

RAWCAT - PLANANDE VARDAGSRUM

# Praktiskt Båtägande

WWW.LIVETOMBORD.SE

SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING

NR 4 · APRIL 2016 · 74:90 KR (NOK 84:90, € 8:50)

**ÄNTLIGEN**

# VÅRRUSTNING!

## Med rent samvete

**GÖR DET SJÄLV**

**Nya dynor**

Fräscht & skönt

**Serva drevet**

Packat & klart

**Bogsering**

Så funkar det

# FIRST 35s5

Starck seglare



**PB  
TESTAR**

# SPÄRRFÄRG - HÅLLBAR LÖSNING?

TIDSAM 0879-04





### Solna

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

### Kungens Kurva Göteborg

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

### Webshop



- Se hela erbjudandet på  
www.erlandsonsbyggga.se



**159:-**  
0,75 liter

**Ostkust**

**Nautical Antifouling**  
Polerande bottenfärg. Finns i färgerna: Svart, blå eller röd.  
0,75 (art. 22702, -04 & -08) **169:-**  
2,5 (art. 22703, -05 & -09) **479:-**  
*\*Nettopris*

**279:-**  
0,75 liter

**Ostkust Väst kust**

**Nautical Antifouling**  
Hård kopparbaserad bottenfärg. Finns i färgerna: Vit, blå, svart, röd eller grön.  
0,75 (art. 20350, -52, -54, -56, -63, -65) **279:-**  
2,5 (art. 20351, -53, -55, -57, -64, -66) **799:-**  
*\*Nettopris*

**548:-**

**Polermaskin 1200W**  
Kraftig och robust polermaskin med ergonomisk design. Variabelt varvtal 600-3000 rpm. Polertallrik ø 185 mm. Levereras i väska av slagtälig plast med en polerhätta och en lammullshätta. (art.nr 20300) **695:-**

**595:-**

**Turtle Waxer TW300**  
Turtle Waxer TW300 En kraftigt roterande och oscillerande polermaskin. Dubbla polerhuvuden (2 x ø95 mm). Levereras med 2st polerrondeller. 3200 - 7000 rpm (art.nr 22103) **745:-**

**245:-**  
0,75 liter

**Ostkust Väst kust**

**Hard Racing Copper**  
Hård kopparbaserad bottenfärg. Finns i färgerna: Vit, svart, blå eller röd.  
0,75 (art. 21851, -53, -55, -57, -61) **245:-**  
2,5 (art. 21852, -54, -56, -58, -62) **740:-**  
*\*Nettopris*

**249:-**  
0,75 liter

**Ostkust**

**Cruiser® One**  
Polerande kopparbaserad bottenfärg. Finns i färgerna: Vit, blå, röd eller svart.  
0,75 (art. 21032, -34, -36, -38) **249:-**  
2,5 (art. 21033, -35, -37, -39) **579:-**  
*\*Nettopris*

**195:-**  
22402

**LionProtect Gelcoat 250 ml**  
LionProtect har utvecklat nästa generation båtvårdsprodukter som ersätter vax och polish.  
Rengör, rubbar, polerar och skyddar. Allt i ett moment. 250 ml. (art.nr 22402) **240:-**  
**Gelcoat Sealing 1 lit (22350) 795:- 629:-**

**249:-**

**UltraGlozz Superpolish**  
**ULTRAGLOZZ Superpolish**  
Unik produkt skyddar effektivt alla blanka ytor mot oxidering, utan att repa. Bildar en yta som är lätt att hålla ren.  
500 ml. (09191) **315:-**

**1.690:-**

**ON BOARD Peke 650 mm**  
Landstigningspeke som passar de flesta båtar. Rör av rostfritt stål, AISI316. Plattform av teak. (art.nr 01068) **2.795:-**  
**Stege 2-steg** övermonterad (art.nr 01049) **1.250:- 995:-**  
**Stege 3-steg** övermonterad (art.nr 01050) **1.750:- 1.395:-**

**895:-**

**Stege Combi**  
Combi stegen är tillverkad i aluminium. Levereras komplett med plattform försedd med halkskydd. Längd utfäld: 3,5 m. (art.nr 02290) **1.145:-**

**395:-**

**Målar pall**  
Ihopfällbar och stabil målar pall. Plattform i halkskyddad plåt. Mått 1,1 x 0,5 m (art. nr 02292) **495:-**

**SOLARMARE**

**1.695:-**  
50W

**Solcellspanel Vikbar**  
Högeffektiv, ihopfällbar solcellspanel med monokristallina celler. Solcellerna är monterade på kraftigt tyg. Levereras med: 2 m fast kablage med fast kontakter till regulator, 3 m förlängningskabel med kontakter i båda ändar, 1 m förlängningskabel med kontakt i ena änden och lösa kablar i den andra.  
50W 745 x 655 x 5 (art.nr 05753) **1.780N 1.695:-**  
100W 1490 x 655 x 5 (art.nr 05754) **3.480N 3.195:-**  
10A Regulator Plug in (art.nr 05756) **369:- 295:-**

**E-Bridge**

**348:-**

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

**E-Bridge**

**498:-**

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

**SOLARMARE**

**395:-**  
25W

**Solcellspanel std**  
36 högeffektiva polykristallina celler. Högtransparentt härdat glas, ram av anodiserad aluminium.  
25W 592 x 357 x 30 (art.nr 06042) **435N 395:-**  
50W 675 x 534 x 30 (art.nr 06044) **785N 695:-**  
80W 1209 x 514 x 30 (art.nr 06046) **1.165N 965:-**  
100W 1062 x 675 x 30 (art.nr 06047) **1.445N 1.435:-**  
Regulator 10A PWM (art.nr 06072) **395:- 295:-**

**AquaSmart**

**4.495:-**

**AquaSmart Light 2,4 Upplåsbart durk**  
Lättviktsgummibåt med upplåsbart durk och köl samt med raka pontoner. Levereras med Bärvasa, repsats, luftpump, åror samt spännband för bränsletank. Aluminiumtoft. ø ponton: 350 mm. Rek motor: 4 Hk. (art.nr 10482) **5.995:-**

GeoSafe

990:-

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) +290D

1.290:-

Standard Horizon GX1300E

Robust och vattentät VHF för fast montage. Stora knappar och en tydlig display. Förberedd för DSC (klass D), automatiskt nödanrop. Vattentät och möter kraven för IPX8. (art.nr 65020) +990N

SIMRAD

inkl. akterspeg.givare & Navionics+ sjökort

7.490:-

Plotter/ekolod Go7 inkl sjökort & aktergivare

Sjökortsplotter från Simrad med 7" multitouchdisplay, ekolod & inbyggt WiFi. Akterspegelsgivare medföljer till ett värde av 1.599:- (63825) samt ett Navionics+ sjökort medföljer till ett värde av 2.390:- (00840) (art.nr 63833) +1.490D

Prissänkt 4000 Kr

1.575:-

LTC Stereopakett 1111

Komplett stereopakett med stereoenhet och högtalare. Vit & svart front medföljer till högtalarna, FM-antenn dipole, ISO-kablage och AUX/USB chassiskontakt. Inbyggt Bluetooth. Vattentät stereoenhet IP67 klassad. Kraftfull förstärkare på 4x65 Watt MOSFET. (art.nr 09964, -65) +688D

ICOM

2.890:-

Icom IC-M91D

IC-M91 är världens första bärbara marinradio som kan sända larm med GPS position via DSC. 5 års garanti. (art.nr 64091) 3.390N

LOWRANCE NY MODELL!

- Inklusive Radar - Förberedd för ekolod!

20.990:-

HDS-9 gen2 Touch ekolod inkl 3G Bredbandsradar

Lowrance mest avancerade sjökortsplotter med en stor 9" touchdisplay och knappsats bredvid skärmen. Förberedd för StructureScan och Bredbandsekolod. Möjlighet till integration av Lowrance stora utbud av tillbehör. NMEA2000. (art.nr 63894) 30.990D-

47% rabatt

EFOY ENERGY FOR YOU

Bränslecell Efoy

Efoy Comfort är en metanoldriven bränslecell som laddar dina batterier automatiskt och nästan ljudlöst.

80Ah (art. 13182) 26.990N 21.990:-  
140 Ah (art. 13184) 39.990N 34.990:-  
210 Ah (art. 13186) 54.550N 48.790:-



2.990:-

MOB1 Nödsändare AIS m DSC

MOB1 är världens minsta personliga AIS MOB nödsändare med integrerad DSC. (art.nr 10455) 3.490N

Raymarine

11.990:-

Raymarine A95

Kraftfull och kompakt multifunktionsskärm som är mycket enkel och användarvänlig. 9" multitouchdisplay. Inbyggt WiFi. Navionics Silver över hela Europa medföljer. (art.nr 63700) +2.990D

Raymarine

23.490:-

Autopilot EV-200 linjär

Senaste autopiloten från Raymarine för segelbåtar. Passar segelbåtar upp till 11ton. Levereras med ACU-200 kursdator, EV-1 kompass, P70 kontrollenhet, roderlägesgivare, TYP1 linjärdrevenhet och kablage för inkoppling. (art.nr 05140) 28.990D

MATROMARINE PRODUCTS

845:- std

Båt-WC std

Manuell spolning. Vatten in ø 19 mm, avlopp ut ø 38 mm. (art.nr 04230) +1.195:-

Båt-WC stor. (art.nr 04208)

+595:- 1.195:-

JABSCO

1.485:-

Båt-WC Twist'n'lock

Försedd med innovationen "Twist 'n' Lock". Denna funktion gör att utloppsventilen låses när handtaget vrids 90°. Förhindrar att utloppsvatten trycks tillbaka in i skålen. Vitlackerade trälock. (art.nr 04242) +585N

EN ISO 8099:2000. (art.nr 04746) 469:-

375:-

Däcksförskruvning rostfri AISI316

Däcksförskruvning för sugtömning av toalettavfall. Tillverkat rostfritt stål AISI316. EN ISO 8099:2000. (art.nr 04746) 469:-

Septiktank

Tillverkad i rostfritt stål. Avfall in och ut ø 38 mm avluftning ø 19 mm

24 liter (art.nr 04261) +395:- 995:-  
Mått: 300 x 400 x 200  
40 liter (art.nr 04241) +695:- 1.250:-  
Mått: 500 x 400 x 200  
56 liter (art.nr 04269) +995:- 1.495:-  
Mått: 700 x 400 x 200

Vetus

7990:-

Bogpropeller

4,2Hk/55 kP.

6-bladig propeller för

tystare gång. 12V.

55 kP dragkraft.

(art.nr 07042) +3.990:-

Glasfibertunnel

ø 150 mm x 750 mm (art.07047) 790N 490:-

398:-  
Lås

Abloy Hänglås klass 3

(art.nr 95480)

Kätting klass 3

2,5 m med löpögla Lev. inkl. skyddsstrumpa. (art.nr 95485) 528:- 398:-

4.295:-  
450 mm

Gasolspis Nordica Inox

Rostfritt stål. Emaljerad ugn. Levereras med ugnsgaller, balansupphängning och kastrullhållare. Försedd med tändsäkring. Bredd: 450 mm. (04533) 5.495N- 4.295:-  
Bredd: 500 mm. (04532) 5.495N 4.295:-

198:-

Stekpanna fyrkantig

Praktisk, fyrkantig stekpanna med teflonbeläggning. Enkel att stuva undan. (art.nr 13219). 248:-

Eberspächer

11.990:-  
D2

Eberspächer Airtronic D2

Dieseldriven luftvärmare. Levereras med kabintermostat, bränslepump, avgasjud-dämpare och kablage (art.nr 04394) +2.950N

15.490:-  
D4

Eberspächer Airtronic D4

Dieseldriven luftvärmare. Levereras med kabintermostat, bränslepump, avgasjud-dämpare och kablage (art.nr 04396) +6.790N

isothe

4.490:-  
42 liter

Kylskåp Cruise 42 liter

Med frysfack på 4 liter med lucka. (art.nr 08952) 5.290N

Kylskåp Cruise 49 liter

(art.nr 08984) 5.890N 4.990:-

isotherm

7.890:-

Kylanläggning ASU 3201

Inbyggingsaggregat för boxar upp till 125 l. Mikroprocessorstyrd Danfosskompressor 12/24 V med ASU-funktion. (art.nr 08958) 8.990N

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



# [Innehåll]

## Ingång

- 6 Ledaren
- 8 I korthet

## Tema: Vårrustning

- 14 Dags att skipa giftet
- 20 Automattvätt
- 22 Gasolkontroll
- 25 Checklistan

## Test

- 27 Spärrfärger  
Tål inte att tvättas

## Inspiration

- 32 Resmål Sandhamn  
Mer än seglarmetropol
- 39 Drömbåt: Rawcat  
Stans snabbaste tvåa
- 42 Klassiker: First 35s5  
Starck design
- 50 Båtfolk  
Ökad mångfald i båtlivet







68



64

## Nya prylar

54 Rent & ekonomiskt

## Fråga doktorn

56 När drevet trilskas

## Praktiskt

60 Nya dynor  
Mysfaktor och komfort

64 Renovera S-drev  
Öka livslängden

68 Så funkar bogsering  
Håll koll på tampen

## Köp & sälj

76 Privatannonser

82 I nästa nummer



32



## Vi kan själva

**F**rågan om våra bottenfärger har följt oss under många år nu och direktiven och politikernas kövändningar har varit många och märkliga.

Först förbjöds kopparfärgerna för att ersättas av zink. Sedan förlät man koppar och bjöd in den igen. Under hela processen har mer eller mindre lyckade försök gjorts med miljöfärger och ambitiösa båtägare har sanerat sina båtbottar. I god tro slipade många av tungmetallerna, lät dem sjunka ned och blanda sig med grundvattenreserven via båtklubbens grusplan, för att sedan epoxybehandla och lägga på ett nytt färgsystem.

Efter en säsong var det många som besviket konstaterade att de nya miljöfärgerna fungerat som gödning för havstulpaner och att allt arbete var bortkastat.

Fortfarande är den politiska styrningen över båtlivet och dess miljöpåverkan präglad av dålig kunskapsinhämtning och förvirring. Miljöministern målar sin egen båt med förbjuden färg och yrkessjöfarten fortsätter att både släppa ut toaavfall och använda giftig färg i oförminskad omfattning.

Mot den bakgrunden är det lite förvånande, och mycket glädjande, att konstatera att båtfolket i stort inte tar på sig offerkoftan, stämmer in i klagokören och helt enkelt havererar. Inför den stundande sjösättningen kan vi nämligen konstatera att vanliga båtägare, trots att politikerna i princip motarbetat processen, väljer att ta allt större steg för miljön.

Den första indikationen kom tidigare i våras, när vi fick resultatet från vår årliga läsarusundersökning. På vår fråga om val av bottenfärg var det så många som 25 procent av de tillfrågade PB-läsarna som svarade att de helt enkelt struntar i att bottenmåla. För att kontrollera det här ytterligare lade vi ut en ny enkät, med fokus bara på bottenfärg, på vår sajt Livetombord.se. Trenden bekräftades. 28 procent av dem som svarat på webbenkäten säger att de denna säsong helt tänker strunta i att måla. Det innebär en ökning med närmare 6 procent jämfört med föregående säsong.

Även andelen som svarar att de valt bort giftfärg till förmån för miljövänligare färg ökar, men det mest slående är alltså att så många väljer andra alternativ än att måla.

Bättre än politiker och myndigheter, verkar det alltså som att vi båtägare själva kan leda utvecklingen mot en giftfri vår.

Vi ses vid bottenvävten.



”Så många som 25 procent av de tillfrågade PB-läsarna svarade att de helt enkelt struntar i att bottenmåla.”

Philip Pereira dos Reis  
Chefredaktör

### Praktiskt Båtägande

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

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

**Redaktionssekreterare**  
Thomas G Hyrén  
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** Björn Wejdeby

**Korrektur** Göran Ribe

**Annonstraffic**

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

**TS-upplaga 2014:** 16100  
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 hundratal magasin och webbplatser, som Hemmets Journal, Hus & Hem, icakuriren, Kalle Anka, Vagabond, Bamse och KING Magazine. Därutöver har företaget en omfattande verksamhet inom böcker, spel, aktivitetsprodukter, event, e-handel och content marketing. Företaget omsätter cirka 1,1 miljarder kronor och har cirka 300 medarbetare i Sverige.



Egmont är en stiftelse som omsätter cirka 14,7 miljarder kronor, och som delar ut mer än 100 miljoner kronor varje år för att bidra till att utsatta barn och ungdomar får ett bättre liv.

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

We bring stories to life.

**Prenumerationsärenden**  
**Telefon 08-400 277 08**  
[pren.pb@egmont.se](mailto:pren.pb@egmont.se)

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

14 nummer 849:-

7 nummer 449:-

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.



# BILTEMA

## Varför betala mer?

Från

**159:-**

st.

**Bottenfärg 0,75 l**  
30-600

*För västkusten!*

Från

**159:-**

st.

**Bottenfärg 0,75 l**  
30-630

*För Östersjön!*

Från

**149:-**

st.

**Bottenfärg 0,75 l**  
30-678

*Biocidfri  
För insjöar och  
Bottenviken!*



**19000 varor i din hand**  
**Ladda ner appen!**

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



Hos Biltema hittar du kvalitetsprodukter till oslagbara priser. Välkommen in till ditt närmsta varuhus eller besök oss på [www.biltema.se](http://www.biltema.se)



## Årets gästhamn 2016 Praktiskt Båtägande

### FINALISTERNA UTSEDDA

**Första ronden i Praktiskt Båtägandes tävling Årets gästhamn är till ända. Efter att rösterna från Båtmässan och Allt för sjön har räknats är fem finalister utsedda.**

Att gästhamnar är ett ämne som berör många båtägare är ett faktum. Men liksom vissa föredrar motor- framför segelbåt och vice versa så värderas en gästhamns service och utbud olika från besättning till besättning. En punkt som ofta väcker diskussion är prisnivån. Även här finns det vitt skilda uppfattningar om vad som kan anses prisvärt.

Praktiskt Båtägandes inlägg i den här debatten är att arrangera tävlingen Årets gästhamn. Och låta våra läsare säga sin mening. Det är trots allt ni som kuskar runt mellan kobbar och skär längs våra kuster, i insjöar och vattendrag. Är det någon som sitter inne med svaret så

är det ni. Vad värderar ni högst när det gäller service och utbud? Och vilken gästhamn klarar bäst av att leva upp till era krav?

Efter att ha räknat de röstsedlar som lämnades in i PB:s monter på Båtmässan i Göteborg och Allt för sjön i Stockholm råder det inget tvivel om att alla gillar olika. Ett hundratal gästhamnar – från Strömstad i norra Bohuslän till Luleå längst upp i Bottenviken via bland annat Väneren, Vättern, Göta kanal, Mälaren och Orsasjön – fiskades upp ur valurnan. Följande fem fick flest röster och går till final.

Du kan rösta på din favorit genom att besöka [Livetombord.se](http://Livetombord.se) eller Praktiskt Båtägandes Facebook-sida. Senast den 17/5 vll vi ha din röst. Genom att rösta deltar du i utlottningen av fem halvårsprenumerationer på Praktiskt Båtägande.

#### 1 SANDHAMN

Seglarmetropol i Stockholms ytterskärgård. Här finns cirka 200 gästplatser. Tvärs över sundet, på Lökholmen, finns plats för ytterligare 200 fritidsbåtar. Tillgång till landström. Djup: 2,5 meter.

Service: Sjömack, duschar, bastu, toaletter, gasol, kiosk, livs, restauranger, miljöstation, färskvatten, cykeluthyrning.

Pris: <10 m 260–330 kr, 10–12 m 310–380 kr, 13–16 m 460–530 kr, 16–18 m 560–630 kr, 18–20 m 660–730 kr, 20–30 m 1350–1430 kr, >30 m offert. El 80 kr. Dagavgift 80/150 kr.\*



#### 2 UTÖ

I södra delen av Stockholms skärgård ligger Utös gästhamn. Här finns plats för cirka 250 fritidsbåtar med eluttag på alla platser.

Djup: Max 3,5 meter. Service: Reception, duschar, bastu, tvättstuga, toaletter, sop- och miljöstation, färskvatten, bränsle, kiosk, affär, cykeluthyrning, restauranger. Pris: Hamnavgift/dygn (15.00–13.00, inkl. dusch och bastu) 225 kr. Elanslutning 65 kr.\*



#### 3 RÖRÖ

Mitt emellan Göteborg och Marstrand ligger Rörö. Djup: 2,5–3,5 meter.

Service: Sjömack, gasol, kran, miljöstation, dyk-service, trailer, ramp, kafé, affär.

Pris: Under 12 meter 130 kr, 12–15 meter 190 kr, 15–meter 250 kr. El 40 kr.\*



#### 4 MARSTRAND

Utanför Kungälv, i Bohuslans södra skärgård, ligger Marstrands gästhamn med 88 platser.

Djup: 3–10 meter. Service: Toalett, dusch, tvättstuga, internet, el, vatten, miljöstuga. Pris, högsäsong: Under 10 meter 300 kr, 10–13 meter 370 kr, 13–15 meter 500 kr, 15–18 meter 600 kr (priser inkl. el).\*



#### 5 SKÄRHAMN

I södra Bohuslän, på Tjörn, ligger Skärhamns gästhamn med 120 platser.

Djup: 3,5–4,5 meter. Service: Toalett, dusch, tvättstuga, miljöstation, färskvatten, affär, Systembolag, restauranger.

Pris, högsäsong: Under 10 meter 210 kr, 10–12 meter 230 kr, 12–15 meter 320 kr, 15–18 meter 450 kr. El 40 kr.\*



\*Avgifter avser säsongen 2015.

**Bästa motiveringen**  
Vinnare av ett båtliv – en gummljolle med en 2,5 hästars aktersnurra och en flytväst från SeaSea – blev Joakim Frej, Mariestad

**Slott, natur och den goda silken. Allt upplevs i underbara Spiken**

sea sea  
BÅTTILLBEHÖR





**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@praktiskbatagande.se](mailto:red@praktiskbatagande.se). Skriv "Månadens bild" i ämnesraden.

**MÅNADENS BILD**



**Månadens bild** är inskickad av Åsa Backman som berättar följande om sitt motiv: "Här kommer en härlig bild från vår segelsemester i underbara Höga kusten. Bilden är från Storviken på Sveriges vackraste ö Trysunda. Jag har döpt bilden till "Trysunda in my heart". Åsa får en PB-t-shirt som tack för den fina bilden.



## En av fem vill byta båt

När försäkringsbolaget Svedea frågade 3000 båtägare hur deras planer för båtägandet ser ut de kommande två åren svarade 18 procent att de vill byta båt. Av dessa sa 6,5 procent att de tänker köpa ny båt, en ökning med en procent jämfört med 2014.

Av dem som svarat att de går i båtbyttartankar avslöjade 22 procent att de är sugna på en båt som är bättre lämpad för exempelvis fiske eller dykning.

## Laddat uppköp

Två av de största distributörerna av el-, säkerhets- och övervakningssystem för fritidsbåtar på den svenska marknaden – Odelco AB och Marinplus AB – slår ihop sina påsar. Det står klart sedan Odelco, med tillverkning och försäljning av prylar för strömförsörjning,

elinstallationer och batteriövervakning, har köpt Marinplus, som bland annat sysslar med projektering och försäljning av el- och övervakningssystem.

Bland bolagets varumärken återfinns bland annat Bluesea, Victron Oceanvolt, Flir, VDO och Maretron.

## Kanalbolag köper hotell

Anrika Göta Hotell i Östgötametropolen Borensberg har fått ny ägare.

Det är AB Göta Kanalbolag som förvärvat den faluröda träkåken med elva hotellrum, två matsalar och en uteservering vid slussen. Sedan tidigare ägde bolaget marken där hotellet är beläget.

I nuläget har kanalbolaget inte klart med någon krögare som kan driva verksamheten under sommaren 2016.



Volvo Penta

**SERVICE DU ALLTID KAN LITA PÅ**

Hos en auktoriserad Volvo Penta återförsäljare får du alltid professionell hjälp. De har alla specialverktyg och all diagnostikutrustning 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!



Hjälp finns alltid nära. Dygnet runt, alla dagar i veckan.  
Skandinaviska språk +32 9 255 69 67  
English speaking +32 9 255 69 77

**WWW.BÅTKUSTEN.SE**

**VOLVO PENTA**



## Hansen garanterar Sierra

I fortsättningen kommer Hansen Marine att lämna garanti på de reservdelar till motorer och drev från amerikanska tillverkarerna Sierra som bolaget saluför. Enligt ett pressmeddelande från Hansen omfattar garantin bland annat arbetskostnader, eventuella följskador samt engångskostnader som bogsering.

## I takt med tekniken

Möjligheten att skanna sjöbotten med ekolod, lagra informationen och upprätta egna sjökort har funnits ett tag. Problemet är att den som använt tekniken minst sagt befunnit sig i en juridisk gråzon.

I insjöar, vattendrag och kanaler har det varit fritt fram att kartlägga abborrgrunden. Den som skaffat samma detaljerade information om hummerrevens utbredning i havet har däremot enligt Försvarmakten ansetts utgöra ett hot mot rikets säkerhet.

Den 9 mars röstade riksdagen

för en lagändring som innebär att det blir tillåtet med ringa sjömätning, det vill säga kartläggning för eget bruk och för att dela med sig till vänner och bekanta. Att sprida insamlad information via internet rymms däremot inte inom begreppet "ringa sjömätning". Den nya lagen träder i kraft från den 1 maj.

## Stipendium till Sassan

Sedan 1990 har sammanslutningen Gaff Yacht Society delat ut ett stipendium om 10 000 kronor för bevarande av äldre kulturhistoriskt intressanta segelbåtar.

I år har Lars Hagbarth, ägare till 6mR-jakten *Sassan* som restaurerats med pietet och omsorg, utsetts till mottagare av stipendiet.

Det var i augusti 2013 som Lars och hans dotter Karolina påbörjade renoveringen av *Sassan* efter drygt 30 år på land. Redan i april 2014 – 100 år efter att hon byggts på Neglingevarvet – blev det sjösättning.



## Ta gymmet till båten

Värnpliktens fältmässiga morgongympa – Bröst Rygg Axlar Knän – har flyttat in i mobilen. För ett par veckor sedan sjösattes Försvarmaktens Träningsklubb, FMTK. I centrum står en träningsapp där försvaret, med egna ord, sammanställt flera hundra års erfarenhet av träning med fokus på styrka, kondition och rörlighet.

"Allt du behöver är din kropp och lite vilja." Varken de enskilda övningarna, drygt 450 stycken, eller de sammansatta träningspassen fordrar några redskap. Till varje övning finns dels skrivna instruktioner, dels en video. Bara att kliva upp på däck eller i land och köra igång!

## Kasta loss med en trygg båtförsäkring

Med rätt båtförsäkring kan du känna dig trygg och njuta av båtlivet i lugn och ro. Om du får motorstopp eller grundstöter, ingår Båtassistans dygnet runt. Vår båtförsäkring gäller hela året, både till sjöss och på land.

Ring 0771-950 950 så hjälper vi dig att få rätt försäkring för just din båt och möjliga samlingsrabatter.

Köp din  
båtförsäkring på  
[folksam.se/bat](http://folksam.se/bat)



**Folksam**  
För allt du bryr dig om





## Smålänningar årets sjöräddare

En trio sjöräddare – Gunnar Gustafsson, Stefan Ohlsson och Filip Harryson – från Sjärräddningssällskapets räddningsstation i småländska Bergkvara har utsetts till Årets sjöräddare 2015.

Det var för en insats i maj 2015 då en ensam seglare undsattes efter att ha legat i elvgradigt vatten i Kalmarsund i drygt tre timmar som trion hyllades under båtmässan Allt för sjön.

– Men vi är ju inte sjöräddare för att få priser utan för att rädda liv. Och det gjorde vi den här gången, och det är det bästa med alltihop, säger Filip Harryson.



**LEWMAR®**  
Rigga din båt med prestanda från Lewmar



EVO® och Ocean self tailing vinschar



DC avlastare  
NTR och HTX travare



Control, Synchro,  
HTX och Racingblock



Läs mer på  
[www.comstedt.se](http://www.comstedt.se) / [www.lewmar.com](http://www.lewmar.com)



### Framtidens hjältar sökes

Vid 33 års ålder, och med tre genomförda jorden runtseglingar på meritlistan, är Martin Strömberg sugen på mer. Men till skillnad från senast hoppas han få sällskap av fler blågula havskappseglare när startskottet för nästa upplaga av Volvo Ocean Race smäller 2017.

– Jag vill hitta seglare som vill vara en del av nästa stora äventyr runt jorden, säger Martin Strömberg.

Strömbergs målsättning är att komma till start med en blågul utmanare både vad gäller båt och i alla fall delar av besättningen. För att lyckas nå det målet tar han sig an rollen som coach och mentor för ett tiotal tjejer och killar mellan 23 och 30 år som är redo att satsa det som krävs för att ta plats i ett VOR-team.

### Hallberg-Rassy 44 under konstruktion

I dagarna har Hallberg-Rassy aviserat att en ny båt är under utveckling. Eftersom det är fyra år sedan sist är det ingen överdrift att säga att de skyndar långsamt på varvet i Ellös. Den nya skapelsen mäter 44 fot och kommer att få en prislapp på cirka 5,5 miljoner kronor i grundutförande. Den ska premiärvisas på båtmässan i

Düsseldorf i januari 2017.

Som brukligt i H-R-sammanhang är det Germán Frers som står för designen. Båten har bland annat försetts med dubbla roderblad, integrerat peke och utfällbar badplattform. Under däck finns en rad val som linjärt eller U-format pentry, en eller två kabiner i fören och i aktern en king-sizekoj alternativt två separata kojor med soffa mellan.





## BLI SÄKRARE TILL SJÖSS!

OCEAN SIGNAL är en av världens största tillverkare av räddnings- och säkerhetsutrustning. Produkterna har hög kvalitet, är enkla att använda samt har långa batterilivstider och generösa garantier.



PLB1

MOB1

EDF1

EPIRB1

**rescueME MOB1** är världens minsta personliga nödsändare som skickar din position via AIS och DSC till båtar i närheten. MOB1 monteras enkelt i en flytväst och aktiveras automatiskt när flytvästen blåses upp. *Rek pris (mars 2016):*

**3 490 kr**



AIS



7 års batterilivslängd



DSC



24 timmars drifttid



30% mindre



5 års garanti



Automatisk aktivering



66 kanalig GPS



Integreras i flytvästen



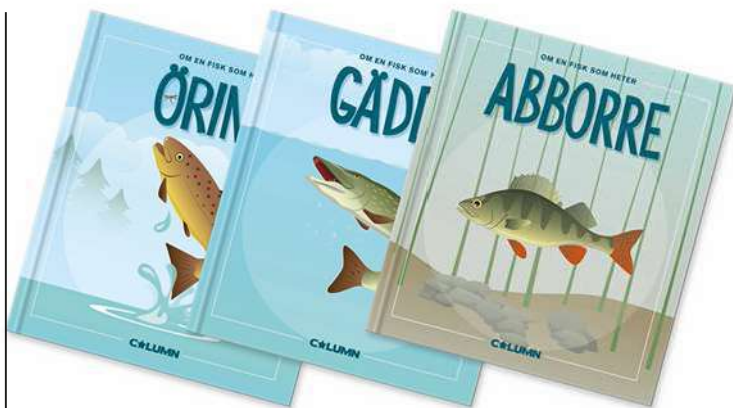
Högintensiv lampa



Mer information och närmaste köpställe finns på [www.marinplus.se](http://www.marinplus.se).

**m** marinplus

08-5093 4000 • [info@marinplus.se](mailto:info@marinplus.se)  
[www.marinplus.se](http://www.marinplus.se)



## Om fisk för de yngsta

Sportfiske är en hobby som fånglar alla åldrar. Det har bokförlaget Column tagit fasta på. I en serie rikligt illustrerade barnböcker med den gemensamma titeln "Om en fisk som heter" har arterna öring, gädda och abborre hitintills avhandlats.

Böckerna handlar dels om hur de olika arterna lever, vad de äter och hur stora de kan bli, dels ges tips om vilka fångstmetoder som ger störst chans till fiskelycka. Finns både som inbundna böcker hos bland annat Bokus.com och som e-böcker hos Apple Ibooks.



### På span med Nikon

I vår presenterar Nikon två nya kikare, Prostaff 3S, som riktar sig till fågelskådare, vandrare och åskådare på lek- och idrottsanläggningar som vill ha koll på längre avstånd. Det faktum att de är vattentäta, har gummiklädda grepp och tål stötar gör dem inte olämpliga på sjön. Låg vikt, Nikon anger 575 gram, ska inte underskattas. Rekommenderat pris för 8 x 42 är 1790 kronor. 10 x 42 kostar en hundring till.

### 100 miljarder positioner

De senaste fem åren har den svenska djupdatabasen mer än tredubblats från 30 till 100 miljarder insamlade djupuppgifter. De imponerande talen till trots är Sjöfartsverket bara halvvägs när det gäller att kartlägga det svenska havsområdet.

– Om sjömätningarna fortsät-

ter i samma takt så kommer drygt 70 procent av svenskt vatten att vara sjömätt med moderna metoder år 2020. Det innebär att samtliga prioriterade ytor som trafikeras av handelsfartyg då kommer att vara sjömätta, säger Magnus Wallhagen, produktionschef för sjögeografi på Sjöfartsverket.



# Se över båt försäkringen

**Det finns stora skillnader i vilka premier som begärs för att försäkra båtar. Det visar färsk statistik från prisjämförelsesajten Comparicer.**

Givetvis spelar faktorer som skadestatistik, hur pass stöldbärlig en båt eller motor anses vara och om den är stöldskyddad, hemmahamn, medlemskap i båtklubb och användningsområde in. Villkor och omfattning påverkar också premien liksom utrustningsnivå och årsmodell på båt och eventuell motor. Marknadsvärde är en annan faktor värd att fundera lite extra på.

Bolagen vars premienivåer jämförts är: Alandia, Atlantica, Länsförsäkringar, Svedea och Svenska Sjö. Villkoren för exempelvis maskinskada, om båten lämnas i sjön över vintern och om allrisk ingår varierar. Den valda självriskan, 5 000 kronor, är gemensam.

En Bavaria 32 segelbåt från 2005 med ett uppgivet marknadsvärde på 500 000 kronor kostar mellan 3 703 och 5 138 kronor att försäkra i Stockholmsområdet. Om hemmahamnen är belägen på västkusten varierar premien mellan 3 720 och 6 146 kronor. Skillnaden mellan billigast och dyrast i Stockholm är 1 435 kronor och på västkusten 2 426 kronor.

Motsvarande jämförelse mellan öst- och västkust för en Aquador 26DC av årsmodell 2007 med en 300 hästars inombordare och ett angivet marknadsvärde på en miljon kronor visar att det skiljer 4 733



kronor mellan dyrast och billigast (8 129–12 862 kronor) i Stockholm och 3 466 kronor (8 955–12 401 kronor) på västkusten.

För en Nidelv 24 från 1986, med originalmotor, är det ingen skillnad mellan landsändarna. Premien landar i spannet 532 till 1 114 kronor oavsett hemmahamn. Dock finns det 582 kronor att spara genom att göra ett aktivt val av försäkringsbolag.

För den som har bil-, mc-, hemförsäkring samt försäkringar av husdjur, familjemedlemmar med mera hos ett och samma bolag kan det vara värt att undersöka om de erbjuder något rabattsystem.



## Kvalité har aldrig kostat mindre!

Vi har bottenfärger för alla behov, alla typer av båtar, alla vatten – oavsett vilka miljöregler som gäller. Du kan alltid lita på våra färger.



### Trilux Hard Antifouling

- Hård kopparbaserad bottenfärg
- Slip- och polerbar
- Lämplig också på båtar som dras upp på land och mycket snabba båtar

Pris 750ml: **295:-**



Priserna är ungefärliga. Lokala prisavvikelser kan förekomma.

Använd bottenfärger på ett säkert sätt – läs alltid etiketten och produktinformationen innan du påbörjar arbetet. Alla varumärken som omnämns i detta dokument ägs av eller är licensierat av AkzoNobels företagsgrupp. © AkzoNobel 2016.

### Cruiser® Polishing Antifouling

- Effektiv kopparbaserad bottenfärg
- Minimal uppbyggnad av färgskikt
- För alla material

Pris 750ml: **269:-**



**AkzoNobel**



Allt fler båtägare upptäcker möjligheterna att sluta använda giftig bottenfärg och börja tvätta båten under säsongen istället.





# DAGS ATT SKIPPÅ GIFTET

Vårrustning

Att tvätta båtbottnen under säsongen istället för att måla med giftig färg är det bästa sättet för att minska giftutsläpp i sjön. Dessutom finns pengar att spara. Borsttvättar och andra innovativa lösningar ligger helt rätt i tiden, så läs och begrunda.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR

**B**ottenmållandet inför sommarsäsongen går nästan per automatik för båtägare. Så snart vårkänslorna börjar spira ska båten tvättas, putsas och fejas. Det säger bara schvung så åker båten i vattnet nymålad undertill, precis som den alltid har gjort.

Att det kostar en tusenlapp i material är vi båtägare vana vid. Färgtillverkarna gnuggar sina händer inför varje ny säsong då tonvis med giftfärg läggs under våra båtbottnar, samtidigt som ett berg av målarsopor inklusive rollrar ofta hamnar i de vanliga soporna.

**Nästan allt gift hamnar i vattnet**

Det är naturligtvis inte långsiktigt hållbart. Havs- och vattenmyndigheten verkar för att påskynda övergången till gift-

fria alternativ och skriver i sina riktlinjer för båtbottnentvätt av fritidsbåtar att giftfärger på sikt helt bör fasas ut. Sedan är det upp till varje kommun att utforma regelverk och krav på båtägare.

Båtklubbar och kommuner har investerat mångmiljonbelopp i spolplattor och reningsverk för att ta hand om de gifter som spolas av då båten torrsätts. Ändå är det bara 10–20 procent av gifterna som finns kvar i bottenfärgen efter att båten varit en säsong i sjön. Att 80–90 procent av gifterna hamnar i vattnet är därför svårt att komma ifrån, om inte målning med giftig bottenfärg förbjuds. Därför vill vi i detta vårrustningstema slå ett slag för alternativa sätt att hålla sin botten ren och skydda havet, nämligen genom att tvätta ett par gånger under säsongen.





## Mekaniska alternativ

# RENT SAMVETE



FOTO: SVANTE BAHRTON

Med hjälp av rengöringsverktyget Scrubbis kan botten rengöras flera gånger per säsong med handkraft. Det enda som behövs är själva verktyget och en brygga där båten kan ligga långsides.



Att lyfta båten och tvätta botten ett par gånger under säsongen är ett bra sätt att hålla slem och havstulpaner borta.

**M**ed mekaniska hjälpmedel kan botten tvättas i sjön. Även om fjolårsfärgen sitter kvar är miljön vinnare när du skrubbar din botten istället för att måla ny giftfärg. Att sluta måla botten med giftig färg brukar vara ett aktivt val, men även om det görs passivt är våra hav och vattendrag stora vinnare. Provtagningar som gjorts i flera hamnar visar nämligen att det ur miljösynpunkt rent av är bättre att skrubba eller borsttvätta en båt som har rester av gammal fjolårsfärg än att måla båten med ny giftfärg och låta den ligga i vattnet en säsong. Den som helt enkelt glömmet målningen eller har för bråttom ner i sjön kan alltså ändå skrubba botten under säsongen med gott samvete.

Kritiska röster brukar hävda att gifter kommer ut i vattnet när den gamla färgen borstas i exempelvis en borsttvätt. Det stämmer, men det verkliga problemet är att miljöavtrycket är så mycket större om båten målas med giftfärg på konventionellt sätt. Mellan 80–90 procent av gifterna utsöndras nämligen under den första säsongen i

vattnet. De gifter som finns kvar efter en säsong i vattnet är alltså låga mängder i jämförelse med en nymålade botten.

### Låga gifthalter i fjolårsfärg

Britta Eklund är forskare vid ITM Stockholms universitet. Hon har gjort provtagningar i hamnar som visar att de giftläckage som sker i samband med båtbotentvätt och uppsamlingsbassäng är låga i förhållande till giftläckage från målade bottnar.

– Det bästa miljöalternativet är att få båtägare att sluta måla direkt och istället börja använda mekaniska alternativ, säger hon.

Att ta upp båtar med fjolårsfärg under säsongen och spola av dem över en spolplatta med reningsanläggning är bättre än att tvätta i vattnet. En del båtklubbar med spolplatta erbjuder detta, men inte alla. Vid marinorna finns det däremot nästan alltid möjlighet att lyfta båten för att tvätta botten. Ett lyft för att tvätta botten under säsongen brukar kosta mellan 500 och 1500 kronor.

Ett annat sätt är att göra rent botten mekaniskt, med borste, när båten ligger i vatt-

net. Den som inte vill simma runt båten med borste eller tvättsvamp kan köpa ett smart tillbehör med teleskopskaft. Sedan några år tillbaka finns nämligen Scrubbis, som är en uppfinning för att rengöra båtbottnen stående på en brygga bredvid båten. Själva rengöringshuvudet har en flytkraft på två kilo som hjälper till att trycka upp borsten mot skrovet. För att det ska fungera tillfredsställande ska Scrubbis användas tre till fem gånger under säsongen.

### Giftfritt

Det bästa alternativet vid all mekanisk tvätt i vattnet är att botten är helt giftfri. Då krävs att båten blästrats, slipats och tvättats ren. I praktiken innebär det oftast också en fyra lagers epoxibehandling.

Andra alternativ är att förvara båten på land mellan användningstillfällena, med hjälp av exempelvis en båtlyft eller flytbrygga. Eller använda en skrovskyddsduk, vilket är en duk vid båtplatsen som dras upp runt skrovet och hindrar beväxning genom att ljus och syre hålls borta.



Med blästring och epoxibehandling blir båtbottnen slät, giftfri, snygg och hållbar.



## Blästring och epoxibehandling

# BÖRJA FRÅN GRUNDEN

**Att förbereda sin båt på bästa sätt för framtida botten-  
tvätt kräver en insats initialt. Sen är det bara att luta sig  
tillbaka.**

**F**ör den som vill sluta måla sin båtbottnen med giftfärg och istället börja bottenvätta under säsongen finns två vägar att gå. Den ena är att båtägaren helt enkelt slutar att måla sin botten och istället börjar tvätta regelbundet under säsongen.

Om båtbottnen har flera lager färg sedan tidigare blir ytan dock skrovlig och inte särskilt vacker, något som särskilt seglare brukar ta hänsyn till när de visar skrov- och bottenidorna för varandra under kryss. Men den vägen är enkel och kräver inget

extra jobb alls. Den andra vägen innebär en renskrapning och epoxibehandling som kräver en del jobb, men när det väl är gjort är det framtida underhållet minimalt. På några års sikt har både tid och pengar sparsats in flera gånger om.

### Slipper framtida underhåll

Att blästra båtbottnen är det bästa sättet att få bort gammal färg, men det är inget båtägaren gör på egen hand. Dels krävs avancerad utrustning, dels finns det ofta krav på att ingen blästersand får spridas på marken.

Det finns flera företag som sysslar med blästring och det mest fördelaktiga är oftast att gå ihop och få flera båtar blästrade på samma gång, exempelvis genom båtklubben.

Leif Hammar har valt att låta blästra och epoxibehandla sin Ockelbo 600. Han räknar med att det kostar cirka 12 000 kronor, men tycker att det är väl investerade pengar eftersom det handlar om miljön. Dessutom räknar han med att slippa underhåll många år framöver.

– Jag har råd att vara miljövänlig, tycker jag. Varför ska vi använda giftiga färger när det finns alternativ?

Vi ska följa Ove Johansson på Miljöblästring för att se hur det går till att förbereda en båt för mekanisk rengöring i sjön, genom Ibi-blästring och epoxibehandling. »





**1** Det första som behöver göras är att täcka in båten. Varken blästermedel eller gammal färg får spridas till båtgrannar eller på varvsområdet.



**2** Även marken under båten täcks av plast. Vattnelinjen tejpas med en gummerad blästertejpsom gör att sanden studsar. Skrovsidorna kläs in med plast.



**3** För att få det så tätt som möjligt lägger Miljöblästring tyngder som ska hålla ner presenningen.



**4** För att kunna blästra ett skrov på ett effektivt sätt krävs en kraftfull bläster. Miljöblästring använder en så kallad lbix som går att använda med millimeterprecision.



**5** Det krävs mycket luft för att blästra. Kompressorn drivs på diesel och levererar sju bar och 5 000 liter luft per minut.



**6** Sand fylls i blästeraggregatet. I det här fallet är korstorleken 0,125 mm.



**7** Ove Johansson gör sig redo för att gå in under båten. Det är viktigt att använda skyddskläder och hel ansiktsmask eftersom dammet från färgen är giftigt.



**8** Utsugsluften filtreras och blåses ut för att få bort damm. Samtidigt får Ove frisk luft i sin mask genom en annan slang.



**9** Efter alla förberedelser börjar själva blästringmomentet. Med det finkänsliga munstycket kan Ove blåsa bort all färg utan fara för att skada gelcoaten.



**10** För att komma åt att blästra hela botten behöver stöttorna flyttas. Tillfälliga stöttor placeras mot relingslisten.



**11** Så ser det ut när hela botten är blästrad.



**12** Blästermedlet samlas upp med hjälp av plasten som lagts under båten.





**13** Sedan packas allt blästermedel i slutna behållare för att kunna renas och återanvändas.



**14** När botten är renblästrad ska ytan förseglas. Dels för att få ett skydd mot vatteninträngning, dels för att få en lättskött yta. I det här fallet används VC-TAR tvåkomponents epoxifärg.



**15** När tvåkomponentsfärgen blandats är färgen full av små bubblor. Måla inte med färgen förrän bubblorna försvunnit, annars finns risk att den målade ytan inte blir jämn.



**16** Efter tio minuter är färgen slät och fin, färdig att användas.



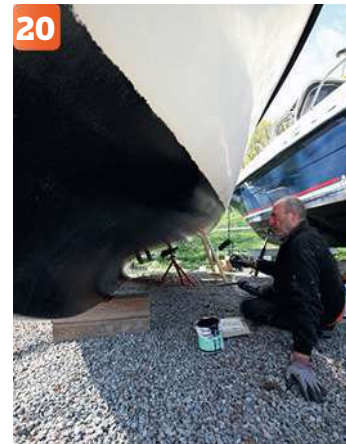
**17** När vattenlinjen är maskerad kan målningen börja. Stora ytor sprutmålas ofta, men i det här fallet passar roller bättre.



**18** Använd rollrar av bra kvalitet som klarar lösningsmedel. Billiga rollrar släpper ofta ull. En bit papp fungerar bra tillsammans med en målarburk istället för rollertråg.



**19** Stöttorna skruvas ner en bit så att det går att måla hela botten. Men Ove låter dem stå kvar som en extra säkerhet.



**20** Botten målas med minst fyra lager epoxifärg. Det är viktigt att det inte är för kallt under målningen.



**21** När sista lagret är målat tas maskeringstejpen bort medan färgen fortfarande är våt.



**22** Färdigt. Ockelbo 600:an *Torsten* är redo för en säsong med borstvätt utan giftutsläpp i sjön.





Att åka genom en borsttvätt med båten tar 15–20 minuter och är inte svårare än att köra genom en automatisk biltvätt.

# AUTOMATTVÄTT

**B**orsttvättar för båtar finns nu på 19 platser runt om i Sverige, från Härnösand till Sölvesborg. Resan fram till idag har varken varit spikrak eller enkel. Men nu, 18 år efter att den första botten tvätten öppnade, ser det ljust ut. Nära 2 000 båtägare använde borsttvättar någon gång under förra säsongen. Dessutom satsar Boat Washer, som är störst inom botten tvättar i Sverige, aktivt på att informera båtägare.

– Jag tipsar på att när 10–15 procent av alla båtägare i en klubb slutat måla, då kan det slå över. Då börjar folk snacka om det, säger Odd Klofsten, som är vd och marknadsansvarig vid Boat Washer.

Myndigheternas regelverk och kommunernas målsättning har också stort inflytande. I dag är det tvättstationerna kring Stockholm som används flitigast. Det är också där kommunerna jobbat aktivt de senaste åren med att försöka få bort giftfärgerna.

## Behöver tvätta regelbundet

Odd berättar att en vanlig båtägare tvättar botten mellan en och tre gånger per säsong, eller när det börjar kännas tungt i vattnet. Men ska det fungera optimalt bör en båt tvättas regelbundet, gärna minst tre gånger under en säsong. Boat Washers tvättanläggningar finns i olika storlekar, med kapacitet för båtar upp till 6 meters bredd och 2,4 meters djup. Anläggningen i Stocksund som vi ska testa klarar 2 meters djup och 4 meters bredd.

Runt själva borsttvätten finns en uppsamlingsbassäng där slam samlas. Mest blir det beväxningsrester, eftersom gammal bottenfärg ofta redan försvunnit innan båten tvättas. Båtar som är nymålade under får nämligen inte använda botten tvätten. Båtar med fjolårsfärg är däremot välkomna eftersom den färgen redan släppt ifrån sig runt 90 procent av gifterna.

Stefan Kraft låter Birdie 32:an ligga i vattnet året runt. På våren kör han genom borst-

tvätten och sedan är båten klar för säsongen. Det är fjärde säsongen han botten tvättar och än så länge är han jättenöjd.

– Det finns bara en nackdel, att båten ser trist ut undertill vid segling. Det kan jag leva med.

Odd, som själv seglar, har löst den detaljen genom att han epoximålat området en halv meter under vattenlinjen.

– Det ser snyggt ut upp till ungefär 8–9 meter per sekund, säger han och skrattar.

Den som vill använda Boat Washers ([www.boatwasher.se](http://www.boatwasher.se)) botten tvättar under säsongen köper antingen ett säsongskort eller ett klippkort. Bokningarna sker via webben eller via telefon. Priserna varierar beroende på båtstorlek. För en 10-metersbåt kostar en tvätt 900 kronor och ett årskort 2 190 kronor. Övriga botten tvättar i Sverige kommer framför allt från Rent Under ([www.rentunder.se](http://www.rentunder.se)). Rent Under har ingen central bokning, men telefonnummer till respektive station finns på webben.





1 Den här maskinen har fyra flexibla borstar i ytläge som följer båten's skrovform plus två vertikala borstar. Den klarar kölbåtar med upp till två meters djup.



2 Båten hakas fast och lotsas in i bassängen.



3 När fören närmar sig de första borstarna startas maskinen.



4 Här syns en av de vertikala borstarna till höger, som tar hand om kölen.



5 Hela tvättförloppet kontrolleras av en maskinist som styr borstarnas läge och båten's hastighet genom maskinen.



6 Gummihjul ser till att båten ligger rätt i maskinen.



7 Till slut har hela båten passerat borstarna.



8 Roder och andra detaljer, som utombordare, drev, akterspegel, tas manuellt med högtryckstvätt.



9 Båtbotten tvättas även en extra gång när båten backas ut. Det har gått ungefär 15–20 minuter och borsttvätten är redo för nästa båt.





Att hålla efter sin gasanläggning är egentligen inte särskilt svårt. Det handlar om att byta slangar och regulator och att regelbundet läckagetesta.

# GASOLKONTROLLEN

**De flesta gasanläggningar i båt får anmärkningar vid en besiktning. Vi har undersökt tre båtar tillsammans med installatören Daniel Kastman. En av gasanläggningarna fick körförbud.**

**G**asol är ett av de vanligaste bränslena ombord på fritidsbåtar. Att underhålla sin gasanläggning är inte särskilt svårt. Ändå är det mer regel än undantag att Daniel Kastman på Fogas hittar brister i gasolinstallationer när han är ute på jobb.

– Ungefär 95 procent av alla båtar jag undersöker skulle behöva åtgärdas.

Det kan vara allt ifrån en sotig spis som avger giftig kolmonoxid på grund av en ofullständig förbränning, till slangar som torkat eller en läckageindikator som saknas.

Att det inte sker fler olyckor där gasol är inblandat beror antagligen på att gasol kräver en ganska exakt inblandning av luft, 90–98 procent, för att brinna. Men konsekvenserna vid en olycka är ofta katastrofala. Eftersom gasol är tyngre än luft vädras gasen inte ut. Läckande gasol kan därför samlas i botten på en båt.

– Om det finns ett läckage så kommer blandningen till slut att bli brännbar, om inte flaskan tar slut först.

I grunden är gasol en luktfri gas, men ett lukttämne har tillsatts för att göra det lättare för användare att upptäcka läckage.

## Läckande gas ska hamna i vattnet

För att visa vad båtägaren själv kan kontrollera och undersöka vilka brister vi hittar i vanliga båtar åker vi ut till en marina för att titta in i tre olika båtar, mellan tre och nio år gamla. Det första Daniel undersöker är utrymmet där gasolflaskan står.

Flaskan ska inte förvaras i ruffen utan i ett särskilt utrymme som är dränerat och ventilerat. Läckande gas ska kunna ”rinna” ut i vattnet istället för att samlas upp i båten. Därför är det viktigt att genomföringar mot ruffen i detta utrymme är gastäta. En rem eller liknande för att kunna sätta fast flaskan ska också finnas, om det finns risk att flaskan kan röra sig vid en eventuell grundstötning.

Daniel kontrollerar huvudavstängningsventilen på flaskan och årtalet på reduceringsventilen. Den ska bytas vart tionde år och är en av de viktigaste delarna i en anläggning. Den ser till att trycket reduceras ner till cirka 0,03 bar. Trycket i flaskan varierar med temperaturen, men håller 8,5 bar vid +20 grader.

Membranet i reduceringsventilen åldras med tiden. Även slangarna har ett ”bäst före-datum”.

– Slangar som sitter skyddat bör bytas efter tre till fem år. Sitter de utomhus bör de bytas varje år, eftersom UV-ljus torkar ut slangarna.

Förutom att de ska vara märkta med tillverkningsår ska de ha beteckningen EN ISO3821 eller EN1762, vilket är två europeiska standarder. Dessutom ska det stå specificerat 2MPa och -30 grader, så att de klarar svensk vinter utan att spricka vid böjning. Daniel konstaterar att läckageindikator saknas i den första båten.

– Det är inget lagkrav, men ett bra sätt att enkelt kunna kontrollera sin anläggning. En bubbelkoppsmodell kostar bara 600–700 kronor.

## Enkelt byta slangar

Vi kryper in i båtens akterutrymme för att kontrollera dräneringen från gasolutrymmet. Den ser bra ut och mynnar ut gott och väl 75 mm ovanför vattenlinjen, vilket är vad gasolstandarden EN ISO 10239 kräver. Kopparrören är klamrade minst var 500 mm, vilket också är enligt standarden.

Inga dolda skarvar får finnas. Det beror på att alla skarvar ska kunna inspekteras. För enkelhetens skull har de flesta anläggningar kopparrör dragna, med bara korta slangar vid spis och gasolflaska, lätta att byta.

Gasolstandarden preciserar att anslutningarna mellan slang och rör ska vara pressade, men Daniel ser inga problem med





Reduceringsventilen är bland det viktigaste i en gasanläggning. Den ska bytas minst vart tionde år.



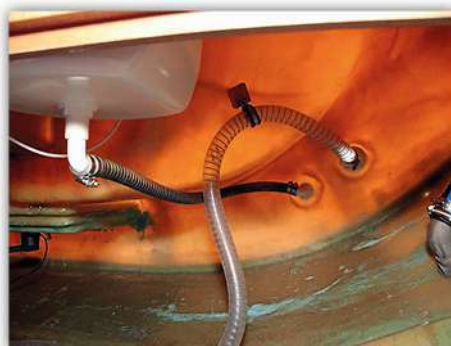
Gasoltuben, även reservtub, ska förvaras i ett avskilt, ventilerat och dränerat utrymme.



Slangar som är skyddade bör bytas efter tre till fem år. Slangar som utsätts för solljus blir spröda och bör bytas varje år. Slangarna ska vara godkända och märkta.



Rörgenomföringar från flaskutrymmet ska vara täta.



Dränering från flaskutrymmet ska mynna minst 75 mm ovan vattenlinjen.



En böj på kopparröret kan ibland finnas för att ge utrymme för värmeexpansion.



Kopparrören ska vara klamrade minst var 500 mm och dras så högt upp i båten som möjligt.



Alla skarvar och kopplingar i gasolinstallationen ska vara tillgängliga för inspektion.



Slangen vid spisen bör bytas efter tre till fem år. Ibland finns en gul märkning som visar vilket år slangerna ska bytas igen. Märkningen på slangerna är tillverkningsåret.

slangar fastsatta med slangklämma. Bara det är ordentligt gjort.

– Det är lätt att köpa en bit slang och byta vart tredje år. Drar man åt ordentligt blir det tätt.

Båtar äldre än 1998, då CE-märkningen blev obligatorisk, omfattas egentligen inte av några specificerade krav. Försäkringsbolagen kräver att båtägaren är aktsam, vilket i praktiken betyder att gasolanslagningar ska vara utformade och installerade så att de är säkra.

Spisen i den första båten behöver en rengöring. Lågan brinner med gula inslag, vilket visar att förbränningen inte är fullständig. Skadlig kolmonoxid bildas. Vid varje gasolapparat ska det finnas en separat av-

stängningsventil. Daniel tycker att avstängningsventilen sitter felplacerad. För att nå avstängningen måste han böja sig över köket.

– I en nödsituation med lågor från spisen när jag inte avstängningen.

### Vibrationer som kan ge sprickor

Den andra båten vi tittar på har gasolflaskan i en hink. Övergången från slang till kopparrör ser bra ut, men när Daniel tittar på utsidan av gasolhinken ser han något som är mindre bra. Kopparröret är inte klamrat utan går bara i ett flexrör för elkablar. Det betyder att röret kan röra på sig, vilket inte är bra eftersom det är fastlött i muttern och inte pressat med stödhylsa.

– När det vibrerar finns det risk att lödningen spricker. Det är inte optimalt.

Även på denna båt behöver köket sotas ur och rengöras. Avstängningsventilen vid spisen sitter bra placerad, lätt att nå, i ett skåp strax nedanför spisen. Att det inte finns några dolda skarvar eller kopplingar, det går inte att kontrollera.

– Man får utgå från att det är ordentligt gjort, säger Daniel.

Läckageindikator saknas även här.

### Troligt läckage

Den tredje och sista båten är bara tre år gammal. Utrymmet där gasolflaskan står är dränerat, men inte ventilerat. Genomföringen från gasolutrymmet ser annor- »



» lunda ut, med en gummipackning som kopparröret går rakt igenom. Hur det ser ut på baksidan är omöjligt att se. Även här får Daniel anta att det är ordentligt gjort med klammer var 500 mm, så att röret inte rör sig.

Spisen brinner med gula inslag i lågan och är i behov av service. Den separata avstängningsventilen sitter olyckligt placerad intill elkablar och kompressor till kylan. På grund av risken för gnistor i en strömbrytare eller liknande ska gasrör och slangar alltid separeras från elektronik.

När vi ska kontrollera slangen på baksidan av spisen upptäcker Daniel att muttern

som klämmer åt stödhylsan vid kopplingen mellan rör och slang är sprucken.

– Troligen beror det på att någon dragit den för hårt. Den här anläggningen får inte användas. Det är totalförbud.

När vi summerar intrycken från de tre båtarna kan vi konstatera att en av anläggningarna är farlig, men att alla tre har brister. Att låta en gasinstallatör åtgärda den farliga anläggningen, serva spisen, byta slangar och den trasiga muttern samt installera en läckageindikator skulle enligt Daniel kosta cirka 5 000 kronor.

De andra anläggningarna får anmärkningar, men inte körförbud. Att flytta på en

avstängningsventil i en befintlig anläggning, det är bökigt. Men att montera läckageindikator med bubbelkopp är en enkel åtgärd som dessutom är billig.

– Jag brukar alltid montera en läckage-testare om det inte finns. För båtägarens säkerhet och för mitt samvete, säger Daniel.

### Fotnot:

*Vi har varit i kontakt med ett av de största försäkringsbolagen inom båtbranschen och efterlyst tydligare regler och framför allt gemensamma och tydliga krav från försäkringsbolagen vad gäller gasol i båt. Ännu har vi inte fått någon respons.*



En separat avstängningskran ska sitta vid varje apparat. I den här båten sitter avstängningen bakom spisen, inte helt optimalt.



Gula inslag i lågan betyder ofullständig förbränning, vilket skapar kolmonoxid. Spisen behöver servas.



Packningen mellan reduceringsventil och flaska ska vara mjuk. Är den sprucken, byt direkt. Annars tar flaskan slut onödigt fort.



Kopparröret är inte klamrat. Lödningen riskerar spricka vid vibrationer, med läckage in i båten som följd.



Slangen skyddas vid genomföringen, bra.



Apparatavstängningsventilen sitter i ett skåp bredvid spisen. Lätt att nå utan att böja sig över en brinnande låga.



Elektronik intill gasolkomponenter är inte optimalt. Allt som kan ge upphov till gnistbildning ska vara skilt från gasolinstallationen.



Det allvarigaste felet vi hittade var en sprucken mutter i anslutningen mellan rör och slang bakom en spis. En sådan skada kan få allvarliga konsekvenser om gas läcker ut i båten och spisen sedan tänds.



En läckageindikator med bubbelkopp är lätt att använda, billig i inköp och har en pålitlig funktion.



# STORA CHECKLISTAN

## För motor- och segelbåt

### Inombordsmotor

- ☛ Kontrollera oljenivå (olja och oljefilter ska bytas på hösten med varmkörd motor).
- ☛ Byt bränslefilter.
- ☛ Tappa ur vatten ur vattenavskiljare.
- ☛ Inspektera bränsletank för att upptäcka beväxning.
- ☛ Kontrollera kylvattennivå (om färskvattenkylning finns).
- ☛ Kontrollera offeranod i färskvattenkylning.
- ☛ Töm ur glykol ur sjövattnets krets och lämna till miljöstation.
- ☛ Montera/byt impeller.
- ☛ Kontrollera vakuumventilens funktion.
- ☛ Kontrollera och rensa sjövattnesfilter och sjövattnesintag.
- ☛ Kontrollera att växel- och gasreglage går lätt. Smörj med fett vid behov.
- ☛ Kontrollera drivrem till generator. Den ska vara utan sprickor och ha ett spel på 10–15 mm när man trycker på den med tummen.
- ☛ Kontrollera att bränsletanken, däckspåfyllning, rör och avluftning är jordade till motorblocket för att undvika statisk elektricitet (gäller inombordsmotor bensin).

### Elsystem

- ☛ Kontrollera elektrolytnivån i batterierna, fyll på destillerat vatten vid behov.
- ☛ Rengör och fetta in batteriernas poler.
- ☛ Ladda batterierna.
- ☛ Se till att batterierna sitter fast ordentligt.
- ☛ Kontrollera att alla elförbrukare fungerar.

### Drev/axel/propeller

- ☛ Kontrollera oljenivå/fett i lager vid axelgenomföring.
- ☛ Lossa pluggen under drevet och tappa ur några droppar olja för att kontrollera kvaliteten. Oljan ska vara gyllenbrun och klar. Är den grå eller grumlig behöver drevet packas om.
- ☛ Kontrollera oljenivå i backslag och drev.
- ☛ Applicera fett i nipplar på drev.
- ☛ Kontrollera drivknutsbälgs och avgasbälgs på AQ-drev. Byt vartannat år eller om det finns skador.
- ☛ Kontrollera S-drevets tätningsbälgs. Den bör bytas vart sjunde år och är märkt med årtal.



Efter några år går vårrustningen mest på rutin, men gå igenom listan ändå så är det inget som glöms bort.

- ☛ Kontrollera offeranod på propelleraxeln, propeller, drev, drevsköld och köl. Byt när hälften förbrukats.
- ☛ Fetta in propelleraxel (om propellern varit bortmonterad).
- ☛ Putsa av propellerbladen på bronspropeller med smärgelduk.
- ☛ Smörj foldingpropeller.
- ☛ Se till att propelleraxelmuttern är säkrad med saxpinne eller låsbricka.
- ☛ Måla drevet med en drevfärg utan koppar.

### Styrning

- ☛ Kontrollera oljenivå i hydraulstyrning.
- ☛ Kontrollera roderlager. Glappar de för mycket kan rodet nypa vid hård belastning.

### Skrov

- ☛ Kontrollera/laga gelcoatskador vid behov.
- ☛ Rengör skrov och överbyggnad.
- ☛ Polera skrovet.
- ☛ Försegla/vaxa skrovet.
- ☛ Kontrollera skrovgenomföringar och smörj kranar/ventiler.
- ☛ Kontrollera att loggivarer och ekolodsgivarer är hela och rätt monterade.
- ☛ Sätt i dyvikan (om den finns).
- ☛ Täta dräneringshål i roder.
- ☛ Måla botten med en godkänd färg och ett extra lager vid vattenlinje och stäv.

### Trädetaljer

- ☛ Rugga upp och lägg ett nytt lager lack över samtliga trädetaljer som är utsatta för väder.
- ☛ Tvätta av oljat trä med en scotchbrite eller liknande och olja sedan in.

### Säkerhet

- ☛ Kontrollera att gasoltuben sitter fast och att dräneringen i utrymmet fungerar.
- ☛ Kontrollera gasolslangar och byt efter tre–fem år, eller varje år om de utsätts för UV-ljus.
- ☛ Läckagetesta gasolsystemet.
- ☛ Kontrollera att brandsläckare har rätt tryck.
- ☛ Kontrollera länsumpens membran och funktion.

### Textilier/tågvirke

- ☛ Tvätta sprayhood och kapell med såpvatten och mjuk borste.
- ☛ Smörj tröga blixtlås med stearin.
- ☛ Inspektera segel och åtgärda skador.
- ☛ Kontrollera ankartamp och tågvirke.

### Toalett/kök

- ☛ Kontrollera färskvattenpumpens och sjövattnepumpens funktion.
- ☛ Kontrollera toalettumpens funktion, smörj med matolja.
- ☛ Kontrollera kranar/ventiler i anslutning till toalett och hålltank.



# Hitta rätt



Användarrecensioner , Expertrecensioner



På PriceRunner hjälper vi dig att hitta det rätta priset på fler än 8 miljoner produkter. Här hittar du också värdefulla recensioner. Dessutom erbjuder vi Köpskydd så att du kan känna dig trygg med ditt köp på nätet.





Spärrfärgen har fått ett tunt lager algslem under säsongen i Mälaren.

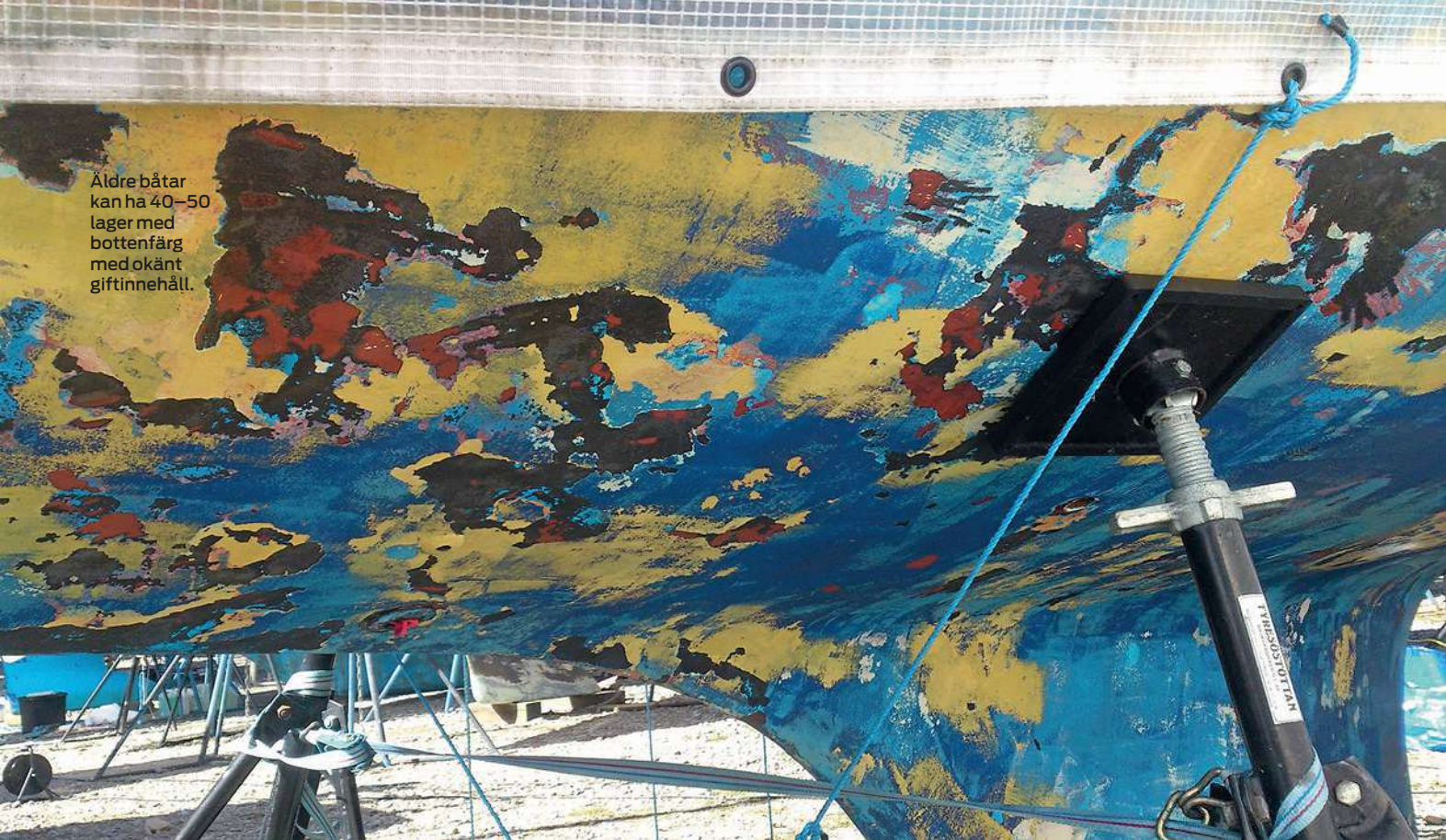
# STOPPAR INTE GIFTET

För den som vill övergå från att måla med giftfärg till att istället botten-  
tvätta kan spärrfärger verka som en bra genväg för att slippa blästra bot-  
ten. Tyvärr är det inte så enkelt.

TEXT LARS GUDITZ FOTO BÅTÄGARNAS EGNA







Äldre båtar kan ha 40–50 lager med bottenfärg med okänt giftinnehåll.

**D**e flesta äldre båtar har ett tjockt lager med gammal bottenfärg på skrovet. I många fall handlar det om ett färgskikt som består av båtens ålder gånger två lager färg. En båt från mitten av 1980-talet kan alltså vara rollad kanske 60 gånger med i värsta fall 30 olika sorters färg.

Självklart har den mesta färgen försvunnit, det är ju själva idén med blödande bottenfärger, men mycket blir kvar och närmast skrovet sitter ofta färg med TBT, tributyltenn, som ingrediens. TBT är effektivt mot beväxning men så giftigt att det förbjöds i hela Europa 1989 för sina hormonstörande egenskaper. Forskning visar att även om TBT-färgen suttit i decennier på skrovet och målats över flera tiotals gånger så läcker fortfarande det giftiga ämnet ut. Även andra aktiva substanser (läs gifter), till exempel zink och koppar, utsöndras också från äldre lager färg, även om cirka 80 procent av giftet försvinner under den första säsongen efter målning.

### Tvätta är framtiden

I de nya myndighetsdirektiven från bland andra Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten vill man driva på utvecklingen för giftfria metoder mot beväxning på båtbottnarna. Framför allt förordas att båtarna ska tvättas ett par gånger per säsong istället för att målas, något som även båtclubbarna och båtägarna själva i stort ställer sig positiva till. Båtbranschens riksförbund Sweboat och båtclubbarnas samar-

betsorganisation Svenska Båtunionen är även de positiva till bottenfärg.

Problemet är att vid tvätt så frigörs de giftiga ämnen som finns i alla lagren med färg, och därför har många kommuner i Sverige förbjudit borsttvätt eller högtryckstvätt för båtar som tidigare varit målade, om inte tvättvattnet tas om hand och renas.

Det finns egentligen bara en riktigt effektiv metod för att få bort all bottenfärg, att blåstra. Det är en ganska dyr metod och lämpar sig inte för amatörer, eftersom det kräver både avancerad utrustning och en del kunskaper (se gärna sidan 17). Dessutom är många av de företag som utför blåstring fulltecknade långt framöver, flera båtägare har fått svaret att de kan ringa igen 2018, när de försökt boka blåstring.

### Spärra in giftet

Återstår spärrfärger. Tanken är då helt en-

kelt att den gamla bottenfärgen kapslas in genom att ett tätt skikt med ny färg målas ovanpå och att man därefter istället ska kunna bottenfärga med jämna mellanrum för att slippa beväxning. Tyvärr visar ny forskning från Stockholms universitet att tanken inte håller hela vägen. Dels läcker en del gift från tidigare bottenfärger, till exempel TBT, igenom spärrfärgen, dels är en del spärrfärger i sig ganska giftiga. Det visade sig också att tvätt med borstar skadar färgen så att mer gift läcker ut redan vid måttligt hård borstning.

Forskarna vid institutionen för miljövetenskap och analytisk kemi vid Stockholms universitet testade fem spärrfärger, varav fyra säljs i Sverige.

En plastyta i ett material som liknar ett båtskrov målades först med bottenfärg och därefter med en täckande spärrfärg. Olika kombinationer gjordes, både med båda



Albin 25 före sjösättning. Spärrfärgen Nautical Underwater Primer målades direkt på tidigare bottenfärg utan särskilt noggrant förarbete.



Albin 25 efter högtryckstvätt på hösten. Stora flagor lossnade vid tvättningen.





Magnifik Midget före målning med International Primocon, tidigare bottenfärger okända.



Magnifik Midget efter högtrycksspolning, där färgen släppte fläckvis.

färglagren från samma fabrikat och med olika fabrikat på den underliggande bottenfärgen och spärrfärgen. För att testa spärrfärgernas effektivitet användes också en förbjuden polerande färg med högt kopparinnehåll och TBT.

### Testades på kräftdjur

De målade plastytorna fick sedan ligga i behållare med bräckt vatten där man mätte vilka ämnen som avgavs, och lakvattnet provades också mot tre levande organismer, en alg, en bakterie och ett kräftdjur, för att se hur de påverkades.

Ett urval av de målade skivorna borstades också för att simulera båtbotentvätt och se hur det påverkade utsläppen av gift. Ingen spärrfärg som borstades lyckades kapsla in kopparinnehållet i TBT-färgen, där var kopparhalterna i lakvattnet genomgående höga eller mycket höga. På de oborstade färgerna

var kopparkoncentrationen högre med Biltemas spärrfärg än med de andra.

### Slutsatserna i forskarrapporten lyder:

- ☛ Spärrfärgerna kan fungera om ytan inte borstas. Det går alltså inte att måla med spärrfärg och sedan köra genom en vanlig båtbotentvätt. Ska botten målas måste båten lyftas och spolas.
  - ☛ Spärrfärg av samma fabrikat som underliggande bottenfärg ger en bättre försegling än om man målar med spärrfärg av annat fabrikat.
  - ☛ Alla spärrfärgerna var i sig själva giftiga och störst påverkan på de testade organismerna hade färgerna från Hempel och Biltema.
  - ☛ Färgerna från Biltema och Hempel läckte i sig själva ut zink.
- Det är inget solklart resultat, men spärr-

färgerna låser inte helt in gifterna och del släppte ut mycket zink. Men det är bättre med spärrfärg än utan, om man inte borstar, säger Ann-Kristin Eriksson Wiklund, docent i miljövetenskap vid institutionen för miljövetenskap och analytisk kemi vid Stockholms universitet.

### Spärrfärgerna är inte svaret

Sammantaget med testet utfört av Stockholms segelsällskap (se nedan), där man i första hand har testat om färgerna satt kvar och hur mycket beväxning som har skett, kan vi konstatera:

- ☛ Även en perfekt målade spärrfärg i laboratoriemiljö släpper igenom en del gift från underliggande färg. Borstas färgen släpper den igenom betydligt mer.
- ☛ Färg som har målats under verkliga förhållande tenderar att släppa vid högtryckstvättning, sannolikt rivs den också loss av en borsttvätt.

Det verkar alltså som att spärrfärger inte är någon lösning för den båtägare som vill övergå från att måla båten till att börja botentvätta under säsong.



Folkparca 22. Flagor hade lossnat under säsongen och färgen släppte ytterligare vid högtryckstvätt.



Folkparca 22 före målning med International Primocon på okänd tidigare bottenfärg.

### Färger som testades av experterna

International Primocon  
Hempel Underwater Primer  
Jotun Yachting Vinyl Primer  
Biltema Sealer för trä och metall  
(Resolution Primer Stoppani, säljs inte i Sverige)



# Båtägarna nöjda

**P**raktiskt Båtägande har följt ett test utfört av Stockholms segelsällskap i Mälaren, där ett tiotal äldre båtar målades med spärrfärg ovanpå tidigare lager bottenfärg. Tillverkarnas instruktioner följdes noggrant vid målning och båtarna brukades sedan som vanligt under en säsong. Vid torrsättningen bedömdes hur båtarnas botten såg ut direkt vid upptagningen och sedan efter tvättning med högtrycksspolning.

Eftersom testet genomfördes utan möjlighet att ge exakt samma betingelser för de olika färgerna går det inte att slå fast ett rättvisande jämförande resultat mellan de olika fabrikaten. I flera fall visste till exempel inte båtägarna vilken bottenfärg som tidigare hade använts.

Skillnaderna var dock förvånansvärt små mellan de olika fabrikaten och följande kan konstateras för samtliga färger:

- ▶ Alla båtar utom en hade inte tvättats under säsongen och vid upptagningen hade spärrfärgen täckts med ett lager "slem", alltså alger.
- ▶ Den enda båt som legat långtidsförtöjd i Östersjön var kraftigt beväxt med både alger och havstulpaner, vilket tyder på att spärrfärgen inte släppt ut underliggande giftfärger.
- ▶ Spärrfärgen satt vid upptagning kvar överallt och såg, förutom slemmet, ut som direkt efter påstrykning.
- ▶ Vid högtrycksspolning lossnade färgflakor från spärrfärgen, i de flesta fall mindre flikar. Några färgfabrikat testades på flera

## Färger som testades av båtägarna

International Primocon  
Nautical Underwater Primer  
Jotun Yachting Vinyl Primer  
Hempel Underwater Primer  
Biltema Sealer för trä och metall

båtar och vidhäftningen var då olika på olika båtar, samma färg kunde vara helt intakt efter högtrycksspolning på en båt, medan den släppt från andra. Underlag och förarbete kan därför antas vara viktigare än färgfabrikat när det gäller vidhäftning. Färgfabrikanterna rekommenderar dock att spärrfärgen ska ha samma fabrikat som underliggande bottenfärg, något som också bekräftas av undersökningen vid Stockholms universitet.

Alla båtägare utom en svarade ja på frågan "Upplevde du att spärrfärgen fungerade?".



Semona, tidigare målade med Biltemas ostkustfärg.



Semona på hösten. Målades med spärrfärgen Nautical Underwater Primer, som satt ordentligt fast på Biltemas ostkustfärg.



Solö Cabin före målning med spärrfärg.








Solö Cabin efter en säsong i vattnet. Spärrfärgen har målats med ett lager bengalack. Inga färgsläpp.





Eftersom spärrfärgen ofta stryks ovanpå många lager bottenfärg gäller det att de undre lagren verkligen sitter fast.

## Tabell

					
	<b>International Primocon</b>	<b>Hempel Underwater Primer</b>	<b>Jotun Yachting Vinyl Primer</b>	<b>Biltema Sealer för trä och metall</b>	<b>Nautical Underwater Primer</b>
Burkstorlek, liter	0,75/2,5/5	0,75/2,5	0,75/2,5	0,75	0,75/2,5
Pris kr (2,5 l)	915	640	469	149 (0,75 l)	349
Kr/liter	366	256	188	199	140
Kr/kvadratmeter	44	33	25	Uppgift saknas	20
Färger	Grå	Grå	Uppgift saknas	Uppgift saknas	Grå
Kontakt	<a href="http://www.yachtpaint.com">www.yachtpaint.com</a>	<a href="http://www.hempelyacht.se">www.hempelyacht.se</a>	<a href="http://www.jotun.com">www.jotun.com</a>	<a href="http://www.biltema.se">www.biltema.se</a>	<a href="http://www.nauticalpaint.com">www.nauticalpaint.com</a>



**Sandhamn**

# SEGLARBULLAR

Sandhamn har under det senaste århundradet varit centrum för kapsegling i Sverige. Men här finns plats för alla typer av båtfolk.



# & SENA NÄTTER

Ingen annan plats i Stockholms skärgård är så omtalad som Sandhamn. Här finns bra party och shopping, men också plats för avskildhet. Mixen av människor fascinerar.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR







Seglare håller hårt på traditioner. Här är det vinnaren i dagens regatta som kastas i vattnet.



Den som vill uppleva färsk rökt sik kan boka ett besök nere på Näslands bryggja.

After-sail på bryggan framför Seglarhotellet, den naturliga samlingsplatsen.



Redan på avstånd doftar det av nybakade bullar och frallor från Sandhamns eget bageri.

**H**av, sand, stort och smått, högt och lågt. Sandhamn bubblar av människor, från alla håll och samhällsskikt. Visst flödar champagnen som den alltid gjort i societetens fotspår, men det äts även pinnglass och pentrylagad risotto i sittbrunnarna. Alla verkar känna sig hemma i byn.

Här ligger Vegor och Flipperbåtar från 1970-talet strax intill giganter som exempelvis det svenska flaggskeppet Delta 88, som upptar större delen av pontonen vid sjömacken.

Att det kostar lika mycket att köpa en av 1970-talsbåtarna som det kostar att fylla upp halva bränsletanken i den stora Deltan är det ingen som tänker på eller verkar bry sig om. På den stora bryggan framför seglarhotellet, den naturliga samlingspunkten, är alla lika.

## Badort och seglingsmecka

På Sandön, som den heter, har Anders Zorn och August Strindberg vandrat runt och hämtat inspiration, liksom flera andra av våra svenska konstnärer och författare. Redan 1865 fick ön en reguljär ångbåtlinje och började användas som badort. I slutet av 1800-talet byggdes Kungliga Svenska Segelsällskapet, KSSS, ståtliga klubbhus och sedan dess har Sandhamn varit navet för svensk kappsegling. ÅF Offshore Race, eller Gotland runt som den först kallades, är kanske landets mest kända kappsegling. Det är den tävling som drar mest folk till ön och då är tredubbla rader med båtar i hamnen inte ovanligt.

Här har tusentals storstadsbarn lärt sig seglingens konst i KSSS regi och här har fritidsbåtsfolk stannat till för att proviantera och söka skydd ända sedan gästhamnen anlades. Så även i år, 2015. Kungen och drott-

ningen gör någon gång varje sommar ett traditionsenligt besök då de äter lunch och middag på de två mest anrika restaurangerna i byn. Den gemensamma nämnaren som för alla samman är havet.

Sandhamn är en plats dit människor förr eller senare kommer, framför allt de som har fritidsbåt. Hamnen växer för varje år som går, reguljärtrafikens turlista blir allt tätare och restaurangerna blir fler. Utländska gäster tar sig ut för att få en glimt av den omtalade svenska skärgården.

Bortom allt detta, eller faktiskt mitt i, finns det som kanske är allra mest intressant. Sandhamn är en fungerande by, som lever året runt. Trots att Sandön ligger längst ut i skärgården går det flera båtturer in till Stockholm varje dag och resan tar bara en timme. Det är möjligt att pendla till stan och det gör några av öns 100 bofasta. Flera av öns restauranger är öppna året runt





Westerbergs livs och Dykarbaren ligger längs grusvägen som tar besökarna mellan byn och gästhamnen.



Längst in i viken ligger det anrika Vårds-huset, där kungen brukar äta en måltid varje sommar.



och sedan några år har öns hotell, Seglarhotellet och Sands hotell, konferensverksamhet hela året.

### Bryggan är samlingspunkten

När vi kommer till Sandhamn en lördag i månadsskiftet juli/augusti är det full fart. Det pågår en regatta och hamnen är full trots att klockan bara är strax efter lunch. Tillsammans med ett tiotal båtar cirkulerar vi runt i hopp om att någon båt ska lämna sin plats. KSSS driver både gästhamnen i Sandhamn och på den intilliggande Lökhölen. Förenklat kan man säga att Lökhölen är det lugna alternativet medan Sand-

hamnssidan erbjuder det som i fjällvärlden skulle kallas "ski-in, ski-out". Istället för after-ski bjuder Sandhamn på after-sail under sommarmånaderna, för att göra jämförelsen komplett.

Efter en dryg timmes väntan får vi till slut en plats. Ljudet av livemusik från hotellets utomhusscenen blandas med dunka-dunka från båtarnas musikanläggningar. Snett framför vår båt ligger en Albin 25 med en sällsynt distinkt bas. Gabriel Lundqvist som äger *Clara* är ute med ett kompisgäng. Enligt uppgift har han utrustat båten med en 2 x 250 watts anläggning, vilket ska visa sig räcka bra för att hålla partyt igång länge.

Så snart båtarna som deltagit i regattan börjar komma i hamn fylls den gigantiska bryggan framför hotellet med folk. Att det från början bara var sand här, det tänker knappast någon på. Men vår båtgranne, som besökt Sandhamn som barn för 50 år sedan, berättar att det förr varken fanns pontoner eller bryggor. Segelbåtarna som skulle lägga till lade sig med skrovet direkt mot den långgrunda sandstranden, som sträckte sig från udden vid nuvarande sjömack in i viken till Sandhamns Vårdshus och bageriet. Tittar man under de tjugiga träbryggorna syns det mycket riktigt – bara sand. »



Sandhamn drar till sig alla typer av människor. Den gemensamma nämnaren är havet.



Med kristallklart vatten har Sandhamn sin egen riviera Trouville, längst i söder.



Över hela ön sträcker sig tallskogen, eller blåbärs-skogen, som den kallas.



## » Mix av människor

För tio år sedan var serviceinrättningarna minst sagt slitna, men under de senaste åren har KSSS och Värmdö kommun rustat upp gästhamnen. Toaletter och duschar håller nu bra standard. Genom Sandhamns seglarhotell kan båtgäster även få tillgång till spa, massage, pool och tennis.

Bryggorna längst österut i hamnen är motorbåtsklubben Viamares medlemsbryggor. Bryggan närmast sjömacken är främst för medlemmar i KSSS. Gästplatserna uppgår till cirka 180 på Sandhamnsidan plus 200 på Lökholmen.

Att promenera runt i hamnen och titta på båtar och folk är ett nöje i sig. Variationen är rik. På fördäcket till den Beneteau Oceanis 51 som ligger rakt framför hotellbryggan hittar jag fem medelålders Brommadamer som chartrat båten för att vara på ön under helgen. Medan jag står och pratar med dem har vinnaren av Sandhamnsregattan just förkunnats från scenen 50 meter bort. Det verkar vara tradition att den vinnande besättningen ska bada, för knappt hinner jag flytta mig åt sidan förrän en hel besättning kastas i vattnet av glada, men kanske också avundsjuka, seglarkompisar.

I och med detta får lördagspartyt anses vara i full gång. Precis liksom blandningen av människor känns helt naturlig, funkar även musikmixen bra, som kommer från olika håll i hamnen. Det är soul-funk, pop, dance och techno som "gifter sig" i en melodisk symbios. Jag vandrar vidare längs bryggan i detta groove och tar sikte på Albin 25:an och Gabriel, som nu fått på sig både Sveriget röja och afroperuk.

– Kom ombord, kom ombord, säger han när jag går förbi.

I sittbrunnen är det fullt och det är svårt

att veta vilka som är gäster och vilka som, så att säga, hör till båten. Men jag får veta att det är åtta personer som ska bo i Albin 25:an i alla fall.

– Vill du ha en öl, undrar Gabriel.

Jag tackar nej och hänvisar till att jag behöver kolla till familjen och äta kvällsmat till att börja med.

– Vi har beställt bord på hotellet klockan åtta, kom tillbaka innan dess, ropar han efter mig.

## Mer än party och stora båtar

Tillsammans med familjen beger jag mig bortåt byn. Grusvägen tar oss förbi små bodar som säljer kläder. På vänster sida hittar vi Westerbergs livs, och efter det Dykarbaren, där Fredrik Sjöblom växt upp. Idag driver han företaget Sandhamnsguiderna, som bland annat ordnar guidade turer, äventyrsaktiviteter och upplevelser i ytter-skärgården.

När jag möter honom har han precis varit och tittat på Barnens kappsegling, som genomförs med modellbåtar. En tävling som arrangerats i nästan 100 år vid Fläskberget norr om byn. Går man in bakom bageriet

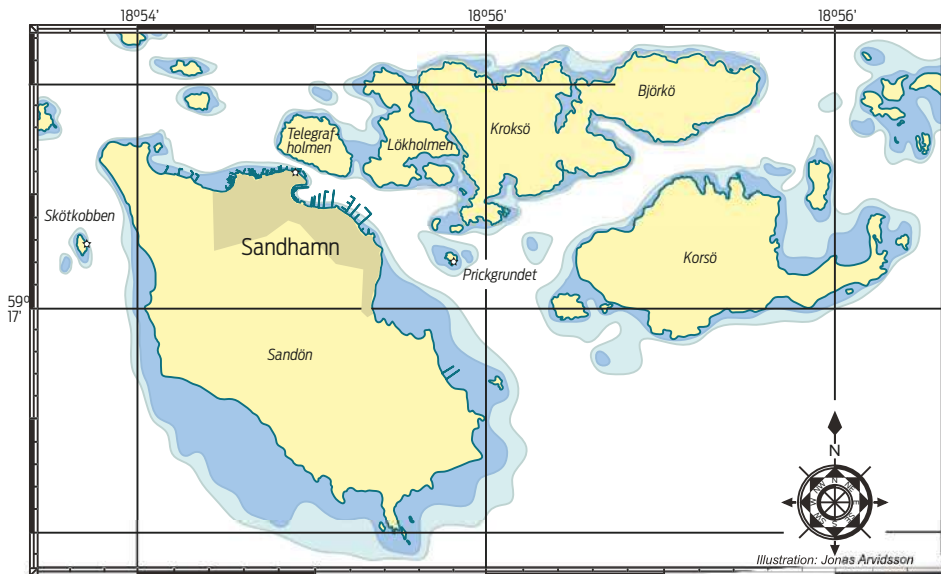
och följer vägen mot kyrkogården kommer man till Fläskberget och en fin sandstrand som utnyttjas flitigt av byborna. Fredrik berättar att Sandhamn är så mycket mer än det som syns några veckor på sommaren.

– Champagne och glam finns här sex veckor om året. Stekarna ska få finnas här, de behövs. Men det ska inte bli för mycket fokus på sånt, säger Fredrik som tillsammans med flera aktörer jobbar på att tvätta bort stämpeln på Sandhamn som enbart en partyö.

Reguljärtrafiken går till ön tolv månader om året och det gör att det finns liv i byn även vintertid. Dessutom har det nyligen byggts 26 hyresrätter uppe på Sandhamns-höjden, för att främja en levande skärgård med fler bofasta.

Han brukar tipsa besökare om att promenera runt på ön, som till största del består av sand och planterad tallskog. Längst ner i söder ligger området Trouville, med en populär sandstrand. Den omnämns faktiskt tillsammans med flera andra Sandhamnmiljöer i Viveca Stens deckarserie "Morden i





## Sandhamn

**Position:** N 59°17,3' O 18°55,1'

**Djup:** 2,5 meter, mooringlinor

**Service:** Toalett, dusch, sopor, bastu, pool, spa, restaurang, bageri m.m.

**Missa inte:** Sandstranden i Trouville, bageriet från 1875

**Hamnavgift:** Från 330 kr (högsäsong)

## Lökholmen

**Position:** N 59°17,5' O 18°55,7'

**Djup:** 1,8–2 meter

**Service:** Toalett, dusch, sopor, bastu, glasskiosk, passbåt till Sandhamn

**Missa inte:** Utsiktsplatsen Heineckes torn, passbåten till Sandhamn

**Hamnavgift:** Från 200 kr



Louise ska gifta sig. Vad passar bättre än att hålla möhippan i Sandhamn?

Sandhamn". Från hamnen tar det 20–30 minuter att gå till Trouville, men med hyrd cykel går det betydligt fortare.

Det finns också en annan, lugnare sida av Sandön. Hela den sydvästra sidan är en enda lång sandstrand. Här kan besökaren alltid hitta en egen lugn plats, för stranden är både otillgänglig och avskild. I vattenbrynet är det stenigt, varför barnfamiljerna inte gärna gör sig det extra besväret att ta sig dit. Den kortaste vägen från hamnen till sydvästra stranden går rakt över ön, genom blåbärsskogen. Stigarna är bitvis knöliga så räkna inte med att kunna cykla hela vägen.

### Rökt sik på bryggan

Genom Sandhamnsguiderna kan besökare även få komma ner till Näslunds brygga på nubbe och nyrökt sik. Anders Näslund är en av Sandhamns mest välkända profiler. Hans familj har bott i byn i många generationer.

– Sandhamn är mitt barndomshem, mitt liv, säger Anders.

Han berättar att Sandhamn, till skillnad från andra öar i skärgården, varken haft fiske eller jordbruk som näring. Ön har istället befolkats av lotsar, tullfolk och fyrvaktare.

Utanför Sandhamn finns bara havet. Ön har bra promenadvägar och flera fina utsiktsplatser.



När han var barn, på 1950-talet, bodde 20 lotsfamiljer och tre tullarfamiljer på ön. Då var det fullt med barn i skolan, men nu för tiden går de bofasta barnen i skola på Runmarö. Anders berättar att hans förfäder hade djur, fyra kor och en häst. Självt har han varit båtman i 38 år. Han har skjutsat lotsarna ut till fartygen. Dessutom är han utbildad båtbyggare. Men nu för tiden röker han alltså sik nere vid inloppet till Sandhamn. Han fångar all fisk själv.

– Jag brukar visa runt i verkstaden och berätta lite om Sandhamns historia. Sedan bjuder jag på rökt sik, nubbe, sås och bröd. Det brukar vara uppskattat, säger han.

På väg upp från Näslunds brygga passerar vi bageriet som ligger längst in i hamnen. Det ligger precis bakom Sandhamns Vårdshus, eller Värsan, som det kallas här. Bageriet har funnits på samma plats i 140 år och Anders Körling, som är byns nionde bage, har drivit det de senaste 13 åren. Innan dess hade han sommarjobbat på bageriet sedan 1983. Den som inte testat bör de-

finitivt prova en Seglarbulle eller Hurtbulle, som vid det här laget är riktiga klassiker i sortimentet.

Men det bästa är ändå gratis. Den som kommer gående längs grusvägen brukar kunna känna doften av nybakat redan strax efter Björnes verkstad, som ligger framför Värsan. Är det efter midnatt och det dessutom lyser i bageriet är det med stor sannolikhet Anders eller hans kollegor som förbereder dagens brödbak.

### Det traditionella pistolskottet

Det här med traditioner hålls det hårt på i seglarkretsar, så även i Sandhamn. Exakt klockan nio halas flaggan efter ett obligatoriskt pistolskott. Sedan fortsätter faktiskt festen i hamnen fram till morgonkvisten. Med tanke på hur livat det är i hamnen natetid förstår jag att det inte är lätt att tvätta bort partystämpeln från Sandhamn. Det gäller kanske att övertyga båtfolket först? Men det är ju helg och det är ju sommar. De som vill sova ostört bör välja Lökholmen, för Sandhamn somnar sent.



# Dags att sjösätta båten?

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

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

Samt mer än 1300 andra artiklar



Kontakta oss för mer information  
Telefon: 031-45 61 00, E-post: [info@frigus.se](mailto:info@frigus.se)  
Besök vår hemsida för produktinformation  
[www.frigus.se](http://www.frigus.se)



## rule®



### LoPro Länspump

Lågprofil dränkarpump från Rule

LoPro pumpens kapacitet är 56 l/min och finns i två versioner med eller utan nivåvakt automatik, 900S och 900D.



180° roterbart utlopp med inbyggd backventil.

Flera slanganslutningsdimensioner för det gängade utloppet. 28mm, 25mm, 19mm raka anslutningar samt 19mm vinklad.

LoPro 900S har dessutom en avancerad inbyggd automatik. Inbyggd sensor med två valbara startnivåer, 5cm och 3,3cm. Den har även en tidstyrd automatik som testar varje 2,5 minut

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





# SNABBASTE HEMMET

**Rawcat 40**

En planande husbåt i aluminium med kapacitet att bryta fartgränser. Med sitt katamaranskrov är Rawcat 40 mer än bryggans bekvämaste båt.

TEXT ANNA SANDGREN FOTO MARTIN RIDNE



## Rawcat 40

**Längd:** 11,99 meter

**Bredd:** 5,30 meter

**Vikt:** 8300 kilo (testbåten)

**Djupgående:** 0,5 meter

**Septitank:** 1000 liter

**Vattentank:** 2000 liter

**Bränsletank:** 2 x 220 liter

**Motorer testbåten:** 2 x 150 hk Yanmar

**Max motor:** 2 x 225 hk

**Batteri:** 4 x 12 V – 185 Ah

**CE-klass:** C

**Pris:** från 2900000 kr

**Info:** [www.rawcat.se](http://www.rawcat.se)







Här har beställaren valt en lösning med två gästkojor.



Ägarkabinen liknar vilket modernt sovrum som helst, men med en extra påtaglig och generös sjöutsikt.

**D**e senaste åren har vi i det närmaste bombarderats med nyheter inom aluminiumbåtsegmentet. Parallellt med detta har bostadsbristen briserat i våra storstäder. Lidingöbon Ichi Gadelius insåg tidigt möjligheterna med att använda aluminium i båttillverkning och fördelarna i att bo på vatten.

Ichis Rawcat 40 ligger ståttigt förtöjd vid ena bryggnocken. En blickmagnet, som också ska visa sig vara en fartfylld adrenalinhöjare. Designen sticker ut genom de vassa skrovformerna och den klart annorlunda överbyggnaden. Exteriört dominerar stora fönsterrutor, som bidrar till att släppa in ljus i paritet med toppmoderna designhems enorma glaspartier. Båten är byggd i aluminium. I de två skroven, där vardera ponto-

nen mäter 12 meter, finns generösa stuvutrymmen. Här döljer sig också tankar och motorrum. De är i sin tur helt separerade från bostadsdelen, vilket ger en både luktfri och tyst inomhusmiljö. Konstruktionen är på sant katamaranmanér lätt driven och grundgående.

– Katamaranskrov gör det möjligt att besöka skyddade vikar och öar som andra båtar många gånger har svårt att nå, säger Ichi och öppnar den stora ”ytterdörren”.

I de för dagen kyliga vindarna är det skönt att kliva in i värmen. Att skriva ”ner i ruffen” vore missvisande. Dels handlar det inte om att åla sig nedför någon smal och brant trappa. Dels är det här mer frågan om att komma in i ett vanligt hem än ner i en typisk båtruff. Överbyggnaden är välisolerad och har isolerglasfönster. Det ger en kon-

densfri och varm boendemiljö oavsett årstid, framför allt om man som i det här fallet väljer att installera en rejäl vedkamin.

– Jag uppskattar att det varken behövs kappell eller regnkläder för att färden ska vara torr och bekväm. Det räcker med att du stänger dörren. När du står här inne och kör befinner du dig i centrum av båten och kan prata med gäster och vänner. Vi kan gå i 12 knop genom *Cinderellas* vågor och champagneglasen står kvar på bordet, skrattar Ichi.

Just den här båten har inretts med två kabiner med mer än rejäl ståhöjd, badrum med kaklad dusch och vattentoilet, samt ett riktigt kök med spis och kyl som i ett modernt hem. Inredningen kan anpassas helt efter ägarens behov. När vädret är fint rekommenderar Ichi något av soldäcken som



Köket har det mesta som ett modernt hemmakök erbjuder. Matplatsen är placerad babord om förarplatsen, vilket underlättar social samvaro. Hur inredningen disponeras är upp till varje beställare.



Kaklad badrum i båten tillhör kanske inte vanligheterna. Här ger det ett lyxigt intryck.





Rejåla ljusinsläpp och en öppen planlösning gör att Rawcat känns både modern och rymlig.



Vårt testexemplar är utrustat med 2 x 150 hk Yanmar. Det ger en marschfart på 19 knop.

finns både i för och i akter. Dessutom finns en stor takterrass om 40 kvadratmeter. Den i båtsammanhang extravaganta vistelse- och boendekomforten till trots är Ichi noga med att betona att Rawcat faktiskt är en båt.

– Rawcat är klassad som motorkatamaran och fritidsbåt. Det innebär många fördelar, bland annat att du kan lägga den i en vanlig båtklubb. En annan fördel är hur skrovet är utformat, vilket i sin tur påverkar hur den går i sjön. Som mest har vi kört i 19 knop, men bekvämast är det runt 12 knop. Då är även bränsleförbrukningen förhållandevis låg.

Vi drar igång de två dieslarna och kastar loss. Jag tar över spakarna och får klartecken att fälla dem i botten. Båten sätter fart som skjutet ur en kanon. I full gas låter det en del, vattnet sprutar mellan de två ponto-

nerna och vi rusar fort fram över vågorna. Gången är både stabil och lätt.

– Vi har utrustat Rawcat 40 med två miljövänliga marindieslar från Yanmar på vardera 150 hästkrafter. I kombination med de vassa skroven ger de en mycket låg bränsleförbrukning och en både lugn och stabil gång oavsett hög sjö eller lugna vatten.

Ichi började skissa på sin första Rawcat 2005 under en period när han och familjen bodde i Östersundstrakten. Han fick bidrag från Almi och kunde på så sätt komma igång med bygget. Skroven lät han tillverka i Örnsköldsvik. Det är även där de fortfarande tillverkas. Allt annat har han byggt själv.

– Vi flyttade tillbaka till Lidingö och det var här jag fortsatte att bygga hytten och all inredning. Totalt tog det cirka två år till dess att det första exemplaret var klart.

Hittills har Ichi byggt två Rawcat 40. Hans tanke var att skapa ett bekvämt boende anpassat till det svenska klimatet, som samtidigt skulle vara ett värdigt alternativ till sommarstugan. Nu funderar han på att bygga en ny Rawcat på 15 meter.

– Friheten att utforma båten till det du behöver är stor. Kanske vill du använda den som kontor, för sjukvård – eller varför inte en lyxig en-kabin med stort badrum och tvättstuga. Jag tror att det här skulle kunna vara ett utmärkt alternativ som exempelvis student- eller ungdomsbostad och faktiskt även kunna lösa en del av bostadsbristen i vissa regioner.

Det är frestande att köra till närmaste sjömack, bunkra fullt med bränsle och mat för att sedan fortsätta till ytterskärgården och stanna där – länge. Allt finns ju ombord.



Ett rejält räcke löper runt hela husbåten och gör passagen säker.



På taket väntar ett 40 kvadratmeter stort soldäck.



Förarplatsen är placerad centralt i båten. Föraren har bra utsikt och kan samtidigt delta i aktiviteterna inne i båten.



## Beneteau First 35s5

# VÅGAR STICKA

Franska Beneteau First 35s5 gick mot strömmen jämfört med cruisingkonkurrenterna. Den välseglande 35-fotarens design var ett utpräglat nytänkande när hon lanserades.

TEXT OCH FOTO JOHAN COOKE

**N**är franska Beneteauvarvet introducerade First 35s5 år 1988 uppstod en smärre konflikt med Nautor's Swan, varvet bakom Swan-båtarna. Man var oense om vem som egentligen var först med den speciella designen: sidrutor som sveper över överbyggnadens tak. Osämjan klingade av medan Beneteau 35s5 fick rejäl uppmärksamhet för sin design, inte bara för rutorna.

– När 35s5 visades på Älvsjömässan i Sverige fylldes montererna snabbt av arkitekter och designers. Vi hade också mycket besök från Konstfack. Så speciell var hon, säger Per-Anders Malmgren, som då var svensk generalagent för Beneteau i Helsingborg.

Modellen var formgiven av Philippe Starck, världsberömd fransk designer av bland annat möbler och restauranger. 35 står för längden i fot och s för Starck. Förutom rutorna satte Philippe sin prägel på däck, bland annat med små knoppar som halkskydd. Som en tunn legoskiva ungefär. Nytänkandet inne var rundade bänkar med kraftiga böjlistor och dörrar- och dörrposter som blev ovala i överkant.

Beneteau 35s5 blev även välkänd för goda seglingsegenskaper:

– Hon utrustades med 9/10-delsrigg istället för masthead. Det var en orsak till att hon seglade betydligt bättre än föregångaren 37,5, säger Per-Anders Malmgren.

Att 35s5 fick en rejäl bredd på 3,60 meter med höga fribord berodde på att hon och andra Beneteaumodeller skulle klara av tuffa förhållanden i Biscayabukten.

Köparna kunde välja mellan tre költyper: korta vingkølen på 1,45 meter, standardkølen med bulb på 1,80 meter och blykølen på 1,90 meter för kappsegla.

Beneteau 35s5:s lillasyster 32s5 lansera-

des nästan samtidigt och där- efter följde First 38s5 och First 41s5, alla med inredning från Philippe Starck. Däremot valde man bilformgivaren Pininfarina för inredningsdesign på modellerna First 45f5 och First 53f5 som avrundade denna designlinje.

Alla s5-modellerna fanns att få i ren "Starckdesign" med mörk mahogny, detaljer i aluminium och pentryskiva i marmor, eller en mer klassisk linje i teak med teaklister och laminatskiva i pentryt.

Inga förändringar gjordes under 35s5:s tillverkningsår. Per-Anders Malmgren sålde ett 20-tal 35s5 fram till produktionsstoppet 1991.

### Många övernattningar

Gunilla och Björn Wejdeby har ägt sin Beneteau 35s5 i 16 år. Och det är ett starkt bevis



**Björn Wejdeby**

#### Bästa tips:

- 1 Lär dig trimma båten. Det vinner du mycket på.
- 2 Investera i självslående fock och gärna code zero.
- 3 Kølen bör vara åtminstone 1,80 meter djup för att kunna gå högt på kryss.

på att de är nöjda med sin båt, som heter *Shibumi*. Det betyder "när livet är som bäst" på japanska.

– Beneteau 35s5 är lika optimal att kappsegla och att cruissegla med. Boutrymmena ombord är så pass bra att vi ofta övernattar i båten under långa perioder, säger Björn, som seglat 12 000 sjömil sedan köpet.

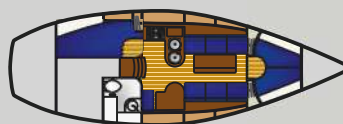
Det höga SRS-talet på 1,184 med undandvindssegel skvallrar om att hon är en god seglare. Turerna går till Stockholms skärgård, Västervik eller Åland. Genom åren har Björn hunnit med en uppsjö förbättringar. Som tidigare hantverkare är han van att tillverka saker själv.

– Dävert, peket och luckorna är de tre bästa praktiska uppgraderingarna som jag har fixat, säger Björn.

Dävert bytte Björn för att slippa ha en jolle på släp, vilket var otympligt och bromsade farten. Peket konstruerade han för att lättare kliva ombord och för att kunna använda code zero-försegel. De gamla originalluckorna, som släpptes ner i lodräta skenor för att stänga igen ruffen, är ersatta med gångjärnsförsedda transparenta luckor.

### Beneteau First 35s5

**Längd:** 10,80 meter  
**Bredd:** 3,60 meter  
**Djup:** 1,8 meter (beroende på költyp)  
**Vatten:** 300 liter  
**Bränsle:** 80 liter  
**Motor:** Volvo Penta 18 hk/28 hk  
**Kojplatser:** 6 + 2 st (två eller tre kabiner)  
**Deplacement:** 5200 kg  
**Kölvikt:** 1900 kg  
**Segelyta:** 67,4 kvm  
**SRS-tal:** 1,184  
**Konstruktör:** J. Berret och Philippe Starck  
**Varv:** Beneteau, Frankrike  
**Tillverkningsår:** 1988–1991  
**Antal tillverkade:** 303 ex  
**Pris begagnad:** 450 000–500 000 kronor





# UPP







## Interiör

# Ovanligt och smart

Den franske designern Philippe Starck har satt tydliga avtryck på interiören. Ovalt, runt och nytänkande för hela slanten.

**I**nteriören i Beneteau First 3555 tilltalar troligtvis inte seglare som föredrar en klassisk stil. Fyra trappsteg ned i den ljusa salongen är det spännande design som gäller. Utmärkande är två rundade bänkar med kraftiga böjlistor akter om de två sofforna utefter salongen. Samtliga dörrar ombord är ovala i överkant. Istället för dörrhandtag finns greppvänliga knappar. Det är snyggt och pryddligt, ända ner på detaljnivå.

First 3555 finns i två träutföranden, antingen mahogny eller teak. I ägarparets båt

har en tidigare ägare kastat ut skåpen med skjutluckor ovanför sofforna. Istället monterades teakskåp med luckor och gångjärn. Därtill byggdes två skåpsrader i förpiken och en skåpsrad i akterruffen. Sofforna har fina originaltextilier i marinblått och formskuren stoppning. Mellan sofforna finns ett klaffbord, som döljer ett nedsänkt barskåp.

Under babordssoffan ryms vattentanken och på styrbordssidan bränsletanken. Placeringen är optimal för seglingsegenskaperna och stabiliteten, att få vikt nära cent-

rum. En annan vattentank finns i förpiken. Maststötan reser sig ståtligt framför bordet. Förpikskojerna håller vuxenlängd och har gott om förvaring under.

L-köket finns intill nedgångstrappan om babord. Pentryt är utrustat med en ny tvåårig spis, ugn och en rejäl kylbox. Två diskhoar finns i en av de rundformade bänkarna. I pentrysektionen finns gott om skåp och förvaringsfack. Det man kan klaga på är att avställningsytorna är begränsade.

– Kylboxen suger luft under durkarna, och ersättningsluften kommer från slangar från akterspegeln. Därigenom ventileras både durkarna och boutrymmet. Tidigare tog kompressorn i diskbänksskåpet luften från skåpet, som inte var ventilerat. Kom-





pressorn blev stekhet och drog mycket ström, säger Björn Wejdeby.

Vid den andra rundformade bänken om styrbord finns ett rejält navigationsbord. First 35S byggdes med en eller två kabiner i aktern. I Björns och Gunillas båt finns akterkabinen bakom pentryt och toalett med

душ på motsatta sidan. Alla sex sovplatser ombord, inräknat salongssofforna, erbjuder fullängd.

– Den enda nackdelen inne är att akterkabinen kan upplevas ha en något för låg takhöjd. Å andra sidan har den dubbelkojen en väl tilltagen bredd, säger han.

#### Bild för bild

- 1 Nytänkandet som dominerar inne är rundade bänkar med böjlistor.
- 2 Pentryt saknar bra avställningsytor.
- 3 Praktiskt. Utdragbara skåp sväljer mycket köksartiklar.
- 4 Varde ljus. Sidrutorna som sveper över överbyggnadens tak skapar mycket ljusinsläpp inne.
- 5 Mysig förpik men lite trångt på grund av ett smalt förskepp.
- 6 Lägga märke till kabindörrarna som är väl rundade i överkant.
- 7 Toalett med duschmöjligheter. Även här inne är designen speciell.
- 8 Inombordaren är en Volvo Penta på 18 hästkrafter.
- 9 På detaljnivå. Låsen till dörrarna har en rund design.







## Exteriör

# Oceaner av utrymme i sittbrunnen

**Sittbrunnen är en dröm för både flermansbesättning och ensamseglare. För att få en mer lätthanterlig båt med vassare kryssvinkel har Björn fixat en självslående fock.**

**B**eneteau First 35s5 ser redan vid bryggan annorlunda ut än andra segelbåtar i storleksklassen. Modellens stora rutor är det mest sensationella exteriört. De sex rökfärgade kabinrutorna sveper en del över överbyggnadens tak för ge mer ljus invändigt. Skrovet är som bredast 3,60 meter, en vidd som få konkurrerande 35-fotare kunde stoltsera med då 35s5 byggdes. Stäven är smal. Under vattenlinjen har förskeppet en skarp vinkel. Där kölen tar vid präglas skrovbotten av steg, medan akterskrovet vid propelleraxeln i princip är plant. På Björns och Gunillas båt har en tidigare ägare bytt från järnköl till en blyköl som sticker 1,90 meter och är fastsatt med rostfria bultar med stora rostfria plattor.

Majoriteten 35s5:or är har kortare standardkölar av järn.

– Bottenkonstruktionen bidrar till att hon

både är extremt bra på kryss och forcerar snabbt fram på undanvind då det blåser. Kryssvinkeln är ofta 20 grader. Hon går nästan lika högt i vind som en Smaragd, konstaterar Björn Wejdeby.

Dryga 7,5 till 8,5 knop på kryss i 7 meter per sekund är mer regel för 35s5 än undantag. De riktiga kickarna kommer i kraftiga vindar. Som mest har hon varit uppe i 19 knop på en surfvåg utanför ostkusten.

– För att kunna segla henne optimalt gäller det att lära sig trimma på rätt sätt. Det handlar bland annat om att använda akterstaget, skotskenorna och sträcka upp seglet, säger Björn.

Därtill beror de goda seglingsegenskaperna på att Björn har monterat självslående fock istället för att använda genua. Det har gjort både att båten går högre på kryss och att hon blir mer lätthanterlig. Som un-

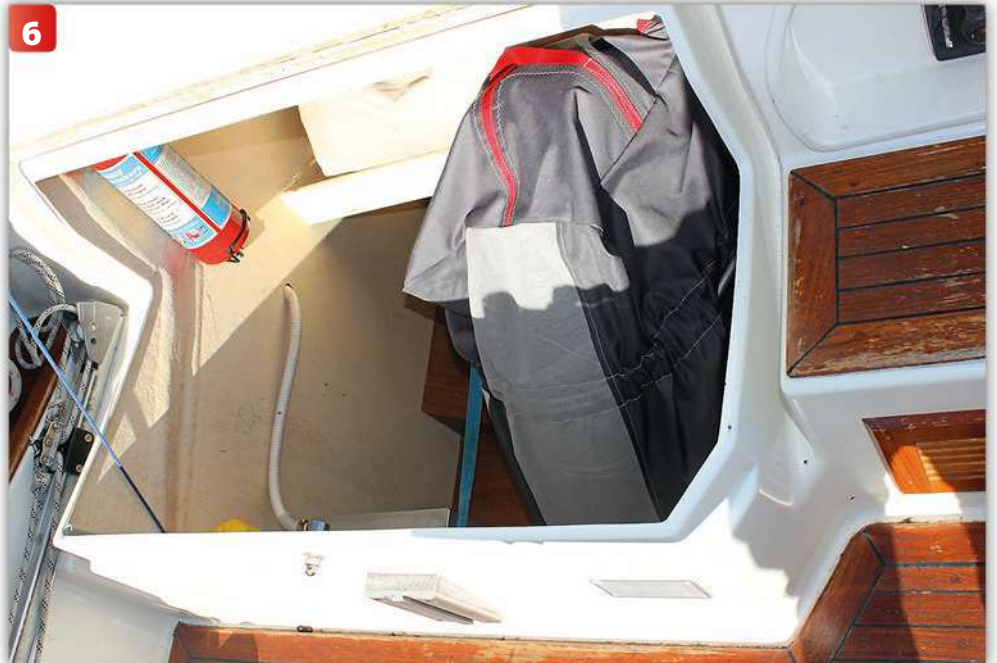
danvindssegel hissas spinnaker eller code zero, vilken också fungerar bra i halvvind. Code zero på rulle kopplas fast i peket, hissas och rullas ut framför förstaget. Sedan tas seglet ner inrullat.

Björn och Gunilla har 13 segel, framför allt äldre undanvindsegel. Orsaken är att den tidigare ägaren Bo ”Bobo” Seifert var en flitig kappseglare. Med 35s5 vann han sin klass i Gotland runt år 1997.

– Bobo berättade att en besättningsmedlem under kappseglingen fick sova i det stora stuvutrymmet i sittbrunnen när det var i lovert, säger Björn.

Sittbrunnen är en dröm för såväl flermansbesättning som ensamseglare. Den är rymlig och lättarbetad. Allt finns inom räckhåll. Skotskenan är placerad nära passagen till nedgångstrappan och är därmed helt ur vägen för sittbrunnensarbetet. Beneteau First 35s5 finns både med ratt och rorkult. I ägarparets båt finns rorkult med rorkultförlängare. När Björn köpte båten fick han med en rejäl akterstagssträckare som sträcks med vinschhandtag.





## Bild för bild

- 1** Beneteau 35s5 var tidigt ute med sin integrerade badplattform. På akterspegeln har Björn monterat en egentillverkad dävert för jollen.
- 2** Intill sidrutorna som sveper över överbyggnadens tak finns rejäla skarndäck.
- 3** Rorkultsförlängaren når ända fram till sittbrunnen föröver.
- 4** Praktiskt. Björn har själv tillverkat transparenta dörrar med gångjärn till ruffen.
- 5** Den självslående focken är eftermonterad.
- 6** Packat och klart. På babordssidan i sittbrunnen finns en rejäl förvaringsmodul.
- 7** Det egentillverkade peket används både för att lättare ta sig ombord och för code zero när det förseglet är hissat.
- 8** Fritt fram. I sittbrunnen finns det gott om svängrum för besättningen att snabbt kunna förflytta sig mellan stagvändningarna.





**Besiktningssmannen Conny Zetterberg om Beneteau 35s5:**

# ”Granska kölbultarna”

**E**n utmärkt seglare, men en varningsflagga för kölbultarna. Det är båtbesiktningssmannens Conny Zetterbergs spontana omdöme om Beneteau 35s5.

– Majoriteten kölbåtar har rostfria kölbultar. Men i Beneteaus segelbåtar från den här tillverkningsperioden var kölbåtarna utrustade med galvaniserade kölbultar. Om det ofta samlas vatten i kölsvinet finns det en risk att bultarna rostas. Mycket rost kan påverka kölkonstruktionen ogynnsamt, säger Conny Zetterberg.

Störst risk för rostiga kölbultar är det om man köper en äldre Beneteau som tidigare seglat i saltvatten som Medelhavet.

Beneteau började med rostfria kölbultar i sina kölbåtsmodeller några år senare.

När Beneteauvarvet byggde 35s5 och andra kölbåtsmodeller placerades stora delar av innerline, alltså basinredningen, i en fogmassa för att få precision. Därefter laminades basinredningen på vissa punkter. Den

konstruktionen är inte helt lyckad, enligt Conny Zetterberg.

– En helt laminerad innerline är att föredra. Faran är annars att inredningen spricker då det blir belastningar under tuffa seglatser, säger Conny.

Enligt Conny finns det två läger när det gäller modellens speciella interiör. Antingen gillar potentiella köpare interiören skarpt eller så tycker de att den är för utmanande. På grund av att modellen har ett skarpt förskepp kan förpiken upplevas som trång. Däremot skapar bredden på 3,60 meter rymd i salongen.

– Störst fördel är att 35s5 är en utmärkt seglare. Hon seglar betydligt bättre än majoriteten konkurrerande kölbåtsfabrikat tillverkade under den här tiden, säger Conny.

Modellens breda skarndäck är därtill en stor fördel, menar han.

– Om en spekulant väljer ratt eller rorkult

har ingen betydelse. Sittbrunnen är tillräckligt stor för rorsman att ta sig förbi rattstyrningen, säger Conny.

Att modellen är utrustad med en propelleraxel under skrovet fungerar lika bra som ett S-drev, menar han. Om axeln behöver bytas är det en lägre kostnad jämfört med att byta S-drev.

Som med alla äldre båtar gäller det att undersöka motorns skick. Segel är en stor kostnad om de måste bytas.

En Beneteau 35s5 i godkänt skick har numera ett marknadsvärde på omkring 450 000 till 500 000 kronor i Sverige. De fräschaste och mest uppdaterade exemplaren med nyare motor har ett värde på omkring 600 000 kronor.



**Om man inte köper en Beneteau 35s5, vad köper man då?**



**Maxi 34**

**Längd:** 10,2 meter  
**Bredd:** 3,25 meter  
**Djup:** 1,43 meter  
**Vatten:** 135 liter  
**Bränsle:** 80 liter  
**Motor:** Volvo Penta 28 hk  
**Kojplatser:** 6 st  
**Deplacement:** 4 500 kg  
**Kölvikt:** 1 800 kg  
**Segelyta:** 55 kvm  
**SRS-tal:** 1,16  
**Konstruktör:** Pelle Pettersson  
**Varv:** Maxi/Nimbus Boats  
**Tillverkningsår:** 1992–1997  
**Antal tillverkade:** Cirka 67 ex  
**Pris begagnad:** 500 000–560 000 kronor



**Diva 35**

**Längd:** 10,88 meter  
**Bredd:** 3,25 meter  
**Djup:** 1,85 meter  
**Vatten:** 90 liter  
**Bränsle:** 40 liter  
**Motor:** Yanmar 18 hk  
**Kojplatser:** 6 + 2 st  
**Deplacement:** 4 580 kg  
**Kölvikt:** 1 845 kg  
**Segelyta:** 76,74 kvm  
**SRS-tal:** 1,243  
**Konstruktör:** Bernt Lindquist  
**Varv:** Fabola, Stavsnäs  
**Tillverkningsår:** 1987–1993  
**Antal tillverkade:** Cirka 355 ex  
**Pris begagnad:** 500 000–550 000 kronor



**Contrast 36**

**Längd:** 11 meter  
**Bredd:** 3,30 meter  
**Djup:** 1,87 meter  
**Vatten:** 120 liter  
**Bränsle:** 60 liter  
**Motor:** Yanmar 28 hk  
**Kojplatser:** 7 st  
**Deplacement:** 5 500 kg  
**Kölvikt:** 2 150 kg  
**Segelyta:** 69 kvm  
**SRS-tal:** 1,199  
**Konstruktör:** Rolf Magnusson  
**Varv:** Contrastbåtar  
**Tillverkningsår:** 1983–1997  
**Antal tillverkade:** Cirka 320 ex  
**Pris begagnad:** 380 000–440 000 kronor



# MISSA INTE!

# BÅTMOTOR

*Från topplock till propeller*

Praktiskt  
Båtägande

SPECIAL NR 1 • 2016 • 74:90 KR  
(NOK 84:90, € 8:50)

ALLT OM  
PROPELLRAR

*Tips för propellerbyte*

SERVA SNURRAN

*Bättre fart på jollen*

BYT BÄLG

*Varken svårt eller dyrt*

- + Rensa kylkanalerna
- + Kompressionstest
- + Felsökning till sjöss
- + Montera bränslefilter
- + Byt impeller
- + Serva drevet och lite till...

INTERPRESS 7404-01



7 388740 407499

RETURVECKA v 30

# I BUTIK 3 MAJ



# TILLSAMMANS I SAMMA BÅT

**Tre båtar, fyra svenskar och fem nyanlända invandrare. Svårare än så behöver det inte vara att jobba med praktisk integration och dessutom få sköna dagar på sjön.**

TEXT LARS GUDITZ FOTO SIMON VINOKUR

**S**imon Vinokur tog sig in i båtlivet och seglingen i vuxen ålder. Han köpte helt enkelt en liten segelbåt, en Debutant 21, och lärde sig sedan seglingens konst mer eller mindre på egen hand. Några år senare bytte han båt till den Vega han nu har.

Eftersom han själv älskade båtlivet ville han också att andra som inte heller hade fått båtlivet med modersmjölken skulle få chansen att uppleva livet till sjöss och se skärgården. Hans första tanke var att han skulle visa upp sin båt vid hemmabryggan, och han försökte få sin båtklubb intresserad av att tillsammans med andra inviga barnfamiljer och andra båtviser i sjölivet. Men båtklubben nappade inte och han lade planerna på is.

Men i en tidning hittade han en artikel om en mc-klubb någonstans i Sverige som hade bjudit med nyanlända flyktingar från ett asylboende på motorcykelturer med grillning och samvaro på kvällen, och då föddes tanken på integrationsseglingarna.

– Jag hade inte tänkt i de banorna tidigare, men då insåg jag att 'det här är ju görbart', säger Simon.

## Skärgårdens första vattenpipa

Han lade upp en Facebooksida och kontaktade folk i sin omgivning för att få seglingen till stånd. Efter lite trasslande med avhopp både av dem som skulle ställa upp med båtar och dem som skulle följa med kom de i alla fall iväg med tre segelbåtar och fem invandrade killar de fått kontakt med genom

SFI, svenska för invandrare. Killarna kom från Afghanistan, Syrien och Rumänien. Färden gick från Vaxholm och några timmar ut i Stockholms mellanskärgård, där de lade till i en naturhamn.

– Vi hade jätteroligt! Vi badade jättemycket, rodde runt i jollarna och grillade. På kvällen rökte några vattenpipa på klipporna, jag har aldrig sett en vattenpipa i skärgården tidigare, säger Simon.

Seglingen var en stor framgång och de som följde med och som aldrig varit i skärgården tidigare uppskattade det verkligen. En så enkel sak som att ro en jolle är en upplevelse i sig för den som aldrig har rott.

I sommar vill Simon anordna två integrationsseglingar, en i juni och en i augusti.

– Många som bor i Tensta eller Rinkeby vet inte om vilka fantastiska turistmål som finns i skärgården. Kan vi få med 40 personer i sommar, så har vi 40 reklampelare som kan berätta om det, säger Simon.

## Enkla regler

Simon satte själv upp de enkla ramarna för seglingarna: de invandrare som följer med ska vara myndiga och ha svenskt med- »



En ickearrangerad bild. Men kan integrationssegling beskrivas bättre?

## Integrationsseglingarna

Så här ser inbjudan ut på Facebook:

Vi är många som har båt och vi har många ointegrerade invandrare i Stockholm.

I juni 2016 kommer vi genomföra integrationsprojektet igen. Vi kommer då åka i eskader från Vaxholm (troligtvis från Vaxholms gästhamn) ut till en ö inte längre än en dagssegelbort. I skrivande stund har vi inte bestämt en specifik ö.

Minst en skeppare, en ointegrerad invandrar, helst fler, och en svensktalande gast per båt. Målet är att få ihop minst 10 båtar. Någon övre gräns för antal båtar finns inte, blir vi för många så delar vi på oss.

Syftet med Integrationssegling i Stockholms skärgård är att ointegrerade invandrare ska:

1. Träffa människor som är integrerade i det svenska samhället och som talar svenska.

2. Få se en del av Sverige de kanske inte sett, nämligen skärgården.

3. Få ta del av en svensk tradition: segling och skärgårdsliv.

4. Få in en fot i båtforeningslivet och på så vis få möjlighet att integrera sig även på egen hand efter själva eventets slut.

Integration bygger på att de lär känna oss och vi lär känna dem. Det är ett ömsesidigt givande och tagande!

Vi kommer att segla eller åka för motor, grilla, bada och övernatta. Naturligtvis finns möjlighet att hitta på annat också. :) Svensktalande gast ordnar du själv eller så tar du med dig nån som anmält sig som gast här i eventet.

Att ta med en "svensk" gast är inte valfritt utan ingår i integrationsidén.





Fyra nationaliteter i samma båt.





Tre båtar deltog i integrationsseglingarna 2015, de hoppas på många fler 2016.



Alla sysslor delades lika ombord.

» borgarskap eller permanent uppehållstillstånd. De som kommer med båtarna ska vara svenskspråkiga och ha med en svensk-språkig gäst.

– Det måste vara minst två svenskar ombord och inte för många invandrare på varje båt, annars blir det ju inga att integreras med, säger Simon.

Anledningen till att man inte vill ta med barn under 18 år är ansvarsfrågan, det blir helt enkelt för mycket ansvar för båtägarna att ta hand om barn också. Det finns också en social dimension – då det främst kommer att vara vuxna, så förändrar det den sociala bilden. En annan fråga Simon fått är om de kommer att ta med asylsökande eller så kallade EU-migranter.

– Nej, syftet med projektet är att integrera människor som bor här och antingen planerar att fortsätta att göra det eller ändå lär göra det. Jag är väl medveten om att många asylsökande och EU-migranter säkert skulle må bra av att få följa med ut och segla och ha det trevligt, men det faller alltså utanför projektets syfte, även om det känns hårt att begränsa, säger han.

Även om Simon valt att kalla det för integrationssegling är han tydlig med att även motorbåtar självklart är välkomna. Han ser också gärna att det kommer fler kvinnliga skeppare.

## Sluten värld

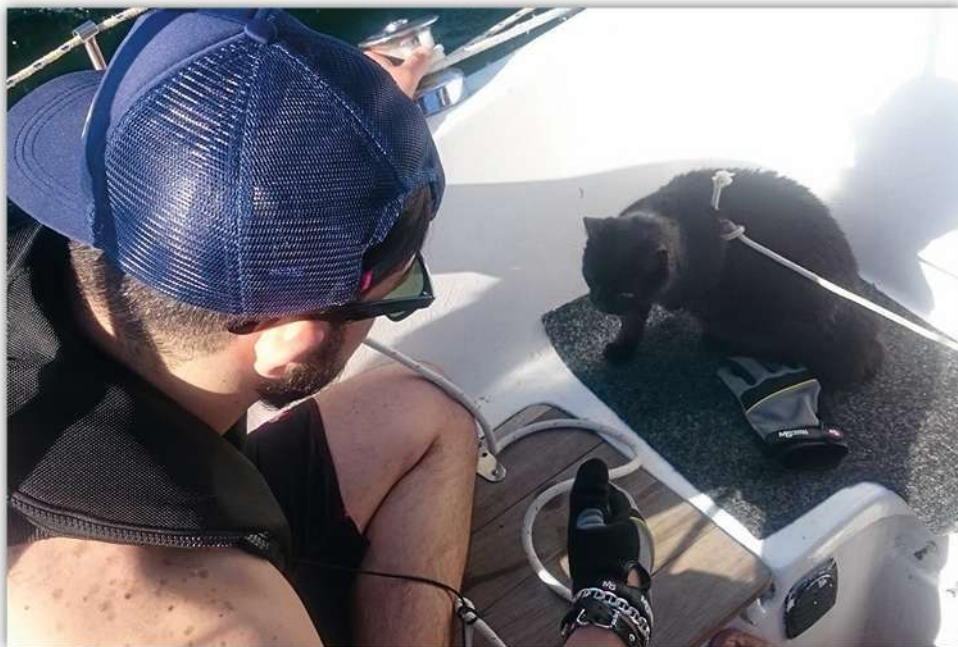
Båtvärlden är ganska sluten. Inte heller för svenskar uppvuxna i Sverige är det helt självklart hur man kommer in i den. Hur får

man en båtplats? Hur fungerar en båtklubb? Var lär man sig segla? Hur lär man sig köra motorbåt? Vilka skrivna och oskrivna regler gäller när man umgås på och vid båtar? Det finns många frågor som är ganska svåra för den som inte har en naturlig väg in.

Men Simon vill därför också ta integrationsseglingarna ett steg till, hans mål är att de som är med på seglingarna även ska få ta del av föreningslivet i båtklubbarna och till

exempel få hjälpa till med vårutrustningen. Något som får stöd från till exempel Svenska Båtunionen, som kommer att hjälpa till med både moraliskt och praktiskt stöd.

– Båtlivet har alltid varit på ett visst sätt, att försöka förändra det är nästan som om man skulle vilja införa nya regler i schack. Men det behövs nya människor in i båtlivet, och båtlivet är en bra väg in i det svenska samhället, säger Simon Vinokur.



Även skeppskatten var med ombord.





Vattenpipor är ganska ovanliga i skärgården.



Simon Vinokur drog igång Integrationsseglingarna i Stockholms skärgård 2015, och i år hoppas han att det ska bli fler båtar.



Henrik Öhlin ställde upp med sin motorseglare. Han kommer också att vara med i år.



Att ro är inte självklart för den som aldrig har gjort det tidigare.



Många invandrare har aldrig varit i skärgården trots att den ligger så nära.



Natten tillbringades i en naturhamn i närheten av Grinda i Stockholms mellanskärgård.

## Vill du vara med?

Årets integrationsseglingar kommer att vara 11–12 juni och 27–28 augusti. Kontakta Integrationssegling antingen via mejl: [integrationssegling@gmail.com](mailto:integrationssegling@gmail.com) eller via Facebook, sök där på integrationssegling Obs! Vill du anmäla dig så gå till sökträffarna under "Evenemang".





## RENT OCH EKONOMISKT



### Flytande hjälp

En vhf-radio är en av dina bästa livförsäkringar till sjöss. Icoms nya IC-M25 flyter och blinkar om den skulle hamna i vattnet och väger bara 220 gram. Radien laddas via usb, vilket ger elva timmars drifttid, och både knappar och skärm är bakgrundsbelysta. Fem watts uteffekt och bevakning av upp till tre kanaler.  
**Pris:** 2500 kronor  
**Mer info:** [www.srab.se](http://www.srab.se)



### Spara kylel

Thermoprodukter har introducerat styrsystemet SEC som kan minska elförbrukningen för ditt kylskåp. Det bygger på principen att starta kylkompressorn när det finns laddning. Genom överkyllning lagras energin i matvarorna. Dessutom finns en automatisk steglös reglering av kompressorvarvtalet efter behov. Systemet finns som tillval till företagets nyare kylskåp, men också som en sats som kan monteras på befintliga Isothermskåp.

**Pris:** 1900 kronor  
**Mer info:** [www.thermoprodukter.se](http://www.thermoprodukter.se)



### Ladda utan ström

Den senaste bränslecellsladdaren från MyFC heter Jaq och laddar din telefon med hjälp av små kassetter som innehåller vatten och koksalt. Kassetterna är av engångstyp och räcker till fulladdning av en normaltelefon. Kapaciteten är 1800 milliampere-timmar och du kan ladda miljövänligt och helt utan tillgång till ström. Laddaren är stor som en mobil och väger 180 gram. Varje kassett väger 40 gram.

**Pris:** Cirka 1000 kronor  
**Mer info:** [www.myfcpower.com](http://www.myfcpower.com)



### Koll på svåra ställen

Om det behövs ett inspektionshål någonstans i båten kanske Biltemas nya rektangulära inspektionsslucka i vit UV-resistent ABS-plast kan komma till pass. Fästs med skruv och har lås och gummimitätning. Luckan kan öppnas 180 grader och har måtten 380 x 280 millimeter.

**Pris:** 300 kronor  
**Mer info:** [www.biltema.se](http://www.biltema.se)

### Fånga vad som händer

Ricoh WG-M2 är en kamera som kan vara med där det händer – i båten, på vattenskotern, i sjön. Den filmar högupplöst med vidvinkel och är vattentät ned till 20 meter. Den är dessutom köldtålig ned till minus tio grader och klarar fall från två meter. Inbyggd wifi för styrning, visning och överföring av film och stillbilder med en smart telefon.

**Pris:** 3500 kronor  
**Mer info:** [www.focusnordic.se](http://www.focusnordic.se)



### Autopilot för utombordare

GHP Compact Reactor från Garmin är en ny hydraulisk autopilot som enligt företaget är idealisk för båtar under 30 fot med en utombordare. Autopiloten reagerar på sjöförhållandena och minimerar kursavvikelse, roderrörelser och bränsleförbrukning. Tre olika konfigurationer ger flexibla monteringsalternativ. En kompakt plotter från Garmin erfordras.

**Pris:** Från 16 000 kronor  
**Mer info:** [www.garmin.se](http://www.garmin.se)



### Rent i tanken

För att toaletsystemet ombord ska fungera klanderfritt gäller det att hålla urinsten och andra hårda avlagringar borta från både hålltank och slangar. Transclean 65 löser upp avlagringarna och förhindrar stopp utan att skada metall, plast eller gummi och utan att påverka de nyttiga bakterierna. Vätskan är miljövänlig och biologiskt nedbrytbar.

**Pris:** 180 kronor (en liter), 650 kronor (fyra liter)

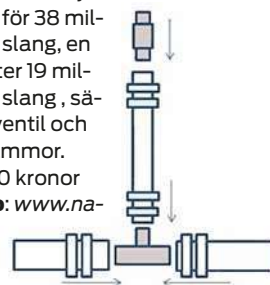
**Mer info:** [www.kemiprodukter.se](http://www.kemiprodukter.se)



### Avlufta tanken rätt

Har du en gammal hålltank med för liten avluftning riskerar du att deformera tanken vid sugtömning. Navinordics ombyggnads-sats kompletterar avluftningen utan ingrepp i tanken och är avsedd för montering på slangen mellan toalett och tank. Komplettsats med syrafast anslutningsrör för 38 millimeters slang, en halv meter 19 millimeters slang, säkerhetsventil och slangklämmor.

**Pris:** 900 kronor  
**Mer info:** [www.navinordic.com](http://www.navinordic.com)





**DE IJSSEL**  
COATINGS

## Vill du också att ytan skall glänsa?

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

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



**YouTube**

Se film som visar hur man får perfekt finish!

För färgbranschens bästa support ring 0523-327 22

[www.de-ijssel-coatings.se](http://www.de-ijssel-coatings.se)

**VIKING**  
YACHTING



**NYHET!** Nu hittar Du båtvårdsprodukter från 3M i vårt breda sortiment.

Steg 1

### Fast Cut XL Rubbing

Polerar upp kraftigt oxiderade och repiga ytor.

**475 kr**

**3M**

Steg 2

### Extra Fine PLUS

Lättarbetad finrubbing.

**475 kr**



Steg 3

### Polish Rosa

Rengör och skyddar ytan.

**330 kr**

### Marine Paste Wax

Lättarbetad! Bra UV- skydd för gamla och nya båtar!

**275 kr**

[www.vikingyachting.se](http://www.vikingyachting.se) • 031-696160



## TOPP 3 BATTERIER!

### TR350 – Klassikern

80Ah / 350Wh. Ca 250 upp-/urladdningar.

### EP650 – Klassikern som AGM

75Ah/650Wh. Ca. 750 upp-/urladdningar.

### ES950 – Förbrukningens stjärna

85Ah/950Wh. Ca. 1000 upp-/urladdningar.

DNV-GL-certifierat.



### Hitta i batteridjungeln!

Med snart 100 års erfarenhet hjälper vi Er att navigera rätt.

AB MASKINEXPORT – Tudorgrossisten i Nacka/Värmdö  
Ring oss på 08 570 355 00 / 0708 355 1 00  
eller besök [maskinexport.se](http://maskinexport.se)

**TUDOR**  
BATTERIES

**EXIDE**  
BATTERIES



# [Fråga Doktorn]

Har du en fråga till Dr Diesel? Mejla den till [red@praktisktbatagande.se](mailto:red@praktisktbatagande.se) och märk meddelandet med "Fråga Doktorn". Vi besvarar alla frågor så snart vi kan.



## Läckage

**?** Hej! Under förra säsongen så råkade jag ut för att motorn tryckte ut olja vid körning i marschfart (planing). Vid lägre farter/belastning så trycktes ingen olja ut. Jag har försökt att se läckaget i farten men inte lyckats, men gissar på främre vevaxelpackningen. Bifogar bild på sprutet och bild på främre delen av motorn underifrån. Man kan se en deformation av trågpäckningen, men min bedömning är att läckaget finns någon annanstans. Tanken är att byta främre packboxen. Vad tror du?



Kommer vi fram till att det är packboxen kommer nästa fråga, kan man byta den med motorn monterad i båten?

/Peter

**D** Hej, det är med största sannolikhet den främre tätningsringen som läcker. Det går relativt lätt att byta ut den, man får först lossa vattenpump och remhjul osv. Men innan du ger dig på detta arbete bör du kanske göra ett kompressionsprov. Är kolvringarna slitna ökar trycket i vevhuset och då kan olja tryckas ut genom packningar. Det medför oftast att oljan trycks upp genom vevhusventilationen. I så fall måste motorn lyftas ut och renoveras.

Lars Lundbladh, Praktiskt Båtagande

## Hjälp!

**?** Gjorde vinterkonservering och oljebeten i helgen, upptäcker till min förfäran att jag har fått vatten i oljan i backslaget. TAMD41B med rak axel. Inga mängder vatten, jag tappade av lika mycket som jag fyllde förra gången, men oljan är lite grå. :-)

Kan jag räkna med att oljekylaren för backslaget läcker? Kan inte förstå hur vattnet kommit in där annars. Eller är det vanligt med kondensvatten här? Skulle väl inte tro det, men man önskar ju det. Vad har ni för erfarenheter av detta problem? Går det

att hitta nya kylare till dessa gamla motorer? Det känns ju lätt att byta oljekylaren i stället för ett havererat backslag senare. :- ( Någon som har tips om var man hittar kylare till humana priser som passar min motor?

/Joakim

**D** Hej Joakim. Grå olja behöver inte betyda vattenläckage, då oljan oftast är kaffelattefärgad vid vattenläckage. Men för säkerhets skull bör du kolla oljekylaren. Grå olja kan vara ett tecken på normalt slitage – om inte oljan är bytt på länge samlas små metallpartiklar i den och den blir grå.

Om du har olja kvar kan du även hålla den i ett glas. Efter någon dag har olja och vatten delat på sig och vattnet ligger i botten av glaset.

Ta loss oljekylaren och lämna in den för provtryckning. Eventuellt kan även kylarserviceverkstaden reparera kylaren. Leta på nätet – det finns flera företag som reparerar Volvos kylare, men även företag som jobbar med kylarrenovering till bilar brukar kunna klara jobbet. En ny kylare till ditt backslag från Volvo kostar cirka 10 000 kr.

Lars Lundbladh, Praktiskt Båtagande

## Lossa bälg

**?** Hej! Dags för att byta bälg på båten, har en Volvo Penta D3 -05:a och drevet DPS-A195.

Har tummen mitt i handen men gör ett försök. Att ta isär det hela gick ganska bra, och att få loss bälgen och avgasbälgen gick fint att lossa med slangklämman som den sitter fast med. Men att ta och lossa bälgen från drevet, hur går man till väga? Sitter mer än fast och mycket trångt då drivaxeln är med och bråkar. Pratade med Volvo Penta och de sa att den var rullad på, och andra säger att den är limmad fast. Smidigast att lossa denna bälg, hur går man till väga? Skulle kunna skära loss det, men känner att jag är för osäker på hur det ser ut och sitter så man inte gör det hela mycket dyrare.

Med vänliga hälsningar, Magnus

**D** Hej Magnus. För att lossa bälgen som sitter mot drevet måste drevet först lossas mot "pivohuset", det vill säga styrning och upphängningsbygeln. Lossa skruvarna som håller drevet mot detta hus och



dra drevet bakåt. Knutkorsbälgen är klämd mellan drevet och pivohuset och kan bara lossas då drevet är demonterat från huset.

När du återmonterar bälgarna är det viktigt att slangklämmornas skruvar hamnar i rätt läge, annars kan roderutslaget minska. Slangklämman som sitter monterad vid knutkorsbälgen i ändan akterspegeln ska monteras i en position som motsvarar klockan 2.

Lars Lundbladh, Praktiskt Båtagande

## Trimplansplåtar

**?** Hej. Har svårt att hitta nya trimplansplåtar som säljs separat från hela kit. Jag har system från Instatrim. Läste om renovering av trimplanen i PB.

Stämmer det att systemet är självluftande och inte behöver tömmas på luft om jag tar bort cylindrarna?

Magnus

**D** Hej Magnus. Artikeln som du nämner var med i PB nr 8/2015, jobbet gjordes på min egen båt. Hydraulkolvarna är självluftande, kör dem upp och ned några gånger så är luften borta.

Svensk importör av Instatrim är Gecea. Kontakta dem för att hitta närmaste återförsäljare. [www.gecea.com](http://www.gecea.com)

Lars Lundbladh, Praktiskt Båtagande

**?** Tack Lars! Ja, det var artikeln som inspirerade.

Då ska jag byta packningar och ta bort gammal bottenfärg från trimplanen och kolla gångjärnen. Det såg inte svårt ut, men jag får höra av mig om något inte funkar som det ska.

//Magnus

## Motorn skorrar

**?** Hej Lars! I somras köpte vi en 21 fots amerikansk DC från början av 80-talet. Det sitter en Mercruiser 5.0 LXV8 med ett Alpha one-drev i båten.

Mot slutet av säsongen så märkte vi att det skorrar ljudligt, och båten vibrerar när vi gör större utslag med ratten vid till exempel tilläggning. När vi kör båten rakt så finns inget missljud. Vad tror du att det kan vara?

Mvh Daniel Cerny, Eskilstuna

**D** Hej Daniel. På beskrivningen låter det som om stöddagret i skölden och/eller knutkorsen på drivaxeln till drevet är i dåligt skick.

Drevet måste lossas och lager och knutkors kontrolleras.

Lars Lundbladh, Praktiskt Båtagande





### SLITSTYRKA I VÄRLDSKLASS

Aramid-fiberförstärkta sidoväggar skyddar däckets mot stötar och vassa föremål.

### KÖRSÄKERHET FRÅN VÅR TILL HÖST

Den nya typen av gummi-blandning är speciellt framtagen för att klara Nordens alla skiftande sommartemperaturer.

### BÄTTRE GREPP

De diagonala och rektangulära klorna på innerkanten greppar vägytan med hög precision och förbättrar väggreppet på grusvägar.

### TESTVINNANDE SÄKERHET PÅ VÅTA VÄGAR

Däckmönstret förhindrar vattenplaning och maximerar greppet på våt asfalt.

### MAXIMERAD LIVSLÄNGD

Stenutkastarna i huvudspåren hindrar effektivt vassa stenar att tränga in i däckets.

### HAKKA-SKYDDET – EN KOSTNADSFRI GARANTI

Råkar du ut för en däckskada ersätter Hakka-skyddet ditt punkterade däck helt utan extra kostnad.

**nokian**  
HAKKA® BLUE SUV

# MED NÖJDHETSLÖFTE\*

[nokiantyres.com](http://nokiantyres.com)

\*Läs mer om nöjdhetslöfte på [www.nokiantyres.se/hakkaskydd/hakka-nojdhetslofte/](http://www.nokiantyres.se/hakkaskydd/hakka-nojdhetslofte/)



# PRAKTISKT BÅT

Se våra pedagogiska gör-det-själv-



Båtlivets fem viktigaste knopar

FILMEN PRESENTERAS AV



Se alla våra filmer på [www.livetombord.se](http://www.livetombord.se),



# ÄGANDE PÅ FILM

filmer på [www.livetombord.se](http://www.livetombord.se)

livet  
ombord



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

WEST  
SYSTEM



Kört sönder propellern  
– så gör du!

FILMEN PRESENTERAS AV



klicka på "gör det själv" i menyn



# SKÖNARE & FRÄSCHARE

Nya dynor

Nya båtdynor med fräscht tyg blir ett lyft för hela båten. Dels får du en skönare sömn, dels blir sittkomforten bättre. Så här går det till att byta.

TEXT OCH FOTO JOHAN COOKE

**E**fter ungefär 15 till 20 år är det i regel dags att byta ut dynorna (skum och tyg) ombord. Dels har tyget blivit slitet, dels har sitt- och sovkomforten försvunnit. Ofta har de gamla dynorna dessutom börjat att mögla.

– En möjlig dyna är hälsovådligt att sova på. Det finns inget mirakelmedel som tar bort mögel. Dynan måste bytas ut, säger Barbro Sjölin som driver Ekroths Kapellmakeri i Stockholm.

Många vill också byta ut både dynor och tyg när de köpt en begagnad båt. I regel gör Ekroths hela jobbet, både att färdigställa nya dynor och klä om dem med nytt tyg.

Några kunder beställer dynor och syr själva. Det går också att köpa skum och skära till dynorna till rätt mått. Då gäller det att ha rätt kunskap och att vara noggrann, framför allt för att skära till formen och vinklarna rätt.

Båtägarens behov avgör val av dynor, tyg och annat material. Det är en fördel om tyget matchar den övriga inredningen i färg och stil. Det vanligaste materialet i båtdynor är polyeter. Ett annat material är kallskum, som är flamsäkert men dyrare.

I sovkabiner kan dynorna göras mjukare och skönare, medan dynorna i salongens soffor kan göras hårdare.

Ekroths jobbar med två densiteter, alltså hårdheter, i dynornas skum. Det mjukare skummet, 28 kilo/kubikmeter, används i regel för liggdynor och ryggstöd, medan det hårdare skummet, 35 kilo/kubikmeter, används i soffor.

– Vanligast är att välja samma hårdhet i alla dynor ombord. Då väljer de flesta kunderna 10 centimetersdyna med en hårdhet på 35 kg, säger Barbro Sjölin.

I äldre båtar, tillverkade på 70- och 80-talet, var de flesta dynorna 7,5 centimeter tjocka.

Det går också att välja dynor med en tjocklek på 12 centimeter.

– För en båt med begränsad



höjd inne är det bättre att välja en tiocentimetersdyna. Vill båtägaren ha mer komfort och värme kan vi limma fast syntetisk fiberfill på dynan, säger Barbro.

Vissa kapellmakare kan bygga upp dynan av två eller tre lager, med hårt skum i botten och något mjukare ovanpå. Det är också vanligt att komplettera med en formsydd bäddmadrass ovanpå de färdigsyddna dynorna.

Innan dynorna skärs fram kan man använda täckpapper för att malla och mäta koj- och soffbottnar.

– Det går att använda de gamla dynorna som mall för de nya. Jag rekommenderar ändå att malla nytt för att vara säker. För att byta till tjockare dynor måste man alltid malla, säger Mia Öhrqvist, som samarbetar med Barbro och driver Sjökojen.

Hos Ekroths finns åtskilliga hundra tyger att välja emellan.

Priserna på tygerna varierar beroende på tillverkare och kvalitet, från 500 till 1 200 kronor per meter.

– Den bästa duken är syntet-tyget. Det bleks inte, krymper inte och man kan formsy den lättare. Passformen är också mycket bra, säger Barbro.

Hon avråder från att välja tyg med bomull, som riskerar att mögla och blekna.

Som tillval går det att välja knappar som gör att tyget sitter fast bättre och förbättrar helhetsintrycket i båten.

– Nackdelen med knappar är att de genomgående sytrådarna som håller knapparna på plats måste klippas då tyget ska kemtvättas, säger Barbro.

Om det lätt bildas kondens och fukt i båten finns en luftspaltsmatta som kan läggas under dynorna för att leda bort fukten och minimera mögelrisken på dynorna.

## Projektet i korthet

**Svårighetsgrad:**  
Medelsvårt.

**Tid:**

10 timmar.

**Kostnad:**

18 000 kr inkl. material.

**Verktyg:**

Sax, symaskin, pappersmal-  
lar, måttband, eldriven såg,  
langetteringsmaskin, linjal  
och tejp.

**Material:**

Fibertex, fiberfill, dragkedja,  
löpare och polyeter.





EFTER





# [Praktiskt] GÖR DET SJÄLV



1 Dynor (skum och tyg) ska bytas i förruffen i en Vinga MS25. Ägaren ska själv, med häftpistol, klä ryggsτόden med samma tyg. Motorseglarens originaldynor har en tjocklek på 7,5 centimeter.



2 Så här ser hela originaldynan ut på babordssidan, en motsvarande återfinns på styrbordssidan.



3 Originaldynorna i akterruffen ska bytas ut nästa säsong.



4 De nya dynorna blir 10 centimeter tjocka. Barbro klipper till mallar av täckpapp som sätts fast med tejp. Istället för tre dynor, som i originalutförandet, blir det fyra nya. Den fjärde dynan placeras närmast fören och de nya dynorna utefter skrovsidorna blir kortare.



5 För att få rätt vinkel på dynorna utefter skrovsidornas insidor används en träkloss som motsvarar dynans tjocklek. Med tumstock mäter Barbro avståndet från klossens kant in till skottet och markerar avståndet på mallen. Hon mäter vinkeln var 30:e centimeter.



6 Vinkeln på samma dyna mot skrovs insida skiftar. Till exempel får vinkeln på babordsdynan närmast skottet en vinkel på nio centimeter istället för tio centimeter, som är fallet föröver.



7 Hon gör också markeringar på de dynor som ligger mot varandra innan alla mått i förpiken är klara.



8 Under tyget. Så här kan skummet i gamla dynor se ut då de har börjat mögla. Dynorna är från en annan båt.



9 Nästa steg är att använda en speciell eldriven såg för att skära till de nya polyeterdynorna. Sågen ger hög precision och bra snittyta för att kunna få olika vinklar.



10 Mittdynan på iläggsskivan är färdigskuren.



11 Dynorna läggs ut i förpiken för att se att de passar.



12 Alla fyra dynorna passar optimalt.





**13** Båtgäaren vill inte förlänga iläggsskivan, som är något kort i framkant. Mittdynan får därför göras efter iläggsskivans mått.



**14** Markeringen på den främre dynan visar vinkeln upp mot stävens insida.



**15** Ägaren har valt ett helsyntetiskt slitstarkt Bogesundstyg kallat Knop.



**16** Dags att klippa till tyget för varje dynkant.



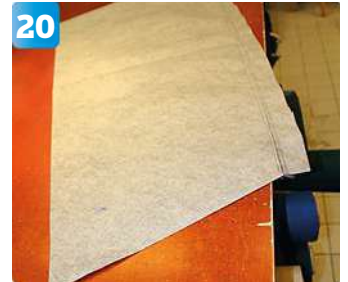
**17** Snart dags att sy ihop tygdelarna med syntetisk tråd.



**18** Barbro syr klart den första tygbiten.



**19** Nästa steg är att sy kraftiga och hållbara kantsömmar (overlock) på alla sömmar.



**20** Undersidorna av alla dynor ska kläs med Fibertex, som är fuktbeständigt.



**21** Barbro fortsätter sy ihop undertyget med Fibertex, som även dynkanterna närmast skrovsidorna kläs med. En dragkedja i Fibertex gör det smidigt att ta av och tvätta eller vädra klädseln.



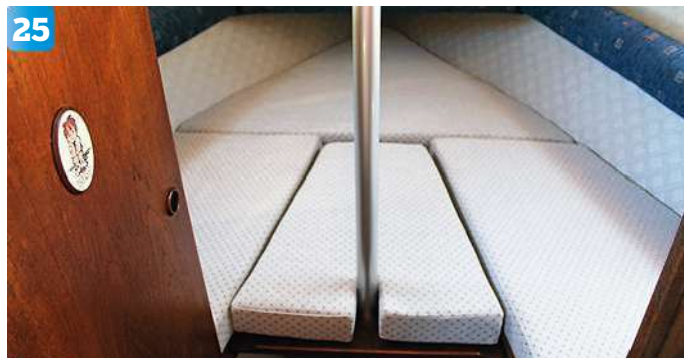
**22** Den första dynan är klar.



**23** Som tillval kan man välja klädda knappar av samma tyg som dynorna. Knapparna håller tyget bättre på plats.



**24** Många kunder väljer också syntetisk vit fiberfill för att få mer komfort på dynan och en luftspalt som placeras under dynan.



**25** Så här fint blir resultatet.



**26** Passformen vid skottet. Om man ska malla en bäddmadrass görs det ovanpå de nya dynorna.



## Ompackning av S-drev

# AKTA DREVET!

Ett segelbåtsdrev behöver packas om efter 7-10 år. Här visar Praktiskt Båtagande och Lars "Dr Diesel" Lundbladh hur det går till att mäta upp axelns skevhet och renovera drevet.

TEXT OCH FOTO JOHANNES NORDEMAR

Jag har sett det några gånger, segelbåtsdrev som blivit förstörda i samband med upptagning av båten. Det är alltid smärtsamt att se båtägarens min när drevbälgen ploppar upp i båten, eller då ett motorfäste går av. Ibland beror fellyften på att slingmärken saknas eller att det är för stressigt. Ibland är det bara slarv. När vår båt skulle lyftas i fjol hade jag som vanligt upprepat, nästan likt ett mantra i huvudet, "Akta drevet, akta drevet".

Väl inne vid

rampen åker subliften ner för att lyfta båten. Det aktre slinget lägger sig vid det aktre slingmärket. Allt ser bra ut. Subliftsföraren börjar lyfta. Vad jag inte

noterar är att båten på något vis glider bakåt i lyftet. När båten lyfts några centimeter har jag fortfarande inte noterat att slinget inte längre sitter vid markeringen. Däremot ser jag att slinget inte verkar ligga an mot skrovet. Det pekar för brant ner i det grumliga vattnet. Jag ropar stopp och sätter mig på knä-

### Projektet i korthet

#### Svårighetsgrad

Medelsvårt.

#### Tid

8-10 timmar.

#### Kostnad

Cirka 700 kr (3000 kr extra om axeln behöver lämnas in för riktning).

#### Verktyg:

Insexnycklar, avdragare, pressverktyg, mätklocka med stativ, hylsnycklar, liten mejsel, hammare, gummi-klubba, stålborste, slippapper, trasa, plasthandskar, provtryckningsutrustning.

#### Material

Servicesats för S-drev, anod, olja.



na för att försöka titta. Då slår det mig att skrovet längst akterut är nedbyggt med en skädda och att det kanske är därför slinget inte ser ut att slicka skrovet.

Sedan händer det ofattbara. Jag ropar till subliftsföraren:

Det är okej. Förmodligen uppstressad av att flera personer väntar på mitt godkännande. Förmodligen också för stolt för att fråga efter en lång stav eller något att känna efter med.

När båten kommit ur vattnet ligger slinget längst ut på den





ihopfällda foldingpropellerns blad. När föraren upptäcker fadäsen och stannar subliften hoppar slinget av propellern och sätter sig med en hög smäll runt skrovet istället. Jag blir rädd av den höga smällen och förväntar mig att få se en pro-

peller som är intryckt i skrovet under slinget. Men när båten kommit helt ur vattnet finns det som tur är inga synliga skador.

Jag förbannar mig själv en stund eftersom jag gett klartecken till att lyfta trots att jag kände på mig att något var fel.

En kontroll visade senare att axeln blivit lite skev, men att alla motorfästen klarat sig.

Lärdomar av detta: Det går aldrig att vara nog försiktig. På vår båtklubb vilar ansvaret på båtägaren när slinget placeras och båten lyfts. Båtägaren bör

därför kontrollera både två och tre gånger att slinget verkligen hamnat rätt.

Med anledning av händelsen behövde propelleraxeln riktas samt tättningsringarna bytas, vilket Lars "Dr Diesel" Lundblad visar steg för steg.





# [Praktiskt] GÖR DET SJÄLV



1 Så såg det ut precis efter det felaktiga lyftet. Propelleraxeln är skev, men det syns inte.



2 Med en mätklocka mäts skevheten upp. Axeln slår 0,55 millimeter, vilket är utanför toleransen och innebär att axeln måste riktas.



3 Först tappas drevet på olja. Lyft på oljestickan på drevets ovasida så rinner oljan fortare. Offeranodens fyra skruvar lossas.



4 Sedan knackas offeranoden av. En gummiklubba kan användas för att växelsis slå på sidorna av anoden.



5 Insexskruvarna som håller lagerhuset lossas.



6 Sedan får man slå växelsis med gummiklubban igen för att få ut lagerhuset ur växelhuset.



7 Eftersom axeln måste riktas ska lagerhuset plockas isär. Tryckringen som håller lagret lossas, sex muttrar.



8 Sedan dras lagerhuset av axeln. Det stora kullagret som sitter i lagerhuset blottas.



9 I lagerhuset hittar Dr Diesel vattendroppar, vilket tyder på att vatten trängt in i drevet när tätningsringarna belastats felaktigt i lyftet.



10 Shimsen plockas bort.



11 Här syns ytliga märken från tätningsringarna. Dr Diesel lägger några droppar olja på märkena.



12 Sedan poleras axeln slät och blank med smärgelduk, korn 400.



13 Sedan öppnas låsbrickan. Ett bleck viks upp.



14 Kullagermuttern lossas med en haknyckel.



15 Sedan ska kullagret bort. Det sitter hårt på axeln och tas loss med en knivavdragare.



16 Tryckringen och alla andra delar putsas av, synas och tvättas rena.





**17** Så ser axeln ut när tillräckligt mycket är bortplockat. Nu ska den skickas på riktning.



**18** Tätningsringarna lirkas ut från lagerhuset.



**19** Sedan plockas de gamla O-ringarna bort och huset rengörs från korrosion.



**20** De nya tätningsringarna fettas in och monteras rygg mot rygg, så att öppningarna/fjädderingarna är synliga utåt respektive inåt.



**21** Tryckringen läggs på plats. Sedan pressas kullagret tillbaka på axeln. Observera att tryckringen ska ligga innanför lagerbanan.



**22** Låsbrickan läggs på plats och kullagermuttern dras fast.



**23** Dra muttern så att ett av spåren för låsbrickan hamnar ovanför ett av låsbrickans bleck. Därefter viks låsbrickan upp.



**24** Shimsen läggs på plats igen.



**25** Fyll rikligt med fett i utrymmet mellan de nya tätningsringarna innan axeln trycks in i lagerhuset. Olja in kullagrets rygg så går det lättare att få ihop delarna.



**26** Sedan monteras lagerhuset ihop med propelleraxeln. Muttrarna till tryckbrickan dras växelvis.   
 O-ringarna fettas in och monteras på lagerhuset.



**27** Drevaxelklumpen med lagerhuset trycks på plats. Vrid på axeln och kontrollera att den roterar smidigt. Fetta in och dra fast de två insexskruvarna.



**28** Drevaxelklumpen med lagerhuset trycks på plats. Vrid på axeln och kontrollera att den roterar smidigt. Fetta in och dra fast de två insexskruvarna.



**29** Montera en ny offeranod.



**30** Sedan är det dags att provtrycka drevet. Täpp till öppningen vid drevets oljesticka så att det blir helt tätt.



**31** Trycksätt drevet via avtappningspluggen. Pumpa upp till cirka en bars tryck, ta loss pumpen och vänta sedan 15 minuter för att se att trycket inte sjunker.



**32** Då är drevet provtryckt och färdigt. Bara att fylla på rätt mängd olja och passa slinget i fortsättningen. Genom att öppna avtappningspluggen och tappa ur lite olja varje höst kan man fortsättningsvis hålla koll på att oljan är fri från vatten och att tätningsringarna är friska.





Allt om bogsering

# EN HJÄLPANDE

**Principerna för bogsering är något alla båtägare bör känna till. Det är lag på att hjälpa den som är i sjönöd.**

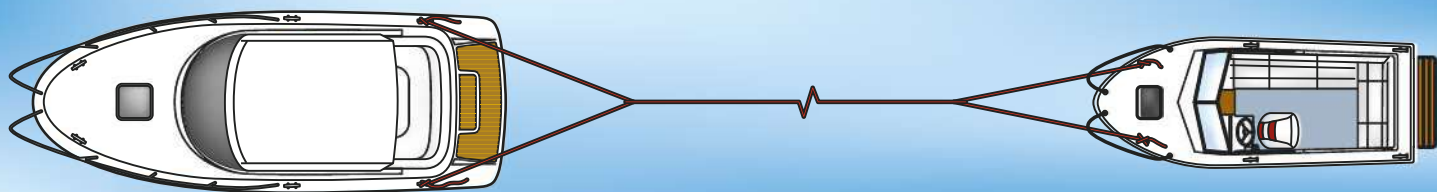
TEXT OCH FOTO [JOHANNES NORDEMAR](#) ILLUSTRATIONER [JONAS ARVIDSSON](#)



# TAMP

En bogserlina ska helst vara lång och tung. När den doppar i vattnet på mitten är farten lagom hög. >>





Hanfot bör användas både på dragbåten och på den som blir bogserad, för att fördela belastningen och få bogserlinan i båtarnas köllinje. Linan bör vara minst 20–30 meter och gärna sjunkande.



Bogserlinan ska sträckas upp långsamt. Sedan ökas farten försiktigt och anpassas efter rådande förhållanden.

**N**är vädret är lugnt innebär en bogsering sällan några större problem, men går det vågor blir belastningen på båtar och bogsertamp genast stor. För att minimera risken för skador på båt och människor finns det flera viktiga saker att känna till.

Sjöräddningssällskapet tar hand om mer än 2 000 bogseringar varje år, och Helge Skärлёn vid Räddningsstation Dalarö har några handfasta tips till den som ska bogsera en annan båt.

– Går det lite sjö blir det stora belastningar på knaparnas fästpunkter. En hanfot halverar belastningen på infästningarna. Sedan är det viktigt att ha en lång lina, gärna en grov tross som sjunker.

Hanfoten har en ögla i varje ände och fästs på två ställen. På så sätt sprids belastningen och bogserlinan hamnar också nära

båtens köllinje. Bogserlinan ska ha en ryckdämpande funktion och det får den dels på grund av sin egentygnd, dels på grund av sin töjningsförmåga.

– Om bogserlinan ströks upp som en fiolsträng är den för tunn. Går den av kan den snärta till som en gummisnodd och det finns risk för personskador. Dessutom blir belastningen på infästningarna onödigt stor, säger Helge.

Därför är ett stumt ankarband en dålig bogserlina liksom en alltför tunn och styv lina. Om ankarlinan är av den traditionella typen, slagen eller flätad, är den däremot perfekt för bogsering, i och med att den ofta är den längsta tampen ombord. Avståndet mellan dragbåten och den som blir bogserad bör nämligen vara minst 20–30 meter.

– Ju mer vågor och sjö, desto längre bogserlina. Men det beror också på hur tung båten är. En tung båt kräver längre lina.



Med en hanfot kan belastningen fördelas mellan två knapar.



Det gäller att hitta bra fästpunkter för bogserlinan. Den här knapen är inte anpassad för höga laster och därför olämplig att bogsera i.

När linan är lång är det extra viktigt att den syns tydligt. I skymning och mörker bör den därför vara upplyst alternativt kunna lysas upp vid behov, för att varna andra båtar.

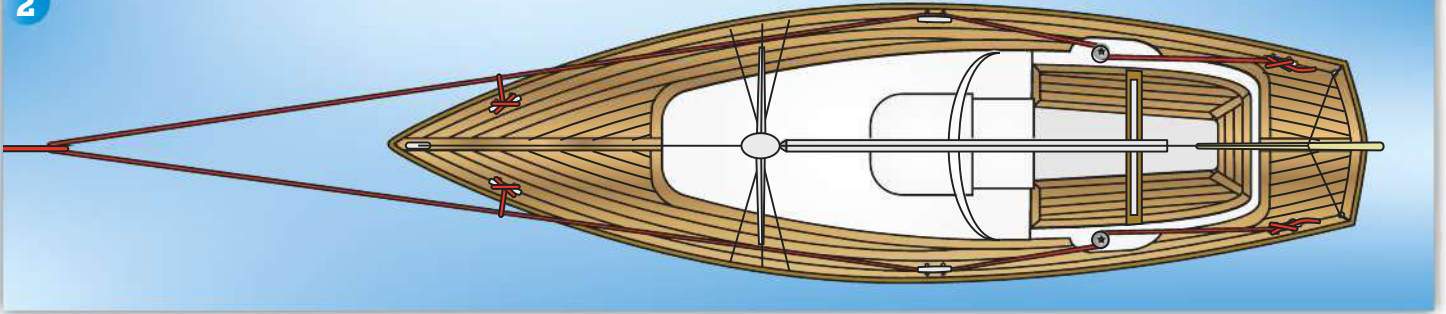
Seglare bör vara medvetna om att gamla skot- och fallinor är dåliga att bogsera med eftersom de är konstruerade för att ha så lite töjning som möjligt. Det är bättre att skarva ihop två vanliga förtöjningstampar av treslaget tågvirke, som är mer elastiska. Skarven försvagar visserligen linan något, men det gör en vanlig knop också.

## Skyldighet att hjälpa

Även om det är professionella organisationer, som till exempel Sjöräddningssällskapet, som utför de flesta bogseringarna är det nyttigt att förbereda sig. Förr eller senare hamnar de flesta båtägare i en situation då de antingen blir bogserade eller hjälper

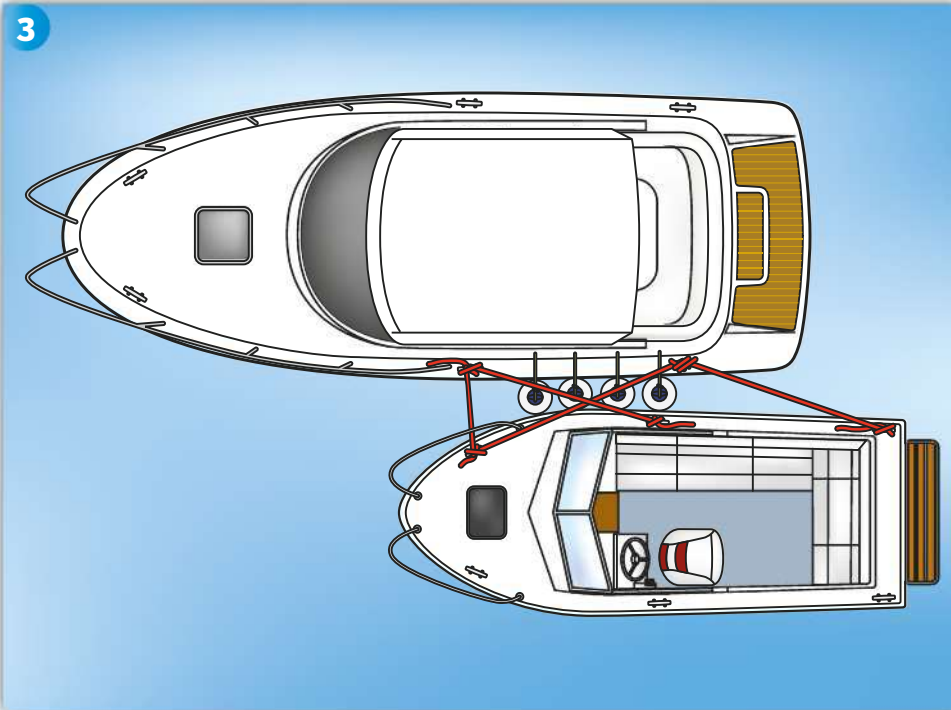


2



När sjön är grov eller båten som ska bogseras tung bör belastningen fördelas. Vinscharna på en segelbåt är ordentligt fastbultade och kan användas för att säkra upp hanfoten. Då används tunna linor för att styra hanfoten rätt i fören.

3



I trånga hamnar kan bogsering även ske långsides. Då ska den bogserande båten ligga långt akter för att kunna manövrera effektivt. Det är viktigt att använda spring och tajta upp båtarna så att de inte rör sig i förhållande till varandra.



Här ser vi hur sjöräddarnas båt ligger en bit akter om den bogserade båten, för att få bättre manövrerbarhet.

till att dra en annan båt till en säker hamn. Enligt Sjölagen är nämligen befälhavaren på ett fartyg, alltså även fritidsbåt, skyldig att rädda den som är i sjönöd, om det kan ske utan allvarlig fara för dem som är ombord eller för det egna fartyget.

Med tanke på detta är det viktigt att den som är befälhavare, vanligtvis den som kör båten, har insikt i sin egen kompetens och riskerna vid en bogsering.

Först och främst är det viktigt att kontrollera att knaparna tål belastningen, det gäller både dragbå-

### Tänk på detta vid bogsering

- ▶ Planera bogseringen.
- ▶ Informera besättningen om vad som ska ske.
- ▶ Kontrollera knaparnas infästningar.
- ▶ Använd en hanfot för att fördela belastningen.
- ▶ Använd lång bogserlina, minst 20–30 meter.
- ▶ Undvik stumma linor.
- ▶ Utse en bogservakt som håller koll bakåt.
- ▶ Se till att det finns verktyg för att kunna kapa linan.
- ▶ Öva kastmomentet i förväg under lugna förhållanden.

ten och den som blir bogserad. Vissa båtar har en stävögla som kan vara lockande att använda.

– Kolla först att den är monterad med stora brickor på insidan av skrovet. Ibland är den bara till för att kunna låsa fast båten i bryggan och inte anpassad för att dra i, säger Helge.

Vid grov sjö eller bogsering av tunga segelbåtar kan bogsertampen behöva förankras i vinscharna, som alltid sitter väl fastbultade. Undvik att bogsera i förstag, eftersom de inte är dimensionerade för den sortens belastning. En hanfot bör alltid an-

vändas, både på dragbåten och på den som blir bogserad. Det ska också finnas kniv eller annat verktyg för att snabbt kunna kapa linan om något går fel. Att dra en tung båt kräver erfarenhet av den som bogserar.

– En bra tumregel för den som är amatör är att inte dra en båt som är större eller tyngre än dragbåten.

När det gäller fart ska man vara försiktig med displacementbåtar och hålla sig till max fem knop, medan lättare båtar med planande skrov kan dras i högre farter.

– En lätt båt som dras i högre fart ska läggas bakom den andra eller tredje aktervågen. Om båten ligger framför en aktervåg finns det risk att den surfar ikapp vågen och skär fel.

### Öva kast med lina

För att visa hur en bogsering går till har Sjöräddningssällskapet gått med på att »





Om det går sjö kan en kastlina med tunn tamp behöva användas för att dra över bogserlinan. Helge Skärblom visar eleven Terje Gunnarson hur mycket lättare det blir att kasta med en tyngd i ena änden. I det här fallet en ryckdämpare i gummi.

» iscensätta en bärgningssituation. Ute på vattnet ligger en Saga 27 och driver med fiktivt motorhaveri. Vi åker ut med Räddningsstation Dalarös åttametersbåt. Lars Sjöblom, sjöräddare, och Terje Gunnarson, elev, förbereder sig genom att ta fram bogsertamp och hanfot. När vi kommer fram till haveristen kontrollerar sjöräddarna status hos besättningen på båten som ska bogseras.

Saga 27:an har bara en knap i fören, men knapen är rejält dimensionerad. När bogserlinan är fäst sträcks den försiktigt upp innan den bogserande båten ökar farten till fem knop. Generellt ska en deplacementsbåt aldrig bogseras snabbare än sin vattenlinjelängd, vilket i det här fallet är runt sju meter, det vill säga sju knop. Helge säger att fem knop är deras standardfart för bogsering. Genom att titta på bogserlinan kan farten anpassas.

– Bogserlinan ska doppa i vattnet ungefär mitt mellan båtarna. Då blir bogseringen ryckfri och behaglig.

Nu var vattnet lugnt och Sjöräddningssällskapets båt kunde komma nära haveristen, men vid hög sjö kan en kastlina behövas för att sedan dra över själva bogsertampen. Om det blåser och haveristen har drivit in på grunt vatten är kastlina ibland den enda möjligheten. Helge tipsar om att använda Hansalinan, som är konstruerad för



att kastas. Den är drygt 20 meter lång och många båtägare har den lättåtkomligt på sin båt.

– Kasta i medvind så blir det naturligt.

Just kastmomentet är något sjöräddarna tycker att båtfolk bör öva sig på, eftersom linor ofta hamnar i vattnet. Om kastlina saknas och vädret tillåter kan en jolle användas för att ro över med bogserlinan, men är vädret dåligt och vattnet runt haveristen grunt är det bättre att stanna i båtarna och larma 112.

– Ha god marginal till grundområden och sätt ej egen båt och besättning i fara, säger Helge.

## Planera och håll uppsikt

Den som bogserar ska också vara medveten om den extra belastning motorn utsätts för, varför det är viktigt att hålla en låg hastighet och vara uppmärksam på motorns temperatur.

Den båt som blir bogserad bör vara be-

mannad och någon behöver stå vid rodet och följa den framförvarande båtens linje. Om den båt som blir bogserad inte går att styra kan det vara nödvändigt att hänga ut ett drivankare för att bromsa och räta upp båten, alternativt låta motorn gå på tomgång med backväxeln i.

– Det är också bra att utväxla telefonnummer eller att ha vhf-kontakt under bogseringen.

Någon på den båt som drar ska hålla uppsikt bakåt. När farten minskar är det särskilt viktigt att hålla uppsikt så att bogserlinan inte hamnar i propeller eller roder. I trånga hamnar kan bogsering även ske långsides. Se skissen på förra uppslaget. Då är det viktigt att använda många fendrar och vara försiktig, för att undvika klämskador, samt att tajta upp linorna hårt så båtarna ligger fast. Den båt som bogserar ska då läggas långt akterut, till och med något akter om den havererade båten, för effektivast manövrering.





## Luktdödaren!

Oxiderar effektivt bort alla oönskade odörer

**VÄLJ**  
**Delino D10P**  
Liten, smidig och  
effektiv...

Ren naturprocess inga kemikalier

**Ring 031-45 61 00**  
**www.delino.nu**



KANABOAT finner ni i välsorterade båttillbehörbutiker • [www.kanaboat.se](http://www.kanaboat.se)

**KANABOAT SILVER TEAK**  
Världens första Bra Miljövalsmärkta båtvårdsprodukt!

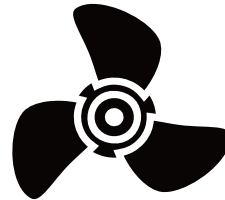
*Vi ska kämpa  
för varenda unge.*

Bli Världsförälder/[unicef](http://unicef.se)

[www.unicef.se/vf](http://www.unicef.se/vf)

## PROPELLERTRIM

**Reparation & Försäljning**  
Aluminium, Stål och Bronspropellrar



**Välkommen in eller  
besök vår webshop!**

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

**www.propellertrim.se**



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

Info på [www.nackakapelltvatt.se](http://www.nackakapelltvatt.se)  
tel: 070-205 84 09

Adress: Stenhuggarvägen 2R, 132 38 Saltsjö-Boo

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

## BETA MARINE

**Lägst pris!**  
**Ring för offert!**



**Återförsäljare:**

Dalarö: Korsholmsvarvet AB,  
0709-84 65 28  
Färentuna: Mäläröarnas Maskin & Traktor,  
0706-41 27 33  
Halmstad: Halmstads Marincentrum AB,  
035-12 12 88  
Härnösand: Dahlman Marin- &  
Verkstadsteknik AB, 0611-55 66 66  
Karlskrona: Hasslö Varv AB,  
0455-34 17 00  
Lidingö: Lidingö Marin AB,  
08-766 24 25  
Mönsterås: Rampeltins Båtvarv AB,  
0499-125 98  
Smögen: Smögenvarvet AB,  
0523-310 33  
Söderköping: JS Marinteknik AB,  
0121-421 76  
Uddevalla: Sunds Marin AB,  
0522-64 43 20  
Värmdö: Brohäll Marin AB,  
08-571 450 45  
Importör NordicGensets & Motors AB  
[www.steyr-motors.se](http://www.steyr-motors.se)

Det är en naturlig rättighet:

Att kunna äta  
den fisk vi fångar.



Stöd Svenska Naturskydds-  
föreningens arbete med att  
försvara våra naturliga  
rättigheter. Ge ditt bidrag  
via postgiro 90 19 09-2.

För mer information ring  
08-702 65 00 eller besök  
**www.snf.se**



Svenska Naturskyddsföreningen

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

Propellrar Avgaslimpor Servicemotorer  
Motorblock Sötvattenssystem Kompletta Motorer  
Olja Tillbehör Reservdelar



Se vår nya hem-  
sida, många bra  
erbjudanden !!

**USAONLINE.SE**  
08-4464900





VI SÄLJER RESERVDELAR TILL  
BAYLINER, TROPHY, MAXUM & SEARAY

## Adam Marin

www.adammarin.se

## Bli Livsviktig!

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

Vi tänker besegra cancer.  
Vill du vara med?

Cancerfonden

# OXO

SVÄLBARA 7 X 50

Flytande - Fixfokus- kompass ord 3295,-

Beställ nu! Endast 2 595,-

WWW.OXO-OPTIK.SE



## HYR CHARTERBÅT

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

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

## prispressarna.se

Bäst priser på båtmotorer

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

60 HK -15	69900,-	rek (78900,-)
70 HK -15	79900,-	rek (94900,-)
90 HK -15	89900,-	rek (106400,-)
115 HK -15	99900,-	rek (124900,-)
140 HK -15	109900,-	rek (142900,-)
150 HK -15	134900,-	rek (162900,-)
175 HK -15	149900,-	rek (179900,-)
200 HK -15	169900,-	rek (194900,-)

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



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



Selva utombordare:

50 Hk	65900,-
70 Hk	89490,-
100 Hk	106990,-
115 Hk	115990,-

Vi tar även inbyten!

Se prispressarnas hemsida för dom senaste priserna.

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

## nannidiesel

energy in blue



Vi vet vad som gäller –  
från motor till propeller!



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

## BÅTKAPELLTVÄTT!

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

Vi utför sömnadsarbeten såsom reparationer, byte av rutor, dragkedjor, tryckknappar, kardborrband, öljetter m.m.

Dessutom tillverkar vi nya båtdynor, kapell, motorbåtskapell, sprayhood, bomkapell, segelkapell osv.  
Högsta kvalitet till rimliga priser.

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

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



**KAPELLTVÄTT • IMPREGNERING**

**NYTILLVERKNING • LAGNING**

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

## Fungerar inte mätaren till din septiktank?

– Eller du kanske inte har någon?

Gobius hjälper dig att hålla koll på tanken. Lätt att installera, allt på utsidan – ingenting på insidan.

På gobius.se ser du var du handlar din Gobius.



gobius.se – För ett renare hav!





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

South Pacific **ANKARSPEL**

**BCS BOGPROPELLER & TILLBEHÖR**

Marinvägen 12 - 471 41 Rönäng - Tel. 0304-677100 - info@loggin.se



**VS600**  
har fått  
utmärkelsen

**BRA  
KÖP**

Praktiskt  
**Båtägande**



## Flödesmätare

för bensin- och dieselmotorer!



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

FLOSCAN MARKNADSFÖRES AV  
FRIGUS AB, 031-45 61 00

**SPARA  
BRÄNSLE  
UPP TILL  
20%**  
LÄGRE FÖRBRUKNING  
OCH MINSKAD  
MILJÖPÅVERKAN

[www.balstaslapet.se](http://www.balstaslapet.se) Tel. 0171 - 46 80 50

## BÅLSTA SLÄPET

**Nyhet 2016**

**Båttrailer & Båtvagnar för snipor**



För mer information besök vår hemsida [www.balstaslapet.se](http://www.balstaslapet.se) eller ring **0171-468050**

**NYTT NUMMER**

**UTE NU!**





Praktiskt  
Båtagande

# BåtBörsen

TM

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

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



**President 46 flybridge 1989.** Mycket välhållen President 46 som ligger i Grekland. Registrerad i svenska skeppsregistret. Fyra kabiner, tre badrum, stor salong, kök, flybridge och stor cockpit. för mer info se [www.greeceboat.se](http://www.greeceboat.se) Tenhult. 1 300 000:-, 0705874835, larsheiman@outlook.com 29228

**Storebro storö III 1965.** Kanske Sveriges finaste Storö 37 Välvårdad och omskött, i utmärkt bruksskick, men inte möbelskick. Allt träjobb utfört, behövs endast underhåll behövs nu! Välutrustad. Solé dieselx 2, 400 tim, från -09 Vendelsö. 295 000:-, 070-4152030, tomas.rockstrom@gmail.com 29227



**Havsbåtar AB SKYSAIL 28 1994.** 28 fot S-båt med hydraulisk uppfällbar fenköl. 5 kojplatser/200 cm, ståhöjd 180 cm i ruff och toalett. L=8,48 m, B=2,82 m, djg=ca:0,95/1,65 m. Motor YANMAR 1GM10. Täckställning NOA med presenning. Ronneby. 120 000:-, 0705514428, trollebod@hotmail.com 29226



**Linjett 32 1981.** Kvalitetsbåt i erkänt mycket gott skick!! Påkostad över 200000 kr de senaste åren med ny motor, segel, sittbrunnkapell, nytt elsystem med mera! Unik inredning med stor salong och toaletten i fören. Enhörna. 319 000:-, 0705381642 kvällstid, nordkvistfamiljen@gmail.com 29225



**Jeanneau Sun Odyssey 49 Performance 2006.** Tre andelar skall bli fem i Fortuna! Varje andel ger rätt till fyra veckor under högsäsong 50 000 går till rep fond Mkt utrust. Ligger i Grekland på västkusten, ovanför Lefkas Underbart klimat! Pixbo. 350 000:-, 0761-415243, hl@pixboteknik.se 29221

**DIVA 45 "Cheers" 1986.** Diva 45 Cheers är läcker och lätthanterlig snabbkenare. Man kan segla stort, bekvämt och mycket snabbt. Låga 13,70 m, lvl 11,15 m, bredd 3,90 m, djup 2,20 m. Esbo, Finland. 795 000:-, +358 50 5555 711, aarne.heikinheimo@pp.inet.fi 29062



**Hallberg-Rassy 342 2008.** Dags att sälja denna pärla bland båtar. Skick som ny och fullutrustad. Mycket lättseglad tack vare rullmast och rullflock. Dessutom en fin gennaker. Rorkult i stället för stor ratt ger massor av plats Järfälla. 1 520 000:-, 0708999589, 29122



**Nordship 28 1981.** Nordic Yachting System. Välvårdad och välutrustad kvalitetsbåt. Mycket goda utrymmen med 6 kojor. Akterruff, rattstyrning. Motor MD11C 23Hk. Ny genua och dynamfall. Ny drevbålg. Se mer här: <http://hcisaksson.se/index.html> Linköping. 205 000:-, 0703142803, herladyship28@gmail.com 29060





**Masmar 47j 2000.** Kraftigt byggd snabb glasfiberbåt med låga drifttimmar. Lämpar sig till Taxi-, dyk- eller fritidsbåt. 15 x 3,4m, Motor: Cat 1400hv med vattenjet, 16 personer Ekenäs. 2 300 000:-, +358405175715, jari@kjousmaa.fi 29041



**Uttern 760 1983.** Dieselvärmare med tre utsläpp Kök, gasolspis med ugn Kylskåp Isoterm, inköpt 2015 Plotter, radar, eko-lod, GPS-logg & autopilot Badbrygga och badstege Toa med septiktank, inköpt 2014 Ramvik. 155 000:-, 070-3506627, thomas.ostman1951@gmail.com 29036



**Snickarbyggd Passad nr S87 1985.** Skrov från Tufva Marin. Passad S87 - En av de sista tillverkade (nr 87 av 90 st) Långsmal snabbsegelare med mycket goda stuvutrymmen som kan lägga till där många moderna båtar inte kommer in. Bra familjebåt nära vattenytan. Bromma. 110 000:-, 12345678, passads87@gmail.com 29035



**Ruffmotorbåt 1954.** Fagerman Djursholm båtvär. Halvplanande. Mahogni i toppskick.v8 350-89 med backslag.nytt kapell.trailer.historik finns.event.bytes mot öppen plastbåt. f.d.mys medlem. besikt. och värderad. karlshamn. 120 000:-, 0703423008, 29010



**Allegro 33 1974.** Förhöjd rigg m dubbla sp.par. Sjösatt 1983. Mercedes diesel 55 hk, 3-bl fast prop. All motor-el ny -12, RF septiktank m däckstöm, utr f sem.segl men har en rad attrib f långf.segl. Kompl segelgard. Lerum. 234 000:-, 0709589390, johanwickstrom@yahoo.se 28991



**Maxi 33 1990.** Maxi 33-90, mycket välutr, i vår ågo sedan 1999. löa 9,9m, bredd 3,23m, djup 1,43 m, köl 1,84 ton.VP 2003 med 120 S drev. Utrustad med bl a bogpropeller-14, nytt storsegel-15. Ring för utr-lista, Gunnebo. 525 000:-, 073-908 33 13, 0490-235 60, sven.enhorniong@localnet.net 28951



**FMsniipa 21 1969.** FMsniipa 21 fot, motorn utbytt till Volvo MD6A samt propelleraxel, propellern samt styrningen, det som är kvar är aktertofterna, material finns, båtvagn medföljer. Hamburgsund. 25 000:-, 0703961109, Gunnar.leidzen@telia.com 28950



**Royal Cruiser 31 Adriatic 1977.** Storebro Bruks AB. Mycket fin, välskött o uppdaterad enligt storebrostandard. Ägt sen 91 Volvo TMD 40 max 1500 tim, Besikningsprotokoll o dokumentation. Utrustningslista o bilder på begäran men måste ses. Helsingfors. 370 000:-, +358407434755, jan.clayhills@elisaneet.fi 26988



**Nidelv 24** Välvärdad Nidelv 24 med rätta motorn.Volvo md17c .Endast sötvattenkörd. Stor badbrygga. Bra kapell och Vagn. Ev byte nyare styrpulpet med min 50 Hk 4 takt Bengtsfors.105 000:-, 0703241919, 28936



**Nynäs 970 2000.** Aluminiumbåt mittkabin. 9,7x3,3 MerCruiser Diesel V8 73l 7 sittplatser i kabin, stort lastutrymme föröver.Bäddbar (1st dubbelkoj). Kabin vinteris ol,träinredning,vattenburen gasvärm Riklig utr. Sollentuna. 650 000:-, 0723232904, 28903



**Laurinkoster L28 1970.** Mycket sjövärdig segelbåt S126, byggd i Luleå. Mått 8,50x2,50x1,35, 3,2 ton, 5 kojplatser, 4 nästan nya segel, stor med genomgående latör, ny bom med snabbrev, motor MD1 sötvattenkyld. Åkersberga. 35 000:-, 0709-985233, 28902



**Katamaran Dacapo 31 1982.** Perfekt mobil "sommarsstuga". Ketch med rullgenua, ca 75 m2 segelyta, två Volvo diesel MD2020, 100 l tank, 3 batterier, 2 solpaneler, gasspis med ugn, färsk o sjö vatten pumpar, kylskåp etc- allt! Le Barcarès France. 200 000:-, 0033622812001, magnus.kvant@gmail.com 28899





**Nimbus 280 Familia 2006.** En mycket välvårdad Nimbus. Två kabiner med ståhöjd, en stickkoj och riktigt bra stuvutrymmen. Båten har alltid vinterförvarats inomhus och motorn har alltid servats av auktoriserad Volvo Pentaperson Ljungskile. 700 000:-, 0705666364, 28882



**Penn Yan Legend 269 2000.** L=3,8m B=2,9m Vikt 3084kg Motor Mercruiser V8 EFI 5 Drev Duoprop Bravo 3, Bogpropeller Sötvattenkylning Rostfri tank 305 l VHF-radio Plotter Biminitopp Pentry 2 kojpl. El-toalett Septi-tank Trailer mm Båstad. 249 000:-, 070 5159990, ylvie@telia.com 28877



**Amigo 27 1977.** Mått 7,70 x 2,50 x 1,30m. Trygg, långkölat västkustbygge i gott skick. Yanmardiesl 13,5 hkr bytt 2008. Mejla för fullständig utrustningslista. Pris inkl Noaställning, stöttor och täckning. NYNÅSHAMN. 40 000:-, 073 - 510 12 91, torsten.homeij@gmail.com 28849

**Ryds 620 GTS 2006.** Ryds 620 GTS, 115 Mercury EFI, -2010, Lowrancis HDS 5, ekolod+plotter, stereo Sony, fullständig dynsats, inkl båtkärra Laxå, 1600 kg, vinterförvarad inne. Servad årligen, Sjösett 2010. Mycket fin. Karlstad. 225 000:-, 0703983258, per\_huss@hotmail.com 28848



**Navigo Navigo 24 1972.** Motorseglare Djup sittbrunn, stor salong med dinette/dubbelkoj och full ståhöjd, rejält pentry, toalett och garderob samt förpik. Renoverad med modern utrustning. Blåstråd, epoxibe-handling görs i år. tyreös. 95 000:-, 0708-853981, 28829



**Maxi 77 1977.** Bra skick. Storsegel och genua 2, Ny potapotti. Ny dörr till ruffen plexiplast. Nya mantågslinor. Inombordsmotor Penta VP MG 5 A i bra skick. Spayhood 2013. Bomkapell 2014. Förpeke 2015. Båtvagn. Karlsborg. 30 000:-, 0701435203, martin.grudemo@hotmail.com 28727

**Ockelbo DC 21 1979.** DC 21a i toppskick, helrenoverad ex. inredning, motor, kapell. AQ 170/280. Jag har haft båten i 15 år, efter en helrenovering 2005 så har båten bara varit sjösatt ca 5 år, pga husbygge. Ring för info! Hörnefors. 74 000:-, 070-657 55 87, 28724



**Omega 30 1984.** Omega 30 är en snabbseglande familjebåt. En lättsköta och effektiva 7/8 delsrigg med självslående foca. Denna båt mycket välskött och väl underhållen. Endast 1 tidigare ägare. Värmdö. 249 000:-, +46706241999, 28695



**Dufour 385 2005.** Fullt utrustad Dufour 385. Finns i Messolonghi, Grekland. Mer info kan fås via starlight-duf385@gmail.com Göteborg. 895 000:-, 0730578777, 28641



**Scanmar 31 1986.** En välseglande och trygg familjebåt. Detta är modellen med lådförvaring i pentry i stället för avdelad akterkoj. Båt o utrustn. har underhållits och servats väl av nuvarande och tidigare ägare. Onsala. 285 000:-, 070-741 0509, 28446



**Snipa Plastad Eksnipa 1986.** Plastad eksnipa byggd 1986 på orust 8hk BMW dieselmotor. Ny startmotor och motorn genomgången 2014. Lättstartad och pålitlig. Ekolod Humminbird samt elektrisk länsypump. Pris 15 000kr Torslanda. 15 000:-, 070-6187738, benny@marknadskonsultation.se 28390



**Maxi Maxim Maxim 26 1980.** Rymlig familjebåt med 5-6 kojplatser. Volvo Penta AQ 151B 146 hk med 290A drev. Hydrauliska trimplan, Navman ekolod, stävstege. Solcell m. regulator. Toalett med septiktank. Bryggplats i 2 år kan fixa Göteborg. 105 000:-, 0709-924047, 28237

**Allegro 33 S9 1973.** Byggd 1973/74, helrenoverad 2004/05. Dokumentation av bygge www.sturefelt.net/sail.html Båten vinterförvaras i båthus i Domsand vid södra Vättern. Rune Sturefelt 0708 37 28 64 BÅNKERYD. 250 000:-, 0708 37 28 64, rune@sturefelt.net 27781





**OC35 Ketch 1970.** Trygg, kraftigt byggd, långkölad långfärdssegelare 10,80x3,30x1,70. 5-8 kojer. Ketchriggad. GPS-skrov och rigg (O Plym). 82hk Forddiesel. 2 ägare, nuvarande sedan -78. Ligger i Grekland 1 tim norr Aten. Västervik. 155 000:-, 0768369010, sol.bergman1@gmail.com 28083



**Texaco Newcastle London RC Skalamodell 2012.** Unik o detaljrik skalabåt i trä/glasfiber, rör/reling i mässing. Byggt med skott. Elmotor. All däcksbelysning/lanternor. Roterande radar. Radio 2,4Ghz enl ök. Går fint i sjön. Ej byggats! 2 meter lång. Vejbystrand. 18 000:-, 0739871089, hlundqvist@hotmail.se 28069



**Winga 750 1982.** Välseglande Motorsegelare från välkända Winga. 4 kojer, kök, toa med tank & däcktoörn. md 7b Ok Skick, lätt att hantera. Ring gärna för fullständig beskrivning av båten. Åsbro. 130 000:-, 0706224451 26574



**SeaRay 420 AC 1997.** Jätte snyg flygbridge båt som upgraderat 2007 med nya 420 hk Catepillar motorer. Byts mot bil, båt. 2 bugprop. 3 tv, 3 kylskop, 3 hytter, parilla, 3 AC, 2 webasto mm. Var snabb! Förby. 1 350 000:-, +358 40 545 1000, juha@saaristoon.com 27929



**Horisont DC 23 1979.** Utrustning: Volvo V-8 5,7L, 280 Hk, ny 2006 (bensin, körd < 2 600 dist, allt loggad från ny motor) Skrov lackerat 2008, kapell renov 2014, Båtvagn, GPS, Ekolod, radio/CD, fendrar, 2 ank, div båtprylar Luleå. 80 000:-, 0705730284, 27866



**Amigo 40 1978.** Arne Arksunds Båtbyggeri Öckerö. Gedigen välutrustad Koster välhållen Ny Motor Vindroder Ankarvinsch Lewmar 40m 10 mm kätting och 15 kg Bruceankare Seldén easyreef Epoxibehandlat i förebyggande syfte Har ej seglad utanför Sverige Västra Frölunda. 330 000:-, 0723349238, petremand.c@gmail.com 27864



**Albin Accent 1977.** Fin båt. Finns i Mälaren. Tömning av toa i sjön eller via däck. Ny sprayhood och nytt bomkapell 2015. Autopilot. Inombordare Yanmar 8HK, väl-servad, topplöckspackning och avgasrörbyte 2010. MVH/Oscar Solna. 56 000:-, 0707505028, friberg@hotmail.com 27828



**Ryds 480 RSI 2006.** Styrpulpetbåt RYDS 480 RSI (2006, uttagen 2007) i mycket fint skick säljes - som ny, måste ses! Nybesiktigad FOGELSTA släp från 2007 ingår. Motor: 4-takt MERCURY 25 EFI (2007), SECURE-MARK märkt Svedala. 98 500:-, 0704445876, 27809



**Dixie 27 Inombordare Yanmar diesel YSM8** (sötvattenkylt), rullflock, segel i bruksskick, plottter, toalet, pentry, kylskåp, LED-belysning, autopilot, kärra för vinterförvaring. Uddevalla. 58 000:-, 0734446175, jonatan@inbox.com 27778

**Yamarin 64 DC 2011.** Honda motor 150 hk 2013, båtupptagningsvagn 2011 Västervik. 335 000:-, 070/8413984, 27755



**Maxi 77 1977.** Motor MD5A med VVX, S110 drev Ny bälg 2014, nya kölbultar 2014 Vattentank 40 liter Storsegel Genua 1 och 2, Spinnaker i ok skick Spritkök Origo 3000 Wallas, Ekolod Autopilot av äldre modell Södertälje. 45 000:-, 0705724280, 27668



**ÅH 30 (Ballad) ÅH 30 1980.** Nya dynor, ny toa, ny förpikslucka, Furlax 200s, Spinnacker, Lazybags, Kylbox, A utopil, Värme Thermo, Solcell, Landström, Sittbrunnskap, Peke, Badplattform, Blyköl, Motor Yanmar YSB 12, Vagn, Epoxibehandlad botten. Borås. 119 000:-, 070-5506516, 27673





**Ockelbo 495** Våldigt sjöduelig, stabil och praktisk styrpulpet med självläns, Honda 50 Direktinsprutad 4t Längd: 495 cm Bredd: 205 cm Vikt: 350 kg Nytt förtöjningspaket. Vinterpris: 99000:- kristinehamn. 99 000:-, 0707773810, 27212



**Forslund Veteran Racer 1961.** Mahogny, Kravell-byggd 6,1x2,0 m K-märkt av Sjöhistoriska, KMK och MYS-R registrerad. Omfattande renovering inkl ny motorinstallation färskvattenkyld ljuddämpad GM V8 260HK. Fyrbladig prop på 1<sup>a</sup> axel. Unika beslag och instrument. Sollentuna. 350 000:-, 0706297963, peterkil@hotmail.com 26094



**Ryds 550 GTS 1998.** Johnson 90 Oceanrunner. Rejäl båt i jättefint skick. Mycket extra. Blå: Teak-laminat golv. Pulpet-kapell, Komplett Dynsats, Allt i nyskick. Wakeboardstång, Plotter, Trailer, 80Tank, Bord, Snurrstolar, kristinehamn. 99 000:-, 0707773810, 27017

**Ryds 568Gti 2007.** Båttrailer med vinsch, honda 90hk, powertrim, securemark, godkänt lås, kätting klass 3, badstege, landtärnor, ankare, presenning, dynsats bak, fendor, tampar, varvräknare, farthållare, gps garmin Sjuntorp. 160 000:-, 0703-166567, Serikssonmob@gmail.com 27487

## Båtar köpes

**Diverse styrpulpet 2000.** båt köpes ht styrb mm av def allt av intresse 0739254680 göteborg. 30 000:-, 0739254680, arne.art@artmarin.se 28463

**Askeladden 705 2004.** Hej Söker en Askeladden 705 från 2004 eller nyare. Kontakta mig om du har någon som du vill bli av med enkelt. Billdal. 350 000:-, 0709871467, raskfredrik@hotmail.com 28043

**Nyare 6-meters HT-båt köpes T.ex. Flipper 630 HT, Flipper 666 HT** Nyare HT-båt i 6-metersklassen köpes. Årsmodell 2008 eller nyare. Alla nyare HT-båtar i bra skick är av intresse men Flipper 630HT och Flipper 666 står högt på önskelistan. Skriv en rad! Västerås. 070-2667665, 27319

**Princess el liknande. 42 till 60 fot** Önskar köpa en båt typ Princess el liknande, även annan typ av intresse. Längd ca 12 till 19 meter. Norrtälje. 0727645722, klinggnik@hotmail.com 26949

## Efterlyses

**Bavaria 36 - 38** Jag skulle vilja hyra din segelbåt 34-38-fot i veckan 31/32. Var snäll ring mig 004970219318359 Kirchheim. 10 000:-, Tyskland 7021 9318359, dauzenroth@yahoo.de 27084

## Tillbehör säljes



**Sittbrunnkapell/Sprayhood/Bomkapell** Allt i perfekt skick (2010) med bågar. Även fodrar till hopfällt kapell (2014) ingår. Enkel anslutning mellan kapell och sprayhood. Luleå. 7 500:-, 0730440685, bjuhr.u@gmail.com 29199



**Plast ruta kristall klart** Plast ruta 1,35 ggr 2,60 meter fint material 0,5mm tjockt vedevåg. 500:-, 073 9123632, boss33@hotmail.com 28786



**Mercruiser, Omc topp 3,0** Ny renoverad topp med rostfria ventiler och mässings frysbricker kan köras på blyfri bensin utan problem, renoverad med det bästa som finns passar mercruiser och omc 3,0 liters vedevåg. 5 000:-, 073 9123632, boss33@hotmail.com 28717



**Vikbar DINGHY** vikbar dinghy i mahogni plywood inkl. åror enkel att ha med på båtsdäck Västra Frölunda. 3 000:-, 0723349238, petremand.c@gmail.com 27865



**Är jollen i vägen???** Är jollen i vägen när du ligger i hamn?! Fäst linan i jollen med en shackle och låt tyngden rulla ut på tyngden på ankarkinan 4-5 meter. Jollen "på sva" en bit från båten Linköping. 350:-, 0730254064, borolfa@hotmail.com 27734



**2 säkerhetselar** 2 nya säkerhetselar. röda vuxenmodell (nypris 535:-) gula barnmodell (nypris 435:-) Fabrikat Watski/Plastimo Köp båda för bara 350:- Frakt Sverige 78:- Linköping. 350:-, 0730254064, borolfa@hotmail.com 27733

**Båtmotor Volvo Penta 2003T** Volvo Penta båt-motor 2003T, renoverad 2015. Bra skick. Finns i Hamburgsund. Hamburgsund. 45 000:-, 0739979210, 27123



**Rostfri sorptionsavfuktare för båt** När den ouppvärmda ruffen utsätts för temperaturändringar vandrar fukt in som inte kommer ut. Installera SOLARIS behållarlösa sorptionsavfuktare som avfuktar vid behov och kom till en torr ruff i vår. Staffanorp. 5 990:-, 0767999888, stentro@gmail.com 26693

## Tillbehör köpes

**Stag, vant och spridare till Allegro 27** Renoverar/sanerar en Allegro 27 från 1970 som stått på land utan täckning i 6-7år. Jag saknar alla stag,vant och spridare till riggen. Det är en aluminiummast fabrikat MP. Tack-sam för all hjälp. Lidingö. 0703463464, lars.ekstrom@busck.se 27862

**Begagnad mast alt komplett rigg köpes** Mast eller rigg, gärna komplett köpes. Mastlängd totalt 17-18,5 m för genomgående montage. Skall vara till en Gecco 39. Landvetter. 0705918250, jan.frenel@telia.com 27708

**Winga 25, Matorseglare 1984** Önskar köpa begagnad dieselmotor med backslag i gott skick passande till Winga 25. Håbo. 070 697 26 38, 036 418 67, stenloaelofsson@tele2.se 27351



# BÅLSTA SLÄPET

## Båtslip

För båtar upp till 2000 kg

Enkel att montera

Förvara båten på slipen året runt.

Beställ i vår webbshop, vi fraktar till hela Sveriges fastland



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

0171-46 80 50

[info@balstaslapet.se](mailto:info@balstaslapet.se)

# KULÖR

**Svartvit motorhistoria i färg**



Upplev hur historiska bilder får nytt liv i den färgprakt som rådde vid fototillfället i denna fantastiska nya bok! Över 300 gamla svartvita foton från 1900-1969 har noggrant färglagts av den veteranbilskunnige journalisten och fotografen Anders Tengner i en 256 sidig inbunden bok.



**256  
SIDOR!**

**KÖP NU! ENDAST 339 kr**

**Beställ enkelt på:  
[shop.classicmotor.se](http://shop.classicmotor.se)**



# [Nästa nummer]

## SPECIAL



### Tema

# NAVIGATION

- ▶ Satelliter som vägvisare
- ▶ Om strömmen sviker
- ▶ Grundläggande plotterlära

## SÅ BEHÅLLER DU DRIVET

## FINNS I BUTIK 3 MAJ

PRENUMERANTER HAR DEN I BREVLÅDAN 29 APRIL

### Klassiker SAGA 29



### Praktiskt LOSSA SKRUVEN



## FINNS I BUTIK 17 MAJ

PRENUMERANTER HAR DEN I BREVLÅDAN 13 MAJ

## Missa inte nästa nummer! Prenumerera nu!



Ja! Självkligt vill jag prenumerera

28 nr 1499 kr

AALKPB

14 nr 849 kr

AALJPB

7 nr 449 kr

AALIPB

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

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

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

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

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

Erbjudandet gäller t o m 2016-05-31, 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 Båtagande

EGMONT TIDSKRIFTER AB  
SVARSPOST 205 725 81  
208 00 MALMÖ



# Använd Hempel nästa gång

[hempelyacht.se](http://hempelyacht.se)



Använd bottenfärgen på ett säkert sätt – läs alltid etiketten och produktinformationen innan du påbörjar arbetet.



Posttidning **B**  
Returadress:  
Egmont Publishing AB  
205 08 Malmö

**Göran Södergren**  
Produktchef Båtförsäkring  
goran.sodergren@svedea.se

Därför är det enklare att äga  
båt med vår försäkring.



Jag och mina kollegor är inte bara försäkringsexperter, vi är båtfolk också. Själv har jag ägt och renoverat båtar i över 30 år. Det ger erfarenheter som kan överföras direkt till våra båtförsäkringar. Ta bara Svedeas Allrisk för båt. Den förenklar vid oförutsedda händelser som inte direkt har med båten att göra: som när hunden ställer till det ombord, eller om du skulle tappa GPS-plottern överbord. Väljer du vår XL- eller XXL-försäkring kostar Allriskförsäkringen inget extra. Jämför oss gärna med andra.