerna och rattade "Den goda" båten. PB har letat upp *Carina*, som hon hette i filmen – och fortfarande heter.

Se filmen på Livetombord.se.  
**Sök på:** Orrskär 1000

## Tv: Nya Galeon 500 Fly maximerar sällskapsytan

Polska Galeon tar djärva grepp och bygger en nydanande

flybridge-båt med utvikbara däcksytor för att maximera möjligheterna till umgänge.



Att kunna erbjuda mycket yta är en tydlig trend. Folk vill ha plats att umgås när de är på sjön, och det har Galeon tagit fasta på när de byggt 500 Fly. Här kan du vika ner friborden i aktern för att skapa ordentligt med mingelyta till sommarfesten ombord. Det här är båten för skepparen med många kompisar.

Se filmen på Livetombord.se.  
**Sök på:** Galeon 500

## Första bilden på Axopar 37 som hyttbåt

Det här är den första bilden vi sett av Axopar 37C, alltså hyttversionen, som kanske blir den mer populära i Norden. Bakom satsningen på en större



Axopar ligger succén med 250 sålda Axopar 28. Men Axopar har de senaste veckorna också presenterat två andra koncept, nämligen Axopar 24 och Axopar 46. Det går tydligen bra nu.

Axopar 28 AC utnämndes till årets båt av Vi Båtagare, och förutom att få fram en riktigt snygg och tuff båt har tillverkaren lyckats hålla nere priset. En Axopar 37 ska gå att få för ungefär en miljon.

## 53,27 knop är nya världsrekordet för vindsurfing

Fransmannen Antoine Albeau har satt nytt världsrekord i vindsurfing genom att flyga fram i hela 53,27 knop.

Rekordet sattes under Lüderitz Speed Challenge i Namibia. Även det tidigare världsrekordet, 52,05 knop, var Albeaus.

Platsen var densamma, året var 2012.

Förhållandena för rekord var väldigt bra på måndagen i Lüderitz med vindar på upp till 27 m/s. Albeau passade på i det fina surfvädret och slog faktiskt sitt rekord hela fem gånger.

Se filmen på Livetombord.se.  
**Sök på:** Vindsurfing



## Sex motorbåtar du måste köra innan du dör

Det finns båtar och så finns det båtar. Här har vi valt ut sex motorbåtar som varje motorbåtsentusiast borde ha ambitionen att någon gång få ratta. Har du en ännu bättre lista? Berätta för oss i kommentarerna!

Se hela listan på Livetombord.se.

# Reservdelar

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

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



Vi har det du behöver

## HENSONS TVÄTT & SJÖVERKSTAD



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

Var tvättar du ditt båtkapell och segel?

**HENSONSTVÄTT**  
Koppargatan 9, Lomma  
Tel 040-41 26 36

Medlem i  
**SweBoat**  
Båtbranschens Riksförbund

www.hensons.se info@hensons.se

**Aluminiumbåtar**

# INVASIONEN

**Är du gasglad, har höga kvalitetskrav eller vill slippa underhåll? Vill du ha en rå, kaxig och fartfylld båt eller en ombonad med plast på insidan? Det finns aluminiumbåtar för helt olika krav. Och efterfrågan är skyhögt.**

TEXT OCH FOTO JOHAN EDOKE





# RÅA MEN ÄLSKADE

Starkt material, lång livslängd, tåligt och underhållsfritt är aluminiumbåtens fördelar. Baksidan är risken för galvanisk korrosion. Och för att laga ett hål krävs professionell svetsning.

**D**äck, räcken, pollare, skrov – och hytt om det finns – förenas i princip till en superstark enhet. Därför är aluminiumbåtar av en helt annan kvalitet än majoriteten plastbåtar, som består av olika skott, moduler och beslag som skruvas fast. Och så är aluminiumbåtar stryktåliga. Det är vanligt att ägarna kör upp sina aluminiumbåtar på stränder utan att materialet skadas. Och slår båten in i bryggan kan det

bli en svag buckla, men den går sällan sönder. De senaste åren, och framför allt det här året, har köpsuget efter aluminiumbåtar gått i taket.

– Aluminiumbåtarnas allt bättre kvalitet är en orsak till uppsvinget. Köpsuget beror också på att aluminium ligger rätt i tiden, att ha ett tämligen underhållsfritt båtägande, säger Mats Eriksson, vd för Båtbranschens Riksförbund, Sweboat.

Och så är aluminiumbåtar ofta mer allvädersbåtar än plastbåtar. På våren är aluminiumbåtarna oftast först i och på hösten sist upp. Ett aluminiumskrov bryter tunnare islager medan en plastbåt skadas av vassare iskanter.

## Blir större

På 70-talet kom den första aluminiumbåtsvågen. Men kvaliteten var ofta dålig.

– Busters första RS-modell floppade ur ett kvalitetsperspektiv. De första skrovtyperna var nitade och läckte vatten. Båtarna var väldigt bullriga, säger båtbesiktningsmannen William Bekking.

Genom åren har aluminiumbåtarna blivit större, robustare och mer ombonade. Kvaliteten har blivit bättre. I större modeller har inombordarna flyttat in. Och utvecklingen går i rapidfart. I Sverige finns numera omkring 15 olika fabriker. De tillverkas i Sverige, Finland, Polen eller Baltikum.

Den finska jätten Buster har länge varit etta på tronen när det gäller styrpulpeter, som fortfarande är mest eftertraktade. Men Buster har fått allt hårdare konkurrens från bland andra Silver och FASTER.

## Om aluminium

Aluminium framställs av mineralet bauxit. Att ta fram aluminium och legera kräver mycket energi.

Å andra sidan tillverkas stora kvantiteter aluminium på Island, där naturliga värmekällor driver aluminiumverken.

Den största miljöfördelen är att aluminium i princip är fullt återvinningsbart.

En legering är en fast blandning av två eller flera metaller.



Ombonat inne. Anytec 1230 med inombordare är med sina 12,3 meter tillverkarens största och starkaste båt.

Efterfrågan på kabinbåtar av aluminium ökar, fast från mindre volymer. Kända kabinbåtstillverkare är exempelvis Arronet, Alukin och Tärnskar. Som etablerade konkurrenter till dem finns det plastbåtstillverkare som blivit aluminiumbåtstillverkare. Som Ockelbos aluminiumbåtar. Och så finns några nystartade fabriker, till exempel Viggo X8. Tillverkarna börjar positionera sig. Anytecs aluminiumbåtar ska ge ett tuft och fartsfyllt intryck, medan Yamarin Cross präglas av en mjukare aluminiumdesign och insida av plast. Och plast på insidan är det fler som erbjuder, till exempel Silvers båtar. Även Buster har en aluminiumkabinbåt med plast.

## Lång livslängd

Medan en plastbåt med gelcoat kräver polering och vaxning för att inte nötas ned, har aluminium en mycket lång livslängd utan underhållsåtgärder. En aluminiumbåt behöver inte bottenmålas för att skyddas mot vatteninträning på samma sätt som en trä- eller plastbåt.

Däremot kan det bli lika mycket påväxt på ett aluminiumskrov som ett plastskrov. Bottenmålnings ska inte göras direkt på skrovet med kopparbaserad bottenfärg, som kan skapa galvanisk korrosion. Istället används grund- och bottenfärger avsedda för aluminium. Å andra sidan är det färre aluminiumbåtar som är bottenmålade jämfört med motsvarande plastbåtar.

Men bottenmålar man sin aluminiumbåt blir den inte helt underhållsfri. Då kan det vara bättre att använda en båtbotentvätt på

## Tänk på det här

- ▶ Vid bottenmålning är det viktigt att botten först målas med epoxiprimer innan bottenfärgen appliceras. Prata med din båtleverantör innan du börjar med jobbet.
- ▶ Elsystemet får inte jordas i aluminiumskrovet. Aluminiumet kan då offra sig.
- ▶ Använd förtennade elkablar för elsystemet. Undvik att skarva kablarna.
- ▶ Aluminium är inte optimalt ur ljudisolerings synpunkt jämfört med en plastmotorbåt.
- ▶ En aluminiumbåt av hög kvalitet kostar mer än en likvärdig plastbåt. Däremot har aluminiumbåtar i regel ett högre andrahandsvärde.
- ▶ Tillverkare kan ha egenutvecklade medel för sina skrov och däck. Till exempel har Anytec ytbehandlingsmedlet M-400 som bland annat förebygger oxidation och ger högre glans. Alukins motsvarighet heter Seal-1.



Hyttbåten Alukin Cabin 750.  
Med en 250 hk Suzuki toppar  
båten cirka 47 knop.



sensommaren, eller skrubba rent den på land. Blir det en repa behöver man inte reparationsmåla. Istället bildar aluminiumet en ny oxid som skyddar metallen mot korrosion.

Men det finns förstås nackdelar med aluminiumbåtar. Till exempel finns en hög risk för galvanisk korrosion. Aluminiumbåtar är extra känsliga under vattenytan. Bordsgenomföringarna bör vara tillverkade av plast eller aluminium. Under vattenlinjen ska man undvika att skriva fast nya delar i skrovet. På vissa modeller, som till exempel Alukins båtar, har man svetsat fast en profil på akterspegeln där ägarna kan fästa trimplan, givare eller offeranoder. På Silvers aluminiumbåtar finns en isoleringsskiva mellan trimplan och skrov.

### Måste anlita svetsarproffs

Om till exempel ett hål skulle behöva lagas i aluminiumbåten måste en amatör anlita någon som kan TIG- eller MIG-svetsa. Däre-

mot kan hålet lagas provisoriskt med nät och spackel, som Plastic Padding.

Även om många tycks älska aluminiumbåtarnas råa, kalla och fyrkantiga stil, finns det en annan grupp båtfolk som ryggar för tanken att köpa en aluminiumbåt. Förutom att aluminiumbåtar sällan har vackra linjer är det än så länge tämligen få rena aluminiumbåtar som bjuder på komfort värd namnet. Däremot finns det kabin-aluminiumbåtar med interiör i plast som har hög komfort.

Även om aluminium är starkt kan kvaliteten variera. Legeringsprocessen i tidigare tillverkningsled avgör.

– Rent aluminium är mjukt och korrosionsbeständigt. När aluminium ska göras starkare måste materialet legeras. Ju mer man legerar, desto starkare. Men då blir materialet också sprödare och mindre korrosionsbeständigt, säger Erik Hedlund, universitetsadjunkt i materialteknik vid Högskolan Dalarna.

Det finns två vanliga marinlegeringar. Den första är AWEN 5083 (AlMg 4,5). Den uppges ha hög prestanda och vara motståndskraftig mot saltvattenskorrosion och kemikalieangrepp.

Produkten behåller sin hållfasthet efter svetsning. Marinlegeringen kallad AW 5754 (AlMg 3) är likvärdig. Men den har något sämre motståndskraft mot korrosion och något lägre brottsgräns.

Högre kvalitetskrav kan vara aktuellt om du ska ha båten i saltvatten.

– Om två aluminiumbåtar med de olika marinlegeringarna körs lika lång tid på västkusten kan det märkas på sikt. Den med snäppet sämre kvalitet kan sannolikt få små korrosionsgropar i skrovet, säger Erik Hedlund.

De två marinlegeringarna påverkas inte av busväder, is, kyla och snö. Därför behöver en aluminiumbåt inte nödvändigtvis täckas med presenning på vintern.



Arbetsbåten Alukin CW 850 har en skrovlängd på 27,5 fot.



Silvers aluminiumbåtar har insidor av plast. Den här modellen heter Wolf Avant.



En kabinbåt av fabrikatet Buster.

# BUSTER M5 VS FLIPPER 670 DC

Duellen

Vi har synat två motorbåtar av aluminium och plast för ungefär samma slant. Aluminiumbåten klår plastbåten på förarmiljön. Och plastbåten vinner på komforten.

**D**en i särklass vanligaste och mest eftertraktade båten i Sverige, oavsett om spekulanten ska köpa nytt eller begagnat, är en motorbåt av plast med utombordare, fem till sju meter lång.

Aluminiumbåtar i den här storleksklassen är numera en stridslysten konkurrent, både när det gäller nytt och begagnat.

– En aluminiumbåt är ungefär 15–20 procent dyrare än en jämförbar plastbåt. Å andra sidan har det visat sig att en aluminiumbåt har ett mycket högre andrahandsvärde än en jämförbar plastbåt, säger Christer Rexholt på Flipper Marin och exemplifierar:

– För 15 år sedan kostade en ny Buster L 129 000 kronor. Idag säljs en begagnad Buster L i bra skick för 120 000 kronor.

Men vad får du egentligen om du ska köpa en aluminiumbåt eller en plastbåt om du lägger lika mycket pengar?

Ett fiktivt exempel är om du ska köpa en fabriksny motorbåt för maximalt 700 000 kronor i den vanligaste längdklassen med utombordare. Om du ska köpa begagnad motorbåt med utombordare tillverkad av aluminium eller plast för en lägre summa pengar, får du generellt något liknande.

PB:s baskrav är att båten ska passa upp till fyra personer ombord med möjlighet att totalt kunna ha sju passagerare. Syftet är att snabbt köra ut i skärgården för att sola, bada och fiska. Det handlar snarare om dagsturer än om att kunna övernatta.

## Daycruiser mot styrpulp

Christer Rexholt väljer ut två tämligen jämförbara båtar efter våra grundkriterier. Den första är aluminiumbåten Buster M5 med en Yamaha F225 BETX, V6, 225 hk, utan elhydraulstyrning för 699 000 kronor. (Vid provtillfället var båten utrustad med en 350

hk Yamaha V8.) Den andra duellanten är plastbåten Flipper 670 DC med 250 hästars Mercury Verado med en prislapp på 649 000 kronor.

– Men det är svårt att jämföra de två båtarnas egenskaper helt rättvist. Flippert är en daycruiser med liten förruff medan Buster M5 är en styrpulp. Hittills har varken Buster eller någon konkurrent tillverkat någon daycruiser av aluminium, säger han.

Buster M5 började säljas i våras, medan Flipper 670 DC har tillverkats i fyra år. M5 kan ta upp till åtta passagerare och Flippert kan ta sju.

Det är inga astronomiska skillnader på längden, bredden och djupet. Båda har öppna sittbrunnar som kan täckas med hamnkapell. Badplattformarna i aktern är snarlika. Några smala skarndäck finns inte. Passagen till och från fördäck sker via förarrutorna i mitten. Avbärarlisterna runt om på båtarna består av gummi.

Om en likadan utombordare skulle monteras på Buster M5 och Flipper 670 skulle toppfarten och bränslekostnaderna bli ungefär desamma. Kringkostnader som försäkring, båtplatsstorlek och service är också snarlika. Någonstans där slutar likheterna.

## Ren aluminiumbåt

Den största skillnaden är förstas att Buster M5 är en ren aluminiumbåt. Designen är kallare och råare jämfört med plastbåten. Även om M5 inte känns lika rå som många andra aluminiumbåtar i samma segment är linjerna kantiga. Den tvärrutorna i M5 består av svetsad rutram med glas istället för plexiglas. Plastdetaljer ombord saknas helt. Knapar, räcken och beslag är inte svetsade utan skruvade i skrovet.

Interiör handlar om tycke och smak. I M5 består till och med durken av aluminium medan många andra Bustermodeller har



svart marinplywood på durkarna. I Flipper 670 är det plastmoduler och teak som gäller.

Vi studsar fram med Buster M5 på Stora Värtan utanför Täby norr om Stockholm. Även i toppfarten på 55 knop med 350-hk motorn är Bustern lättkörd. Ekonomifarten är drygt 30 knop, då hon drar en liter per sjömil. Bottenvinkeln är drygt 20 grader, och det innebär att skrovet blir en smula stötigare än andra modeller. När vattnet träffar aluminiumskrovet är ljudnivån högre än hos Flipper 670 DC.

Förarmiljön är Buster M5:s trumfkort. Såväl den skönt stoppade förarstolen som passagerarstolen är utrustad med fjädrande stolstativ för att spara rygg. Styrningen under körningen med den fällbara ratten är mycket enkel. Panelen är utrustad med en 12-tumsplotter, tryckknappar, kompass och joystick till trimplanen. Ovanför finns en backspegel. Och vid passagerarsidan finns en fabriksmonterad liten modul för trådlöst nätverk ombord.

Det är inte tänkt att man ska sova ombord, även om det skulle vara möjligt på den fina aktersoffan i sittbrunnen. Här kan också ett matbord monteras. Som tillval kan



## Buster M5

**Skrov:** Aluminium

**Längd:** 7,14 meter

**Bredd:** 2,42 meter

**Djup:** 0,36 meter

**Vikt:** 1080 kg

**Bränsletank:** 250 liter

**Rek. motor:** 250–350 hk

**Antal passagerare:** 8

**Kojplatser:** Inga

**Tillverkad:** 2015–

**Nypris:** Med Yamaha F225 BETX, V6, 225 hk utan elhydraulstyrning: 699 000 kronor. (Nypris med 350 hk, V8, Yamaha som testades: 799 000 kronor)

## Flipper 670 DC

**Skrov:** Plast

**Längd:** 6,66 meter

**Bredd:** 2,48 meter

**Djup:** 0,75 meter

**Vikt:** 1300 kg

**Bränsletank:** 214 liter

**Rek. motor:** 135–250 hk

**Antal passagerare:** 7

**Kojplatser:** 2 + 2

**Tillverkad:** 2012– fortfarande

**Nypris:** Med 250 hk Mercury Verado: 649 000 kronor

man beställa ett kylskåp. Det går, precis som i Flippern, att i busväder snabbt fälla upp kapellet, som annars är undanstuvat i ett kapellgarage. Badbryggan i aktern är utrustad med badstege.

En stor skillnad jämfört med Flipper 670 är att M5 är utrustad med förbrunn, medan den ytan i Flippern har en förkabin. Promenaden från förbrunnen till aktern sker via en öppningsbar dörr i rutramen, mellan förar- och passagerarstolen. Ett stort plus är att det finns gott om svängrum i förbrunnen för att fiska. Men ett minus är att den saknar bra förvaring.

En fördel för M5 och många andra aluminiumbåtar i storleksklassen är att de har lägre vikt jämfört med motsvarande plastbåtar. M5:an har en vikt på 1 080 kilo, att jämföra med Flipper 670 som väger 1 300

kilo. Konkret innebär det att M5:an blir lättare att lyfta av och traila efter en bil.

### Skillnad på inredning

För 649 000 kronor är Flipper 670 DC det andra alternativet. Förutom att 670 är en plastbåt, är skillnaden på planlösningarna och inredningarna stor. Ombord finns en förkabin med ventiler och skjutbar transparent dörr för ljusinsläpp. Även om många daycruiserägare planerar övernattningar i sina båtar, blir det sällan så i praktiken. Kabinen har inte oceaner av utrymme, men att sova enstaka nätter går bra. Den lilla förruffen ger å andra sidan större plats för sittbrunnen.

Förarsätet om styrbord består av ett dubbelsäte. Ratten är ställbar och det finns stöd för fötterna. En ergonomisk finess är att den

främre sittdynan kan fällas upp för att kunna halvstå och köra. Panelen framför har distinkt instrumentering.

Pentryt består av att man ifrån olika fack drar ut kokplatta, kyl och diskho. Medan Buster M5 präglas av en rå och tuff stil gäller mjukare former på Flipper 670, alltifrån de välvda förarrutorna till teakdurken. Strax babord om förarplatsen finns en integrerad trappa upp till fördäck, utrustad med en tämligen låg pulpit. Därför är ombordstigningen enklare på M5, som har en högre och mer greppvänlig pulpit.

Sittbrunnen bjuder på en L-soffa. Ett plus är den flexibla inredningen. När dubbelförarsätet vänds akterut finns det gott om plats att samlas vid sittbrunnens bord. L-soffan kan också kompletteras så den blir solbädd.

Med 250 hästkrafter i ryggen kommer föraren upp i 44 knop. Båten balanserar fint och klarar motsjön exemplariskt. Om man kort ska sammanfatta skillnaderna är M5 mer en transportbåt för tuffare tag och för att kunna fiska ombord, medan 670 snarare är en sol- och badbåt med övernattningsmöjligheter.





M5:s toppfart på 55 knop gör den till den snabbaste Bustern hittills.



Vid provtillfället är M5 utrustad med värstingen: 350 hk Yamaha.



Rutramen är svetsad.

Dämpade stativ till stolarna skyddar ryggen.



Förarmiljön är Buster M5:s trumfkort. Såväl den skönt stoppade förarstolen som passagerarstolen är utrustad med fjädrande stolstativ för att skona ryggar.



Ett rejält stuvutrymme under aktersoffan.



Intill instrumentpanelen finns det en joystick som föraren kontrollerar trimplanen med.



M5 är utrustad med inbyggt bredbandsnät ombord.



Flipper 670 DC är anpassad till motorer mellan 135 och 250 hk. Med 250 hästkrafter i ryggen kommer föraren upp i 44 knop.



Rejäl sittbrunn.



Bastanta ryggstöd i soffan.



Under aktersoffan döljer sig ett stort utrymme för kapellet.



Förarplatsen bjuder på en ergonomisk sittplats, ställbar ratt och fotstöd.



Teakpromenad till sittbrunnen.



En transparent skjutdörr ger gott om ljusinsläpp till den lilla förruffen.



Kent Skarnäs stugar undan kapellet.



# HAN RATTAR BARA

Gasdämpade stolar. Skjutbara dörrar. Och låg ljudnivå. Det är viktiga kriterier om du ska köpa en aluminiumbåt, enligt en erfaren aluminiumbåtsägare.



Skrovsidorna är utrustade med kraftiga avbärarlistor av gummi.



Rått. Inredningen präglas av svart och grå kulör. Sidorna är mattklädda.

**S**tefan Sundkvist äger fyra aluminiumbåtar. Han föredrar aluminiumbåtar för att de tål tuffa tag. Och för att de i princip är underhållsfria jämfört med plastbåtar.

– Jag behöver inte vaxa och polera. Jag torkar rent glasrutorna i båtarna varannan vecka. Båtbottenmålar gör jag däremot ibland, konstaterar Stefan Sundkvist.

När han monterar bryggor, gör dykuppdrag och genomför arbeten för Sjöassistans används kabinbåten Arronet 24,5 CX, och en mindre Arronet 23,5 SP, utrustad med ett enkelt soltak. Och så finns en egenkonstruerad större aluminiumbåt lämpad för tyngre transporter. Som privatbåt kör han och familjen flitigt runt i Stockholms skärgård med Arronet SXO.

Tidigare har Stefan ägt aluminiumbåtar av fabriken Buster och Silver. När det gäller plastbåtar har han bland annat haft Tarq 25 och Striker.

Stefan Sundkvists aluminiumbåtar är förtöjda i hemmahamnen på Värmdö utanför Stockholm. Han är ute på sjön varje dag, från tidig vår till sen höst. Jämfört med

plastbåtarna i hamnen ser aluminiumbåtarna råa och kalla ut i höstsolen.

## Hytt för allväder

När Stefan vill köra säkert och bekvämt i skärgården, framför allt under tuffa förhållanden på sjön, är en aluminiumbåt med hytt det bästa alternativet. Inne sitter han varmt och väderskyddad.

Men avsaknaden av prylar jämfört med motsvarande plastbåt inne är markant. I kabinbåten Arronet 24,5 CX finns bara det nödvändigaste. Enkelt uttryckt handlar det om en förar- och passagerarplats och två soffor utefter kabinväggen. Sofforna kan med inläggningskivor och ryggstöd bli en dubbelkoj med begränsad liggglängd. Den kojn används mest av rottweilern Ivan, som slipper ligga på den kala aluminiumdurken nedanför husse.

Dörren till och från fördäcket är skjutbar, medan det finns en vanlig svängbar dörr mot akterdäcket. En taklucka för att släppa in solljus under sommaren är ett stort plus. Pentry och toalett lyser med sin frånvaro. Den bästa komforten ombord är förmodli-

gen värmaren som är kopplad till en separat dieseltank på 20 liter.

## ”Fullt tillräckligt”

– I aluminiumbåtar finns i regel bara det mest nödvändiga. För mig är det fullt tillräckligt. I plastbåtar med komfortprylar och fin inredning är det mycket som slits genom åren. Det är allt från trä som måste underhållas till dörrar och luckor som börjar gnissla, säger Stefan.

På detaljnivå i Arronet är de två gasdämpade stolarna optimala för att spara på ryggar när båten ska ta stötar från vågorna, menar han. Varje stol lär ha en prislapp på 20 000 kronor och kan ställas in efter förarens eller passagerarens vikt.

– Välj en aluminiumbåt med gasdämpade eller fjädrande stolar av hög kvalitet, säger Stefan.

I åtskilliga år åkte Stefan omkring med aluminiumbåtar med vanliga förarstolar.

– Det är rena himmelriket att numera kunna sitta bekvämt på den gasdämpade förarstolen, säger han.

Var noga med att provköra kandidatbå-

# ALUMINIUM



Jobb på sjön. När Stefan Sundkvist monterar bryggor, gör dykuppdrag och genomför arbeten för Sjöassistans används kabinbåten Arronet 24,5 CX.



De bastanta pollarna av aluminium är fastsvetsade.

tarna också, framför allt i tuff sjö. Smala och snabba aluminiumskrov kan vara rangliga på sjön.

När du är i köpartagen är det A och O att förarplatsen ger gott om runtomsikt, tipsar Stefan. I några aluminiumbåtar Stefan har ägt eller provkört har han i princip fått stå upp för att kunna få bra sikt åt alla väderstreck. Det gäller både styrpulp- och kabinbåtar. Hans erfarenhet är också att en

skjutbar dörr, framför allt till och från förbrunnen, är betydligt bättre än en vanlig svängbar dörr.

– En skjutbar dörr är lättare att öppna och tar ingen plats. En svängbar dörr kan gå sönder efter tag, säger han.

## Låg ljudnivå

När det gäller exteriören kan några personer sitta i förbrunnen, som är omsvept av »



Ett rejält stuvfack på akterplattformen. Här inne finns batteribanken.

» aluminiumrörsräcken. Det finns gott om plats för att lasta byggmaterial, väskor, matkassar eller andra prylar.

På akterdäcket finns stuvutrymmen och en aluminiumgrind mot motorbrunnen. Härifrån är det lätt att komma åt bryggor och bojar.

På akterspegeln hänger en Mercury Verado på 300 hästkrafter. I marschfarten 35 knop drar båten 1,3 liter per sjömil.

– Köp en aluminiumbåt med så låg ljudnivå som möjligt, säger Stefan.

Och det har han av allt att döma lyckats med. När Stefan backar ut från Y-bommen hör man knappt motorn inifrån kabinen. Ute på Ingaröfjärden i toppfarten 46 knop är ljudnivån fortfarande tämligen låg. Dels beror det på en tyst motor, dels på båtens konstruktion, menar han. Bland annat innehåller skrovet emballageplast.



Stefans egenkonstruerade stora transportbåt som tål tuffa tag.



Akterplattformen är utrustad med flyttbara räcken. Under fötterna finns trimplan med is-skydd.



I aktern kan kabinen bäddas om till en dubbelsäng, som i Stefans båt används mest av rottweilern Ivan.

## Guldgrävararter för tillverkarna

**Aluminiumbåtstillverkarna bekräftar bilden att köpsuget ökar. Kunderna är allt från vattenskidåkare till yrkesverksamma.**

Mitt i en båtmarknad som sakta börjar återhämta sig från krisåren finns undantaget. Aluminiumbåtstillverkarna. I alla fall om vi ska tro på tillverkarnas egna ord.

– Vi säljer ungefär 800 Buster i år. Under de tuffa åren dalade Buster inte så mycket försäljningsmässigt, säger Christer Rexholt på Flipper Marin, som säljer nya och begagnade motorbåtar. Förutom aluminiumfabrikatet Buster säljs plastbåtarna Flipper, Ryds och Aquador.

Fabriksnya Bustermodeller är just nu drygt 20 stycken.

– Trenden är att allt fler vill sälja sina större motorbåtar för att köpa mindre aluminiumbåtar. Tidsbrist och höga kostna-

der gör att de vill ha ett enklare båtägande. Enligt vår egen undersökning är Busters snittkund just nu 47 år och läkare, konstaterar Christer Rexholt.

Norrtäljeföretaget Marinteknik tillverkar och säljer Alukin-båtar. Idag erbjuds modeller från 19 till 28 fot inom segmenten styrpulpeter, bowriders, arbetsbåtar, sportfiske och kabinbåtar. Modellerna är utrustade med olika motorstyrkor av fabrikatet Suzuki.

– Efterfrågan är hög. I år utökade vi vår tillverkningsanläggning med 850 kvadratmeter, säger Peter Nikula, en av Alukins grundare.

Typkunderna hos Alukin är två kategorier. Dels yrkesfolk eller privatpersoner som vill åka båt till skärgårdsöar året runt, dels de som vill ta dagsturer för att sportfiska, åka vattenskidor och bada.

### Boom på västkusten

Anytec har tolv båtmodeller av alumini-

um. De största säljs med inombordare. Enligt marknadschefen Johan Erixon har produktionstakten ökat årligen.

– Det här året är riktigt bra. Vi har framför allt upplevt en boom på västkusten. Den allmänna inställningen har länge varit att aluminiumbåtar är känsliga för saltvatten. Sjöpolis och militären har länge använt aluminiumbåtar på västkusten. Det har aldrig varit några problem, säger han.

Silver tillverkar aluminiumbåtar med interiörer av glasfiberarmerad plast. Fabrikatet tillverkas nu i tolv olika modeller varav majoriteten är styrpulpet med Honda-utombordare i olika storlekar. Storsäljarna är Shark 580 och Hawk 540.

– Vi ökar försäljningen årligen. Vi har både fiskeintresserade och barnfamiljer som kunder. Trenden är att aluminiumbåtarna blir större. För fem år sedan var snittbåten 45 centimeter kortare än vad de är idag, säger Pär Åbrandt.



# FRÄTSKADOR

## aluminiumbåtens mäktigaste fiende

**Korrosionsskador. Det är en vanlig anmärkning angående begagnade aluminiumbåtar, enligt två båtbesiktningmän. Tipset: Köp en aluminiumbåt utrustad med inspektionssluckor i skrovet och på durken.**

**E**n tämligen vanlig anmärkning på äldre aluminiumbåtar är att nitar i skrovet börjat korrodera. I ovanliga fall har delar av skrovet börjat korrodera, säger besiktningssmannen Stephan Birke.

Det finns två korrosioner: galvanisk och läckström. Och skadan kan förvärras mycket snabbt om man inte upptäcker korrosionen i tid.

Den galvaniska korrosionen uppstår då olika metalls skillnader mellan anod och katod skapar en ström.

– En orsak kan vara att ägaren har eftermonterat produkter på aluminiummet med fel material. Man kan ha använt vanliga rostfria skruvar istället för skruvar av syrafast stål, när man monterat något. I värsta fall har ägaren installerat en bordsgenomboring av brons istället för en av plast eller aluminium, säger Stephan Birke.

Stephan säger att man bör vara försiktig med att blint lita på information på marina forum om vilka material som kan eftermonteras eller inte på aluminiumbåtar.

– Vissa uppgifter på forum där privatpersoner kommunicerar är inte korrekta. Mitt tips är att alltid rådfråga tillverkaren eller deras återförsäljare, säger han.

### Risk för läckström

Läckströmskorrosionen uppstår vid spänning från båtens elsystem eller landström. På vintern, om en aluminiumbåt ligger förtöjd i en isfri hamn, kan även cirkulationspumpar ge läckström som i sin tur skapar korrosion. Som aluminiumbåtsägare ska man vara extra noga med att hålla koll på sina offeranoder.

Ett av besiktningssmannen William Bekkings viktigaste tips är att köpa en aluminiumbåt med inspektionssluckor i skrovet och på durken.

– Om utrymmena är igensvetsade utan inspektionssluckor kan det ha börjat korrodera inifrån utan att ägaren känner till det. Nyligen besiktade jag en tämligen ny aluminiumbåt som hade börjat korrodera på det sättet, säger han.

Korrosionen upptäckte William under en upptagning, efter att det hade läckt ut masor av vatten från skrovets insida.

### Kunde peta bort lacken

Stephan Birke känner till korrosionsskador på aluminiumbåtar som har lackerade fribord.

– Om säljaren fått en djupare repa på

lacken kan vattnet ha trängt in och börjat korrodera skrovet. På en båt kunde vi peta bort stora sjok av lacken. Därför bör en spekulant hellre välja en olackad aluminiumbåt än en lackad, säger han.

Stephan Birke kan inte ur ett besiktningssperspektiv peka ut något fabrikat eller någon modell som generellt är bättre eller sämre i gruppen aluminiumbåtar.

Skillnaden mellan fabrikaten handlar inte så mycket om kvaliteten på aluminiummet, enligt Birke. Det är snarare olika kvaliteter på detaljer som till exempel förarrutor, dynor, dörrar, kapell, gummilister, gångjärn och pollare.

I mångt och mycket handlar en aluminiumbåts skick om vad tidigare ägare har gjort, menar han.

– Yrkesbåtar brukar i regel slitas fortare. Man har kanske fraktat mycket byggmaterial till och från öar i skärgården, säger han.

William Bekking menar att legeringen AWEN 5083 (ALMG 4,5) är att fördra om båten ska användas på västkusten. Därtill bör tjockleken på aluminiumskrovet vara minst 5 mm, anser han.

Precis som med begagnade plastbåtar bör en spekulant vara ytterst noga med att kontrollera motorns skick.

– På grund av att ägarna upplever sina aluminiumbåtar som starka och stabila körs de oftast hårt. Det kan slita på motorerna, säger William Bekking.



En aluminiumbåtsspekulant bör vara ytterst noga med att kontrollera motorns skick. (Båten på bilden har inget med bildtexten att göra.)



När aluminiumbåten, byggd 2009, under en besiktning torsattes upptäcktes ett vattenläckage genom skrovbotten. Orsaken var dålig aluminiumkvalitet kombinerat med en läckströmskorrosion. Inspektionssluckor för att upptäcka läckan saknas.



Många låter sina aluminiumbåtar ligga i vattnet under vintern. Men om en aluminiumbåt ligger förtöjd i en isfri hamn, kan cirkulationspumpar ge läckström som i sin tur skapar korrosion. Som aluminiumbåtsägare ska man vara extra noga med att hålla koll på sina offeranoder.

**[Test]** BERGSKILAR

**Vilka släpper och vilka håller måttet? PB har testat de fem vanligaste bergskilarna.**

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO JOHAN COOKE

# SITTER SOM



**BERGET?**



**A**tt lägga till i naturhamnar kan vara lite knepigt – särskilt om det är vid en klippa och inga bra träd syns till. Då är bergskilar guld värda. Men det är inte alla som håller måttet. Farhågan är att kilen släpper så att förtöjningen lossnar. Allra helst sker ju detta mitt i natten.

PB har valt ut fem vanliga kilar, tre relativt billiga standardkilar, bestående av en rak kil, en vinklad kil och en vriden kil. Utöver det har vi även tagit med den något dyrare Superkilen och nykomlingen Klippfast Mini, som ligger i det övre prisspannet.

Kilarna har skickats till en testpanel som har provat dem under säsongen. Testpanelen har bestått av både motor- och segelbåtsägare boende på både väst- och ostkusten. Panelen har varit tämligen enig i sina omdömen. De har dels konstaterat att vissa av kilarna faktiskt har lossnat och inte känns säkra och dels att vissa av dem tvärtom är svåra att få loss när de väl har hamrats fast.

## Bra med flera olika

Mycket handlar också om att hitta en spricka som fungerar till just en specifik bergskil. Därför kan det vara bra att ha med sig lite olika typer av kilar och testa sig fram.

Flera i testpanelen påpekade att den raka bergskilen är bra att använda ihop med andra kilar om sprickan är för bred. En annan sak som är bra att tänka på är att det inte är så bra om kilen ”bottnar” i sprickan, eftersom det finns risk att den börjar vicka fram och tillbaka om en för stor del av kilen sticker upp ovanför sprickan.

## Stor prisskillnad

Nackdelen med de flesta bergskilar är att man måste slå ner dem, vilket inte är så bra, eftersom det riskerar att förstöra bergen. Här har nykomlingen Klippfast en lösning, att skruva ner kilen istället för att slå ner den. Klippfast deltog med sin nya Klippfast Mini i testet, men panelen var inte så imponerad. Med ett ganska rejält högre pris, 600 kronor mot runt 30 kronor för standardkilarna och cirka 300 kronor för Superkilen, så förväntar man sig mycket mer. Men Klippfast Mini levde inte upp till förväntningarna. Panelen upplevde att den lossnade vid belastning och att den vred sig lätt. Dessutom saknade panelen en schackel eller ring i öglan, vilket de tyckte borde finnas på en så pass dyr produkt.

Panelens favorit blev istället Superkilen, som blev Bäst i test. Panelen tyckte att den fäste bra och var pålitlig. Däremot kräver den relativt breda sprickor för att fästa, vilket var ett minus.

Bra köp blev den vinklade bergskilen som var enkel, tillförlitlig och billig.



### Rak bergskil

Pris: 30 kronor

Den här bergskilen har en enkel konstruktion och är billig. En klassiker som fungerar på de flesta berghällar och sprickor. Den kan även användas tillsammans med vinklad bergskil i bredare sprickor. Men några i panelen tycker att den är onödigt lång och tunn i kildelen. Det innebär att den ofta ”bottnar” i en grund spricka. Även om den kanske då fastnat sticker en alltför lång del upp ovanför sprickan, vilket medför en risk för att den kan vicka fram och tillbaka vid drag i linan. Den kommer då att lossna. För säker funktion bör bergsprickan gå tvärs mot linans dragriktning. Några tyckte också att den var svår att lossa om den var djupt nedslagen.

#### + Enkel konstruktion

Kan användas tillsammans med andra kilar

#### - ”Bottnar” i grunda sprickor

Svår att lossa när den är nedslagen



### Vinklad bergskil

Pris: 32 kronor

Den här bergskilen är lagom lång och smal, vilket gör att den inte så lätt riskerar att botten i en spricka. Vinkeln skapar en sidoflyttning av dragpunkten, vilket gör att den kan användas även i sprickor som går längs linans dragriktning. Den har en enkel konstruktion och är billig. Ju fler desto bättre. Kan användas i kombination med den raka kilen. Vissa i panelen tycker dock att den bara passar i smala sprickor. De menar att den har en för liten yta som kan kilas ner i berget, även om vinkeln är rejäl, och de har erfarenhet av att fästet har lossnat vid starkt tryck. Men rätt använd menar panelen att den är enkel och tillförlitlig. Även den här kan vara svår att lossa om den slås ned för djupt.

#### + ”Bottnar” inte i sprickorna

Billig

#### - Passar endast i smala sprickor

Svår att lossa när den är nedslagen

## Så gjorde vi testet

Fem båtägare har under säsongen testat fem olika typer av bergskilar. Kilarna har testats både på väst- och ostkusten och av både segelbåtsägare och motorbåtsägare. Testpanelen har sedan fått utvärdera kilarna och komma med positiv och negativ kritik. De har även betygsätt kilarna utifrån ett antal parametrar. Dels hur lätta de är att fästa och lossa och dels hur mångsidiga de är, det vill säga om de går att fästa på många olika sorters sprickor. Och slutligen hur användarvänliga de är. Snittet av allas betyg har sedan blivit slutbetygen.





## Vriden bergskil

**Pris:** 39 kronor

Den här bergskilen tycker panelen främst ska användas i små, smala bergssprickor eller tillsammans med andra bergskilar. På minussidan finns att den är för lång och smal och "bottnar" innan den sitter fast. Den upplevs också som svag och klen, och ses främst som en bergskil för lättare båtar. Även den här kan vara svår att få bort om den sitter fast djupt.

- + Passar i små, smala sprickor
- + Kan användas med andra kilar

- "Bottnar" i sprickorna innan den sitter fast
- Upplevs som svag och klen



## Superkilen

**Pris:** 295 kronor

Den här kilen blev mångas favorit. Den fäster oerhört bra i de flesta fall och passar i skrevor av olika vidd. Panelen upplevde den som pålitlig och bra för tyngre båtar. Dock fungerar den inte när sprickorna är för smala, vilket är ett minus. Ett litet problem som en i panelen upplevde var att när man slår ner Superkilen med hammare så studsar ringen upp och lägger sig i vägen för nästa slag. Men i stort är den här kilen värd sitt pris och blir därför utsedd till Bäst i test.

- + Fäster bra i olika typer av sprickor
- + Pålitlig

- Lite dyrare än en vanlig kil
- Fäster inte i väldigt smala sprickor



## Klippfast Mini

**Pris:** 600 kronor

Den här nykomlingen är lillebror till Klippfast, och ska passa i något smalare sprickor. Tanken är att man inte behöver använda hammare, utan man vridar fast bergskilen med handkraft. På plussidan tyckte panelen att den är påkostad med hög finish, den sticker inte ner för långt i sprickan och den är enkel att vrida fast. Att det inte låter när man sätter fast den är också ett plus, särskilt om man kommer en sen kväll. Men minussidan väger över för denna kil. Flera i panelen var med om att den vred sig och släppte. När båten rörde sig lite blev det glapp och kilen behövde efterdras. Kilen är heller inte komplett, utan kräver en schackel eller ring. Panelen tyckte också att vredet var för litet, man var tvungen att använda skiftnyckel för att kunna skruva den. Med tanke på att detta är testets absolut dyraste produkt, med ett pris på 600 kronor, så förväntar man sig mer av både prestanda och utförande.

- + Man slipper hamra ner kilen
- + Sticker inte ner för långt

- Vred sig och släppte
- Inte komplett, kräver en schackel



Produkt	Rak bergskil	Vinklad bergskil	Vriden bergskil	Superkilen	Klippfast Mini
<b>Pris</b>	30 kr	32 kr	39 kr	295 kr	600 kr
<b>Inköpsställe</b>	Hjertmans	Hjertmans	Hjertmans	Watski	Klippfast
<b>Webbplats</b>	www.hjertmans.se	www.hjertmans.se	www.hjertmans.se	www.watski.se	www.klippfast.se
Betyg					
<b>Fästa</b>	3	4	3	4	3
<b>Lossa</b>	3	3	3	4	5
<b>Mångsidighet</b>	3	4	3	4	4
<b>Användarvänlighet</b>	4	4	4	4	3
<b>Totalt</b>	☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆☆

## Marieholm IF

# FOLK KLIG FULLTRÄFF

Trots att det gått ett halvt sekel sedan lanseringen är IF-båten fortfarande skojig att segla, vacker att se på och snabb i vattnet. Dessutom behöver en IF i princip aldrig revas.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR

**N**är Marieholm IF kom 1967 var den varken särskilt innovativ eller nyskapande. Plastbåtar från Albin Marin och Fisksätra Varv fanns redan på marknaden och båtkonstruktörerna hade påbörjat resan mot det som i slutet av 1970-talet skulle bli skokartongseran. Den moderna familjebåten Albin Vega, som lanserats två år tidigare, hade till exempel modernt höga fribord och korta överhäng som gav både ståhöjd och gott om utrymme i ruffen, med separat toalettutrymme.

Den då 58-åriga göteborgaren Tord Sundén, pappa till IF-båten, var mer konservativ i sitt sätt att tänka båt och hade dessutom ambitionen att bygga en kappsegelare. Tord hade tidigare ritat Nordiska Folkbåten och släktdragen syns tydligt. IF-båten anknuter till det traditionella, med låga fribord, stort akterdäck och köl från för till akter.

Fram till lanseringen var det tänkt att IF-båten skulle kallas Internationell Folkbåt, men Seglarförbundet protesterade, varför båten kort och gott fick heta IF.

### Succé trots trång ruff

Trots klassisk design, eller kanske faktiskt tack vare detta, landade IF-båten helt rätt och tilltalade en bred målgrupp. Den seglade dessutom oförskämt bra. Succén var snart ett faktum och Marieholms Bruk i Småland fullkomligt spottade ut båtar på marknaden. Under en period lär det till och med ha varit brist på vit gelcoat hos leverantören, varför överbyggnad och däck på vissa årsmodeller av IF har en mer beigeaktig ton. Under de första tio åren såldes fler än 3 000 IF-båtar och totalt lär det finnas runt 3 600 båtar i Sverige, Europa, Nordamerika och Australien. För något år sedan startades även nyproduktion av IF-båtar i Polen.

Att IF-båten blev en sådan succé när den kom berodde inte på de generösa innerut-

rymmena. IF-båten är trång, med en riktig ryggknäckarruff. Men båten är välbyggd och när det gäller utseende och seglingsegenskaper är den enastående. Med en väl tilltagen segelskrud är båten en bra seglare som ofta seglar om betydligt större båtar i skärgården.

### Stor entypsklass

Det sägs att det inte finns några dåliga bogar för en IF och fullt segelställ kan hissas i de flesta vindar.

– Hon klarar nästan allt och behöver aldrig revas, säger Fredrik Wigelius, som äger en fin gul IF som heter *Primula*.

Han har tidigare seglat större båtar, men har så länge han kan minnas varit förtjust i IF-båten och fascinerats av att den seglar så bra. För några år sedan gjorde han slag i saken och köpte en egen. Sedan dess kappseglar han flitigt. Redan 1970 blev IF en entypsklass och idag finns en stor grupp aktiva kappsegelare.



#### Fredriks tre tips:

- 1 Vänta med att börja skruva. Lär först känna båten och ta tips från andra IF-ägare.
- 2 "Keep it simple." Då blir båten enklare att hantera.
- 3 Förutom bra segel, satsa på en slät botten. Det gör stor skillnad för farten.

Klassreglerna är hårda och i princip är det inga stora förändringar från originalutförandet som får göras. Endast dacronsegel är tillåtna, och det gör också att det är relativt billigt att komma igång med kappsegling i en IF. Fredrik har höga krav och byter segel vart tredje år, vilket kostar honom runt 40 000 kronor, inklusive spinnaker.

### Bottensmekningar ofarligt

Idag går det att få tag i en seglingsklar IF-båt för runt 20 000–30 000 kronor, medan man får en fin båt för det dubbla. Mer båt för pengarna är svårt att hitta.

– Försök köpa en båt i allmänt bra skick utan alltför många skråmor och skruvhål, tipsar Fredrik.

Tack vare en aktiv kappseglingssklass är det lätt att få tag i fina begagnade segel, och det gör IF-båten till en perfekt instegsbåt, även för den som har begränsad ekonomi.

Ytterligare en stor fördel med IF-båten är dess djupgående. Med endast 1,21 meter är de flesta vikar i skärgården tillgängliga. Det är dessutom ofarligt att känna sig för, eftersom eventuell bottenkontakt mest känns som en smekning i och med kölens flacka vinkel.

### Marieholm IF

**Längd:** 7,87 meter  
**Bredd:** 2,20 meter  
**Djup:** 1,21 meter  
**Motor:** Utombordare  
**Kojplatser:** 4 stycken  
**Displacement:** 2150 kg  
**Kölvikt:** 1250 kg  
**Segelyta:** 31 kvm (stor + genua)  
**SRS-tal:** 1,012  
**Konstruktör:** Tord Sundén  
**Varv:** Marieholms Bruk  
**Tillverkningsår:** 1967–1984  
**Antal tillverkade:** Cirka 3 600 ex  
**Pris begagnad:** 20 000–60 000 kronor







## Interiör

# Krypin för fyra

**Invändig rymd är inte direkt IF-båtens paradgren. Det gäller att huka sig. Hantverket brukar vara enkelt, men just detta exemplar är mer påkostat.**

**A**tt semestra i en IF är att acceptera campingstandard. Det är bara i ruffluckan som det finns ståhöjd, annars gäller krökt rygg för alla över en och femtio. De allra flesta IF-båtar har pentryt på bords sida, precis vid ruffluckan. En skiva fälls då ner och köket dras fram vid matlagning. Fördelen med denna placering är att det går att stå upp och laga mat samtidigt som eventuellt stekos försvinner ut genom ruffluckan. Men det gäller att passa så att

lågan från köket inte får tag i gardiner eller innertak. I *Primula* har köket placerats längre för ut, precis akter om babords garderob. Det gör att det inte behöver stivas undan vid segling, men kräver att den som lagar mat sitter ner. Intill pentryt finns utrymme för porslin, kastruller och mat. Kylskåp saknas, men det bekymrar inte Fredrik Wigelius.

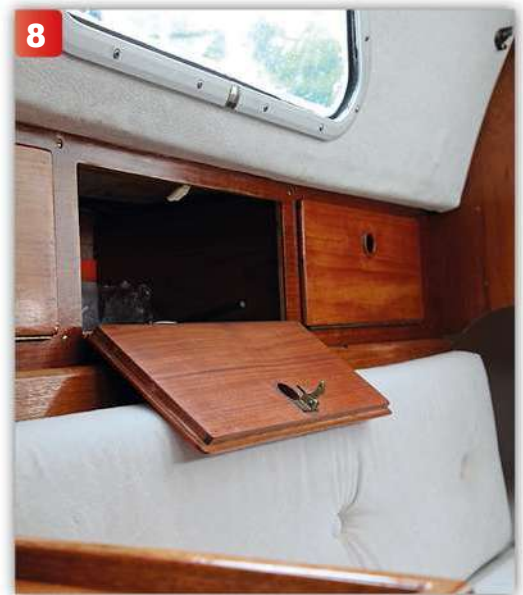
– Att klara sig utan kyla, det får man stå ut med. Tänker man till kring råvaror och an-

vänder kölsvinet fungerar det. Jag tycker inte att en elkyl passar på en IF, säger Fredrik, som hellre unnar sig ett restaurangbesök då och då under semestersegling.

### Enkel standard

De flesta IF-båtar byggdes helt och hållet på varvet, men några såldes som halvfabrikat. De fabriksbyggda båtarna håller en enkel standard invändigt, utan krusiduller. Den som byggt inredningen i den här båten har dock gjort ett mycket gediget jobb med fint träarbete i både teak och mahogny. På styrbords sida finns en fin arbetsyta. Under en skiva döljer sig diskho med färsk- och sjö-vatten, något som inte ingick i standardut-





rustningen, men som är relativt lätt att efterinstallera.

I styrbords garderob sitter en fotogenvärmare. Vid segling med fyra personer ombord blir det gärna fuktigt i ruffen, både av kondens och blöta kläder. Då höjer en varmare komforten ordentligt.

I förpiken, som kan bäddas till en dubbelkoj, sover två personer bra.

Takhöjden är låg och ljusinsläpp saknas, men förluckan är inom räckhåll och det går att ta sig ut snabbt för den som drabbas av klaustrofobi.

Stuvutrymmen finns under kojerna och på två små hyllor ovanför respektive koj. I just den här båten finns också en porta potti

under kojerna, men någon avskildhet kan toalettbesökaren inte räkna med.

– Komfortutrymmena är begränsade. Med ett sittbrunnstält blir båten bättre semesteranpassad.

### Inombordare bara för export

Akter ut finns två stickkojer. Den här båten har höga ryggstöd i salongen och det gör det mycket lättare att hitta bekväma sittställningar. Dessutom göms sängkläder enkelt undan. När kojerna ska bäddas fälls ryggstöden bara upp. Under sittbrunnen finns båtens största stuvutrymme, förutom i de versioner som heter IF Export. Då sitter det en inombordsmotor där istället.

### Bild för bild

**1** Ruffen är trevlig, men en vuxen får kröka på ryggen. Detta exemplar har ett ovanligt fint träarbete för att vara IF.

**2** Pentryt är ofta placerat vid ruffluckan. I denna båt finns köket längre för ut, med fler förvaringsfack än vad som är vanligt på en IF.

**3** Akter ut finns två bra stickkojer med full längd. **4** Under en täckskiva finns en diskho. Inte heller detta är standard på IF-båtarna.

**5** Kölbalkarna kan på vissa exemplar sitta löst, men det är inte svårt att åtgärda. IF-båtens skrov är så starkt att de små balkarna mest fyller funktionen att hålla upp durken.

**6** Förpiken kan bäddas till en stor koj för två. Takhöjden är låg och ljusinsläpp saknas.

**7** Fredrik tyckte att originalbordet var för stort. Därför har han tillverkat ett eget som är mindre. Det kan placeras både i ruffen och i sittbrunnen.

**8** Under skarndäck finns flera bra fack för kläder och prylar. Men ska fyra personer bo är det lösa väskor som gäller för packningen. >>>

1



## Exteriör

# Ser ut som en båt

**IF har vackra linjer och ser enligt många ut som en segelbåt ska göra. Tack vare båtens storlek hanteras den med enkelhet av bara en person.**

**E**ftersom *Primula* främst används för kappsegling finns det ingen förpulpit att hålla sig i vid ombordstigning. Över lag gäller Fredriks motto: Keep it simple. Fördäcket är helt rent, förutom den eftermonterade trimlinan för genuans cunningham.

– Det är ett mycket bra tips, poängterar Fredrik. Cunningham till genuan är enkel att montera och gör mycket för seglingen.

En del IF-båtar har eftermonterade mantåg, men inte här. Till och med knaparna är fällbara för att inget ska vara i vägen vid segling. För att underlätta hantering och trimning har Fredrik dragit ner alla fall och trimlinor till sittbrunnen. Även häckstaget nås från sittbrunnen och är nedväxlat med en kaskad.

På grund av en tidigare skada är riggen

bytt. IF-båtarna finns annars med både gulloxerad och aluminiumfärgad Proctormast samt med Seldénmast. Runt 1974 byttes de svarta gummilisterna runt fönstren till aluminiumramar. Men nu för tiden är det svårt att årsmodellsbestämma en IF utifrån detta kännetecken, eftersom många äldre båtar fått de moderna aluminiumlisterna, då de passar rakt av och är tåligare mot överbrytande sjö.

### Motorbrunn i akterfacket

De flesta IF-båtar har en sprayhood, men på Fredriks båt har den plockats bort till förmån för mer aktiv segling. Ovanför ruffluckan sitter skotlåsen pryddligt uppradade och namngivna.

Sittbrunnen är förhållandevis trång och balken för skotskenan delar utrymmet på

mitten. Å ena sidan gör det förflyttningar bökiga. Å andra sidan är storskotet och skotvagnen alltid nära till hands för den seglande besättningen.

Vid segling sitter rorsman och gaster bäst utanför sargen. Just på Fredriks båt är det ovanligt rymligt eftersom han flyttat vinscherna från sittbrunnssargen till rufftaket.

Längst akterut i sittbrunnen finns två små stuvfack och under akterdäcket finns ett stort fack för exempelvis ankare, tampar och bensintank. I originalutförande har IF-båten en motorbrunn i akterfacket. Grundtanken att gömma undan motorn var god, men problem med lufttillförsel, avgaser och vatten som tränger in genom motorbrunnen har ställt till det under åren. Precis som på de flesta IF-båtar är motorbrunnen igenplastad på *Primula* och utombordaren hänger i aktern.

### Mycket seglingskänsla

Tack vare dess låga fribord är vattenkontakten och fartkänslan hög i en IF. Men trots att



### Bild för bild

**1** IF-båten är vacker att titta på. Den är typexemplet på hur en båt ska se ut i profil. Tack vare sin tyngd går den mjukt och lugnt i vattnet.

**2** Sittbrunnen är ganska trång, med en sarg som gärna skär in i ryggen. Men storskotet är lätt att nå och utanför sargen sitter rorsman bra.

**3** Fredrik har flyttat vinscharna till ruffttaket. I original sitter de utanför sittbrunnssargen.

**4** Alla fall- och trimlinor är neddragna till sittbrunnen, för enkel segelhantering.

**5** En IF lutar gärna, men seglar oftast torr. Båten är mycket slutstyv och vatten kommer sällan upp på däck.

**6** Ett effektivt trim är cunningham till gulan. I övrigt försöker Fredrik hålla däckets så rent som möjligt.

**7** Runt 1974 ändrades ramarna runt fönstren från svart gummi till aluminium. I övrigt har båten sett i stort sett likadan ut från 1967 till 1984.

båten bär fulla segel i de flesta vindar upp till 12 meter i sekunden är hon slutstyv och trygg. Vattnet tar sig sällan upp på däck och aldrig in i sittbrunnen. Eftersom båten är tung för sin storlek och hyfsat smal rör hon sig lugnt i vattnet.

– Hon är trygg som en skuta och lätt att hantera i alla väder, säger Fredrik.

Särskilt på kryssen är han imponerad av hur bra båten går. 2012 vann han SM med henne och han ser gärna fler medtävlande på kappseglingarna. De viktigaste tipsen

han kan dela med sig av är att ställa in riggen och mastlutningen rätt samt att se till att botten är fin.

– IF:en har oerhört mycket blöt yta. För att få ut det mesta av båten behöver botten vara slät.

Att det dessutom finns IF-båtar som har seglat tur och retur över Atlanten bevisar att möjligheterna är stora och att IF fortfarande står ut som en sällsynt lyckad kombination av segelkänsla, skönhet och trygghet.



**Besiktningssmannen Conny Zetterberg om IF****”Sanslöst bra förstabåt”**

**I**F är en av de läckraste segelbåtar som finns. Den är helt tidlös, lättseglad och extremt säker. En perfekt nybörjarbåt som alla har råd med, säger besiktningssmannen Conny Zetterberg.

Konstruktionen är enkel och stark. Enligt Conny finns det inga allvarliga typfel på IF. Röstjärnen bör kontrolleras, särskilt på båtar som varit hårt kappseglade. Även balken under masten kan komprimeras av utmattning och nu när båtarna börjar bli 40–50 år gamla är det bra att vara uppmärksam på om däckat sjunkit lite.

Likaså säger Conny att den som är spekulant på en IF-båt bör vara observant på gamla otäta hål som kan finnas i däckat om beslag flyttats. Då kan det lätt bli fukt i laminatet. Särskilt uppmärksam ska man vara när det gäller kappseglade båtar.

Grundstötningar blir ofta inte så våldsamma med en IF-båt, men vid en kraftigare smäll kan även långkölade båtar ta skada.

– Det är alldeles för många som struntar i att kolla upp sin båt efter en grundstötning. Båten ska upp omgående och besiktigas av någon som kan. Risken är annars att en skada inte upptäcks förrän båten byter ägare

och då kan det vara för sent att få ersättning från försäkringsbolaget.

Eftersom IF har inplastad köl är båten lätt att hålla snygg under vattenlinjen, men Conny säger att en inplastad köl också kan innebära problem.

– Kommer det in vatten kan man få frostsprängningar. Det gäller även rodret. Jag har sett flera IF-båtar där rodret spruckit.

En svag punkt är kölens bakkant längst ner bakom ballasten, precis intill rodret. Där säger Conny att plasten är tunn. Har båten studsat över ett grund kan plasten vara skadad där.

Eftersom skrovet består av två halvor som är ihoplaminerade kan det finnas sprickor i framkant och bakkant av båten. De balkar som finns i kölsvinet kan ibland vara lösa. Enligt Conny är det ingen större fara eftersom de inte påverkar hållfastheten nämnvärt, men är de lösa bör de plastas fast igen. Böldpest har han hittat på ett antal IF-båtar, men varken sprickor eller böldpest är specifik för just IF utan gäller alla äldre båtar.

I akterfacket finns en brunn för utombordsmotor, men den är svår att få tät och enligt Conny sitter motorn bäst på akterspe-

geln. Vissa IF-båtar såldes även med inombordsmotor, men Conny avråder från den modellen. Dels blir båten lite väl tung i aktern, dels innebär gamla dieselmotorer stora kostnader den dag de behöver bytas.

Den som har en IF-båt bör hålla uppsikt över självlänsen från sittbrunnen. Slangarna går genom båten och avstängningskranarna nås via långa stänger inifrån ruffen. Många glömmer att motionera kranarna, och de sitter i princip alltid fast och slangarna kan vara i dåligt skick. Går en slang sönder vattenfylls båten. Sammanfattningsvis menar Conny att IF är en perfekt förstabåt, särskilt för unga människor utan alltför höga krav på komfort. Tack vare att priserna rasat är båtarna nu tillgängliga för i stort sett vem som helst.

– IF en sanslöst bra förstabåt och ger väldigt mycket för pengarna. En acceptabel båt kan köpas för 25 000 kronor och då är det ändå ingen rishög, säger Conny.

**Om man inte köper en IF, vad köper man då?****H-båt****Längd:** 8,25 meter**Bredd:** 2,18 meter**Djup:** 1,30 meter**Motor:** Utombordare**Kojplatser:** 4 stycken**Deplacement:** 1450 kg**Kölvikt:** 725 kg**Segelyta:** 25 kvm (stor + fock)**SRS-tal:** 1,071**Konstruktör:** Hans Groop**Varv:** Artekno eller Elvström**Tillverkningsår:** 1970–1997**Antal tillverkade:** Cirka 4 500 ex**Pris begagnad:** 20 000–60 000 kronor**Maxi 77****Längd:** 7,62 meter**Bredd:** 2,50 meter**Djup:** 1,45 meter**Motor:** Utombordare eller VP MD5A**Kojplatser:** 5 stycken**Deplacement:** 2 000 kg**Kölvikt:** 850 kg**Segelyta:** 34 kvm (stor + genua)**SRS-tal:** 1,045**Konstruktör:** Hans Groop**Varv:** Artekno/Elvström**Tillverkningsår:** 1972–1983**Antal tillverkade:** Cirka 3 900 ex**Pris begagnad:** 15 000–45 000 kronor**Misil II****Längd:** 7,35 meter**Bredd:** 2,30 meter**Djup:** 1,22 meter**Motor:** Utombordare**Kojplatser:** 4 stycken**Deplacement:** 1 850 kg**Kölvikt:** 860 kg**Segelyta:** 28 kvm (stor + fock)**SRS-tal:** 0,98**Konstruktör:** Olle Enderlein**Varv:** Hallberg-Rassy**Tillverkningsår:** 1972–1977**Antal tillverkade:** Cirka 600 ex**Pris begagnad:** 15 000–35 000 kronor

# JULKLAPPSTIPS!

GE BORT EN BÅTUPPLEVELSE PÅ TORRA LAND!  
VÄLKOMMEN ATT KÖPA BILJETTER.

[WWW.ALLTFORSJON.SE](http://WWW.ALLTFORSJON.SE)

# Allt för sjön

Sveriges nyhetaste båtmässa sedan 1922

## 5-13 mars 2016

MEDARRANGÖR



PARTNERS



Volkswagen Stockholm



ATLANTICA



Stockholmsmässan

BÅTMÄSSAN GÖTEBORG:

---

# Hav en bättre sommar!

Sommaren blir bättre efter ett besök på Båtmässan! Här hittar du hundratals båtar av alla slag, tusentals prylar och massor av inspiration. Lägg därtill Världs- och Skandinavienpremiärer på nya båtar, ett fullspäckat scenprogram, fantastiska mäss-erbjudanden samt mängder av aktiviteter för stora och små. Välkommen till en försmak av den bästa sommaren!

[WWW.BATMASSAN.SE](http://WWW.BATMASSAN.SE)



6-14 FEBRUARI 2016



Ett arrangemang av Svenska Mässan

Partners:

**Audi**  
Göteborg

 ATLANTICA

Medarrangör:

  
**SweBoat**  
Båtbranschens Riksförbund

DRÖMBÅTEN [Inspiration]

# DRÖMBÅT MED BILKÄNSLA

Epoca

Med Epoca får du med dig vem som helst. Inte ens landkrabbor eller de som tröttnat på hav, bad och fiske säger nej till en skärgårdstur med guldkant.

TEXT OCH FOTO **MARTIN LEISBORN**



## Epoca

**Längd:** 7,50 meter

**Bredd:** 2,86 meter

**Djupgående:** 0,8 meter

**Deplacement:** 2,2 ton

**Motor:** 200 hk

**Årsmodell:** 2013–

**Tillverkare:** Epoca Yachts, Göteborg

**Varv:** Thore Berntsson Båtbyggeri AB,  
Kungälv

**Pris:** 1625 000 kronor fullt utrustad och  
sjösatt





Epoca – en drömbåt för dagsturer.



Öppna sidodörren, sätt dig och vrid om nyckeln. Hade Epoca haft gaspedal och växelspåk också så hade den nästan varit en bil. I premiumklass.

**N**är man nämner ordet ”drömbåt” går tankarna lätt till stora och vräkiga lyxyachter. Men lyx behöver inte vara gigantiskt. Epoca är en snabbgående motorbåt på bara knappt åtta meter och drygt två ton men kan ändå vara precis det många av oss drömmer om – lyx i vardagen. Konstruktörerna själva, Lars och Hans Wiklund, bröderna som startade och till för några år sedan drev Nimbus Boats, gjorde precis det.

– Jag kände att jag själv ville ha en ny båt. Jag hade kört några år med en Nimbus Max 2 med hytt, som var bra. Med den åkte jag ut till öarna, ut till huset på Marstrand, fiskade och gjorde andra småresor. Efter att ha kört Max 2:an i några år visste jag exakt vad jag ville ha: en båt med walkaround, toalett och badplattform att fälla ut vid behov. Men det

skulle inte vara en racerbåt med djup V-botten, de blir vingliga, utan en stabil, bred båt som kan köras i alla fartområden, säger Lars Wiklund.

Lars och Hans började skissa på den nya konstruktionen. Med hjälp av skrovdesignern Ocke Mannerfelt och hans son Ted, designer på bland annat Jaguar och andra bilmärken, fick de till linjerna som önskades. Även båtbyggare Thore Berntsson kom med i projektet, som nu började närma sig verklighet. Och kraven var tydliga.

– Allting ska vara på topp, i absolut toppklass och inget fusk. Det ska vara vår egen drömbåt!

Tillverkningen kom igång och för tre år sedan blev de första Epocorna klara. Från början var det tänkt att bara göra en enda modell, en coupé. Men efter att önskemål och förslag kommit in från intressenter ska-

pades två versioner till, nämligen Sport och Open. Gemensamt för dem alla är skrovet, däck med walkaround, toaletten och förarplatsen med dess billiknande miljö och mittmonterade plotter. Coupévarianten har en hytt med plats för 6–8 personer och öppningsbart canvastak, medan Sport har en mindre coupé för 3–4 personer som är öppen akteröver. Open-varianten har ingen hytt utan är helt öppen, ungefär som en öppnad cabrioletbil, och har utombordsmotor istället för inombordare. Den har inte heller fällbar badplattform utan en fast sådan vid sidan om motorn.

## Detaljerna gör det

Det som gör en bil till ett lyxåk är inte att den har fyra hjul. Det är detaljerna, kvaliteten, hantverket och utrustningen som gör det. Detsamma gäller för båtar.



Stor, fast monterad plotterskärm ansluten till båtens NMEA 2000-nätverk visar, förutom sjökort, även allt om motorn.



Epocas marschfart ligger på 18–26 knop.





Walkaround gör Epoca praktisk. Integrerade fenderhållare på skrovets insida gör den bekväm.



Två av de tre versioner som tillverkas, Open och Sport.

Design detaljer som gör Epoca exklusiv är bland annat den elektriskt fällbara akterspegeln som blir ett bekvämt soldäck och badbrygga med dusch, den ljusa ombonade och förvånansvärt rymliga toaletten med dusch och handfat, förarmiljön i stil med premiumklass-bil och en mängd andra smarta och påkostade detaljer. Integrerade fenderhållare i skrovsidan, skinnklädd ratt, dämpad förarstol och decklights är annat som förgyller färden.

Som gräde på moset följer en flaggstång med, men inte vilken gösstake som helst. Den är nämligen gjord av hela femtio lager valnötsfanér med tolv lager lack. Bara den är bevis på att detta är en drömbåt – för lyx i vardagen.

Epoca har varken pentry eller kojor. Dock döljer sig både handfat och kylbox under de handgjorda höglanslackade valnötslocken

i mittmodulen. Och i Coupéversionen kan man ta en tupplur på de långsgående sätena.

– Vi vet av erfarenhet att de som köpte de exklusivare Nimbusbåtarna aldrig använde sina pentryn, de bodde aldrig i båten. De hälsade på kompisar, sov över där och gjorde mest dagsturer. Det här är en exklusiv, avancerad båt som vänder sig till en kundkrets som vill ha mer än ett vanligt transportmedel, dagsturer i premiumklass. Det finns ingen båt på marknaden som denna, vi har ingen konkurrent. De som finns, och som är i samma storlek, försöker knuffa in vardagsrum, sovrum, pentry och så vidare.

### Att köra

Epoca Coupé och Sport säljs med en Volvo Penta D3-200 och Open med en Mercury Verado 200–250 hk. Det ger en marschfart på

16–26 knop och toppfart på cirka 35 knop. Dock är skrovet så utformat att Epocan går bra i alla farter och när man gasar på märks ingen planingströskel. Den går lugnt, stabilt och tar motsjö väl.

Instrumentbrädan är påkostad men ändå enkel. Den är inte översållad med mätare utan har en enda stor display, plotterskärmen. På den kan man se allt man behöver inklusive bränsle, varvtal och mycket annat – allt integrerat i ett NMEA 2000-system. Något som gör sig bemärkt är känslan av att köra bil, ja, Epocan är faktiskt nästan byggd som en bil.

– Ska man ha en båt ska det vara enkelt att gå ombord, man ska snabbt öppna en dörr och sätta sig i förarsätet och starta motorn, utan att behöva ta av ett kapell. Som en bil, det är ju så man vill ha det, säger Lars Wiklund.



Epoca har inget pentry, men i mittkonsolen finns kyl och handfat.



Enkelt och avskalat men med läderklädd italiensktillverkad ratt.



# BOHUSLÄN

Längs farleden vid  
Havstenssund.

Längst ut på Tanumsnäset ligger det med stugor, bryggor och sjöbodar. Ett flertal öar ligger både utanför och innanför. Här är en rik skärgård att göra strandhugg i.

TEXT OCH FOTO **KJELL HOLMNER**

**Havstenssund**

**I MINIATYR »**



Sommarnatt inomskärs vid Havsten.



Havstens mäktiga nordsida.



Fyren Havstenssund nedre.

**P**latsen är gammal. Och hamn-nära. Det är inte underligt med tanke på att förfäderna gärna tog båten istället för att gå. Eller ska man säga klättra i dessa trakter där Bohusläns alla grå berg och djupa klåvor verkar hopa sig. Den nyfikne kan fördjupa sig länge i både sjökort och gammal historik. Och vart man än drar iväg uppstår här ljuv musik. Kanske även dramatisk när havet dundrar på med bastoner.

Dess namn är svårstavat. Fyra olika alternativ där Havstenssund ger minst antal Googleträffar och Havstenssund flest, ja det talar sitt tydliga språk. Det sistnämnda är förstås rätt, innanför ligger en hög, upptornande Havsten som gett platsen dess namn. Ön Havsten gör skäl för namnet i en trakt där havets närhet och bergens grova utseende talar sitt tydliga språk. Gamla Håstein lär vara omnämnt redan på 1200-talet, den tid när sant eller osant lades fram i sagor. Stenen är en intressant bergkluns som syns

långt, säkerligen som sjömärke när det begav sig eller som mötesplats för någon typ av holmgång, sådant som florerar i de gamla berättelserna.

Ön är som ett Bohuslän i miniatyr med sex bergsryggar och fem dalar emellan. Kanske idealt för huggorm, som jag varit nära att kliva på vid klättring. Som högst när man 60 meter över havet med utsikt över Sannäs fjorden i sydöst och öppna havet i väster med de större öarna Trossö, Kalvö och Lindö. Och så förstås Havstenssund i söder med vita hus, magasin och en och annan fiskebåt nere i hamnen.

Sist men inte minst är själva sundet i blickfånget. Denna flaskhals öppnar havet och gör passagen till en farled även för större båtar. Om man nu inte vid en nordlig färd väljer farleden utanför Hällsö, som sundet vetter mot. Har man passerat i sämre väder väljer man förmodligen sundet – för att pusta ut!

### Fyrarna bildar enslinje

Då har man passerat Tjurpannan och en av västkustens mest beryktade platser. Passage när sydvästan ligger på kan vara ett vägspele. Stenkumlet Vakupp är en uppstickare man ska ha koll på, men färden vidare mot sundet gör många med segel uppe, till glädje för en och annan flanör vid bryggorna. Förutom en skön vy är ekot mellan bergväggarna ljudligt – det förstärker minsta segelrassel. Där sundet är som smalast vid Sunneberget är det ibland strömt. Här står fyren Havstenssund nedre, som tillsammans med Havstenssund övre på Havsten bildar en enslinje i 013°, allt för att underlätta passagen vid Tjurpannan och grunden utanför. Står man upp i båten ska man vid god sikt kunna se dem redan vid Väderöfjorden. Strax norr om Vakupp blir de två ljusen till ett när den bortre fyren skymms, då vägleder färgerna.

En stilla dag ligger vi vid fyren Väcker. Sundet ligger i norr. Jag pilkar efter torsk el-



Den utmärkta bryggan vid Havstenssund.



Den röda brännmaneten med sin blå följeslagare.



Hällsö ligger mitt emot Havstenssund.



Klätterberg och krabbfiske vid Havsten.

ler annat som behagar haka på kroken. Mest är det för känslans skull, det är annars trevligt att hänga över relingen och blicka ner i vattnet. Det är outgrundligt blankt. Nästan som inför en storm, men högtrycksprognosen lär bestå. Ingen fara å färde med andra ord.

Fyren står där tryggt på bergsskäret intill oss. När vindarna kommer är detta annars en plats så besvärlig att man helst velat spränga fram en farled inomskärs. Till och med fyren råkade en gång illa ut när toppen försvann i en storm. Vatten lär ha 800 gånger högre densitet än luft, en våg är som en murbräcka när den bryter. Farorna lurar i djupet i form av uppgrundningar och klackar. Här börjar den vågkraft som ställer till problem för alla båtar, vågor som längre in möter varandra och ackumuleras i en dans som inte är av det trevliga slaget. Med andra ord ingen plats för soft music. Särskilt inte när det blåser från sydväst, det är 500 sjömil till England, och havet drar på med sina

längsta pipor. Jag har själv sluppit, men det finns de som kan berätta.

De som lämnat på väg norrut i en sådan brygd av strömmar och upptornande vågor har bokstavligen ridit ut även en lättare kuling. Färden från Tjurpannan, där klippan satt ton till färden, till lä vid själva sundet där vågornas kluckanden till sist ledsagar en hela vägen i hamn kan vara ett minne för livet. Här sitter jag en dag under en het sol och samtalar med Margareta och Tom William Olsson.

– Förr bodde här många musiker, platsen är ett utmärkt sommarställe, berättar de.

Margareta har tillbringat somrarna här sedan 1945. Först hyrde de, men de har nu byggt eget. Bohusjullen som guppar vid kajen byggdes till kompositören Gunnar de Frumerie, Margaretas farbror, på 40-talet innan den togs över av Tom och Margareta. De har flitigt nyttjat den vid utfärder till någon av öarna eller skären. Den kan både ros och seglas med. Julen har renoverats på se-

nare tid men ser förbluffande intakt ut under ett tjockt lager av lack.

– Vi åker ibland ut till Hättan eller kanske till Sandviken på Hällsö för att bada. Guleskår är en vacker ö man kan åka till efter att fågelförbudet upphört 15 juli, och senare under hösten gör vi kanske ett besök vid Torgrimmen längst ut, säger Margareta.

Det finns flera fågelskyddade öar och skär väster om Hällsö. Öarna längst ut som Stora Torgrimmen och Stora Knarren får inte besökas mellan 1 april och 15 augusti. Fågelskyddade områden har inte, enligt en sen rapport, visat sig öka arternas mångfald nämnvärt. Däremot utgör de ett utmärkt skydd för vissa arter. Som här på dessa öar där både kustlabb, tobisgrissla och toppskarv häckar. Fågellivet är intensivt, sång och läten hörs i alla dimensioner. För båtfarande är det viktigt att notera att man inte får komma närmare öarna än 100 meter. Öarna är efter förbudstiden väl värda ett besök, och dessutom finns ett flertal andra »



Fyren Väcker vid Tjurpannan.

Vid infarten till Havstenssund finns en liten badplats.



Det lilla fiskeläget Viken strax söder om Havstenssund.

» öar som är både stora och höga och som kan nås året runt.

Hällsös oformliga topografi inbjuder till spektakulära utsikter, Amundön strax norr om sundet har en fantastisk flora. Här blommar gullvivor och blåsippor på kalkgrund i en vårens första färgkaskad. Av någon outgrundlig anledning har här alltid varit en rik förekomst av kustruta.

### Kräftfiske med burar

Vi lägger till igen vid Havstenssunds brygga för att tanka vid dess utmärkta tankstation. Vi köper glass, gonar oss i solen och tittar på allt flytetyg som passerar idag när farleden verkligen utmärker sig som den skärgårdens E6:a den är. Någon tillämnar den ibland som Autobahn men lugnar sig strax när en polisbåt blir synlig. Med fem knops fart avstannar den skadliga stressen och man hinner se sin omgivning.

Havstenssund är ett gammalt fiskeläge, kanske till en början bebott av strandsittare. Vid en vandring i samhället lyser mångt och mycket av det gamla igenom, flera områden klassas som riksintresse. Samhället

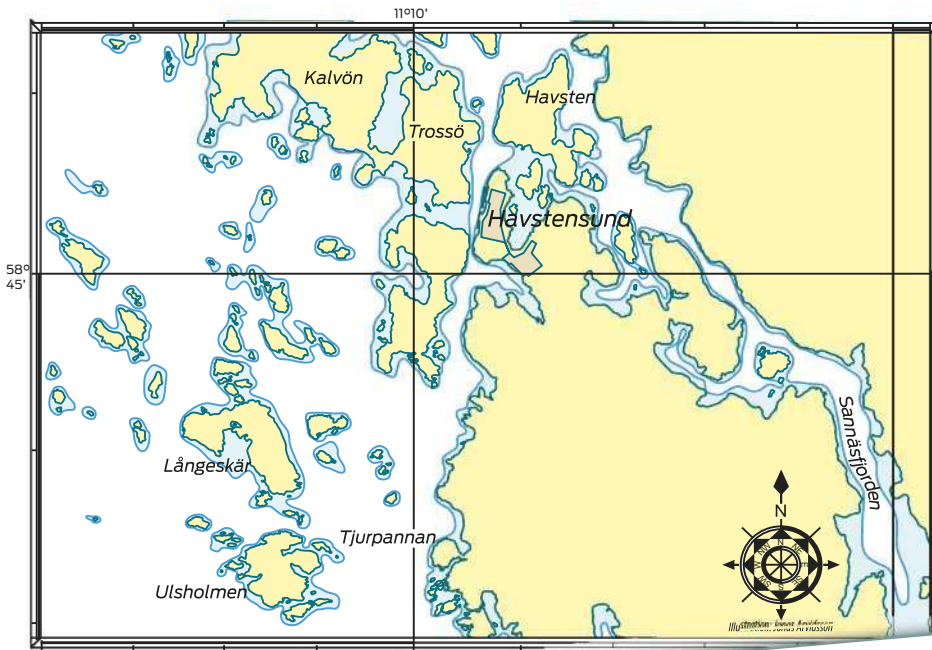
beboddes förutom av fiskare också av lotisar, tullare och sedermera även fraktskeppare. Sill och sten var de stora handelsvarorna. Gamla magasin står fortfarande vid bryggkanten. En betydande konserveringsindustri och lagring och försäljning av ostron och hummer bidrog till ett levande samhälle. Idag är det främst kräftfiske med burar som bedrivs av ett fåtal fiskebåtar. Levande kräftor till kund har även här blivit en affärsidé som gett mersmak i gourmetkretsar, inte minst i Frankrike. Idag lever cirka 160 åretruntboende i Havstenssund.

### Ett hav med ytterligheter

GBM är ett 70-årigt marint företag som bedriver försäljning av båtar och tillbehör. Deras försäljningslokaler ligger vid kajen i den norra delen av Havstenssund. Det är öppet dagtid året runt. Här finns även dieselstation och gästhamn. Nästa tankstation norr ut finns i Strömstad. Många lägger till för att handla i affären eller kanske vänta in bättre väder för passage vid Tjurpannan. Idag säljer de mängder med glass. På bryggan kan man köpa lunch i form av räkor el-

ler annat gott som havet bjuder. Ett alternativ är att gå längs bryggan söderut till Skaldjurscaféet, som har både hamburgare och skaldjurstallrik att välja på. Sedan kan man fortsätta på bryggorna längs med sundet och förundras över det allt som oftast klara vattnet och se sillstimmen i deras danslek med jagande makrill.

En spinnfiskare berättar om fångster på 15 makrillar ena dagen och noll nästa dag som en illustration av hur vanskligt fiske kan vara. Särskilt fascinerande är det att följa maneternas vägar i den stadiga strömmen. Jag får syn på en stor röd brännmanet som har kraft nog att gå mot strömmen i korta pass innan den sakta sjunker tillbaka i en bakström alldeles intill bryggan. Flera blåmaneter har fastnat i dess trådar och följer med i den långsamma cirkelgången i en till synes oändlig dans. Jag tittar bort mot Tjurpannan. Segelbåtarna rör sig knappt. Sol och klarblå himmel garanteras inte varje dag här vid Havstenssund men däremot ett hav med alla ytterligheter. Man gnolar lätt på en gammal melodi när man släntrar tillbaka.



## Havstenssunds gästhamn

**Position:** N 58°45'26 O 11°10'42

12 gästhamnsplatser på utsidan av GBM:s flytbrygga.

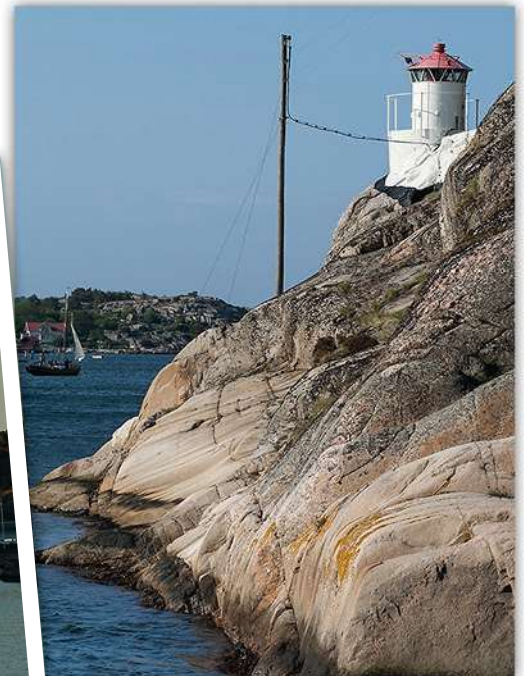
I anslutning till den har kommunen en brygga med cirka 10 platser.

I södra hamnen har kommunen dessutom en flytbrygga med 15 platser.

**Djup:** Cirka 4 meter.

Full service. Tankstation med diesel.

**Pris:** Kommunens bryggor: Från 120 kronor och uppåt. GBM:s brygga: 240 kronor inklusive el.



Sundet kantas av höga berg.

Vy över Havstenssund.



Bryggorna vid Havstenssund.



Havstens skrovliga bergsnatur.



### Stadig prylkoll

Den svenska tillverkaren Brodit visade upp sina riktigt stabila fästen för den som vill använda sin padda som navigator. Dr Diesel kollar funktionen. Info: [www.brodit.se](http://www.brodit.se)

# MED DOKTOR DIESEL I PRYLMECKA

**Praktiskt Båtägande tog med sig doktor Diesel till den gigantiska båttillbehörmässan METS i Amsterdam för att se vad som händer på prylfronten inför 2016.**

TEXT & FOTO LARS GUDITZ OCH LARS LUNDBLADH

**T**änk dig den största utställningshallen på Båtmässan eller Allt för sjön, multiplicera med sju och fyll alla hallarna med bara båtprylar. Då har du den årliga prylmässan Marine Equipment Trade Show, METS, som går av stapeln i november varje i Amsterdam.

För att hitta rätt bland de 1 385 utställarnas hundratusentals prylar tog vi med oss Lasse "Doktor Diesel" Lundblad för att leta upp godbitarna.

Trots sitt dieseldoftande alter ego är Lasse Lundblad mycket kunnig när det gäller det mesta av teknisk utrustning på båtar,

även mekaniska grejer, elinstallationer och elektronik.

– Årets trend är att allt fler enheter går att koppla ihop med lokala wifi-nätverk ombord och därigenom också ofta går att styra via appar i telefon eller padda, säger Lasse Lundblad.

Wifi-nätverken ersätter delvis uppkopplingar som tidigare gjordes via blåtand och NMEA och klarar att koppla ihop fler enheter. Men även utanför elektronikens underbara värld fanns flera riktigt spännande innovationer.



### Badstege till tuben

Svenska Båtsystem visade upp en ny badstege för ribbåtar. Den hängs över tuben och förankras med band i durken vid bad, men den måste tas bort helt om man ska köra i planingsfart. Info: [www.batsystem.se](http://www.batsystem.se)

### Tävlingssegla mot dig själv

Anemomind består av en liten låda och en app, till den lilla lådan matas fart, kurs, vindriktning och annat in via NMEA eller WIFI. Utifrån dessa parametrar räknas sedan ut hur effektivt du seglar i jämförelse med dina tidigare prestationer. Dessa presenteras sedan som en procentsats i appen i telefonen eller paddan, visar den till exempel 90 procent så borde du kunna få ut lite mer fart jämfört med hur du tidigare har seglat under samma vindförhållanden (100 procent). En algoritm räknar sedan om värdena utifrån dina tidigare prestationer och historiken förändras alltså ju mer du seglar. Byter du segel så anger du det i appen så att du alltid jämför med samma segelsättning. Info: [www.anemomind.com](http://www.anemomind.com)



### Hela västen blinkar

Spinlock Lume-on är en liten självhäftande säkerhetslampa för uppblåsbara flytvästar. Den fästs på flytvästens luga och använder den för att sprida ljuset. Resultatet blir att hela flytvästen blinkar i vattnet när den aktiveras vilket gör den nödställd mycket mer synlig. Lume-on fick också den prestigefulla utmärkelsen DAME award. Pris 249 kr. Info: [www.spinlock.co.uk](http://www.spinlock.co.uk)



### Eldrift på s-drev

Torqueedo är kända för sina kraftiga elektriska utombordare. Nu presenterar de ett s-drev med en elmotor på 40 hästkrafter. Än så länge finns inga adaptorer för att till exempel enkelt passa ihop med äldre Pentainstallationer, men det är enligt tillverkaren inte omöjligt att det kommer. Torqueedo visade också upp en mindre variant där själva motorn är placerad under vattnet, den finns i två olika varianter på 5 och 8 hästar och passar för båtar upp till ungefär 4 ton. En snarlik större variant finns också på 20 hästar för båtar upp till 10 ton. Info: [www.torqueedo.com](http://www.torqueedo.com)



### Undervattensljus för kajaken

Som ett alternativ till lanternor lanserar Navisafe en ledarmatur som fästs med sugkoppar under kajaken eller jollen. Onekligen ganska coolt, men frågan är hur det känns att paddla. Info: [www.navisafe.com](http://www.navisafe.com)





## Durkslag?

De här dynorna suger inte upp särskilt mycket vatten om det regnar, vilket tillverkaren valde att illustrera på det här viset.

## Elektrisk utbytestoa

Sanimarin kommer med en ny elektrisk toalett som enkelt kan ersätta befintliga handpumpade toaletter. Den bygger på samma princip med en inbyggd mercator som deras större toaletter, men med en enklare installation och en lägre vikt.

Info: [www.saniflo.se/sanimarin](http://www.saniflo.se/sanimarin)



## Mer ljud – mindre sladdar

Högtalarna från G4 Marine kräver bara strömmatning, själva överföringen av ljudet görs sedan direkt från din smartphone via Bluetooth. En huvudhögtalare distribuerar sedan ut ljudet via en liten sändare på FM-bandet till upp till sex slavhögtalare. Varje högtalare har en inbyggd förstärkare på 20 W. Info: [www.gussi.se](http://www.gussi.se)



## Djupdata direkt till paddan

Sonar Server från Engelska Digital Yacht överför djupdata i realtid från ett ekolod med NMEA-anslutning till Navionics marine app för surfplattor. Djupdatan visas sedan direkt i appen men den kan även skickas till Navionics för att förbättra befintliga sjökort.

Info: [www.digitalyacht.co.uk](http://www.digitalyacht.co.uk), [www.watski.se](http://www.watski.se)



## Rita egna sjökort i realtid

Garmin kommer nu med en gratis mjukvaruuppdatering som gör att du kan rita dina egna sjökort med hjälp av ekolodet. Till skillnad från konkurrenternas liknande funktioner så får du ut sjökortet i realtid, du kan alltså se sjökortet ritas upp samtidigt som du kör, och ser också direkt om du har missat något område som du vill ha med. Sjökortet sparas lokalt på din enhet, men kan sedan delas med andra användare via Garmin om du vill. Uppdateringen är gratis, kompatibel med alla ekolodsgivare och bakåtkompatibel med alla enheter i Echomapserien och med många enheter ur Gpsmap-serien. Info: [www.garmin.se](http://www.garmin.se)



### Trampa på solpanelen

Sunbeam kommer med en ny serie solpaneler som har en halkfri och extra tålig yta som är lämpad att lägga direkt på båtdeck. Info: [www.sunbeamsystem.com](http://www.sunbeamsystem.com)



### Smidigt laddsystem

Blue Sea Systems har tagit fram en ny produkt med både en flerstegs 10 amperes-laddare och ett 65 amperes skiljerlä i en och samma enhet. Enkel installation och platsbesparande. Info: [www.odelco.se](http://www.odelco.se)

### Slå till i rätt ögonblick

Tackingmaster ska hjälpa kappseglaren att hålla reda på optimala vindvinklar och göra henne beredd vid vindskiften och slag. Rådande vind, riktning och slagvinklar ställs in och fungerar sedan som en minnesanteckning på armen vid taktiska beslut. Info: [www.tackingmaster.com](http://www.tackingmaster.com)



### Snabbkoppling i durken

Ett smart snabbfäste för spännband i durken. Det är bara att trycka ner beslaget i springan och vrida, så sitter det fast med hjälp av fjäderbelastning underifrån. Klarar 500 kilos belastning. Info: [www.rapidmarine.co.uk](http://www.rapidmarine.co.uk)

### Måla greppet

KiwiGrip är en halkskyddsfärg som målas på med en specialroller som ger en grov halkskyddsstruktur utan fyllnadsmaterial. Färgen är lösningsmedelsfri och vattenbaserad, torktiden är cirka två dagar innan ytan kan beträddas med skor.

Kwickgrip säljs av Scandinavian teakdeck. Info: [www.stdeck.fi](http://www.stdeck.fi)



### Gasspis med glashäll

Från Polska Solgaz kommer en ny typ av gasdriven glashäll för båtar och husbilar, den styrs med hjälp av en inbyggd touchpanel som ansluts till 12V. Förbränningen av gas sker helt utan öppen låga och förbrukningen uppges minska med 50% jämfört med konventionella gasspisar. Info: [www.solgaz.eu/en](http://www.solgaz.eu/en)



# Torrt och rent

## Säker på höjden

Är du ofta uppe i masten? Mast Pro Harness är en båtsmansstol som gör det säkert att utföra arbete i masttoppen. Selen är gjord för komfort med extra breda benremmar som förhindrar att benen somnar och är dessutom försedd med hållor för verktyg. Selen väger 0,55 kilo och har ett midjemått på 62–101 centimeter och ett benmått på 47–64 centimeter.

**Pris:** 2250 kronor  
**Mer info:** [www.watski.se](http://www.watski.se)



## Torka lätt

Vintertid vill många gärna ha det torrt i båten. Drypearl är en återanvändningsbar luftavfuktare i form av en påse som kan användas om och om igen efter fyra minuters torkning i en mikroovågsugn. Påsen har en storlek på 10 x 20 centimeter, väger lite över ett halvt kilo och kan suga åt sig två hektoliter vatten.

**Pris:** 125 kronor  
**Mer info:** [www.seaside.nu](http://www.seaside.nu)



## Rent vatten

Det är viktigt med rent dricksvatten, även i små båtar. Finns det inte möjlighet till en fast filterinstallation kan kanske en vattenflaska göra tjänst. Water-to-Gos flaskor bygger på ett trestegsfilter med nanoteknik och aktivt kol och finns i storlekarna 50 och 75 centiliter. De säljs med en medföljande filtersats som enkelt och snabbt kan bytas. På flaskorna finns en indikator som visar hur mycket reningskapacitet som finns kvar i filtret.

**Pris:** 200 och 300 kronor, extra filter 150 kronor  
**Mer info:** [www.ecotechadviser.com](http://www.ecotechadviser.com)

## Ekolod och plotter med bredd

Helix 7 är en helt ny serie med ekolod och kombinerade gps-plotter/ekolod från Humminbird. Enheterna har mycket ljusstarka sjutums bredskärmar i färg med upplösningen 800 x 480 bildpunkter, som ger en klar och tydlig bild av fisk och strukturer och lämpar sig för delning av skärmbilden mellan ekolod och plotter. Varianter finns med olika funktioner och olika avancerade givare, från Helix Sonar upp till Helix 7 SI GPS Combo.

**Pris:** Från 5700 till 10 800 kronor  
**Mer info:** [www.comstedt.se](http://www.comstedt.se)



## Enklare toa-mätning

Hålltanksmätaren Gobius har vi presenterat tidigare och det unika med den är att den mäter från utsidan av tanken, utan håltagning. Tidigare versioner har vid installation krävt att tankens material och tankväggstjocklek anges, men med den nya version 4.0 fixar mätaren detta själv med bara en knapptryckning. Dessutom är prestanda bättre. Finns i versioner med en eller fyra mätpunkter.

**Pris:** 1400 och 2000 kronor  
**Mer info:** [www.gobius.se](http://www.gobius.se)



## Bättre arbetsbelysning

En pannlampa gör stor nytta vid arbete i båten under vintersäsongen. Coast HL27 har ett ljusflöde på 330 lumen, vilket uppges göra den till en av de starkaste i sin storleksklass. Lampan kan både slås på och fokuseras med handskar och ljuset kan anpassas efter vad situationen kräver. Huvudbandet är avtagbart. Fyra AA-batterier ska räcka i åtta timmar på hög ljusstyrka och räckvidden är 129 meter.

**Pris:** 700 kronor  
**Mer info:** [www.swtab.se](http://www.swtab.se)



## Tyst i blåsten

Om det blåser omkring dig, vare sig det är fartvind eller storm, vet du att när du pratar i telefon med headset är det svårt för personen i andra änden att höra dig. Pinocc är världens första vindskydd för mikrofonen i headsetet. Vindskyddet viks runt mikrofonen och fästs med kardborreband. Det reducerar det irriterande ljudet från blåsten och eliminerar också friktionsprasslet som kan uppstå mot kläderna. Skyddet är dessutom vatten- och fuktavvisande.

**Pris:** 50 kronor  
**Mer info:** [www.smartasaker.se](http://www.smartasaker.se)



## Miljövänlig spinnakersättning

Garning av spinnakern lämnar skräp efter sig. Spinnaker Pop är ett fint band med omtag med jämna mellanrum som fästs i fallhornet och knäpps runt spinnakern hela vägen. Det går snabbare än garning, men resultatet är detsamma. Hissa som vanligt, knäpperna går upp och spinnakern är ute. Bandet säkras i däck och kan enkelt bärgas för att användas igen.

**Pris:** 700 kronor  
**Mer info:** [www.benns.se](http://www.benns.se)

## Drevsäck

✉ Mitt tips började som en idé förra året, som jag testat denna sommar med positivt resultat.

Bakgrund: Jag har min Sea Ray 240 med Bravo 3-drev i Lomma hamn, Skåne. Inför varje säsong bottenmålar jag med Lefant Nautica Vit bottenfärg och drevet spraymålas med International Trilux Propeller efter att först ha sprayat med primer. Propellrarna slipas med slippapper och pole-ras. Fram till mitten av juli får båten alltid ligga stilla i hamn eftersom vi brukar vara bortresta. Under denna tid etablerar sig mängder av havstulpaner på drev och propellrar medan det bara sätter sig enstaka på skrovet.

För att havstulpanerna ska etablera sig krävs det saltvatten och ljus. Det salta vatt-



net kan jag inte påverka men däremot ljuset. Därför gjorde jag en säck i form av ett rektangulärt kar av svart dammfolie i PVC som anpassades till drevets storlek. I ovankant av säcken fäste jag två flytkroppar av tryckimpregnerat trä på vardera långsidan. I flytkroppen närmast akterspegeln fäste jag två rostfria öglor med en lina som löper genom öglorna som en snörning och en ögla i vardera flytkroppen längst akterut ovanför propellrarna med en lina i vardera ögla.

Med hjälp av en båtshake trär jag på säcken över drevet.



När man drar i linan smiter säcken åt och hänger på drevet. Linorna som sitter fästa i flytkropparna över propellrarna drar jag genom båtens öglor på aktern så att flytkropparna sitter tätt så ljusinsläppet i säcken blir så litet som möjligt.

Fram till den 1 augusti hade jag inte fått en enda snäcka på drev och propellrar. På säckens utsida satt 1 000-tals snäckor som jag får ta bort med högtrycksvätt och skrapa.

Resultatet av denna test innebär att jag inte kommer att måla drevet nästa säsong. Blir resultatet lika bra kommer jag

## Belöning: 1000:-

**Månadens praktiska båtägare** Lars Geirson blir månadens praktiska båtägare för sitt tips. Han belönas med ett presentkort hos Erlandsons Brygga värt 1000 kronor och har härmed en plats i finalen då "Årets praktiska båtägare 2015" ska utses.

Var med du också och tävla om det stora priset på 16 000 kronor.



säkert att montera en membranduk i vattnet på min båtplats för att skydda hela skrovet mot snäckor och helt komma ifrån användning av giftig bottenfärg.

**Båthälsningar**  
Lars Geirson

## Inspektionslucka till dieseltanken

✉ Praktiskt Båtägande hade för några nummer sedan en artikel om att montera en inspektionslucka på dieseltanken. Den valda luckan har en vikbar underdel med skruvar som fästes på insidan av tanken. Överdelen har motsvarande hål för skruvarna och fästes mot tanken med muttrar och en mellanliggande gummitätning. Det krävs en stor arbetsinsats för att montera den valda inspektionsluckan, som ger ett hål om 100 millimeter. Den kostar ca 1 300 kr.

Mycket enklare, mycket billigare och framför allt mycket mindre arbetskrävande är en inspektionslucka av plast från Wema. Vanligen är luckan försedd med ett hål för en givare men det finns också en variant med helt tätt lock. Man börjar med att såga upp ett hål på 115 mm. Sedan är det bara att träner underdelen inuti tanken och skruva fast locket med en centrumskruv. Klart! De båda delarna sitter samman med en lång centrumskruv och samordnas av en styrtapp. En tjock O-ring tätar locket mot tanken.

Hålet blir alltså 115 mm och kostnaden ligger på 350 kr.

Man måste hitta en plan del av tanken för att montera inspektionsluckan. Om man har en tank av plast går det bra att först borra ett hål och sedan såga upp hålet med en sticksåg. Sågsågen (och eventuella kryp) kan man fiska upp med en akvariehäv. Alla partiklar i tanken (och även eventuellt vatten) hamnar i den djupaste delen av tanken. Blankdiesel är helt klar och man kan enkelt inspektera botten i tanken med en ficklam-pa. Eftersom ljusets brytning i dieselbränslet är stor är det svårt att se botten om hålet kommer för långt ifrån den djupaste delen. Därför är det en fördel att placera inspektionsluckan över denna del. Jag har haft luckan i flera år nu och den är väldigt lätt att använda. Och den håller tätt även med diesel upp i påfyllningsröret. Hittills har jag dock inte hittat några dieseldjur utan bara vatten ibland. Och det kan man lätt suga upp genom inspektionsluckan.

Det här med dieselkryp är nog ofta överdrivet. Jag har sedan fyra år haft två glasburkar



med diesel (blankdiesel) stående i fönstret. I den ena har jag hållt vanligt vatten och i den andra har jag förutom vatten också hållt i lite jord. Efter dessa år har det visserligen blivit en hinna med små partiklar i ytan mellan vatten och diesel men inget som skulle sätta igen ett filter. Dieselkryp förekommer nog bara i botten slammet i en



mycket gammal tank som kontinuerligt kontamineras av smuts och vatten. Så se upp när ni tankar diesel. Tank inte samtidigt eller strax efter att tankbilen varit där. Då kan botten slammet röras upp. Undvik också att tanka sent på säsongen på ett ställe som bara har lite kvar.

Jan Smede

## ÅRETS PRAKTISKA BÅTÄGARE 2015

SKICKA IN DITT BÄSTA FIXARTIPS TILL REDAKTIONEN – TÄVLA OM 16 000 KRONOR!\*

Under 2015 utser vi varje månad numrets bästa tipsare, som går vidare till den stora finalen i slutet av året. Priset delas ut i februari/mars 2016. \* Eventuell vinstskatt betalas av vinnaren.

**TÄVLA OM 16 000 KRONOR!\***

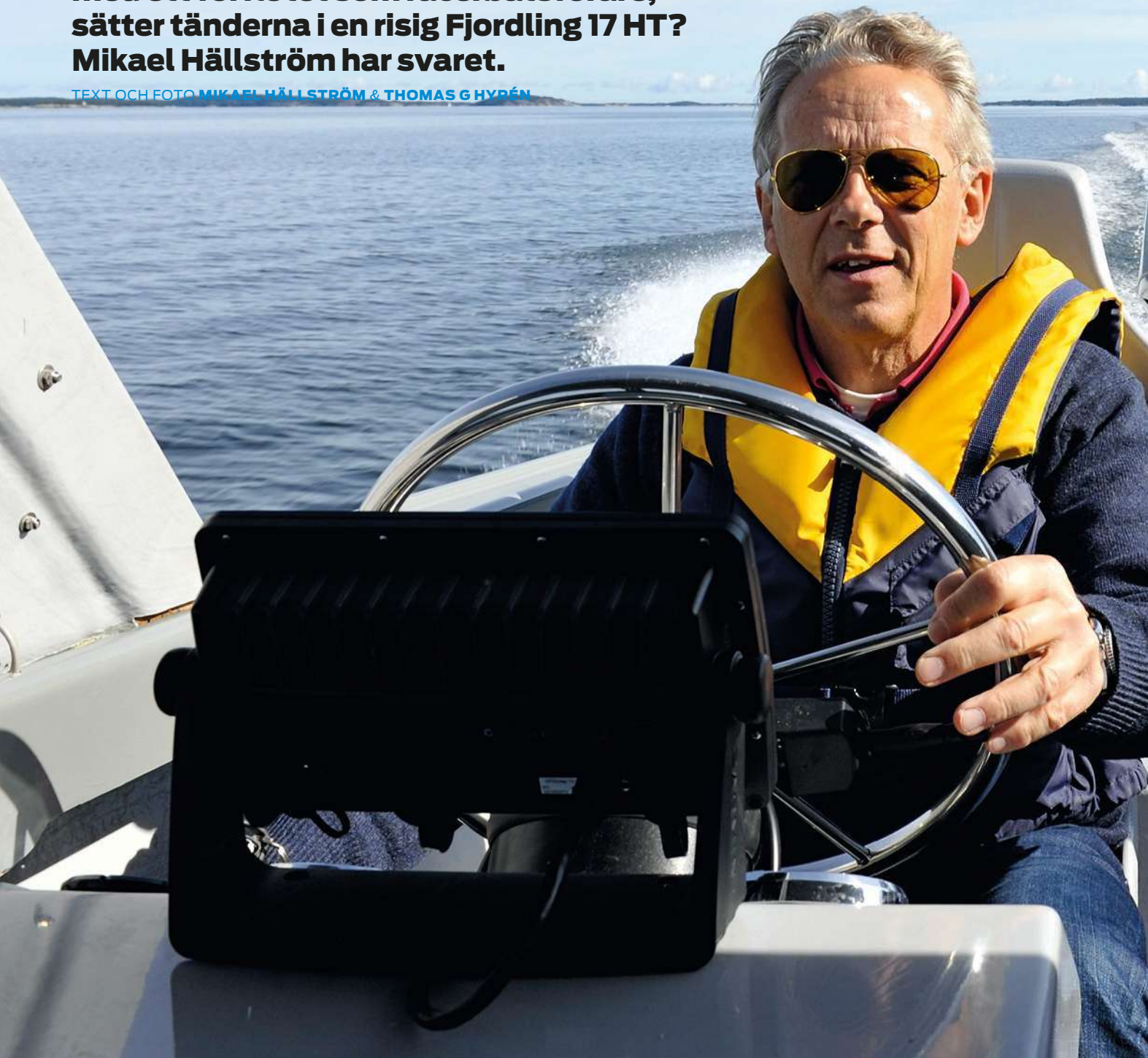


Från vrak till lustjakt - del 1

# ROBUST BUSBÅT

Vad händer om en fartglad civilingenjör, med ett förflutet som racerbåtsförare, sätter tänderna i en risig Fjordling 17 HT? Mikael Hällström har svaret.

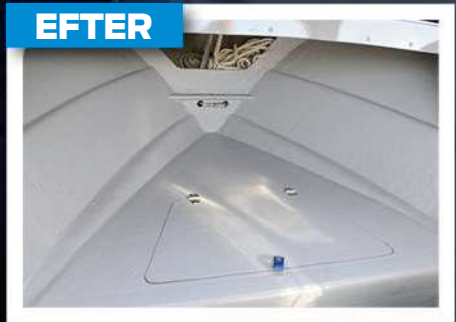
TEXT OCH FOTO MIKAEL HÄLLSTRÖM & THOMAS G HYRÉN



# MED STORT B



**Projektets delar**  
Del 1: Rivning och plastning  
Del 2: Montering och riggning





All inredning, skott och knän inklusive durk samt säckvis med vattensjukt flytskum från tomrummet mellan inner- och ytterskrov revs ut. Sex kubikmeter sopor kördes till tippen.



Drygt 50 timmars jobb med kofot, barkspade och Fein Multimaster-maskin krävdes för att göra skrovet soprent invändigt.



Kalle Pettersson på Segmo Plast tog över stoffpinnen när ett jobberbjudande som inte gick att avböja dök upp. Kraftiga bottenstockar från Segmo 31, fler stringers och ett par extra skott tillkom på hans inrådan.

**M**ina tankar inför detta projekt är att bygga en Fjordling ingen tidigare byggt. Alltså ska det bli en styvare, rakare och starkare båt där alla åtgärder tillsammans ska bidra till bättre gångegenskaper. Däremot har jag inga ambitioner att min Fjordling ska bli den snabbaste. Det finns några exempel från tidigare Fjordlingprojekt, som utgått från Mercury Optimax-snurror på 250–300 hästar, där toppfarter på 70–80 knop noterats. Farter bortom vad min ursprungliga plan, att häkta på en 175 hästares Optimax, innefattar. Valet av motor har gjorts av fler än mig, med gott resultat. I alla fall när det gäller fart. Däremot blir båtarna vecka med dålig körbarhet och tråkiga egenskaper i låg fart. Som gammal racerbåtsförare har jag dessutom stor respekt för höga farter och vill inte ens åka 45 knop utan fotgas och riktiga stolar. Sålunda kommer inredningen att göras om helt. Fokus blir helt enkelt att bygga en mer körbar båt. I hela registret. Med en användbar motor även i exempelvis Skurusundet, där hastighetsbegränsningen gör att det erfordras låg fart under längre tid. De noterade toppfarterna kommer jag som sagt inte att kunna matcha. Mina beräkningar pekar på 60–62 knop. Vilket räcker mer än väl för mig.

Eftersom Fjordlingen i sitt grundutförande inte är konstruerad för stora, tunga aktersnurror, är min plan bland annat att höja akterspegeln och flytta upp genomföringarna i

motorbrunnen. Det ska resultera i ett bättre flytläge, med mindre risk för dränkning. Montering av tank, powerlift med invändig pump, trimplanspump, servostyrningspump med mera kommer att sänka tyngdpunkten ytterligare jämfört med liknande Fjordlingprojekt. En sänkt durk, och att stolarna får en mer centrerad placering, ska också bidra till en mer körbar båt. I alla fall i teorin. Vi får se om mina idéer funkar i praktiken.

### Startskott i augusti 2013

Så här långt har projektet handlat om teorier. Till stor del beroende på att det saknats en båt. I augusti 2013 dök det upp en annons på Blocket för en risig Fjordling 17 för 12 000 kronor. Säljaren skulle flytta och båten måste bort. Den var verkligen i ett bedrövligt skick efter att ha stått halvtäck och övergiven på land i många år. I brist på omvårdnad har vatten, is och mögel satt sina tydliga spår. Vraket inköptes osett per telefon och hämtades någon dag senare på Håkviks brygga i Roslagen. Fick en trasig Yamaha-snurra, en trailer utan en fälg samt en Bålstabock på köpet.

Utöver att bygga en stark, styv och bra båt är målet att den ska vara befriad från onödigt underhåll. Dock ingår, till skillnad från förra ägarens sätt att sköta båten, presenning och omvårdnad i min plan. Det betyder att inredningen blir fri från onödig garnering. Det blir inga fasta dynor utan GRP-stolar och britsar bak och under HT:n. Lösa kuddar får stå för framtida komfort. Färg-

sättningen blir grått – i två nyanser. Mörkt grått utvändigt och en lite ljusare nyans invändigt. Relingslist, HT-list och fönsterlister i svart gummi bryter av mot det gråa liksom ett svart hamnkapell.

### Bokstavlig rivstart

Med båten på plats var helgssysslorna under hösten 2013 tryggade. All, säger all, inredning, stolar, garnering, skott, akterspegel, knän, stringers, durk och skum revs ur.

Vitala verktyg – och helt outhärliga för denna typ av arbete: En härdad smidd kofot, en barkspade med härdat blad, en Fein Multimaster (hur har någon båt någonsin blivit renoverad innan denna maskin fanns?). Samt hörselskydd, handskar och – skulle det visa sig – gasmask.

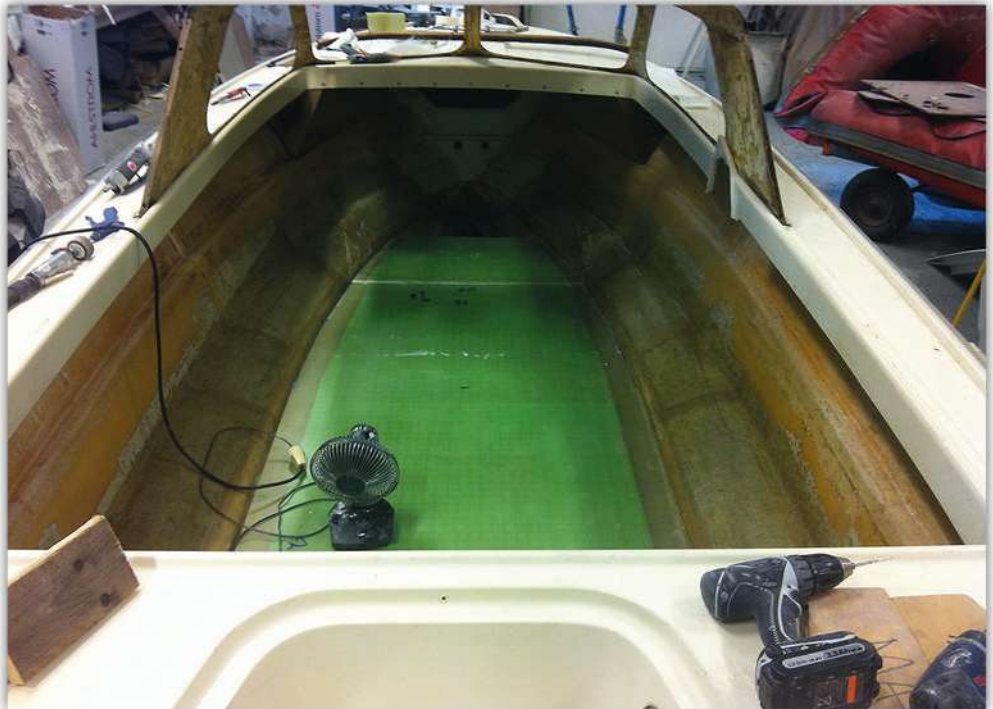
Inalles blev det drygt sex kubikmeter sopor att köra till tippen när all inredning och allt skum under den gamla durken rensats bort. Tror ni skummet var vattensjukt? Det var precis så att det gick att lyfta de fyllda säckarna. Skummet var så blött att det skvätte när man drog kobenet i det. Den sista metern, närmast akterspegeln, var vattnet dessutom uppblandat med bensen. Genom åren har lösa bränsletankar och batteri nött håll i laminatet, vilket gjort att åtskilliga liter bensen förenat sig med skummet. Det var här gasmasken kom in i bilden.

När skrovet rensats såg ett vant öga att Fjordplast hade vissa problem med kvalitetskontrollen vid tillverkningen. Tunneltoppen var, liksom stora delar av båten, rätt





Här syns det nya skottet under HT:n och den nya mittstringern. Strax ska durken i sandwichlaminatet monteras i polyesterspackel för att ge skrovet ökad vridstyvhet.



Genom att sänka durken med sju centimeter kan förar- och passagerarstolarna centreras, vilket ska ge båten lägre tyngdpunkt och stabilare gång i hög fart.

tunn i laminatet. Som prins Daniel sa: "All over the place." Tunneln på min båt var i orört originalskick. Det faktum att ett stort antal av de skruvar som fäste den i skrovet var dragna så att de trängt genom laminatet tyder på att plasten var för tunn redan vid tillverkningen.

### Nya förutsättningar

Med den tunga, och stundtals skitiga, rivningen avklarad är båten redo att förvandlas från vrak till lustjakt. Målsättningen, att bygga en stark, styv och bra båt, har inte ändrats. Men det tunna laminatet som kom fram under rivningen ändrar på förutsättningarna. Min ursprungliga projektplan måste revideras. Det kommer att krävas fler förstärkande balkar, skott och stringers och mer plastning för att nå målet.

Under hösten 2013 inträffade ytterligare två händelser som kom att påverka båtbygget. Dels blev den motorisering jag tänkt, Mercury Optimax 175 XS, ifrågasatt, dels blev jag "headhuntad" till ett drömjobb trots 61 år fyllda! Ett jobb som skulle kräva väldigt mycket tid och engagemang av mig, alltså lite tid att bygga på min Fjolla. Jag tog jobbet. Och det har jag inte ångrat!

Daniel Hägglund, en mycket erfaren Fjolla-åkare, var den som först gav mitt motorval en törn. Daniel, som tidigare provat det mesta i Optimax-väg, tyckte att jag borde överge det välprövade konceptet med Optimax 175 XS. Enligt Daniel har ingen hitintills provat kombination Fjordling 17 och

Mercury Verado på 200 hästar. Även Jens Ramqvist på Marindepån talade sig varm för den raka 4-cylindriga kompressormatade Veradon. Då Jens är en gammal vän vägde hans ord blytungt. Vi kom fram till att det inte borde skilja så jättemycket i tyngdpunktscentrum över kavitationsplattan mellan Optimax 175 L och Verado 200 XL. I värsta fall går det att korta Verado-riggen till L. Efter mycket funderande ändrades mitt motorval till Verado 200. En ulv i fårakläder, skulle det visa sig. (Mer om det i del 2.)

De nya förutsättningarna till trots ville jag dock inte ge upp planen på att få båten i sjön till 2014 års säsong.

Så vad att göra?

Ring en vän!

### Kullkastade planer

Kalle Pettersson på Segmo Plast är en båtvän, och dessutom en av de bästa på krångliga plastjobb. Segmo betyder Segel och Motor och utöver en rad motorbåtar (Segmo och Smuggler) har de tillverkat skrov åt Rosätta varv (Linjett segelbåtar). Kalle kunde åta sig jobbet – på ett villkor, att båten var ren invändigt. Och så var ju fallet.

Efter att Fjollan transporterats till Kalles verkstad satte vi oss och klurade på mitt tänkta koncept. Som vanligt med Kalle hade han många kloka synpunkter. Vilket fick de flesta av mina idéer att komma på skam. Eftersom den tilltänkta snurran är tung togs ett snabbt beslut om att lägga igen tunneln, istället för att lossa alla skruvar, förstärka

## Projektet i korthet

### Tidsåtgång

Rivning cirka 50 timmar (mina timmar). Uppbyggnad och målning cirka 120 timmar (proffstimmar i verkstad).

### Kostnad

Cirka 285 500 kronor. (Båt 12 000 kronor, transporter cirka 3 500 kronor, arbete och material cirka 120 000 kronor, motor cirka 150 000 kronor.)

### Svårighetsgrad

Variande. Rivningen är medelsvår (skitigt, tungt och tråkigt). Plastjobbet är avancerat. Lackering utvändigt är lätt. Att läsa manualen är ett måste!

### Verktyg

Rivning: Fein Multimaster, en härdad kofot, en härdad barkspade samt gasmask med kolfilter. Återuppbyggnaden gjordes på en professionell plastverkstad med alla maskiner, utsugar, formar till balkar m.m.

laminatet kring infästningen och återmontera, som var min plan. En igenlagd tunnel kommer att resultera i att båten får bättre flytkraft. Vilket inte är så dumt. I teorin. I praktiken betyder det även mer flytkraft fram, skulle det visa sig. Vattenlinjen i fören kom att börja under framkant HT:n. Men viktigast av allt var att Kalles förslag till utformning av stringers, balkar, tvärsnitt, knän, durkar, skivor, styrpulp, konsoleer »



Skottet i aktern och akterspegelsknäna utgör tillsammans med med aktersoffan en bärande och förstyvande del av konstruktionen.



Akterspegeln tillverkades i glasfiber, Ferrettimatta och polyester. Delar av motorbrunnen sågades ur för att underlätta jobbet.



Med delar av motorbrunnen bortsågad gick det att komma åt och laminera en ny akterspegel. 45 millimeter tjock och 13 centimeter högre än originalet för att matcha Veradons XL-rigg.



Båtens omdisponerade inredning börjar ta form. Notera den helt nyttillverkade styrpulpeten. I bakgrunden syns aktersoffan innan den är uppsågad och försedd med gångjärn.



Fotstöden i durken är placerade och utformade så att de gör nytta för både navigatören och de passagerare som bänkats under HT:n.

» med mera resulterade i en mycket starkare konstruktion än mitt koncept.

Innan Kalle plockade fram den tryckluftsdryva kapskivan för att skapa av tunneltoppen sattes stöttor under skrovet så att det var rakt och fint. Med alla skruvförband avlägsnade återmonterades tunneln med ISO-polyester och glasfiber. Och hålet i aktern lades igen.

## Insidan som räknas

När tunneln klarats av återstod det viktigaste av allt. Att förstärka skrovet. Nya balkar, vars utförande lånades från Segmo 31, formades både efter längskeppscurvan och ortogonala mot tvärsnittet. En ny mittstringer byggdes också upp i botten. Tillsammans med en ny durk, som var sänkt sju centimeter, tillverkad i sandwichlaminat och därefter limmad mot balkarna, bildades en bärande enhet. Två nya skott, ett under HT:n och ett i aktern, som även utgör en del av ak-

tersoffan, plastades fast. För att klara tyngden och kraften från den nya snurran tillverkades en ny 13 centimeter högre akterspegel helt i glasfiber och Ferrettimatta. Rejåla knän som stöttar akterspegeln laminades ihop med bottenbalkarna och tvärskottet som kommer att utgöra en del av aktersoffan. På alla utsatta ställen, där det tunna originallaminatet behövde förstärkas, användes Ferrettimatta varvad med vanlig glasfibermatta.

Syftet med att sänka durken är att få till en mer central placering av förar- och passagerarstolarna, vilket kommer att bidra till en lägre tyngdpunkt och bättre stabilitet. Som en konsekvens måste en helt ny styrpulp tillverkas. Likaså måste konsolen för det toppmonterade motorreglaget, som annars riskerar att hamna i öronhöjd, sänkas. För att matcha båtens förbättrade prestanda plastar Kalle upp två racestolar som placeras på skjutbara konsoler. Fotstöd lamineras

i durken. En ny aktersoffa, som utgör två tvärskepps förstyvningar, lamineras så att de vilar på akterspegelsknän. Sittplats under HT:n monterats sluttande nedåt föröver så man sitter bättre än tidigare. Några sovsplatser är inte aktuellt i detta bygge. Som pricken över i topcoatades hela inredningen i en ljusgrå kulör.

En gammal sanning är att ska man bli riktigt bra på någonting måste man öva mycket. Det tar 10 000 timmar att bli proffs. Kalle är proffs på båtbygge, jag är amatör. Det är den bistra sanningen. Båten blev långt bättre än vad jag hade drömt om och själv kunna åstadkomma. Dessutom på utsatt tid. Tack Kalle!

## Sista touchen

När alla invändiga förstärkningar kommit på plats återstod bara att få till ett matchande yttre. Efter att alla ytor mattats ned tvättades de med Epifanes förtunning. Där-



Skrovet lackas med Epifanes tvåkomponents sträcklack. En mörkare grå nyans utvändigt, medan insidan får en ljusgrå topcoat.



Notera tvärskeppsskottet som tillsammans med horisontella skivan och bottenbalkarna utgör en bärande del av konstruktionen. Allt för maximal vridstyvhet och utnyttjande av varje kilo material.

efter målades skrovet med två lager Epifanes tvåkomponents grundfärg och två lager av deras tvåkomponents sträcklack i en mörkgrå nyans. I sista lagret blandades Epifanes halkskyddspulver i på för- och skarn-däck. Målningsarbetet utfördes med roller och gick förvånansvärt enkelt. Rollern har dock inte så lång livslängd, på grund av lösningsmedlet i färgen. När den började bli

svampig var det dags att byta till en ny. Resultatet blev över förväntan. De ojämnheter som uppstod orsakades av mitt bristande intresse för att lägga en massa tid på att slipa och spackla. Projektet avsåg att skapa en bra körmaskin, inte en perfekt yta.

I slutet av mars 2014 lastades båten åter på karran för transport till mitt garage i Bromma. Fas 1, plastfärdig båt och ytbe-



Sobert, elegant, spartanskt och sportigt. Välj själv. Syftet med projektet är trots allt att bygga en potent körmaskin. Inte en mysig bobåt.

handlad över vattenlinjen, var avklarad. Det var med stor glädje Fjollan backades in i garaget hemma. Nu stundar många timmars kul montering och riggning.

A photograph of an older man with glasses, wearing a black jacket over a light-colored striped shirt, standing in a workshop. He is leaning on a wooden structure, possibly part of a boat deck, which is covered with various tools and materials. The background shows shelves with tools and other workshop equipment.

# NYTT TEAKDÄCK PÅ GAMMALBÅT

Teakdäck kan vara en prishöjande faktor på en båt. Men det kan också vara något som drar ner värdet med sexsiffriga belopp. Att reparera eller byta till nytt är ett stort beslut. Nu finns en ny metod för att slippa skruvhålen – vakuumlimning.

TEXT MARTIN LEISBORN FOTO MARTIN LEISBORN, KAI JUUSOLA & HANS NYMAN





Hans Nyman byggde båten själv 1978 och lade även teakdäcket på egen hand. Efter mer än trettio års användning och slitage var det nu dags att byta.



Dessa teakribbor är av traditionell profil och skruvas fast i däck. De små rummen mellan ribborna fylls med nåtmassa. Kais ribbprofil får vi inte visa på bild men är i grunden liknande denna, fast har en delvis överlappande funktion.

**V**em vill inte ha teak på däck? Inte mycket når upp till känslan att ha detta ädla, gråbruna träslag under fötterna. Teakdäck är skönt för fötterna, halksäkert även när saltvattnet stänker, och framför allt något vackert för ögonen att vila på. Det ger båten en träbåtskänsla trots att skrovet är gjort av plast eller stål.

Men teaken kan också utgöra ett problem, minst sagt. Teak är nämligen ett träslag, och en av anledningarna till att de flesta båtar tillverkas i plast är just att man inte vill ha trä. Trä är ett levande material och måste skötas om, om det inte ska förfalla. Att gamla teakdäck är en svag punkt är känt sedan länge, och att lägga ett nytt är både dyrt och tidskrävande. Vissa väljer följaktligen att ta bort det helt och att plasta dit ett hederligt halkmönster. Andra väljer Flexiteek eller liknande däcksmaterial i plast som ska se ut och kännas som teak.

Men självklart finns det inget som går upp mot äkta vara. Så är det teakbåtägaren vill ha återstår bara val av metod och leverantör och att förhandla om priset med någon duktig hantverkare. Idag ser teakläggartekniken annorlunda ut än då 70- och 80-talsbåtarna fick sina däck lagda, även om det för det mesta fortfarande handlar om hundratal eller tusentals skruvhål ner i rufftakets. På den tiden tätades skruvhålen ett och ett med silikon, något som inte höll

så väl som man trott och hoppats och som på otaliga båtar efter några år orsakat fuktinrägning i rufftakets sandwichlaminat. Är distansmaterialet balsa kan resultatet efter ett par årtionden vara en fuktig, brun sörja mellan två plastskikt, en potentiellt tickande bomb. När som helst kan delar börja lossna ur båtens gamla däck.

### Ny teknik framtagen

En som tagit tekniken ett steg framåt i strävan att undvika alla skruvhål med deras potential till läckage är Kai Juusola på Ellös Teak och Marinservice. Kai har jobbat som teakläggare i många år och tagit fram en ny teknik – vakuumlimning. Istället för att bora och skruva fast teaklisterna limmas de fast på båtens plastdäck. Kai är inte ensam i världen om metoden men är en av få i Norden som fått det att fungera. Han har också ansökt om patent på vissa delar av processen. Praktiskt Båtägande gjorde ett besök i teakverkstaden i det lilla fiskesamhället på Orust för att på nära håll se hur metoden fungerar.

– Vi tillverkar och monterar teakdäck på två sätt, med och utan skruv, och kunden kan välja vilket han eller hon föredrar. Men fördelen med våra vakuumlimmade däck är att de inte har några skruvhål i båten, eller teakplugg som en del kunder eftersträvar. Båda metoderna fungerar bra och med dagens material och lim behöver man inte

oroa sig för att någon av metoderna ska ge något läckage, säger Kai.

### Så går det till

Kais vakuummotod fungerar på följande sätt: En lite tunnare teakribba med en unik profil läggs på båtens plastdäck. Hela teakdäckets alla ribbor tillverkas, pusslas ihop och skruvas successivt fast med skruv och borrhål i däck, ungefär som med den gamla gängse metoden. En skillnad är att skruvskallen inte skruvas ända ner i träet utan stannar vid en täckbricka ovanför. Samtidigt limmas ribborna fast i varandra – men inte i däck.

När hela teakdäcket är lagt och limmet härdat bildar ribborna till slut ett komplett sammanfogat teakdäck. Skruvarna avlägsnas nu, hela teakdäcket lyfts åt sidan och alla skruvhål i däckets tätas. Efter det kan teakdäcket limmas fast i båtens däck. Det sker genom att båtens däck bestryks med polyuretanlim och sedan lyfts teakdäcket tillbaka på sin plats. Det täcks med ett speciellt rutnät och sedan ett lufttätt plastöverdrag. Luften under plasten sugas ut med en vakuumpump, vilket får plasten att sugas ner mot teakdäcket och trycka ner det med stor och jämnt fördelad kraft. Nätet under gör att inga luftfickor kan bildas någonstans. På det sättet pressas teakdäcket fast mot plastdäcket och limmet kan nu härda. Efter ungefär ett dygn avbryts vakuumpumpningen



Kai Juusola i färd med att byta teakdäck på en Sveakryssare.

och teakdäcket är nu fastsatt och klart. Det som återstår är att montera tillbaka vinschar och beslag.

Den unika profil som Kai patentsökt är lite tunnare än de som vanligen används i teakdäck, och frågan är om det blir lika slitstarkt.

– Jo, tack vare sänkt nåtdjup så är slitagedjupet samma som för en traditionell tjockare teakribba, förklarar Kai. Anledningen till att vi använder tunnare ribbor är att de är lättare att böja, och dessutom blir det mindre vikt. Vår metod att limma ihop teakdäcket gör att vi är de enda i världen som kan tillverka ett däck med böjda ribbor till segelbåtar utan ett mellanskikt mot båten. Det blir ett helt nytt teakdäck utan ett enda hål eller någon plugg.

### Sveakryssare GT från 1978

Under PB:s besök arbetar Kai med en Sveakryssare GT från år 1978. Båtens befintliga teakdäck var väldigt slitet och vatten hade trängt in genom skruvhålen under en tid. Båtens ägare, Hans Nyman, är också på plats och kan berätta om varför han valt denna metod.

– Jag träffade Kai i en monter på båtmässan Allt för sjön förra året och blev intresse-

rad av deras metod. Det fanns någon i Baltikum som också vakuumlimar teakdäcken för något högre pris samt dyrare transporter. Efter att ha pratat igenom mina behov med Kai avtalade vi om att frakta båten från Stockholm hit till Ellös och nu pågår arbetet för fullt.

När Kai avlägsnat teakdäcket på Sveakryssaren och provborrat och fuktmett i sandwichlaminatet på utvalda ställen runt om båten visade det sig att en halv kvadrat-

meter av däcket kring masthålet samt båda skarndäcken var svårt fuktskadade, så skotvinschar och beslag satt ganska löst. Det var därför i grevens tid att något gjordes för denna i övrigt fina klassiker.

När det nya däck var klart åkte Hans tillbaka till Ellös för att inspektera resultatet.

– Det ser jättefint ut, säger Hans. Kai verkar ha gjort ett gediget jobb och jag vet att det håller i många år framöver.

### Fakta om teak

Teak (*Tectona grandis*) är ett tropiskt träslag som ursprungligen kommer från södra Asien, men numera odlas teak på flera platser i världen. Trädet kan bli upp till 40 meter högt och har små vita och välluktande blommor. Teak är ett tungt, hårt och oljerikt träslag, utmärkt för marin miljö, då det är mycket beständigt mot fukt och röta. Ett teakdäck fungerar ihop med näten som ett bra halkskydd då det blir blött och torkar fort efteråt. Trots odlingar på många platser över hela världen idag är teak ett av de dyraste träslagen. Träslaget är i grunden ljusbrunt till mörkbrunt med diverse inslag av ljusa till svarta strimor i ådringen. Teak är lättarbetat och trots sitt naturliga innehåll av olja är det vanligtvis lätt att limma ihop. Bästa metoden är att slipa ytorna och torka av med rödsprit eller aceton för att få bort oljan och få maximal fästning.

Nylagda teakdäck blir, precis som vi människor, solbrända i början. Först blir det rött i några dagar för att sedan övergå i någon form av matt brun färg ett tag. Sedan blir det gråare med tiden och kan bli helt grått efter en fin solig sommar. Lägg inga saker på däck et när det blir solbränt, för då bränns det in i däck et och blir synligt tills det börjar bli grått.



# [Praktiskt] SÅ FUNKAR DET



1 Det gamla teakdäcket har gjort sitt och plockas bort, ribba för ribba, skruv för skruv.



2 Borrprov görs runt omkring däck, och på vissa platser är sandwichen torr och frisk.



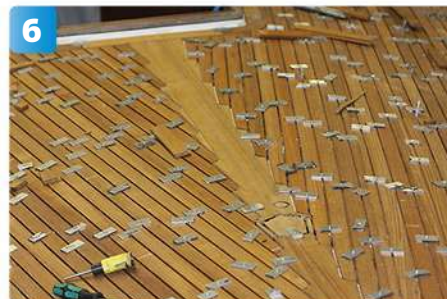
3 På andra ställen avslöjades genomblöt balsa. Laminatet måste öppnas och repareras.



4 All gammal teak borttagen. De skadade delarna av sandwichdäcket är reparerade och fyllda med nytt distansmaterial.



5 Här läggs nya teakribbor som tillfälligt skruvas fast i båtens däck och samtidigt pressas och permanent limmas fast i varandra.



6 Här syns en del av fördäck. Mittenbrädan där teakribborna möts kallas "fisken". Nu återstår nåtmassa i skarvarna och att limma fast teaken vid däck



7 Här har det nya teakdäcket först lyfts åt sidan. Båtens plastdäck tätas och spacklas innan limmet stryks på.



8 Här syns hur teakdäcket har lyfts tillbaka, nåtats, täckts med nät och plastfilm. Luften sugts ut och vakuemet som uppstår undertill pressar teaken mot båtens däck.



9 Teakdäck klart. Mastfot, block och andra beslag monterade.



10 Så här ser det nylagda, vakuumlimmade teakdäcket ut på Hans Nymans båt.



11 Hela båten är färdig.





# Odelco – the power company



OCEANVOLT

**Oceanvolt**, marknadens förnämsta eldrift för S-drev eller axelmontage är nu integrerade med Victron. Vi dimensionerar och levererar kompletta system med drivpaket, batterier, laddning mm. 5 års garanti.



**Lithium**, här för att stanna Victron har ett av marknadens säkraste systemlösningar för litium. Låg vikt, snabb i- och urladdning upp till 5000 laddcykler mm.

 **victron energy**  
BLUE POWER



**Victrons MPPT-regulatorer** finns i ett 10-tal modeller med inspänning 12-150V, batterispänningar 12-48V och laddning 15-85A. 5 års garanti.

 **victron energy**  
BLUE POWER



**Lopolights lanterner** har en snygg modern design och är mycket robust utformade, helt vattentäta och vibrations säkra. 5 års garanti.

 **LOPOLIGHT** 

 **odelco**

www.odelco.se • 08-718 03 00

# SPÄNNINGEN PÅ TOPP

## Elbyte i Ballad – del 2

En Ballad genomgår en inre förnyelse med nytt och uppdaterat elsystem. Efter att ha rivit ur det gamla är det nu dags att montera in det nya.

TEXT OCH FOTO MARTIN LEISBORN

I förra numret av PB skildrades del 1 av detta projekt med elbyte i en Ballad, som dessförinnan var sparsamt uppdaterad men, med förra ägarens ord, ”i gott grundskick”. Ny motor med dess eldragningsgenerator och laddningsdiod kom på plats. Startbatteriet fick ett eget utrymme under stickkojen, landström installerades och navigationsbordet sågades av. Dessutom kartlades det befintliga elsystemet och alla kablar märktes med sin funktion. De gamla kopplingsplintarna och överflödiga gamla kablar togs bort. Nu börjar det svåra, att koppla in ny, modern teknik i gammal båt och få det att fungera.

### Elskåp

I Balladen finns elskåpet ovanför nedgångstrappan. Det är trångt och kablar har dragits in från flera olika håll. Det är alltså ingen välordnad matta med lättöverskådliga buntar som på

nya båtar. Står man framför elskåpet med näsan akteröver in i skåpet kommer kablar från de främre gånglanternorna och babords elektriska installationer in uppifrån höger. Styrbords el, akterlanterna och mastlanterner kommer in uppifrån vänster. Autopilot, värmare och annan eldragningskomponenter kommer in nedifrån vänster, medan motorns kablar och andra saker kommer in i nedre högra hörnet. Vhf- och gps-anslutningar tittar in från högra mitten ungefär. Allt trängs in från olika håll och grenar ut sig till de olika kontaktdonen.

Kan jag strukturera om detta? funderar jag. Efter mycket övervägande blir beslutet nej. Att ändra detta skulle i praktiken kräva att all gammal eldragnings utrustning byttes ut och elskåpet flyttades någon annanstans. Därför kommer jag i grunden att använda samma arrangemang och göra det bästa av det. Elsystemets ”hjärta” blir på samma plats men med nya och bättre kontakter och säkringsboxar och med uppmärksammade kablar. ”Hjärnan” hamnar dock i det som kan betraktas som ett andra elskåp, nämligen förva-

ringsskåpet över navigationsbordet.

### Babords elinstallationer

Ovanför navigationsbordet finns den gamla kassettration som ska bytas ut, två lampor och ett 12 V-uttag. Den nya radion som ska på plats har Bluetooth och andra moderna anslutningar, är lite större men kan passas in på samma plats som den gamla. Strax nedanför radion placeras hjärnan i den nya tekniken, batteriövervakningscentralen Nasa BM-1. Namnet skvallrar om rymdåldern, och med den behöver jag inte längre gissa hur mycket kraft som finns kvar i batterierna eller huruvida solpaneler, generator och batteriladdare laddar och hur mycket. Allt kommer att visas på den ganska stora displayen. Nasacentralen har en fem meter lång multikabel som ska kopplas till förbrukningsbanken, och den räcker precis fram till förpikens batterier. Man skulle nästan kunna tro att apparaten var specialgjord för Ballad.

### Projektet i korthet

**Svårighetsgrad**  
Medel.

**Kostnader**  
Cirka 10 000 kronor.

**Tidsåtgång**  
Cirka 10 dagar.

**Specialverktyg**  
Kabelskotång, elmätare och diverse andra elverktyg.

Två kablar måste dock dras ner till startbatteriets utrymme utan att passera huvudströmbrytare, en pluskabel till radion för dess minnesfunktion och en minuskabel från Nasacentralen

till startbatteriet för att kunna övervaka dess spänning.

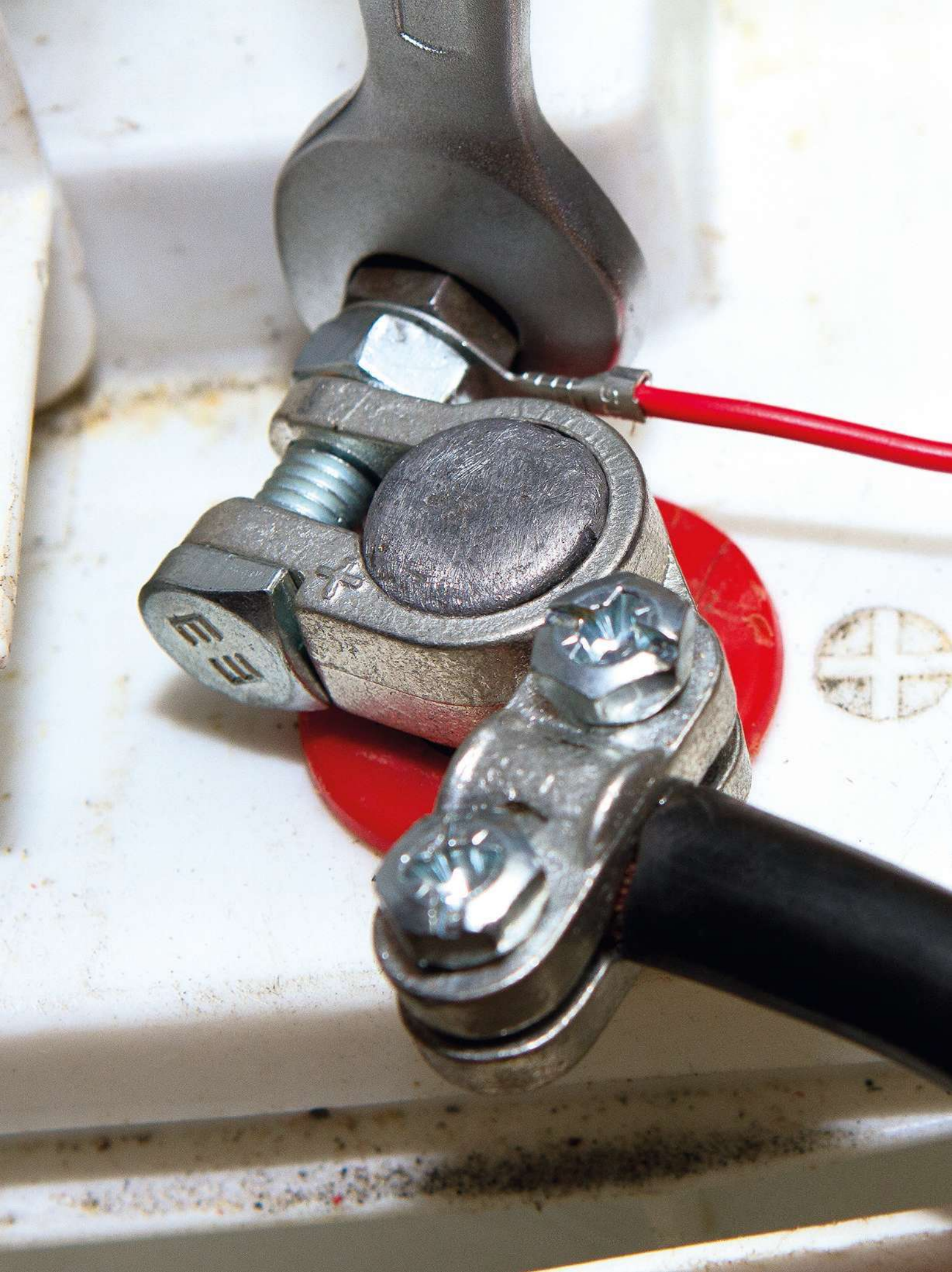
Det gamla 12 V-uttaget var fult som stryk men fungerade alltid utan glapp. Det får därför behålla jobbet men placeras om i företaget – under och akter om navigationsbordet, bredvid 230 V-uttaget, där det inte kommer att synas men får fortsätta sitt liv och utgöra inkoppling av kylan. För att dölja hålet som blev kvar i panelen sätts en mahognybetsad listbit dit. För att telefoner och annat ska kunna laddas i båten borrar nya hål upp och ger plats för två nya 12 V-uttag, med USB-insats i ena. De båda armaturerna på denna sida av båten får vara kvar som de är, men får LED-lampor istället för glödlampor.

Nu när alla modifieringar är gjorda i babordsskåpet monterar navigationsbordet med sin låda tillbaka på sin plats. Det är betydligt smalare nu, nylack- »

### Projektets delar

**Del 1:** Förberedelse & inköp

**Del 2:** Montera in det nya elsystemet



» at och förses med facksystem inuti, så att inte saker åker runt i en oreda. Kylen placeras på sin nya plattform intill och kopplas till 12 V-uttaget.

## Förbrukningsbanken moderniseras

Förbrukningsbanken sitter under kojerna i förpiken och består av det ursprungliga 75 Ah förbrukningsbatteriet och det gamla startbatteriet. Båda är av samma typ, storlek och årgång, så de kopplas ihop och ansluts till generator och övriga systemet. Originalkablar på 32 respektive 16 mm<sup>2</sup> var oxiderade i ändarna men fina en bit in, så efter att ha förkortats och skalats om fortsätter de sin trogna tjänst.

Multikabeln från Nasacentralen kopplas nu in till förbrukningsbanken i fören. I systemet ingår en shunt, som också ska monteras där och genom vilken all förbrukningsström på minusidan måste gå, annars kan inte centralen övervaka det

hela. Men monteringsanvisningarna är tydliga och illustrativa, och så fort alla sladdarna kopplats in kommer displayen vid navigationsbordet igång.

## Solpaneler

Den fasta solpanelen på rufftaket laddas genom en Phocus laddningsregulator som suttit i elskåpet. För att göra det lite mindre trångt där skärs en 40 centimeter lång furubräda till, mahognybetsas, lackas och skruvas fast under babordsskåpet, strax akter om navigationsbordet. På brädan monteras 230 V-batteriladdaren, som tidigare satt i förpiken, och två regulatorer. Kabeln från solcellspanelen får ett nytt hål genom taket för rakare och kortare väg, och dras ner till den ena regulatorn. Vår portabla solpanel får en fast kabel från sittbrunnen med samma dragning som den andra ner till brädan och sin egen laddningsregulator där. Därifrån går kablarna vidare ner i batteriutrymmet under

stickkojen och där ansluts de till de grova kablarna från förbrukningsbanken.

Det fina med placeringen på brädan är att solpanelernas aktivitet alltid kan ses, om man så önskar. De har varsin diod som lyser med fast grönt sken när laddning pågår, och blinkande när batteriet inte vill ha mer laddning. 230 V-laddaren sitter ju också där med sina dioder och inga luckor behöver öppnas för att kunna se vad som händer. Samtidigt stör de inte heller eftersom de hamnar bakom kylen och bara syns om man kikar in.

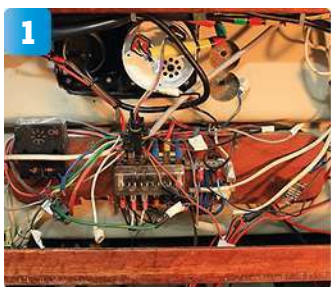
## Styrbords el och värmaren

Nu till alla kablar om styrbord. De inkluderar förutom diverse läslampor också akterlarnerna och kablarna till masten. Under mina tre år som ägare av denna Ballad har jag funderat på varför mastlarnerna bara lyst ibland, men inte alltid när jag ville. Men nu hittas ett fel som troligtvis avslöjar mysteriet, en gravt oxiderad sockerbit i köks-

skåpet, genom vilken strömmen letts och i bästa fall samt med uppenbar svårighet letat sig vidare till lampor och lanternor. Ett par timmar senare med nya kabelskalningar, bättre sockerbit och ny heldragen jordkabel förbi den svaga punkten, bakom skåp och hyllor, genom toaletten och ner till lanternornas multi-kontakt vid durken är problemet troligtvis löst. Inte minst eftersom den gamla fyrledarkontakten också ersätts med en ny.

För att vara ännu säkrare byter jag även kablarna inuti masten – och installerar en ny topp-lanternerna med inbyggd däcksbelysning, allt med LED. Kablarna är dubbelisolerade och ska hålla i många år framöver.

Den gamla dieselvärmaren som satt i båten slutade nyligen sina dagar i återvinningen, då den inte fungerat på många år. Nu ersätts den med en ny Webasto 2000ST, och jag installerar dess elkablar enligt manualen. De dras från värmarens plats under akterspegeln direkt



1 Elskåpet innan. Kablar från alla håll. Glapp och dålig kontakt i kontaktarna.



2 Babordsskåpet. Det monteras ner och ska förses med ny teknik.



3 Babordsskåpets frontpanel har här fått ett något större hål för radion och ett nytt hål mättas ut för Nasacentralens display. Nere till höger syns hålet efter det gamla 12 V-uttaget.



4 Här har Nasacentralen hittat sin plats och två hål borrar för de nya 12 V-uttagen.



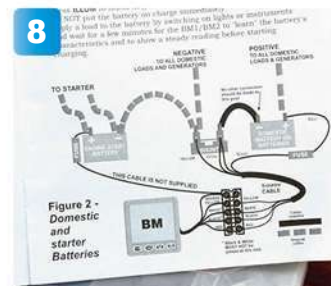
5 De två 12 V-uttagen på plats i panelen. Det ena får även en dubbel USB-insats.



6 Insatsen från Biltema med två USB-anslutningar för laddning av telefoner och läsplattor.



7 12 V-uttagen kopplas in och isoleras på panelens baksida.



8 Kopplingsschemat till batteriövervakningscentralen måste följas till punkt och pricka. Lägg märke till kopplingsplinten.

till förbrukningsbanken utan att passera huvudströmbrytare. Värmarens vridreglage placeras i panelen på babordsskåpet, bredvid Nasacentralen.

## Sittbrunnspanelen och hjärtat av systemet

Nu över till switchpanelen! Det är en vattentät panel med sex brytare att montera i sittbrunnen, från vilken jag kan reglera lanternor, däcksbelysning, instrumentbelysning och annat externt utan att behöva gå in i båten. Panelen får sitt rektangulära hål uppsågat i plasten bredvid den nya instrumentpanelen till motorn, och skruvas sedan på plats. Dessutom monterar jag på en vattentät 25 A strömställare där. Den för i påslaget läge ström vidare till den vattentäta panelen och har inbyggd lysdiod som visar att huvudströmmen är på. Poängen med den är att enbart den ska lysa, inte alla instrument, när båten ligger i hamn med huvudströmmen på. När lanternor och annat behövs

switchas den på och allt annat lyser då upp. Dessutom påminner den om att huvudströmmen ska stängas av när båten ska lämnas en tid.

Med allt runt omkring i båten bytt eller uppdaterat återkommer jag nu till det centrala elskåpet, hjärtat i systemet. Allt ska nu kopplas samman, monteringsplattan lackas om och expanderas med mer plywood, de två nya säkringsboxarna skruvas fast, de redan märkta kablarna anslutas och alla säkringar föras in i sina hållare. Buntband och eltejp buntar samman det som går att bunta, även om det fortfarande i viss mån ser ut som tidigare med kablar från olika håll.

Sedan för jag med stor spänning handen till huvudströmbrytaren. Kommer allt att funka? Har jag gjort några fel? Kommer det att börja brinna någonstans?

## Uppdraget utfört

Nasacentralen visar redan bat-



Det översköljningssäkra elintaget för landström på babordssidan av rufftaket.



Switchpanelen i sittbrunnen. Allt inkopplat utom tuta, som får bli ett framtida projekt.

teristatus eftersom den alltid är på. Värmaren, som är direktkopplad till batteri, har också kommit igång tidigt och sprider varmluft i det kyliga vårvädet. Likaså solpanelerna, som bidrar med några ampere till energin. Strömbrytaren till resten av tekniken vrids nu ett kvarts varv åt höger, från av till på, och det är med lättnad jag ser lampor och dioder börja lysa på sina platser. Radion spelar musik, inget fattar eld och det luktar inte ens bränt. Men funkare lanternorna?

Båten sjösätts, mastas på och en mörk, dimmig kväll i mars

blir premiärturen de tre distansminuterna bort till min båtplats. Det är kallt och glasögonen täcks av vattendroppar från den täta dimman. Men det är en härlig känsla – inte bara att åter vara på havet, och att båten har ny motor, utan även att se samtliga lanternor, däcksbelysning, gps, vhf, AIS och instrument fungera – utan minsta glapp.

Projektet är klart och den gamla Balladen "i gott grundskick" har nu uppdaterats med genomgående ny och modern teknik – redo för många fler år på havet.



9 Kopplingsplinten i verkligheten, försedd med den extra kabeln till startbatteriets minuspol.



10 Den nya radions fästram passas in och låses fast i panelen. Uppe till höger syns ett hål i panelen där ekolodets givarkabel kommer ut.



11 När radions multikontaktskablar kopplats till rätt högtalare är det bara att plugga in kabeln i radion. Säkringen satt dock fel vid leverans och först efter att den flyttats till ett annat stift fungerade radion.



12 Efter att batterimonitor, radio och 12 V-uttag kopplats rätt sätts panelen tillbaka på sin plats.



13 Två nya högtalare monterades på i andra änden av högtalarsladdarna.



14 FM-antennen hade i många år legat och skramlat i babordsskåpet. Det finns dock flera "glömda" utrymmen i en Ballad, som här mellan rufftak och skarndäck, perfekt för att sticka in den fullt fungerande antennen.



15 Batteriutrymmet i förpiken – innan modifiering. Det gamla förbrukningsbatteriet till vänster och det gamla startbatteriet till höger ska kopplas samman och utgöra förbrukningsbank.



16 Två av batterikabelskorna var rejält oxiderade och behövde bytas.





17 Vissa kablar var friska en bit in och ett par kabelskor kunde efter rengöring återanvändas.



18 Några kabeländar fick dock nya kabelskor.



19 När batterierna tillfälligt tagits bort rengörs batteriutrymmet och batteriövervakningsshunten monteras in på platsen mellan batterierna. Multikabelns sladdar från Nasa-centralen kopplas också in.



20 Här fästs minuskabeln till all förbrukning ombord. Den passerar alltså shunten, en förutsättning för att batteriövervakningen ska kunna räkna ut korrekta värden.



21 Allt klart i förbrukningsbankens utrymme. Nu kan vi lägga på locket.



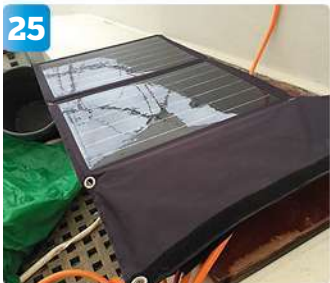
22 Batteriövervakningen börjar omedelbart utvärdera batteribankens status. Dock är det först efter att inställningarna justerats och några förbrukare kopplats in, såsom lampor eller annat, som den kan ge rätta siffror.



23 En träpanel monteras under babordsskåpet och på den fästs 230 V-batteriladdaren som ansluts till landströmsuttaget intill. Två laddningsregulatorer monteras också på brädan, en för varje solcellspanel.



24 Den portabla solcellspanelen får en ny kontakt, med motsvarande hane i fast monterad kabel under sprayhooden.



25 När kablarna dragits klart till alla laddare viks vår portabla solpanel upp i sittbrunnen för ett test.



26 Med både den fasta och den portabla solpanelen inkopplade lyser båda laddningsregulatorerna upp – laddningen fungerar. Även 230 V-laddaren är här inkopplad och indikerar laddning.



27 På styrbordssidan upptäcks denna bov, en sönderoxiderad sockerbit genom vilken all styrbordsel gått, inklusive lanternorna. Nya kablar och don avhjälper felet.



28 Mastens kablar hade tidigare en multikontakt av samma typ som denna, men defekt. En ny av samma sort köptes in men kasserades. Den är rund och alla stift är nästan lika tjocka.



29 Multikontakten här till höger blev betydligt bättre. Lätt att montera och omöjligt att sätta den fel.



30 Här är hankontakten monterad på sitt skott, i väntan på att masten ska komma med honan.



31 Förpikens läslampor från 1976 var i dåligt skick och kasserades.



32 De ersattes med dessa LED-armaturer från Biltema, med en blå diod i knappen.



**33** Låslamporna i salongen var i bra skick men hade vanliga glödlampor. Det ska vi ändra på.



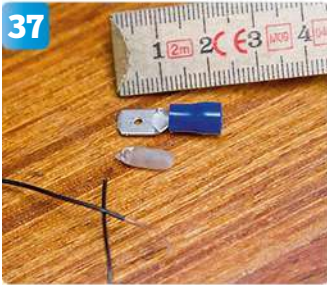
**34** Glödlamporna byts ut mot LED-lampor.



**35** När de lyser ger de ett varmvitt ljus lämpligt för läs- och mysbelysning.



**36** Kompassens inbyggda belysning hade gett upp, och frågan var om man kunde få tag i utbyteslampa till en gammal Silvakompass från 1976.



**37** Den lilla originallampnan som satt i kompassen. Anslutningarna var ärgade och hade gått av.



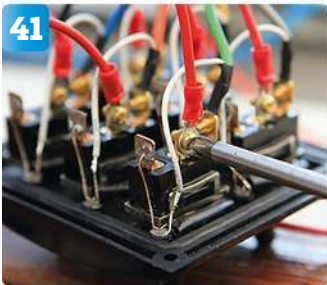
**38** Någon originaldel fanns inte att köpa. Men denna fanns i flera båtaffärer.



**39** Den nya lampnan var egentligen för stor, men med lite god vilja gick det att trycka in den i kompasshuset.



**40** Dags att sätta switchpanelen på plats i sittbrunnen! Här gäller det att såga med precision så att hålet varken blir för litet eller för stort.



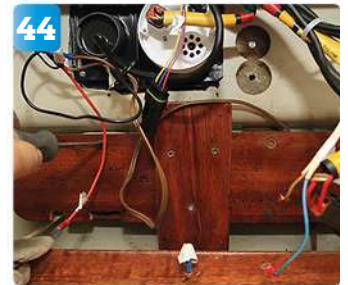
**41** Jag tog bort de medföljande flatsäkringshållarna som följde med panelen, eftersom de inte behövs då alla säkringar kommer att vara i säkringsboxarna istället för att hänga lösa.



**42** När hålet är klart och kablarna anslutna passas switchpanelen in och fästs med fyra skruvar.



**43** I sittbrunnen monteras en extra strömställare för all el utomhus.



**44** Nu återvänder vi till elsystemets hjärta – säkringsskåpet. Gamla plintar tas bort, panelen lackas om och expanderas för att ge rum för de två nya säkringsboxarna.



**45** De nya säkringsboxarna förses med etiketter för varje säkring.



**46** Säkringsboxar på plats och alla kablar anslutna. Dags att koppla till huvudströmbrytarna.



**47** "Så här blev det." Instrumenten i sittbrunnen. Från vänster: Switchpanel, motorns instrumentpanel, tankmätare och under den strömställaren med inbyggd LED. Längst till höger får den gamla Sumloggen sitta kvar trots att dess givare är borttagen.

# ALLA ARTIKLAR 2015



ARTIKEL	NUMMER	ARTIKEL	NUMMER	ARTIKEL	NUMMER
<b>Teman</b>		<b>Dränkbara länspumpar</b>	9/2015	<b>Fabola Campus 650</b>	7/2015
<b>Framtidens båtklubb</b>	1/2015	<b>Högtryckstvättar</b>	10/2015	<b>Nimbus 26 DC Epoca</b>	8/2015
<b>IT ombord</b>	2/2015	<b>Filteravdragare</b>	11/2015	<b>Bavaria 31C</b>	9/2015
<b>Sjökläder</b>	3/2015	<b>Ankarband och tågvirke</b>	12/2015	<b>Fjord 27</b>	10/2015
<b>Sjösättning</b>	4/2015	<b>Bergskilar</b>	13/2015	<b>Omega 34</b>	11/2015
<b>Bättre begagnat</b>	5/2015	<b>Resmål</b>		<b>Kanalkampen – Storebro 31 vs Orrskär 1000</b>	12/2015
<b>I lagens namn</b>	6/2015	<b>Stigfjorden (västkusten)</b>	1/2015	<b>IF</b>	13/2015
<b>Utombordare</b>	7/2015	<b>Hou (Danmark)</b>	2/2015	<b>Drömbåt</b>	
<b>Energisnål båt</b>	8/2015	<b>Sandön (Stockholms skärgård)</b>	3/2015	<b>Bavaria Virtess 420 Fly</b>	1/2015
<b>Hårt väder</b>	9/2015	<b>Fjällbacka (västkusten)</b>	4/2015	<b>Vindö 452</b>	2/2015
<b>Höstupptagning</b>	10/2015	<b>Jungfrukusten (ostkusten)</b>	5/2015	<b>Barossa 8200 DC</b>	3/2015
<b>Toalagen</b>	11/2015	<b>Anholt (Danmark)</b>	6/2015	<b>Maxi Racer</b>	4/2015
<b>Göta kanal</b>	12/2015	<b>Skärhamn (västkusten)</b>	7/2015	<b>Flygande rib</b>	5/2015
<b>Aluminium</b>	13/2015	<b>Väderöarna (västkusten)</b>	8/2015	<b>Minitolvan</b>	6/2015
<b>Test</b>		<b>Borgholm (Öland)</b>	9/2015	<b>Forbina 42 Fly</b>	7/2015
<b>Ficklampor</b>	1/2015	<b>Dyrön (västkusten)</b>	10/2015	<b>Malö 47</b>	8/2015
<b>Sladdlösa skruvdragare</b>	2/2015	<b>Bergkvara (ostkusten)</b>	11/2015	<b>Axopar 28 AC</b>	9/2015
<b>Vattentäta fodral</b>	3/2015	<b>Havstenssund (västkusten)</b>	13/2015	<b>Andunge</b>	10/2015
<b>Kapelltvättmedel</b>	4/2015	<b>Klassiker</b>		<b>Tristan 315</b>	11/2015
<b>Riggtejp</b>	5/2015	<b>Mamba 33</b>	1/2015	<b>Cayenne 42</b>	12/2015
<b>LED-lampor</b>	6/2015	<b>Maxim</b>	2/2015	<b>Epoca</b>	13/2015
<b>Jollemotorer</b>	7/2015	<b>Hallberg-Rassy 352</b>	3/2015	<b>Båtfolk</b>	
<b>Bastutält</b>	8/2015	<b>Storebro 340 Adriatic</b>	4/2015	<b>Årets rookie – Ropeupp</b>	1/2015
<b>Flytunderkläder</b>	8/2015	<b>Albin 78</b>	5/2015	<b>Långseglarfamiljen på S/Y Mary</b>	2/2015
<b>Recoat polermedel</b>	8/2015	<b>Fjordling 17</b>	6/2015		





ARTIKEL

NUMMER

- Sjösäkerhetsrådet 3/2015
- Far & son under pressen 4/2015
- 118-åriga Lovisa 5/2015
- Segelmakaren på fjället 6/2015
- Kalmar båtmässa 7/2015
- Torrdockan i Klevbrinken 8/2015
- Folk racing i IF 9/2015
- Kvinna ta rodet! 10/2015
- Sjöräddningen 11/2015
- Gotland Runt-vinnare till fyndpris 12/2015
- Doktor Diesel på Mets 13/2015

**Gör det själv**

- Bygg en jolle 1/2015
- Montera tryckvatten 1/2015
- Bygg om förpiken – del 1 2/2015
- Montera trimplan 3/2015
- Bygg om förpiken – del 2 3/2015
- Montera badbrygga 4/2015
- Fixa skadan – plasta stäven 4/2015
- Montera ankarospel 5/2015
- Motorbyte i segelbåt – del 1 5/2015
- Serva gasolköket 6/2015
- Byt bälg 6/2015
- Motorbyte i segelbåt – del 2 6/2015
- Montera manlucka på tanken 7/2015

ARTIKEL

NUMMER

- Fixa sugtömning 7/2015
- Installera bogpropeller 8/2015
- Renovera hydrauliska trimplan 8/2015
- Gör din egen teakdurk 9/2015
- Byt löpande rigg 10/2015
- Bygg en rufflucka 11/2015
- Ordning i ankarboxen 11/2015
- Nytt elsystem i gammal segelbåt – del 1 12/2015
- Nytt rullsystem 12/2015
- Nytt elsystem i gammal segelbåt – del 2 13/2015
- Mitt projekt**
- Laga rattstyrning 2/2015
- Smarta lösningar i en Saga 26 5/2015
- Lacka om skrovet 9/2015
- Slå in en plastbåt i plast 10/2015
- Renovering av Solö Lyx II 11/2015
- Dr Diesels nya båt 12/2015
- Fjordling – del 1 13/2015
- Så funkar det**
- Låt barnen låna båten 1/2015
- Radar i praktiken – del 1 1/2015
- Radar i praktiken – del 2 2/2015

ARTIKEL

NUMMER

- 10 båtappar för sjön 3/2015
- Få bort dålig lukt 3/2015
- Traila rätt 4/2015
- Utrustning – så klarar den en långfärd 5/2015
- Plastbåt – vakuum eller för hand? 6/2015
- Snabbare segelbåt – del 1 7/2015
- Snabbare segelbåt – del 2 8/2015
- Bemästra sjöjukan 9/2015
- Vad tål kölen? 10/2015
- Kickstång med fjädring 11/2015
- Mörkersegling 12/2015
- Nytt teakdäck 13/2015
- Livet Ombord**  
(Bilaga i nummer 7/2015)
- Bästa boxvinet
- Ta hem båten från Tyskland
- Nödvändiga och onödiga prylar
- Drömmarnas pris – så kostar långseglingen
- Båten till bordet – restaurang Vindhem
- Ny meny för byssan
- Fånga ögonblicket med PB:s fotoskola
- Evenemangskalender



✓ GPS-LARM

ÖVERFALL & TRYGGHETSLARM

✓ TRACKER

I HUSBILEN & HUSVAGNEN

✓ TRYGGHETSLARM

I BÅTEN

✓ TRYGGHETSLARM

I BARNETS JACKA

✓ TRYGGHETSLARM

I LASTBILEN

f FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK.SE/LTCHBG • VINN FINA PRISER VARJE MÅNAD | Siren & magnetbrytare ingår | GeoSafe ger försäkringsfördelar | Rek.pris 1495:- | www.geosafe.se by LTC

## Hjälp oss att rädda dig.

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten. Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss. Ge ett bidrag eller bli medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se). Du kan också ringa 077-579 00 90.



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

### Vi kan propellarar!

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

Reparerar & Säljer – Nytt & begagnat

**Besök vår nya webshop!**

**Propeller**

**Trim**

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

[www.propellertrim.se](http://www.propellertrim.se)

När endast det bästa är gott nog

Se vår hemsida för närmaste återförsäljare.

**odelco**

www.odelco.se • 08-718 03 00

# PRAKTISKT BÅTÄGANDE PÅ FILM

Se våra pedagogiska gör-det-själ-filmer på [www.livetombord.se](http://www.livetombord.se)



Båtlivets fem viktigaste knopar  
FILMEN PRESENTERAS AV

Polerskolan – så uppnår du perfekt glans  
FILMEN PRESENTERAS AV

Vinterförvara i sjön – tänk på detta.  
FILMEN PRESENTERAS AV

Så lagar du sandwich  
FILMEN PRESENTERAS AV

Kört sönder propellern – så gör du!  
FILMEN PRESENTERAS AV

Se alla våra filmer på [www.livetombord.se](http://www.livetombord.se), klicka på "gör det själv" i menyn



## Vi har Grymma Priser på allt till din motorbåt!

Propellrar Avgaslimpor Servicemotorer Motorblock Sötvattensystem Kompletta Motorer Olja Tillbehör Reservdelar



Se vår nya hemsida, många bra erbjudanden !!

**USAONLINE.SE**  
08-4464900

## Ta barnens parti!

Visa att du tar ställning. Bli fadder och stöd Rädda Barnens arbete för barn och barns rättigheter i Sverige och i världen.

Ring 08-698 90 30  
www.rb.se



**Rädda Barnen**  
Save the Children Sweden



Din Mercury och MerCruiser specialist



**PAMPAS MARINA**  
STOCKHOLM - VÄSTERVIK

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

**DYNOR & KAPELL**  
SY SJÄLV!

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

**ÖSTERSJÖ KOMPANIET**

08-31 24 20  
www.ostersjokompaniet.se

Funderar du över dina alkoholvanor?

Ring oss  
020-84 44 48



vardguiden.se/alkohollinjen

Stockholms läns landsting

**nannidiesel**  
energy in blue



7-350 hk  
diesel/hybrid  
axel/drev

Vi vet vad som gäller –  
från motor till propeller!



effektiv ljudisolering

Quality installationsutrustning och marina slangar



elastiska och flexibla axelkopplingar



vattensmorda tätningar och lager



2-5 bladiga standard och specialpropellrar i brons

**CENTERLINE**

Beställ på: [www.centerline.se](http://www.centerline.se)  
Box 216, 734 25 Hallstahammar  
0220-150 40 [info@centerline.se](mailto:info@centerline.se)

**BETA MARINE**

Lägst pris!  
Ring för offert!



Återförsäljare:

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

Importör NordicGensets & Motors AB  
[www.steyr-motors.se](http://www.steyr-motors.se)

## BÅTKAPELLTVÄTT!

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

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

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

**Undvik vårrusningen. Lämna in nu!**



**KAPELLTVÄTT • IMPREGNERING**

**NYTILLVERKNING • LAGNING**

Grindstuvägen 40, 167 33 BROMMA • 08-28 85 34  
[www.rentvatt.com](http://www.rentvatt.com)

**Praktiskt  
Båtagande**

# BåtBörsern



Annonsera på  
*livet*  
**ombord.se**  
**GRATIS**  
för privatpersoner

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



**UTTERN HT 495 1985.** MERCURY 50 HK. Ny impeller. Vinterförvarad inomhus. Servad höst och vår. Nytt kapell. Fräscha dynor. Extra insticksdynor möjliggör större sovplats. Mycket pedantiskt värdad. Båtvagn 30 km/h medföljer. Lärbro. 30 000:-, +46702223523, [pgwerkelin@hotmail.com](mailto:pgwerkelin@hotmail.com) 25322



**Wm. Lindbergs Verkstad Bogserbåt 1900.** Gesar SHDR Unik bobåt vid Norr Mälarstrand och en stolt bogserare från 1878. Mycket möda har lagts ned på exteriören för att återskapa mycket av de klassiskt vackra dragen hos ett skepp från förr. Sigtuna. 800 000:-, 0708646683, [stoffo@me.com](mailto:stoffo@me.com) 25052

**Ritningstillverkad Kabinbåt 24 fot inklusive obromsad båtvagn 1976.** Glasfiber på marinplyfa, ritningsbyggd i 3 exemplar. 110 hp, sötvattenkyld inombordare, badplats, badstege, Wallasvärmare, 3 brandsäckare, ny propp, förtöjningsgods mm, obromsad båtvagn ingår, Kalmar. Växjö. 25 000:-, 0709912621, [lars\\_eriknilsson@hotmail.com](mailto:lars_eriknilsson@hotmail.com) 24450



**Atlantic Marine 660 Adventure 2015.** En rejäl pilothousebåt för året-runt-bruk med mycket bra sjöegenskaper. Genomtänkta lösningar för både fiske och fritid. Längd 661 cm Bredd 252 cm Djupgående 60 cm Vikt 1300 kg Mercury 150EFI Göteborg. 369 000:-, +46735452666, [feffe\\_79@hotmail.com](mailto:feffe_79@hotmail.com) 25187



**Skilsö 620 DC 1987.** Välskött Skilsö DC 620 årsmodell 1987 säljes. Lättkörd båt för bad och utflykter och enstaka övernattningar. Sovplats för 4 personer. Stor utedyta med U-soffa bak. I mycket liknar den en Nimbus 22 DC. Vargön. 110 000:-, 0703990604, [dan@telero.se](mailto:dan@telero.se) 25051



**Sunwind 26 + 1 fot 26 1978.** Alla segel 1993. Längd överallt 8,20 m. Längd i vattenlinjen 6,42 m. Bredd 2,6 m Djupgående 1,5 m. Displacement 2,2 ton. Kölvikt 0,9 ton. Tyresöstötar. Trasig Volvo Penta MD7. Elen behöver ses över. Leksand. 37 000:-, +46707741679, [andy.bergbb164@gmail.com](mailto:andy.bergbb164@gmail.com) 24455



**TRISTAN 26 snipa 1981.** Tillfälle för Er som vill komma över en finsk kvalitetsbåt för en billig penning. Som är i behov av lite omsorg o kärlek, mest i form av finissh arbete såsom måla, slipa, lacka trädetaljer ute o inne. Norrköping. 59 000:-, 0709-108060, [info@bra-x.se](mailto:info@bra-x.se) 25093



**Trälare/ trä/ aluminium 1963.** Räkträlare (föredettingar). Trälare med Volvo-penta, 17,5 m lång 5 m bred säljer den pga ont om tid & ork kan tänka mig byte eller rent köp 30 000:- eller BUD. Båten ligger i fiskehamnen i Hamburgesund Strömstad. 0768-505203, [torgnylars-son@ymail.com](mailto:torgnylars-son@ymail.com) 24912



**Arcona 400 2006.** Vår älskade båt är nu till salu. Hon är mycket välskött och i mycket gott skick. Hon är en sen O6-a, i praktiken O7-a. Priset gäller vi snabb affär, då vi har hittat vår drömlägenhet. (Ev. budgivning) Stockholm. 1 650 000:-, 0706682842, [andre.bergstrom1@gmail.com](mailto:andre.bergstrom1@gmail.com) 24430



**Nimo 360 2000.** Båten som varit perfekt för den här sommaren varm komfortabel och torr. Inredning i Nimbus style med vita plasttyor och trä i teak, alla hörn professionellt rundade. Alla durkar i äkta parkett. Åkersberga. 750 000:-, 070 3008542, berntab@swipnet.se 24427

**Sweden Yachts C 34 1980.** Läs repotage i Praktiskt Båttägande nr 7 2014 om C 34. Här finns en välvårdad C 34, utan teakdäck. Ny motor Vetus 27 Hk 2010. Tyresö. 390 000:-, 0736500925, leifjansson.buss@tele2.se 24258

**Nimbus26 1973.** MOTOR 2011 och båtplats Göteborg Näset i första hand. Mer info och utrustningslista på blocket. Första kontakten sker via mail, sen via tel. leo68b@yahoo.com Mvh Leo Västra Frölunda. 175 000:- 0735628870, leo68b@yahoo.com 24187



**Albin 82 MS 1979.** Rejal seglande (LYS 0,95) motor-seglare med för- o akterruff med 6 koiplatser, längd 8,2 m bredd 2,84 vikt 3,4 ton, nyare sötvattenkyld 3 cyl dieselmotor VP MD 2030 från 2002 lite använd gått 564 tim. Danderyd. 190 000:-, 0707734564, 24142

**Hynday fd, Livbåt 1995.** Fin båt, lite gångtid, ca 200tim. Trailer, ny durk, nya dynor, aluminium durkplåt på golv o motorhuv, mätare, lampor, bes för 30 personer. bra fiskebåt el transporter. Längd 8,5m, bredd 2,5m, höjd, 3,5m. Vansbro. 55 000:-, 0703745130, rolf.g.lagerberg@gmail.com 24100

**Träbåt laxkutter** laxkutter 9x3,40 plastat skrov, motor albin ad-21 diesel 22 hk, renoverad 2011, pentry, porta porrti, gasolspis, kylskåp, 3 st batterier, bätvagn, återstår lite fix invidigt, fart c:a 6 knop. Strängnäs. 37 000:-, 070-7817391, ang52-11@hotmail.com 23915



**Nauticat 33 1982.** Nauticat 33 nr 828, Siltala Yachts -81 Båten är kraftigt byggd, trygg, oceangående och i mycket gott skick. Ring eller maila för extra info och bilder Juha Paakkonen 700 000:-, +358505453951, juha.paakkonen@beijers.fi 23832

**Albin 21 1973.** Höstpris! Stabil 30-trailer ingår. Ekolod, stereo, toalett, spritkök, Kapell och inredning i bra skick. Dieselmotor Md3b, går som en klocka. Går att provköra. Fler bilder kan skickas. Kristinehamn. 45 000:- +46704280316, peter.lassis@gmail.com 23538



**Tuna 40 Sportivo 2008.** Video: [https://www.youtube.com/watch?v=S70YNM\\_60k](https://www.youtube.com/watch?v=S70YNM_60k) Säljes eller bytes Tuna 40 Sportivo. Motorer: Volvo x2, d3-190. 190 Hk, Diesel, 390h medkörda. Pargas. 3 290 000:-, +358400524330, sportsgym@parnet.fi 23450



**OverSeas 43 1990.** Segling ombord på Yana med svenske ägaren som skeppare på Thailands västkust och i Langkawiskärgården, Malaysia. Ledigt 2015 : 28 nov tom 10 dec Ledigt 2016 : 31 jan tom 14 feb 12 000 SEK / vecka Göteborg. 12 000:-, 0721725354, tordan1950@hotmail.com 23414



**Comfort 30 1978.** En mycket fin och fantastisk bra utrustat Comfort 30. Båten seglar snabbt och är mycket bekväm. Rattstyrning. För fullständig utrustningslista ring eller mejla. Kävlinge. 120 000:-, 0702684784, 23282

**Sirena 38 1981.** snabb seglare ritad av Håkan Södergren. Mycket uppdaterat på senare år ny mast, nya dynor, ny vattenburen värmare, renoverad motor, ny spis med ugn, ny 10 tums plotter 3d nya batterier + mycket mer. Tyresö. 385 000:-, 0768005092, pergot@comhem.se 24166

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



**BEASON 31 1975.** Trevlig familjeseglare i bruksskick. Nya rutor med aluminiumramar och rökfärgat glas. Priset kan disk. vid snabb affär Eskilstuna. 140 000:-, 070-5791513, ukarl@tele2.se 23275



**Seastar 650 1989.** Praktisk akterhyttbåt Sea Star 650 Mått 650 x 230 Motor: Mercury V6, 175hk 2-takt, bensin Tank: 80L, Trimplan, Ekolod, Kylskåp, gasolkök, diskho, värmare. Finns i Norrköping, Lindö Vendelsö. 73 000:-, 070-5168422, 23203



**FLIPPER 850 1983.** Garmin kartplotter med ekolod, vhf, el ankarspel, solpaneler på 140w ny batteriövervakning, motor VP 40B DP, uppgraderad turbo, nyren diselpump, Ny gasvärmare 13, nytt kapell 13 med skyddsgardiner. Hammarland Åland. 250 000:-, +3584570596075, helge.lindroos@aland.net 23187



**Plastbåt motorbåt 1975.** Plastbåt i bra skick + trailer + 2 st nya båtstolar att sätta i Längd 5.50 Bredd 1.75 ingen motor. Kil. 17 900:-, 070-5264123, 23153



**SkySail 28 fot med fällbar kölfena 1994.** Peke, badbrygga, WC + godkänd tömningssan, kylbox m. ny kompressor, vattenburen värmeanl., sittbrunnskapell, täckställning Noa + presenning, WC+septiktank m. godkänt tömn.system. m.m. Ronneby. 115 000:-, +46705514428, trollebod@hotmail.com 23145



**Nimbus 3003 1989.** Välskött familjebåt med Volvo-Penta 200hk, ca 1400h. Välutrustad med bl.a. bogpropeller, solpanel, batteriövervakare, landström med ctek laddare. Förnyat t.ex. dieselvärmare, kapell, hydraulstyrning. Ekenäs, Finland. 520 000:-, +358505261680, rmw.blomberg@gmail.com 23144



**Aquador 23dc 2005.** Mercruiser 5.0MPI på 260hk (bensin) och motorn körd få timmar, servad av auktoriserad verkstad. Välutrustad och i bra skick, bl a nytt kapell och solpanel 2015. Finns i Västervik. Linköping. 425 000:-, 0734184474, 23117



**Hallberg Rassy Rasmus 1974.** I Florida står vår Långfärdsutrustade Hallberg Rassy Rasmus, Ketch nr 347. Trygg beprövad kvalitetsbåt som klarar av hårda väder och stora hav. Var god se [www.swedishsnowbird.com](http://www.swedishsnowbird.com). Stockholm. 070 4369577, roxberg@mail.com 23041



**Johnson 26 1979.** Motor Md 7a med S-drev, rullföck, Wallasvärme mm.mm. Motorn går inte, antagligen påväxning i dieseln. Ring för frågor. Hålsningar Öve Jordbro. 30 000:-, 08-50020551 mob 070-2766041, ove.byh@gmail.com 23017



**Äkta Petterssonbåt. Träbåt. 1938.** Pettersson träbåt helrenoverad 2013, Motor Albin O21, viss historik finns, sjösättningsvagn, transport kan ordnas. Priset förhandlingsbart vid intresse. ENDAST telefon, lånad mail. Alfita. 54 000:-, 0271-12158, 073-075 59 22, 22976



**Espen båt styrpulpet 1980.** Styrpulpet 5 meter lång. Mercury 40hk motor med elstart. motorn är bytt nyligen packningar slangar impeller stift membran kopplingarna mellan tank och motorn rengjord förgasare soppartikelfilter växelhussolja. Flen. 20 000:-, 0725594672, pittemoj@gmail.com 22949



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



**Maxi 84 1978.** Bra familjebåt och alla skoter är dragna till sittbrunnen så den är väldigt lättseglad. Vid intresse mailas fler bilder. Båten är 8.40m lång 2,95 bred 5 sängpl. Halmstad. 138 000:-, 0701185336, gudrun.wilhelmsson@halmstad.se 22835

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



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



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



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

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



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



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



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



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



**Reason 630 2010.** Motor Mercury 150 hk uppgraderad 175hk för 55.000kr 39 knop. 6000 varv marschfart 25knop 1l/nm Båtplats ordnas i Marstrand/finans ingår vid behov. För mer info och bilder så maila mig. kungälv. 259 000:-, 0704155871, 22688



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



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



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



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



**Rinker 260 Fiesta vee 1993.** 5.7 l Mercruiser 280 hp. Bravo 3. Motor går mycket bra o är Nyservad. Renoverad förgasare. Ny biminotop. Nya 100A batterier. Plotter lowrance elite. Toa/dusch med septitank. Mer bilder finns. Sköllestera. 150 000:-, 0737053732, 22327



**Uttern S46 Exclusive 2002.** Uttern s46 Exclusive Årsmodell 2002 Motor Mercury ELPTO 50hk 2003 (2 takt men bränslesnål) Ingår Ekolod Hummingbird, spöhallare, tampar, paddel, godkänt lås och kedja och ankare. sigtuna. 79 900:-, 0707635066, 22428



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



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



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



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



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



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



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



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

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

## Båtar köpes

**Dominant eller motsvarande 78** Söker en Dominant 78 eller annan god seglare 24-26 fot, helst på västkusten. Harestad. 073-8509329, 23118

## Tillbehör säljes



**Raymarine E140 Wide Hybrid Touch** Raymarine E140 Wide är en rejäl multifunktionsdisplay och plotter från 2011. Skärmen är i princip i nyskick och fungerade mycket bra när den plockades ur båt för några månader sedan. Helst mail/sms VADSTENA. 4 300:-, 0760546478, r.metzbach@mail.com 25178



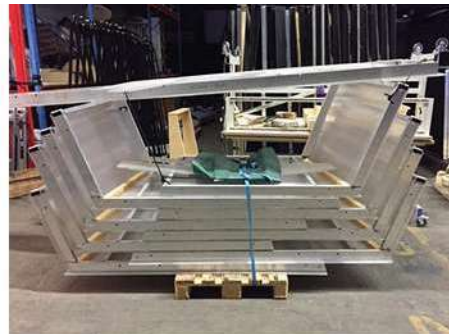
**MERCUISER 8.2 HO - 502 Chevrolet** Fin ersättningsmotor som gått få timmar. Nya topplock. Komplet med förgasare, insug, vattenpump, svängningsdämpare men inga övriga externa tillbehör. Sätt den i bilen? Se mer i annonsen på Båtnet. Möltorp. 55 000:-, 0709393611, allteknik@carlsborg.net 24434

**Sjökort: Åland och Finland** Sjökort Åland 2015, C. och Åboland Finland 2014, D. Översiktskort Ålandshav 1.225 000. Baltisk sea Gulf of Finland. 1:750 000. Malmö. 1 600:-, +46708620516, uc.olsson@gmail.com 24104



**Topplöckspackning mm Mercruiser 4,3 L** Topplöckspackning QuickSilver artikel nr 27-879150140 Avgaspackning mellan limpa och topplock QuickSilver artikel nr 27-99757 Packning mellan avgaslimpan och knå Rotor art 13523A6 Göteborg. 800:-, 0761900668, 23503

**Kapell Fabola Pokus** Kapell med bågar till Fabola Pokus segeljolle säljes pga egen stulen båt. Pris eö Stockholm. 1 000:-, 0762121512, solao3@hotmail.com 23493



**Vintertäckning Bavaria 42C** Proffsbyggd sittbrunnstäckning i aluminium och polykarbonat Grötö. 7 500:-, 0707-653252, 23213



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



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

**Grabbräcke- salongsbåt** Komplet grabbräcke för båda sidorna från - 20 tals salongsbåt. Längden är 110 cm och diametern på röret är 28 mm. Materialet är förnicklad mässing. Väse. 1 200:-, 0709673500, svenake.liljebjorn@gmail.com 23019

## Tillbehör köpes

**Skjutbar taklucka Nimbus 2600, 1987** Formpressad skjutbar skylights S/B Rydebäck. 0709786036, 042221001@telia.com 24186

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

**Mantågfötter** Mantågfötter i aluminium till Granada 27' 1980. Henån. 070 6640081, reidarhelgeland@gmail.com 22996

**Innombordsmotor** Volvo Penta 2002 med S- drev Jordbro. 5 000:-, 0702766041, ove.byh@gmail.com 23424

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





# Ge bort en Längre Julklapp

Förläng julglädjen  
för någon du tycker om!

Ge bort en prenumeration  
från [dintidning.se](http://dintidning.se)  
Välj bland över 50 titlar.



Prenumerationer  
från endast

**169:-**



Beställ enkelt på

**DINTIDNING.se**

EGMONT



# [Nästa nummer]

Tema

# RESERVDELAR

- ▶ När är en motor slut?
- ▶ Lagerstatus för reservdelar
- ▶ Volvo Penta-kund strandsatt i två år



**Klassiker**  
OCKELBO DC21



**Test**  
13 BÅTSHAKAR UNDER LUPP

**Praktiskt**  
TYST I MOTORRUMMET



## FINNS I BUTIK 26 JANUARI

PRENUMERANTER HAR DEN I BREVLÅDAN 22 JANUARI

### Missa inte nästa nummer! Prenumerera nu!



Ja! Självklart vill jag prenumerera

28 nr 1399 kr

14 nr 749 kr

7 nr 399 kr

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postnummer: \_\_\_\_\_

Postadress: \_\_\_\_\_

E-post: \_\_\_\_\_

Erbudandet gäller t o m 2016-01-31, endast i Sverige och ej i samband med andra erbjudanden.  
Du kan även beställa på [www.praktisktbatagande.se/prenumerera](http://www.praktisktbatagande.se/prenumerera)

Nej tack, jag vill inte ha några erbjudanden från Egmont Tidskrifters samarbetspartners.

PB  
bjuder  
på  
portot

**Praktiskt**  
**Båtägande**

EGMONT TIDSKRIFTER AB  
SVARSPOST 205 725 81  
208 00 MALMÖ

# PLASTIC FANTASTIC

## Plastbåtens underbara historia



### PLASTIC FANTASTIC

Plastbåtens underbara historia

av Mats Cato

Den här boken är en kärleksförklaring till plastbåtens första gyllene år och människorna som byggde upp det moderna Båtsverige. Låt dig fascineras av hundratals retrobilder från 1950-1990 med de fräckaste modellerna, de tokigaste trenderna och båtfolkets med- och motgångar.

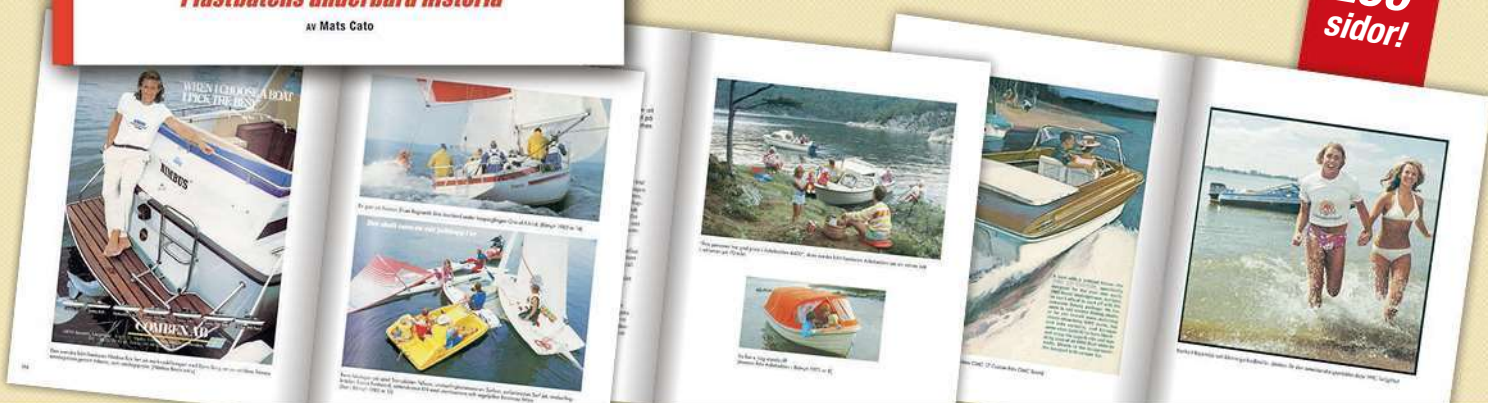
En fantastisk bok som väcker många minnen, ger glada skratt och påminner om den tid som var. Journalisten Mats Cato har grävt fram fotografier ur arkiven på tidningarna Båtnytt, Vi Båtagare och Praktiskt Båtagande och berättar plastbåtens historia med en humoristisk infallsvinkel.

Beställ nu! Endast

# 295:-

+porto 39:-

256  
sidor!



Beställ på [shop.livetombord.se/bestallbok](http://shop.livetombord.se/bestallbok)

Eller fyll i kupongen nedan och skicka in redan idag!

Jag beställer:  st. *Plastic Fantastic – plastbåtens underbara historia* för bara 295 kr  
AABYOS (+porto 39:- per bok)

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postadress: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

E-post: \_\_\_\_\_

EGMONT  
BETALAR  
PORTOT

EGMONT  
Publishing

Egmont Publishing AB  
**SVARSPOST**  
205 831 60  
208 00 Malmö

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker, dock längst till 2016-05-31 och endast inom Sverige. Egmont Publishing AB, nedan benämnd Egmont, lagrar kunduppgifter för att kunna fullgöra kundrelationer och lämna erbjudanden från företag inom Egmontkoncernen eller andra företags produkter och tjänster. Alla kunduppgifter som lämnas in behandlas i enlighet med PuL, personuppgiftslagen. Genom att du lämnar dina personuppgifter godkänner du att Egmont lagrar och behandlar dessa för ovan angivna ändamål. Samtycket är giltigt till dess du återkallar det och upphör inte på annat sätt. För mer information om villkor och din ångerrätt, se [www.dintidning.se/villkor](http://www.dintidning.se/villkor)

# Köp egen segelbåt!



**Du seglar** din båt någon eller några veckor per år, resten hyrs den ut.  
**Du slipper** allt jobb med båten. All service och allt underhåll tar vi hand om.  
**Alla stora båtchartermodeller**, plus den nya More 55:an, en snabb performancebåt specialbyggd för att tåla charteruthyrning och tuffa atlantseglingar.

Låt hyresintäkterna finansiera båtköpet. Kontakta oss för mer information!

## Hyr segelbåt i varma hav!

Den nya More 55:an



**Hyr båt** i Medelhavet (Kroatien, Grekland, Turkiet, Italien, Frankrike, Malta), Västindien eller någon annan plats runt om i världen.

**Besök oss** på Göteborgsmässan eller på Allt för Sjön i More Sailings monter.

 *Sunwaves Travel*

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