



AV RONALD RYBBE

Låt inte hjärtat vara med

Att bli förälskad i en båt är okej. Men att köpa den utan en besiktning är stilla vansinne. Visar det sig.

Det här är en lika rörig som otrolig historia om en man som blir störtkär i en skönhet, men har förstånd att ringa Ronald Rybbe – besiktningsmannen som är känd för att inte lägga fingrarna emellan.

Båten är en Benotti 32. Det är en fräck muskelbåt vars anfader är en Cigarette 28 (mer om den historien på nästa uppslag som handlar om hur goda skrov plagieras). Hur som helst hamnade formarna i två privatpersoners ägo, vi kan kalla dem Knoll&Tott – båtentusiaster ut i fingerspetsarna. De lät professionella byggare, RS-Plast i Munkedal, gjuta skrov och däck och gjorde resten själva för att dra ner på kostnaderna. Knoll&Tott köpte en MerCruiser 454 från en skumraskfigur som bland annat lever på att sälja begagnade motorer som nya. Sannolikt importerar han dem från USA i parti och minut. Jag ska inte nämna hans namn förrän jag har ordentligt torrt på fötterna, men då ska han upp i galgen.

Knoll&Tott är som sagt båtentusiaster, men de ska inte ge sig på att bygga båt. Det klarar de inte av.

Mannen som blev kär var på blyxtvisit i Uddevallatrakten, såg båten och föll som en fura. Då var Benottin i händerna på en mäklare. Han hade gett Knoll&Tott budet att sälja ögonstenen för maximalt 480 000 riksdaler, men till den svårt förälskade gick han ut med 650 000 kronor, som förhandlades ner till 595 000 kronor.

Det var då Ronald Rybbe fick ett telefonsamtal med order om att masa sig ner till Uddevallatrakten och kika på Benottin med lupp.

Här är hans besiktningsprotokoll. Ord för ord. Pris 12 000 kronor. Den bästa affär en förälskad man någonsin gjort.

(Lasse Genberg)

BESIKTNINGS PROTOKOLL

Leveransbesiktning på Benotti 32 modell -06. Båten är besiktigad i sjön och på

land i Uddevalla den 31 oktober -06.

Rapporten är helt i textform. Vid besiktningen togs 211 stycken fotografier i syfte att granskas åter en gång på stor datorskärm varav 135 stycken fotografier av dessa tillfogats denna rapport. Observera att de text- pil- eller nummermarkeringar som förekommer på bilderna också ska betraktas som en viktig hänvisning till rapporten för att tydliggöra skicket eller konditionen.

Mitt uppdrag var att besiktiga båten som prototyp och komma med synpunkter på utförandet och om möjligt bedöma motorns skick och årsmodell då uppgifterna varierats tre gånger under förhandlingarna med min kund.

- Skrovet går bra i grov sjö utan vilja att hoppa i onödan tack var 24° i botten. Undanmanövrar kräver avgasavdrag för att få till en rejäl sväng vid nödsituation men då fungerar det också utmärkt. Fullfartssvängar kräver träning med avseende på radien. Båten är inte så snabb som man kan förvänta sig, toppvarv saknas för full motoreffekt och det är oklart beträffande vikten/deplacementet. En mycket begränsad bränslemängd, 15 liter, gjorde att någon tillräcklig provkörning för att bedöma skrovets vridstyrka inte var möjlig. Skrovet verkar vara tillräckligt styvt och kanske också något tyngre än vad som uppgetts.

- Skrovets gelcoatytter är i vit gelcoat och i nyskick. Skrovsidorna och akterspegel är utan stora vågtyr.
- Oklart beträffande vattenstoppande färglager. Troligen inte, epoxibehandling rekommenderas starkt.

- Inga höga fukthalter förekommer i skrovets undervattensdel. Se fotodokumentation.

- Vid backning i måttligt grov sjö fylls hela sittbrunnen med vatten och självlänsarna till motorluckan räcker inte till. Tätande dörr är klart befogat.



SNYGGA ROSTFRIA detaljer och kolfiberpaneler på instrumentbrädan lockar köplusten.

INTE NOG MED ATT MOTORN SAKNADE all form av ljudisolering, det finns inga avskiljande skott att sätta ljudisoleringen på.



- För övrigt förekom det vatten i det bakre utrymmet redan före avfärd. Detta vatten slog fram och åter mellan akterspegel och lågskottet vid tanken.

- Manöverreglaget går mycket trögt och kräver näst intill våld för att manövreras från fram till friläge. Elektrisk manövrering är att föredra om inte detta kan förbättras.

- Vidare är manöverreglaget mycket utslätt placerat vilket gör det helt omöjligt att lämna styrplatsen åt styrbord.

- Motorinstrumenten saknar larmfunktion för laddning, smörjoljetryck och överhettning.

- Inga elektriska ankar- alternativt förtöjningsvinschar förekommer.

- Belysningar saknas i alla förekommande utrymmen vilket måste betraktas som nödvändigt.

- El-centralen eller det samlade utrymmet för kablage och baksidor på instrumenten är bedrövligt utfört. Därtill regnar det in så ymnigt att överslag redan före-



NOTERA EVAKUERINGSFLÄKTENS klena dimension, att den saknar slang ner till kölsvinet, att elledningarna hänger som luftledningarna, att bränsleslangens kapsnitt är krokigt, att den inte är påträdd ordentligt, att jordflätan inte sitter i ett bultförband och att man använt plåtskruv i stället för skruv och mutter.

ENDAST ETT BATTERI och det var praktiskt taget fastskruvat i bensintanken. Inget avskiljande skott förekom.



BENOTTI 32 HAR vackra linjer. Eller ska vi säga förföriska med tanke på vad de döljer.

DET VAR SÅ BLÖTT så virket ruttnade i elcentralen. Notera den otroligt slarviga ursågningen för inspektionsluckans ram.

NEDGÅNGSLUCKAN TILL styrpulpeten var helt skev.



kommer och plywooden ruttnar.

- Batterierna är placerade i tankutrymmet som står i direkt anknötning till motorutrymmet. Inget är godkänt, allt skall vara separerat och tillslutet i enskilda utrymmen.
- Motorrumsfälkten är i klenaste laget och därtill suger den i taket istället för på lägsta punkt. Ett ventilerat separat utrymme för batterierna är önskvärt. Ett in-ventilerat separat utrymme för bränsletanken med evakueringsfläkt bör arrangeras.
- Motorn bör »väggas in« med tvär- och längsgående skott och därtill försedda med brandsäker ljudisolering, så även takdelen.
- Ingen elsläckningsutrustning förekommer varken i »motorrum eller tankrum«.
- Motorn är en MerCruiser MCM 454 Magnum (7,4 liter) med MerCruiser Bravo 1-drev. Beträffande dess ålder kan jag inte uttala mig då alla normalt

tillgängliga motor- och drevnummer saknas. Att detta är en begagnad motor står utom allt tvivel. Generatoren som är av koreamodell tyder på att den bytts ut och därför har kanske också oljeröret glödgats och ändrats. En hel del åldringstendenser framgår och min gissning är att den kan vara från slutet av -90 talet eller något senare.

Jag finner det inte meningsfullt att rada upp mera fel utan ber istället att få hänvisa till de bifogade fotografierna som på ett mer pedagogiskt sätt beskriver verkligheten.

Ja, som du märker finns det massor av anmärkningar att peka på trots att båten är ny enligt uppgift. Detta är för övrigt något som jag starkt tvivlar på då början till en del förruttnelse redan startat. Mitt samlade intryck är att den här båten har haft lite väl bråttom att levereras. Även om skrov och däck är professionellt byggda så är resten byggt bedrägligt

dåligt och okunnigt. En båt med en dylik prislapp ska vara en skön upplevelse och inte en sådan total besvikelse som detta.

Båten/projektet är inget annat än ett mycket misslyckat försök att lansera en ny produkt. Jag beklagar detta mycket, men det måste sägas som en signal vid den totala bedömningen och därtill satt i relation till det begärda priset. Detta är min plikt.

Tack för förtroendet.

När helst Du har några frågor, framdeles, nu eller om några år, är Du välkommen att utan kostnad ringa under telefonid 09:00 – 21:00 alla dagar.

Med bästa hälsningar

Ronald Rybbe, Marinkontroll 2R. ■

Ronald Rybbe är auktoriserad besiktningsman BBR och frilansskribent. Du når honom på: ronald.rybbe@marinkontroll.se

Plagiaten och bottenkopiorna

Benotti 32 är egentligen en Hydra Tech, som är en kopia av Hytec, som i sin tur härstammar från Cobra 28 som i sin tur är en ren kopia av en Cigarette 28, som...



ORIGINAL

Hösten 1969 var jag på intervju hos Tage Boghammar och fick möjligheten att visa mina båtritningar och berätta lite om mina båtar jag byggt och om erfarenheter av marinens torpedbåtar. Någon dag senare blev jag per post mer eller mindre beordrad att infinna mig nästa måndagsmorgon klockan 07:00. Anställning var därmed bekräftad, och lönen, som inte blev föremål för någon diskussion, var också fastställd. Den första dagen på varvet blev inte som jag förväntat mig. Att hälsas välkommen och morsa på resten av gänget och kolla in verksamheten var något helt oviktigt för Tage. I stället bar det iväg uppför vindstrappan till vinden ovanpå stora båthalen. Där uppe blickade man ut över en mycket stor och mörk vind som gryningsljuset ännu inte rådde på.

Mitt på golvet kunde man urskilja fyra stycken utspända presenningar som bildade ett rum utan tak. Ovanför presenningarna hängde ett antal lysrör, Tage slog på strömbrytaren och »rummet« badade i ljus. Vad är det frågan om? Är det mitt kontorsrum han tänker presentera? Tage vek upp en av flikarna. »Kom in«, sa

han kort. »Den här ska du göra fullständiga ritningar på. Där har du en tumstock och raklinjaler. Behöver du längre linjaler, rillar, bockar eller mothåll så får du hämta upp det för du förstår säkert varför den här ligger på vinden. Börja med alla stor mått och sen skroven och mellandelen och kom ihåg att det finns inga konkava ytor för då har du mätt fel.« »Varifrån kommer den«, undrade jag. »Från USA. Rätt trimmad gör hon 100 knop.«

Varpå Tage gick.

Etthundra knop! Kan, det vara möjligt? Det var en katamaran, inte stor, kanske inte ens sex meter lång, och på dessa kattor hängde man på de största utombordsmotorer som fanns på den tiden, med racinghus och ytpropeller. Förmodligen var just den här båten troligen den allra första USA-byggda kräftkatamaran som landat i Europa och som Tage fått hit på något sätt. Men han var nog inte ensam om idén, för Sigurd Isakssons Flying Flipper (katamaranen, inte enskroven, den kom långt senare) var nog på gång redan då. Den liknade en kräfta, därav benämningen, med en bred stjärt och med klorna framåt.

Det nya var att skroven gick hela vägen från skrovspetsarna bort till aktern. Den främre delen var helt öppen mellan skroven. Den bakre halvan av båten var täckt med en sittbrunn. Lyftkraften var således minimerad förut och maximerad akterut, tvärt emot tidigare konstruktioner. Det här var något helt nytt även i USA och gick överlägset mycket fortare än trepunkterna och andra konstruktioner vid måttlig eller grov sjö helt enkelt därför att man vågade gasa mera med lyftkraften akterut. Idag ser i princip alla världens offshorebåtar ut som den på vinden 1969, fast mycket större.

Meningen var att göra fullständiga yttre måttritningar vilket jag gjorde. Sen var väl tanken att den skulle skalas upp i storleken för att klara lite grövre sjö. Jag följde inte projektet. Min tid på Boghammarvarvet blev kortare än vad som var tänkt, och det blev aldrig någon Roslagsloppsseger för den här båten. Boghammarvarvets aluminiumbåt Speedy Gonzales segrade däremot, en båt som även den var ett rent plagiat av Renato Levis konstruktion med kurvade bottenhalvor i två riktningar. En som också såg upp



KOPIOR

till Renato Levi var Bo Oldenburg som också åkte fort med Levis botten på sina båtar. Tyvärr fungerade inte de som fritidsbåtar då de var extremt ranka. Ryds visste dock bättre råd, de lånade lite bottenformer från amerikanska Sunbird och fick fram båtar som blev lyckade.

Som sagt är det inte bara ovan nämnda som sneplat på andras konstruktioner. Herman Henriksson och Lennart Ebbeke kom tvåa i Roslagsloppet 1965 med egenhändigt ritade Weedo GT. Den var troligen ett plagiat av en Fiberform eller Glaspar F100, som i sin tur förmodligen var en kopia av Coronado GT fast med något djupare V-botten och där förekom även Renato Levis linjer. Efter den kom Smuggler 18 som under en period var en helt oslagbar enskrovsbåt och självklart också flitigt kopierad. Medan konkurrenterna kopierade 18-fotaren byggde Lennart och Herman 28- och 21-fotarna som med sin längd tålde mer sjö och som gick ännu fortare. Snabbast av alla var 21-fotaren som paret vann med 1969 och som senare dök och försvann i havet någonstans vid Svartklubbens fyr. Senare kom också 24- 34- och 45-fots

Smugglerbåtar.

Alla båtar blev inte lyckade. Ur Smuggler 18 uppstod »ParisSmuggler« som var två fot kortare med indragna fribord i aktern. I Paris Grand Prix på floden Seine var båtarna mycket snabba på rakorna i den krabba sjön, men i de tvära kurvorna tappade de greppet fullständigt och sladdade våldsamt in i kajerna och slogs sönder och samman. Ulf Andersson, den gamle hydroåkaren från Mäläröarna, gav inte upp. Han förlängde den till 17 fot och lade ut bordläggningen, och året därpå gick det fort också i kurvorna. Idag finns fortfarande Smugglerbåtar kvar på marknaden i sitt rätta namn om än med vackrare däckform, men dess bottenform förekommer med andra namn som Segmo och Delta och ytterligare en rad andra båtar men med den skillnaden att man inte talar om det.

En av världens mest kopierade båtar är Bertram och Magnum, där den sistnämnda för övrigt också finns i Boghammars tappning. Men troligen är också Magnum en kopia av en Cigarette 28 som tillskrevs Don Aronow. Men senare uppgifter gör gällande att även Cigaret-

ten är en kopia av en annan fortåkarbåt som Jim Wynne i Florida byggde. En av Cigaretterna hamnade sedermera i Norge och kort därefter dök det upp en båt som hette Cobra 28. Ett direkt plagiat. Senare, med hjälp av skrovet från en Cobra 28 plus två stycken 60 centimeter långa plywoodbitar, dök det upp ytterligare en fortåkarbåt i Norge som var 30 fot lång och hette Hytec 3000. Den i sin tur blev kopierad i Sverige och utdragen ytterligare en fot och fick namnet Hydro Tech. En del formar har hamnat i Polen på senare tid, och i dem har man troligen gjort pluggar till nya formar. Resultatet blir inte bra bara för att man plagierar, kopierar och romantiserar. Det krävs kunskaper också.

Många båtar är både konkava, konvexa och rejäla skitbyggen. Ytterligare en båt – helt garanterat inte den sista – »utvecklad« från Cigarette 28, men mest på längden även den, är en båt med det italienskt klingande namnet Benotti 32. Svenskbyggd. Prototypen besiktigade och körde jag härom dagen i Skagerak. Läs protokollet från besiktningen på förra uppslaget. ■