

Moderniserat rullsystem från Seldéns

Segling inviterades till en hel dag tillsammans med alla Seldéns återförsäljare på ostkusten för att bevittna avtäckning och presentation av deras nya rullflocksystem Furlex 100 S, 200 S och 300 S. Efter detta blev det en rejäl teknisk genomgång, testmontage samt provsegling med de nya systemen, som tagits fram under stort hemlighetsmakeri och stor tidspress. Prototypen provsegldes: sensommaren -96, tillverkningen har börjat nu i höst. Ur nollserien fick Segling prova ett system på en 42-fots långfärdsbåt.

I grevens tid

Nästan alla andra stora, internationella tillverkare har under de senaste åren kommit ut med utvecklade modeller av sina rullflocksystem. Men förutom den A-modell som Seldéns tog fram för de mindre båtarna i början av 90-talet har man i princip haft samma produkter sedan 1983 när det gäller B- och C-systemen. OK, man ändrar ju inte på ett koncept som fungerar bra, och det får man väl ändå säga att det har det 'gamla' Furlex-systemet verkligen gjort med många nöjda användare över hela världen. I Sverige och övriga Europa har Furlex varit klar marknadsledare.

Men nu var det alltså dags för förnyelse även för den svenska tillverkaren. Framför allt har det varit två aspekter från konsumenthåll som drivit fram de helt nya systemen. Det första är att den gamla Furlexen saknat inbyggd vantskruv, något som numera går att få som tillval. Själv har jag aldrig saknat vantskruv under de 14 år som jag nyttjat en Furlex B-modell. Behovet av längdjustering på förstaget har jag löst med hjälp av toggles, och när jag velat variera spänningen i förstaget så sköts ju det med hjälp av akterstagssträckaren. Men uppenbarligen finns det ett behov av att kunna sträcka även förstaget med en egen vantskruv, t ex på fraktionsriggade båtar med svepta spridare och utan backstag.

Det andra önskemålet var designen. Återförsäljarna, eller snarare deras kunder världen över, tyckte helt enkelt att det gamla systemet inte var nog vackert. För mig är optimal funktion lika med skönhet, så inte heller det argumentet faller jag för, även om jag mycket gärna medger att Furlex nya S-serie har en för tiden modern och tilltalande design.

Bättre än den gamla?

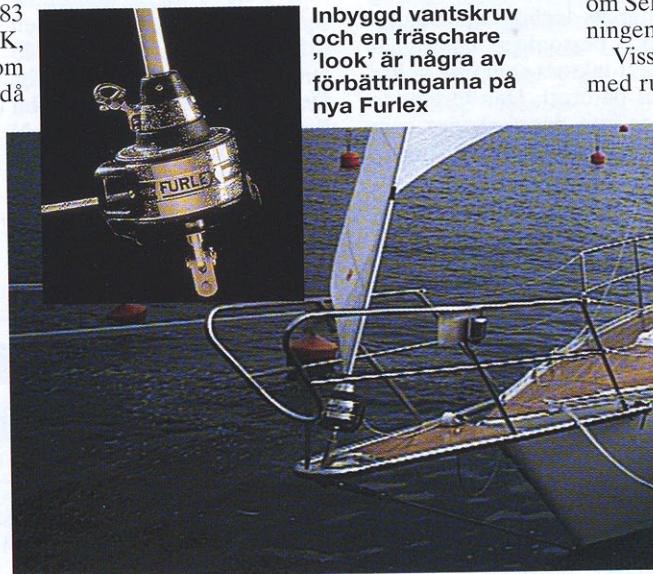
Men skapar man något nytt så ska det inte bara vara vackrare, utan också bättre och också gärna billigare.

I det nya systemet finns det väsentligt

mycket mindre gjutgods i aluminium. Det mesta är gjort i syrafast SS 2343-stål, vilket innebär 2,5-3,0% molybden i legeringen för maximal motståndskraft mot korrosion, och det måste man säga är riktigt bra.

Linföraren med den långa armen är också borta och istället har man nu en linförartrumma. Behovet av ett styrande linförarblock någonstans på däck föreligger dock liksom tidigare om man vill vinkla bort draglinan från däcksluckor och annat. Självva förstagsprofilen är också ny och något rundare i formen, detta för att ge plats åt en ny typ av profilkoppling.

Kullagren är som tidigare i syrafast stål, men de har större diameter och samma smarta lastfördelning som tidigare. Vidare är inte heller längre rotationsriktningen låst utan var och en väljer det som passar bäst. Seldéns knep med att halshornet startar sin rotation drygt 3/4 varv efter det att profilen



Inbyggd vantskruv och en fräschare 'look' är några av förbättringarna på nya Furlex

börjat snurra för att minska dragkraften vid inrullningen har man självklart bibehållit, men med den skillnaden att nu snurrar profilen nästan ett helt varv innan halshornet följer med.

Monteringssatsen innehåller som tidigare alla nödvändiga komponenter och verktyg. Seldéns bedömer att över 2/3 av de sålda systemen monterats av seglarna själva, och efter de provmontage som gjorts anser man att det nu är ännu enklare monteringsförfarande än tidigare.

Att inför kappsegling demontera linförare ochtrumma samt sänka fallsvirveln för att kunna fästa tävlingsseglets halshorn lågt i däck, visade sig nu gå ännu snabbare än tidigare. Trots glada psykningar av de andra segelmakarna klarades det nu av på under två minuter av Björn Westman från Roslagens Segelmakeri.

Hjälpmataren till förliket, som är mycket användbar inte minst vid segelskiften under kappsegling, fungerar som tidigare,

men med den skillnaden att när den gjort sitt jobb så rullar man in och gömmer den i profilen, mycket smart.

För att minska dragkraften vid inrullning, har tidigare det enklaste förfarandet varit att lätta på spänningen i förliket samt naturligtvis slacka på skotet och sen dra i inrullningslinan. Jag testade med rejält drag i både skot och förlik vid halv vind och kunde konstatera, att trots de 62 kvm segel som skulle rullas in, var det märkvärdigt lite friktionsmotstånd och därmed mycket lite kraft som krävdes. Jag vill faktiskt påstå, att vid lika förhållanden gick det lättare än med de 30 kvm som jag är van vid från Scampin.

Rån eller investering?

Är det värt slantarna? Ja, det kan bara framtiden utvisa. Seglarna har vant sig vid hög kvalitet från de gamla systemen, och om Seldén lever upp till det även i fortsättningen kan bara framtiden utvisa.

Visst, priserna har genomgående ökat med runt 7%, men funktionen och materialvalet är så pass mycket bättre, så det får vi nog svälja. Som prisexempel kan nämnas, att till en Maxi 108 väljer man en 300 S-8 (sista siffran står för wirediametern) med förlikswire på 15,5 m i paketet; det systemet kostar ca 21.560 kr.

Till de äldre 30-fots familjeseglarna med höga rätande moment som t ex Ballad, Scampi, Comfort m m, gäller modell 200 S-6 med 13 m förstagswire, pris ca 13.495 kr. Men även större båtar som t ex Omega 36 och liknande klarar sig ofta med ett 200 S system. Däremot är det fullt tillräckligt med en 100 S-6 med 12,9 m förlikswire till t ex Lady Helmsman, Linjett 30 och Linjett 32, den sistnämnda med 7/8-delsrigg. Då klarar man sig undan med 10.125 kr, en ganska stor skillnad således. Men det är klokt att ta kontakt med sin segelmakare för att välja rätt system med avseende på segelyta och rätande moment. Om man finner det nödvändigt att komplettera med inbyggd vantskruv så tillkommer ca 1.000 kr.

Ett rullflockssystem är en tillgång på de flesta båtar. Det ökar både komforten och säkerheten, och det spar segel dessutom (om man har en genua som håller för att rullrevas, vill säga). Vid sidan av andra stora och välrenommerade märken som Profurl, Harken, Hood, Plastimo, Schaefer m fl kan den som ännu inte utrustat sin båt med ett rullflockssystem nu välja en ny och modern svensk produkt – och det var inte igår som den möjligheten stod till buds.

Ronald Rybbe