



Mental Chris Crasch



En dag i mars 2005 ringde det i fickan precis som jag skulle betala inköpen i hundbutiken. Det var Pelle von C som på en brusande linje från USA berättade att han på internet hittat en båt i sitt hemland Sverige som han ämnade köpa. Nu ville han bara att jag skulle kolla upp den för säkerhets skull. Jag förklarade att utbudet av Chris Crafts där han befann sig var så stort att han med säkerhet skulle finna ett toppexemplar. Han kunde gott kolla upp den själv och skicka hem den lagom till sommaren. Men till detta tyckte inte Pelle att han var kompetent. Det var tryggare att köpa i Sverige av en seriös privatperson och som därtill var en stor älskare av Chris Craft. Han berättade entusiastiskt att båten – en Chris Craft Lancer från 1977 – var fullständigt renoverad och ommålad och hade försetts med en helt ny Volvo Penta V8 på 5,2 liter och med ett likaledes nytt Duopropdrev. Han hade förvisso inte sett båten, bara fått sig tillsänt ett antal bilder, men i princip var affären klar och prislappen löd på 330 000 kronor. Nu ville han bara få min

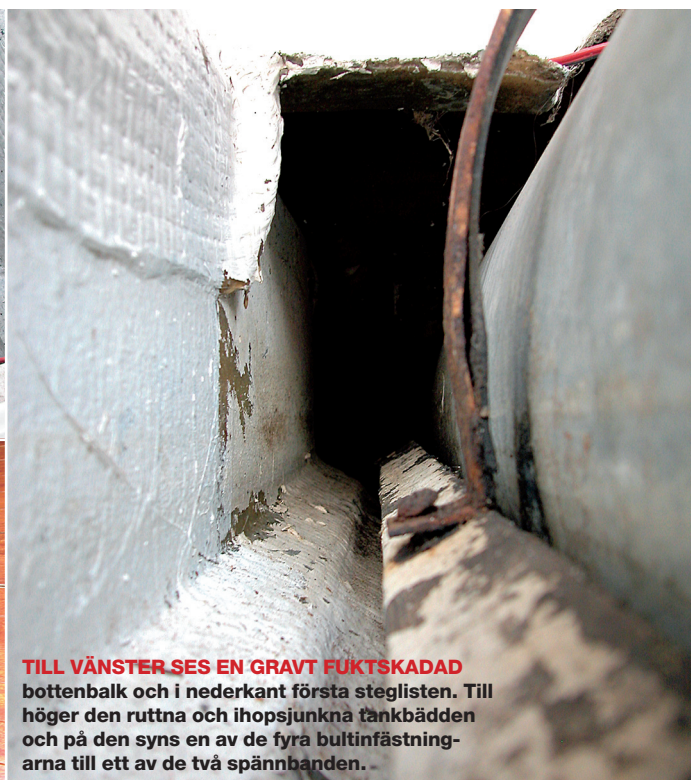
bekräftelse på skicket. Då jag skulle tacka för uppdraget var linjen bruten. Pelle är en synnerligen trevlig, artig och korrekt person så någon timme senare samma dag ringde han på nytt och beklagade den usla telefonlinjen samtidigt som han beskrev båten och ägaren lite närmare och vi bestämde ett besiktningdatum då han själv skulle kunna närvara.

Båten stod på en trailer på en villatomt. Vid första anblicken drog jag slutsatsen att det här är fel båt. Men adressen var rätt, och den orange färgen stämde. Men inte var den här båten nylackerad? Men ett nytt Duopropdrev satt på akterspegeln. Just när jag grubblade över hur man kan vara så obegåvad att man maskerar av dekalsiffror i form

av ett gammalt registreringsnummer på skrovsidan innan man sprutlackerar dök ägaren upp. Tjena, du ska besiktiga pärlan förstär jag. Han väntade inte på mitt svar utan fortsatte med att sprida superlativer över båten samtidigt som han beskrev det myckna arbete som han lagt ner på båten. I ett försök att stoppa svadan ställde jag frågan vilket ljushuvud som sprutlackerat båten, varpå han bara kort förklarade att det var gjort i USA. De alltmer luddiga svaren på mina frågor väckte bara en ökad skepsis till både båten och säljaren och den psykologiska situationen gör att man snokar i ren självbevarelsedrift. Att det stod en Chris Craft till på tomten, minskade inte direkt engagemanget kan jag säga.

Min intuition och erfarenhet säger att

»Ett crescendo i amatörism drivet av ett romantiskt eller kanske rent av ett affärsmässigt intresse, men utan minsta uns av praktiskt handlag.«



när jag hittat den första dumheten kommer garanterat strax fler. Och så blev det även denna gång. Fast värre än vanligt. Att trävirket i akterspegeln var dyngsurt var inte förvånande. Men var det ruttet? Det är alltid den intressanta frågan som det inte går att få svar på utan borrhov. Det hade varit intressant att titta in i hålet och lyssna till resonemanget när de som bytte motor och drev demonterat drevskölden. De i bottensektionen längsgående långa inplastade balkarna var precis lika sura i virket och på däck signalerade fuktmätaren lika frekvent. Badbryggan höll knappt för belastningen av min verktygslåda. Under den nya motorn låg ett stort isblock. »Elsystemet« var ett examensarbete i amatörism och lika så »snickerierna«. I förpiken var det hjälm på huvudet som gällde om man inte skulle få flinten uppskuren av vassa glasfiberstrån. Skruvarna till beslagen på däck var inte ens nerskruvade i botten.

Vad håller karln på med, tänkte jag. Och värre blev det. Bensintankens bädd hade fullständigt kollapsat. Spännbanden som ska hålla tanken på plats pressad

mot tankbädden var så slacka att jag fick in hela moraknivens skaft mellan tanken och bandet. Felen var många fler än så, de var legio. Ett crescendo i amatörism drivet av ett romantiskt eller kanske rent av ett affärsmässigt intresse, men utan minsta uns av praktiskt handlag eller förståelse för vad som är skit och vad som är kvalitet. Kort uttryckt, båten var i ett bedrövligt skick, inte ens försäkringsvärdig. Och säljaren begärde 330 000 kronor. Snacka om att sakna verklighetsförankring.

Vid det här laget hade Pelle anlänt och nu inriktade sig säljaren på ett rejält klipp. Dialogen handlar allt mer om hur Pelle senare skulle fixa den ena detaljen efter den andra av det som ännu inte var »färdigrenoverat«. Pelle som inte hade de minsta planer på att renovera båtar började så smått ana oråd och sökte min blick. Vid ett obehagat ögonblick gjorde jag korstecknet och Pelle förstod. Därmed kunde jag trappa ner besiktningen, packa ihop och åka hem. Efter det att Pelle fått rapporten berättade han att säljaren troligen helt enkelt inte förstätt

hur dålig båten i själva verket var. Var han bara falsk, obegåvad eller blåögd? Troligen en mix.

Våren närmade sig, Pelle hade återvänt till USA och hans intresse för gamla Chris Craft hade svalnat. Nu letade han i stället efter en Limestone, en populär båt i norra USA och Kanada och med ett ganska gott rykte. Det skulle vara en båt i näst intill nyskick som han skulle frakta hem till Sverige och han mejlade över flera objekt. Rätt som det var dök hon upp mitt i Stockholm. En vacker mörkblå Limestone 24 från 1996 med teakinredning och en MerCruiser V8 på 7,4 liter, MPI som gav en toppfart på över 48 knop. Visst begärde mäklaren nästan dubbelt så mycket som »Chris Craschen« skulle ha kostat. Men efter besiktningen blev hon lite billigare och kostar det så smakar det som bekant. ■

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