



BESIKTNING

AV RONALD RYBBE

Falska båtar

De dyker upp vid högkonjunktur. De som har tjänat in några tiotal eller hundratals miljoner. Oftast snabbt. De ger sig in i fritidsbåtssektorn. Inte för att de har kunskapen utan för att det stimulerar deras intresse för fritidsbåtar. Jag minns det mycket väl. Det var i juni 1988 en tisdag på eftermiddagen som telefonen ringde. En granne i kvarteret bredvid som vanligtvis ägnade större delen av dagarna åt att läsa börsnoteringar var på tråden. Nu satt han på akterdäcket i eftermiddagssolen ombord på en båt på Oslofjorden efter ett avslutat styrelsemöte. Tämigen omgående sa han »Kom hit och kolla på den här båten. Du och jag ska börja sälja båtar från Taiwan«. Någon dag senare möttes jag på flygplatsen av vd:n för Cobro Marin, ett dotterbolag till ett norskt fastighetsbolag som gett sig in i båtbranschen. Det var en välkammad brunbränd »manlig fotomodell« i 35-årsåldern med väldigt vita tänder och en splitter ny Range Rover. På den tiden kostade en Volvo 740GLE i Sverige inte ens 150 000 kronor, medan en Range Rover i Norge med dess accis ledigt gick på 1,5 miljon norska kronor. Kort uttryckt: signalerna var mer än tydliga. Ganska snart kunde jag konstatera att båtarna var klart hyfsade, och när så vd:n berättade att man sålt över 25 båtar till ett värde av nästan 50 miljoner norska under de tre år de sålts i Norge och Danmark, så började det bli intressant.

En dryg månad senare var grannen och jag agenter på den svenska marknaden. Avtalet var upprättat med Cobro Marin i Norge, som hade Europaagenturen för Marin Trading International USA, som i sin tur tillverkade båtarna i Taiwan. I september 1988 presenterade vi två båtar på flytande mässan i Wasahamnen i Stockholm. Det var en Marine Trader 42 Double Cabin från



DET HÄR ÄR INTE en Nord West 1100 från 1990 som tidigare ägare och båtmäklaren trodde. Det är en Euro Yacht 370 byggd i Taiwan 1989. Men salupriset var i Nord West-klass, 1 350 000 kronor våren 2006.

varvet Ling-Wa och en Tradewind 47 från varvet Song-Wa i Taiwan, den sistnämnda för övrigt mässans näst största båt. Grannen och jag var inte ensamma om att importera båtar från Taiwan. Fler hade kommit på den lysande idén. Där fanns fastighetshajen, och oljehandlaren, och bilhandlaren, och korvhandlaren som hade den största båten, och det fanns många fler. Bland annat också ett norskt företag som hemma i Norge byggde Nord West. Men på mässan presenterade de i stället ett Taiwanbygge som var drygt elva meter och döpt till det mer säljande namnet Euro Yacht. Just den båten var ett bedrövligt bygge. Trots det mycket låga priset var den inte värd prislappen. Vår agentur varade inte många månader. Det norska bolaget gick i konkurs, vd:n försvann och kronofogden hämtade Range Rover. Strax därefter gick proppen ur även i Sverige med skyhöga räntor som följd. Bolagets verksamhet och ägarstruktur ändrades. Ett tag var vi inne på att importera själva, men det var alltför riskfyllt. Man måste ha en kontrollant på plats i Taiwan som övervakar båtbygget från morgon till

kväll och från början till slutet. Om inte möts du troligen av ett rejält skitbygge som lastas av i Amsterdam och då är det inte stor idé att reklamera. I Taiwan och på många andra ställen i Asien råder följande ordning: när orderböckerna är tunna arbetar en liten skara kunniga arbetare. När varvet behöver all tillgänglig arbetskraft öppnas grindarna på vid gavel och då kan det bli hur illa som helst. De mer eller mindre kunniga båtbyggarna betalas uselt och bygger kopior av kända märken. Alternativt identiskt lika båtar men med ett helt annat, påhittat okänt varumärke. Som varvet sen säljer med högre förtjänst än annars till folk som vet vad det handlar om och som i sin tur säljer dem vidare. Båtarna håller som regel en mycket ojämn kvalitet.

Drygt tio år senare får jag uppdraget att fastställa om en Marine Trader 36 Sedan verkligen är vad den utgetts för att vara och värd vad köparen betalt, nämligen 800 000 kronor. Det visade sig inte alls vara ett klipp utan en Blue Sea 36 byggd 1979 i Taiwan av Blue Sea International och importerad av en dansk köpare. Båten var dåligt byggd och därför i så dålig kondition att den inte ens var värd hälften av köpesumman. Båten är otroligt lik, för att inte säga en exteriört exakt kopia av en Marine Trader 36 Sedan, men som sagt ett skitbygge. Köparen



SÅ HÄR SER EN ÄKTA Nord West 1100 från 1990 ut och därtill byggd i Sverige. Priset då var 1 435 000 kronor.

hade inget bra läge. Advokaten avrådde från att stämna säljaren då utgången var mycket osäker. Köparen hade inget val: antingen sälja och garantera förlora en halv miljon eller investera en halv miljon. Han valde det sistnämnda. Idag äger han en mycket vacker båt och får av och till spontana säljförslag.

Fler exempel: helt nyligen besiktigade jag en Sea Cat 38 från 1990. En exakt kopia av Nauticat 38 och precis lika välbyggd. Men det kan också börja med någon liten delbesiktning och sedan växa till något helt oonat. För några månader sedan fick jag uppdraget att besiktiga en Nord West 1100 från 1990 där hålltanken för fekalier läckte. Kunden hade nyligen köpt båten genom båtmäklarfirmen Kaproco i Söderköping och ämnade reklamera skadan. Jag kunde konstatera att det förelåg en frostsprängning och att tanken var synnerligen dumt byggd, så dumt att det

var fullständigt otänkbart att den var gjord av yrkesfolk på Orust. Jag ringde ner till Nord West-varvet och bad att få tala med någon som var väl förtrogen med en Nord West 1100 byggd 1990. Strax fick jag ägaren till varvet, Benny Martinsson, i luren. Efter att jag förklarat hur tanken var byggd frågade han om det var en Nord West. Jag förklarade att det var de uppgifter jag fått av ägaren. Själv intresserade jag mig bara för det som var under durknivån. Men jag minns tydligt, att det stod Nord West med jät-tebokstäver över hela akterspegeln. Jag skickade ner en bild på båten till Benny. Efter en stund kom svaret. Det är ingen Nord West 1100, utan en Euro Yacht 370 byggd i Taiwan.

Ridå. Självklart vill man inte från varvets sida kännas vid en Euro Yacht. Kvalitetsskillnaden är enorm. Det är till och med en avgörande stor skillnad mellan de

Nord West-båtar som byggdes i Norge och de senare svenskbbyggda Nord West-båtarna, till den senares fördel. På Nord West-varvet känner man till flera liknande fall. Man har till och med agerat från varvets sida och ringt upp annonsören och förklarat att det inte är en Nord West 1100 som de säljer utan en Euro Yacht 370 från Taiwan. Om det är så att man ändå inte ändrar namnet i annonsen så råder det inget som helst tvivel om att det är bedrägeri. Vi pratar om en pris-skillnad på en kvarts miljon, kanske till och med en halv miljon kronor. Det ska samtidigt sägas att när mäklarfirmen tog in båten för försäljning våren 2006, kontrollerade de ägaren och att båten var till fullo betald med mera, och i kontraktet från den 5 juni 2003 benämns båten Nord West 1100. Även ägaren före den nu aktuella och som hade båten i nio år, var övertygad om att han hade en Nord West 1100. Men i den växlingen kan något skumt ha förekommit då båten enligt uppgift såldes av en person som köpt den ur ett konkursbo och sålde den omgående, och kanske var det här som den blev »omdöpt«. En sak är dock helt klart, att i det här fallet kommer det inte bara att handla om reklamationen av en sönderfusen hålltank. ■

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

Foto Ronald Rybbe, arkiv

»När varvet behöver all tillgänglig arbetskraft öppnas grindarna på vid gavel och då kan det bli hur illa som helst.«