

Köpa begagnat!

En fråga om korrekt skötsel snarare än vilken båt du tittar på



Viktigare än något annat är hur båten är skött och älskad. Nyjackad i annonstexten kan ju betyda penselmålad ...

Den här artikeln syftar inte till att lära dig att själv klara av en besiktning av en begagnad fritidsbåt. Till det skulle det krävas kanske 100 artiklar inom olika specifika teknikområden. Skälet är att den begagnade båtflottan, i alla fall den som är till salu, i en del fall är i ett nära nog useft skick. Det gäller åtminstone de båtar som är äldre än 20 år och i vissa fall kortare tid än så.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

Därför krävs det en hel del av köparen för att förhindra felköp. Det är inte bara ålder som styr. Vissa båtar har skadats i någon form. Exempelvis fallskador, grundslagning, stormskador, råkat ut för ägaren "Bror Duktig" eller vanvårdats under en tidigare period av sitt liv.

Att sitta i fätöljen på kvällen och i tidningen Båtmarknadens annonsvärld drömma om den båt man kanske länge önskat sig, är både stimulerande och trevligt.

Ärligt talat är det också en mycket billig och ofarlig form av njutning, som på sin höjd kan ge dig huvudvärk dagen efter om du blev sporrad att också surfa runt hos Europas båtmedlare till klockan tre på natten.

Däremot, om man har fullt löfte från banken om de nödvändiga ekonomiska resurserna i bakfickan, så kan det bli betydligt farligare. Jakten på annonsmarknaden är naturligtvis en underbar resa mentalt. Men betydligt mycket farligare utan några ekonomiska spärrar därför att nu är det bara du själv som kan stoppa den affär du kanske är på väg att göra.

Stoppa affären, tänker du. Ja just det. Ja men jag skall inte köpa, bara åka och titta på båten ... Tjenare! Jag vet inte hur många gånger jag sagt till mina kunder att ha is i magen, ta det lugnt, ha inte bråttom. För det är nästan märkligt att tänka sig att just du har hittat det bästa exemplaret av just den båtmodell du letat efter, precis just nu.



Ronald Rybbe
• Auktoriserad Båtbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
• Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / marin utbildning.
• Värnpliktig sjöofficer. Maskinistgrad motortorpedbåtar.
• Maskiningenjör, inriktning förbränningsmotorer.
• Fartygsbefäl klass 8 och Maskinbefäl klass 8, Chalmers.
• Handhavande av snabba fartyg över 35 knop MCA.
• www.batbesiktning.se
www.marinkontroll.se

Och inte nog med det, den är till salu till ett bra pris, det vet du för du har ju kollat priserna. Javisst, men har du kollat priserna mot skicket på allihop? Det är ju det som betyder något. Lyhörd?

Glöm det. Båten är ju i princip redan din tänker du, och nu är det bråttom så att ingen annan köpare kommer före. Med andra ord är du garanterat inte vid dina sinnens fulla bruk. Jag hör det ofta redan i telefonen, fast jag aldrig mött dig och inte har en aning om vem du är.

Det är inte som du tror. Detta är inte den enda båten. Helt enkelt för att det vimlar av begagnade båtar till salu. Kanske tror du också att du vet vad du vill ha? Ända tills du upptäcker med en blandning av förtjusning och stor förvåning att:

– Hallå min äkta hälft, kolla här!

Är inte det här något för oss?

– Ja visst! Vilken tur att vi inte slog till på den förra båten. Säger äkta hälften.

– Den här är ju något heeelt anorlunda ...

Med andra ord, du är kanske inte alls redo att slå till på det du trodde var "din båt". Plötsligt känner du nästan ett obehag och en lätt kallsvettning över din stora köpiver att handla båt. Så du måste känna efter att det ekonomiska löftet finns kvar i fickan, fast du mycket väl vet att det finns där.

Säljarna som du möter ser dig ▶

► som en stor hög med tusenlappar som de i konkurrens med andra säljare vill åt. Du kan för en stund rent av känna dig ganska mäktig och betydelsefull. Ja i alla fall inför säljaren, för det är dina pengar och det är du som delar ut dem.

Men samtidigt kanske det börjar kännas som du är på väg ut på mycket grunt vatten? Och till din hjälp har du inte ens ett sjökort. Vad skapar din oro?

Jo det är självklart följande frågor:

- Hur långt räcker min kunskap?
- Säljarens agerande?
- Båtens historia?
- Båtens dokumenterade underhåll?
- Båtens tidigare ägare?
- Skicket?
- Och motorn ...?

Men herre jösses, vad är det för skick på båten? Nu brakar den stora oron in som ett åskmoln över huvudet och du trycker ner det ekonomiska lånelöftet extra djupt i fickan. Samtidigt ser du dig omkring efter andra spekulanter om de närmar sig.

Köparna brukar fråga mig; ”vad skall man titta på när det gäller den eller den båten?”

Jo, jag förstår frågan, men det finns inget som heter Svensk Båtprovning och som för noggrann statistik. Det är inte som med bilar, att exempelvis framvagnsdetaljerna på Volvo XC90 brukar gå sönder, eller att franska bilar ofta ligger i den undre delen av bilprovningens statistik.

Visst finns det specifika konstruktionslösningar på vissa franska båtar, men också på svenska båtar, och därtill fullständigt idiotiska sådana från ”klondykeperioden” på 1970- och -80 talet.

Oftast är produktionsvolymen så låg att man hinner ändra en felaktig konstruktions- eller byggnads-specifikationen innan mer än ett handfull båtar lämnat producenten.

Men direkta motsatsen förekommer också. Där 200 personer bygger en båt på två timmar och där inte ens tillverkarna själva vet den exakta specifikationen på hur just den båten är byggd, utan att dyka djupt i datorarkiven. Hur skall man då som utomstående få kunskap om



En mycket blöt stävstuv med igensatt dräneringshåll ...

detta när varken generalagenten eller återförsäljaren har den minsta susning eller intresse?

När det gäller begagnade båtar finns det i princip bara tre saker som är utomordentligt viktiga att kontrollera för att skapa sig en uppfattning om skicket och det är skötsel, skötsel och till sist skötsel.

Först när den biten är avklarad kan vi gå vidare. Jaha? Och hur går det till? Ja det är inte lätt att i efterhand försöka få klarhet i detta.

För egentligen handlar det inte bara om vad ägarna har gjort med båten under årens lopp, utan snarare vad som inte är gjort under alla år. I det här läget gäller det att få svar på viktiga frågor från säljaren men som regel får du inga svar alls för det är ingen som vet.

Däremot avslöjas ibland en fundamental kunskapsbrist hos

säljaren. Det skall uppfattas som en varning! Nuvarande ägaren vet som regel heller aldrig någonting om vad tidigare ägare ägnat sig åt när det gäller skötsel och omvårdnad.

Således kan vi konstatera att vi inte kommer särskilt långt med frågor, bättre är då att undersöka allt i båten och försöka bringa sig en uppfattning om konditionen. Vilket tar tid.

Mellan kontrollpunkterna A, som i ankarspel, och Ö, som i överbyggnad, finns det ungefär 100 stycken besiktningsområden som skall klaras av på platsen under tre till fem timmar. Vilket är en omöjlighet.

Lösningen är en kombination av, först och främst, kunskap, erfarenhet och en teknisk läggning. Om detta är inhämtat så återstår okulär, fysisk besiktning på plats samt att ta mängder av foton. Kameran kommer in på de

flesta ställen och är båten bara tömd på utrustning ser kameran ända längst bort i utrymmet.

Har du inte över 200 bilder med dig hem för att inspektera och zooma in på en stor datorskärm, får du nog fortsätta att vara orolig över skicket. För det duger inte med kamerans 3 tums-display.

Vad är det jag ser på ett fotografi? Ja framförallt det jag inte har möjlighet att se med blotta ögat på grund av utrymmesskäl. Vidare är det så att även om jag får in huvudet någonstans så skall jag ha med mig halva överkroppen, händer och armar, belysning och kamera för att kunna arbeta där inne.

Men lik förbaskat kan jag inte zooma in med mina ögon. Så därför låter jag istället kameran och blixten göra jobbet i mörkret och datorn göra jobbet på kontoret.



... som skapar förruttelse i stävskottet.



Här föreligger samma fel.

Det är också därför jag hittar de flesta dolda felen på kontoret. En missfärgning i träinredningen kanske inte syns med blotta ögat. Men i blixten sken blir den uppenbar.

Jag skall återge ett enda, av hundratals exempel på detta med skötsel. Vad hjälper kvalitet om ägaren inte sköter sin båt? På den stora bilden här ovan ser ni stävstuvens utrymme. Fullständigt fullproppat med blöt utrustning.

Ägaren hade inför vintern förvisso lämnat stävluckan öppen med förhoppningen att det skulle torka ur till våren. Men han hade inte ens orkat lyfta ur alla saker eller än mindre rensat dräneringshålet i botten.

Vilket förmodligen dränerat mycket dåligt under flera år. Hur vet jag det? Jo kolla de två andra bilderna, den övre lilla bilden är

från samma, och den undre bilden är från en båt med samma fel, och visar de inre, förliga skotten i det främsta stuvutrymmet i förpiken.

De ruttnar! Vad hjälper det då att Rosättravarvet med sina kvalitetsprodukter är ett av Sveriges finaste och mest uppskattade varv med sina Linjettbåtar? De är mycket seriösa och plastar alltid fast alla skott på alla sidor för att få styrka i hela skrovkonstruktionen.

I det här fallet för att få hög styrka och styvhet i området akter om förstagets infästning i skrovet.

Men ägarna begriper inte, eller alternativt orkar inte ens bry sig, att rensa dräneringshålet. Därför står det vatten i stuvan och plywooden ruttar.

Vad var det nu man skulle titta på? Skötsel, skötsel och åter skötsel. Ja, sååå var det! □