



Blåsningen

S ent i november fick jag i uppdrag att besiktiga en Sea Ray 270 från 1994. Benny som beställde uppdraget hade letat länge och nu hade han hittat ett fynd. Jag fick ett starkt intryck av att störst påverkan på Benny var båtens två spritt nya MerCruiser 4,3 liters V6 bensenmotorer. Till detta hade den varmvatten, eltoalett med septiktank, GPS, 220 volt landström med batteriladdning, ankarspel, nytt kapell, nya utvändiga dynor. »En CE-märkt kanonbåt för endast 395 000 kronor«, ropade annonsen ut på mäklarens hemsida. Mäklarens verksamhet bedrevs på en båtklubb, och kontoret, ja det var nog bara en mobiltelefon. Benny ville naturligtvis gärna veta om jag hört något negativt om mäklaren och det var väl bara att tillstå att så var fallet. Men priset lät ju fantastiskt, bara motorerna, kapellet och de utvändiga nya dynorna borde kostat närmare 200 000 kronor. Bilderna på hemsidan var förförande, det gick bara inte att föreställa sig att båten hade 12 säsonger bakom sig. En bild säger ju mer än tusen ord påstås det, men det finns heller inget som ljuger så bra som bilder.

Frosten hade varit svår under natten men vinden var tacksamt svag denna morgon, så solens svaga strålar några timmar senare togs emot med tacksamhet. Det nya mörkblå kapellet var magnifikt i sin ståtlighet och rymd och det var funktionellt sytt med många fönster utan det sedvanliga amerikanska lapptäcket av olika delar. Skrovsidorna var hårt polerade med rubbing, sliprosorna syntes tydligt från för till akter. Frågan var om det var vaxade efter poleringen.

På skrovsidorna förekom en del gel-coatsprickor och små kompressioner på oväntade ställen. Men också en ganska stor kompression i hörnet mellan babords låring och akterspegeln. Vidare var det nötnings-skador på konstiga ställen på överbyggnaden. Babords stora



STYRNINGEN VAR GLAPP, minst sagt. Frirörelse i 20 grader.

radioantenn var avbruten och fästet för dess kabel lossnit. Däcket var täckt med rimfrost och att leta fler skador och mäta fukt där, gick inte. Annars är minusgrader inget problem om man preparerar och vet hur och var man kan mäta. Akterspegeln var mycket blöt där till långt över vattenlinjen och i området längs med nedre steglisterna var det genomgående blött från för till akter. Ena drevet saknades och det andra läckte olja och hade en skadad propeller och en sned fena. Vidare var styrningen obegripligt mycket glapp med en frirörelse på nästan 20 grader. Båten började allt mer framstå som en blandning av trasigt och nytt. Instinktivt väntade jag mig mer konstigheter.

Sittbrunnen och styrplatsen var lika fin som på bilderna med sina nya dynor,

och motorerna som knappt var provstartade lyste nya i pannrummet. Men väl där nere upptäckte jag amatörmässiga reparationer och bristande underhåll. Vattentanken och septiktanken var lösa. Stålbandsens skruvfästningar i de inplastade träbalkarna som skulle hålla tankarna på plats var antagligen ruttna. Vattenfiltret i brons var lika illgrönt som omöjligt att öppna. Septikslangen från eltoaletten tillsammans med två stycken grävattenslangarna var löst instoppade i en grövre slang och »tätade« med eltejp. Batteribanken, som för övrigt inte får finnas i ett maskinrum, såg ut som OKQ8:s återlämningsstation och strax bredvid stod en 110 volts batteriladdare som platsat på ett el-museum. Landströmmen var ett 110-volts intag USA-modell. Någon jordfelsbrytare var det

» Spåren efter läckage mellan skrov och däck var tydliga. Alla dynor hade stora blötmärken på undersidan av plywooden.«



SVAMPIGA DYNOR, BATTERI med kabelhärva i motorrummet (!) och en prydlig men förmodligen olaglig godkännandeskylt.

inte ens mening att leta efter.

I garderoben hängde en stor TV-antenn, och pentryskåpet var ockuperat av en luftkonditioneringsanläggning som gick på 110 volt landström. Spisplattan gick också på 110 volt men den kunde också matas med sprit. På toaletten luktade det precis som det inte ska lukta och detta trots att det var bottenfruset i spolkröken. En blick bakom muggstolen förklarade. Spåren efter läckage mellan skrov och däck var tydliga. Alla dynor hade stora blötmärken på undersidan av plywooden. Svartmögel hittade man både i heltäckningsmattan och i stuvorna.

I kölsvinet stod det vatten i båda kabinerna och runt grävattenpumpen ruttade virket. I mittkabinen var dynorna delvis i trasor och blixtlåsen trasiga. Stuvutrymmet bordvarts var till hälften upptaget av septikslang och grävattenslangar och löst hängande elledningar. I de två högre stuvutrymmena under kojerna på var sida om bränsletanken stod det också vatten och de grova längsgående inplastade träbalkarna var maximalt fuktiga.

I detta ögonblick dök Benny upp för att höra om jag hittat någonting. Det här är en jobbig situation kan jag lova. Att

på ett snyggt sätt när tankarna kretsar kring oseriösa båthandlare förklara läget utan att kalla båten för en djävla skithink är en mental prestation. Men Benny förstod och precis då dök mäklaren upp. Jag frågade omgående vad båten varit med om.

»Inte vet jag det. Vad menar du?»

»Det verkar nästan som om hon virvlat runt i en orkan.«

»Nej, det tror jag inte! Jag har ju ingen bakgrundsinformation om båtarna som jag köper in.«

»Nej, men då kanske man inte ska tro något heller. Varför är radioantennen avbruten?»

»Är den avbruten? Jo, nu kom jag ihåg. Den bröt jag av när jag backade in i båten. Den fastnade i telefonledningen.«

»Var har du gjort av det andra drevet?»

»Drevet? Ja! Jag ska sätta i nya packningar, det är så lätt fixat nu när båten står på land.«

»Ja men så bra«, avslutade jag.

Mäklaren försvann. Jag frågade Benny om han skulle ha någon glädje av båten. Jodå, med ett rejält prutat pris så skulle den fungera bra som bostad på familjens lantställe kombinerat med

lite snabba utflykter ibland. Den måste ju vara snabb. Han får väl fixa i ordning den.

Det kändes viktigt att dämpa hans entusiasm ytterligare. Jag menade att det går inte att bara fokusera på två nya motorer. Man måste se helheten. Till exempel, det går inte att bryta av en glasfiberantenn tjock som ett kvastskäft som fastnat i en tunn telefonledning. Och varför packar han om bara det ena drevet om det nu är så enkelt. Det andra drevet som sitter kvar läcker också olja. Hur ska han fixa styrningen? Det går inte att komma åt utan att ta ur åtminstone ena motorn igen. Akterspegeln och de längsgående balkarna håller på att rutt- na upp invändigt. En ny invändig dynsats kostar minst 20 000 kronor. Septik- tanken och vattentanken som är lösa. Och vad ska du med en batteriladdare och luftkonditionering som går på 110 volt? Och glöm CE-löftet. Ett nytt tyskt skrovnnummer med en ny tysk CE-skylt från Navalys Yachts Ltd är inte godkänt.

Benny lovade att avvakta rapporten. »Ja det måste du,« menade jag. »Den blir ju omfattande. Ring mig när du läst igenom. Avtala ett möte med mäklaren beträffande priset,« löd mina avskeds- ord. Benny följde planen och någon vecka senare berättade han att mäkla- ren ringt honom och sagt att båten var såld.

»Jag ger mig fan på att han ljuger! Jag känner mig blåst,« sa Benny.

»Ja, det är klart. Har man gjort ett muntligt avtal om köp med besiktning och öppet slutpris och kostat på besikt- ningen, så förväntar man sig också en konstruktiv, ärlig och seriös dialog om priset.«

Ja, så här kan det gå till i dagens båt- handel. Lite av 60-talets bilhandlarkultur enligt min mening. Oseriösa mäklare av- skyr seriösa besiktningsmän som förstör priset med en grundlig rapport. Isället för att pruta på priset inväntar de en ny, blåögd kund.

Ronald Rybbe är besiktningsman och fri- lansskribent. Du når honom på: ronald.rybbe@marinkontroll.se