

Båtar på löpande band

Båtfabrik eller det trevliga lilla varvet? Många blivande båtägare ställer sig frågan om vad som är bäst, båt-fabrikens enorma resurser eller det lilla varvets hantverk.

TEXT: RONALD RYBBE

FOTO: LOTTA ÖGREN/PRESSENS BILD

Rosättra Båtvarv AB startade 1886. Mats Gustavsson byggde den första Linjetten 1974 och sedan dess har det byggts 550 stycken. Min uppfattning är att få båtvarv i Sverige når upp till ett så berättigat gott rykte som Rosättravarvet åtnjuter på sina varvsbyggda segelbåtar. Till exempel vill jag nämna att varvet aldrig någonsin i historien ställt ut sina båtar på de stora mässorna i Stockholm och Göteborg. Deras annonsering är därtill nästan obefintlig, ändå har de över tre års väntetid på en beställd båt.

AB Beckerbåt startade 1949 och fram till nu har man byggt egna konstruktioner. Idag drivs företaget av sönerna Tore och Jan och nu säljer man Dufour. Hur kan något så stolt och ursvenskt som AB Beckerbåt representera en fransk massproducerad produkt? frågar jag Tore Becker.

– Jag skäms inte alls, tvärtom, svarar Tore. Kvaliteten på Dufourbåtarna är skyhögt över vad kvaliteten var på 1970-talet på den svenska produktionen av Albinserien, Maxiserien, Marieholmarna och Comfortbåtar, för den delen även högre än på våra egna Mambabåtar. Numera säljer vi bara cirka 15 – 20 stycken båtar per år för att vi inte ska tappa kontakten med alla våra gamla kunder, så det här känns helt rätt.

Båtfabrikerna

En representant för en av de större båt-fabrikerna i Europa uttryckte det så här:

– Vi har samma material, samma motorer, samma riggar, samma segel, samma träbitar och lika lönekostnader. Men vi har mycket lägre inköpspriser och 20, kanske 30 procent mindre produktionstimmar och där har du det konkurrenskraftiga priset. När kunden förstår det genialiska i det här, ja, då är det nära till affär, förstår du.

Jeanneau, Beneteau, Dufour, Bavaria, Princess, Fairline, Sealine, Bayline och Ryds, för att nämna några av de stora, är det kvalitet, eller är det bara massor av



Hur mycket får en båt kosta? Massproduktion eller varvs-tillverkade båtar?

logistik och produktionsteknik och måttligt med båtbyggarkunskap? Ja, svaret på frågan är långt ifrån entydigt. Beneteau-varvet, beläget i det innersta av den beryktade Biscayabukten, har byggt fiskebåtar sen 1930-talet, det borde räcka. Dufour-varvet likaså, beläget nära La Rochelle har de byggt båtar sedan 1959. Den direkta motsatsen är Bavaria, som byggde husvagnar innan de började med båtar. Däremot är de ur logistiksynpunkt mycket strategiskt placerade i södra Tyskland, en nog så viktig aspekt ur storproduktiv affärs-synpunkt.

Vad tycker de berörda?

Försäkringsbolagen tiger. Besiktnings-männen och reparationsvarven skakar på huvudet. Det finns nya båtar som inte håller måttet trots certifieringar och regler. En segelbåt på tolv meter med en vikt på över åtta ton, en plastjocklek i infästningen för kölbultarna på 17 millimeter är skandal. Rimligen borde det vara minst 37 millimeter. Det finns kölförstärkningar som inte är värda namnet, U-formade glasfiberbalkar som består av fyra till fem lager glasfiber-matta. För varje ny modell som dyker upp så blir botten plattare. Det är stor skillnad mellan ett djupt skrov och ett grunt och platt skrov, när man försöker bygga in verkamma kölförstärkningar. Okej, vi håller med representanten, man ska inte köra upp på land med en segelbåt. Men vissa modeller inom en tillverkarens modellserie är extremt känsliga för grundstötningar, medan de övriga båtarna i modellserien inte är det. Det finns också små fem meters öppna båtar, med en tjocklek i botten som

varierar mellan en och fem millimeter.

Det här var några av de allvarliga felen. Men det är heller inte kul när mantågsfötterna går sönder en efter en, regelbundet som en klocka, på just årsmodellerna 2000 och 2001. Från och med 2002 håller de. Dessvärre tvingas kunden stå för kostnaden, trots att det är ett uppenbart konstruktionsfel, men representanten bryr sig inte.

Kvalitetsproblem finns överallt

Rykten sprids fort och därför är det viktigt att avliva dem. Vilka båtar det handlar om är egentligen egal och det skulle heller inte tjäna ett gott syfte, därtill är risken stor för missuppfattning, generalisering och feltolkning. Däremot är det ytterst viktigt att nämna att dessa kvalitetsproblem inte alls är enbart förekommande på båt-fabrikerna, om nu någon förhastat sig och trodde det. Kvalitetsproblemen är i lika hög grad fördelade över hela gruppen. Stor båt som liten båt, motor- eller segeldito och oavsett vilket land den kommer ifrån. All långsiktig och seriös affärsstrategi har i alla tider haft målsättningen god kvalitet. Om det ändå blir fel, så beror det på okunskap eller missförstånd någonstans i ledet och sådana brister går alltid att avhjälpa.

Därför är det viktigt för både konsumenten och representanten att dessa skapar en bra och förtroendefull relation. Blir det sedan problem, stort som smått, så får man helt säkert också hjälp, för ett korrekt affärsbeteende har alltid lönat sig, både för säljare och köpare.

PB

Ronald Rybbe arbetar som frilansskribent, affärskonsult och besiktningsman inom fritidsbåtssektorn.