



# Nordisk kvalitet? Tjänare!

**I** Vi Båtägare nr 5 -07 handlade artikeln om att tvingas svälja frustrationen över att ha köpt en ny båt med massa garantifel. Många är utlandsbyggen från lågprisländer alternativt länder med hög utvecklad logistik och produktionsvolym. Jag kan inte låta bli att påverkas av att många båtköpare lider av och skäms över sitt båtval. Man köper ju en ny båt av skälet att man tror sig vara säker på att det är en produkt som är utan fel och fri från tidigare ägares felaktigt handhavande eller skötsel. Annars kan man lika gärna köpa en begagnad båt. Visst kan man som köparen acceptera lite små så kallade »leveransfel« som återförsäljaren fixar med en ursäkt och med mössan i hand. Sådant är ju till och med trevligt och äger faktiskt ett goodwillvärde för både produkten och återförsäljaren. Men väldigt ofta handlar det inte alls om små leveransfel utan om en rad av både enkla och mycket allvarliga fel.

Jag har ständigt ett antal löpande uppdrag från personer som köpt nya så kallade »Nordiska fritidsbåtar« där kvaliteten inte alls håller måttet. Båtarna är varken svenska, norska, danska eller finska, utan tillverkade utomland i lågprisländerna typ Irland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tjeken, Jugoslavien, Ungern, Turkiet, Kina med flera. Men de kan också komma från högt utvecklade industriländer. De har varit i varierande kondition. Ibland ommålade, läs troligen transportskadade ibland, spritt nya, där ägaren efter fem veckor i vattnet upptäcker att botten är full med blåsor därför att »varvet« inte begriper bättre än att sprutmåla båten med billack. Ofta får jag mail från helt förtvivlade båtköpare som mentalt miss-

handlats av återförsäljaren, som bara pratar men inget gör. En del tar saken i egna händer. Mannen som tvättade den spritt nya hardtoppbåten med slang och borste efter trailertransporten och fann att det runnit in flera liter vatten i båten blev desperat och skruvade bort alla beslag och all utrustning som fanns på däck och hardtopp. Det visade sig att det fanns inte den minsta gnutta tätningssmedel under någon enda fastskruvad detalj. Inte ens dyvikan var tätad med tätningssmassa. Eller mannen som för första gången drog upp båten på trailern. Löprullarna delaminerade bottenskiktet i kvadratmeterstora sjok. Eller ribb-båten som hade så uselt konstruerade förstärkningsknän från akterspejeln till bottensektionen att när man rykte lite fram och åter i gasreglaget så pendlade överdelen på tvåhundrahästarna en halvmeter fram och tillbaka. Eller när vi provborrade en bottenskada och fann att laminatet i botten och balkarna var fem sex millimeter tjockt på en fem ton tung båt. Fullständigt otroligt?

Inte alls.

Ja, men det handlar ju bara om småbåtar mellan en kvarts- och en miljon kronor, det är väl skillnad på båtar som kostar flera miljoner tror ni kanske? Glöm det.

Vi har »miljonbåtar« som konstruerats med för liten bärande bottenyta. Istället för små dubbla dieslar som det från början var tänkt blir det ett singelmontage med mera effekt. Bieffekten blir ännu högre motorvikt. Istället för att förlänga bå-

ten och göra nya formar, för dyrt, monterar man på bärande lådor (helt slutna utan stuvningsmöjlighet och som för övrigt läcker in vatten) under badbryggan. Men det blir ändå inte helt bra. Nästa årsmodell fick ännu starkare motor. Det finns tremiljonbåtar som konstruerats för drevdrift men där bärkraften i aktern är så dålig att man måste flytta om vikten. Det vill säga bygga om till axeldrift och flytta fram motorerna under salongsgolvet. Försök byt olja på de motorerna får ni se. Det finns femmiljonsbåtar som rent ut sagt är så idiotiskt konstruerade med motorerna under salongsdurken att man måste skruva bort oljetrågen, lämna trägen på motorbädden, släpa ut motorerna baklänges på slädar för att få ut dem. Sen samma visa när de ska tillbaka. Först av med trägen sen lägga trägen på motorbädden, sen spela in motorerna under salongsdurken och sen skruva fast trägen igen. Vad tror ni en sådan operation kostar? Eller båtfabriker som kopplar ihop avgassystemen från två motorer i ett utlopp. Om man inte kör båda motorerna samtidigt, för att till exempel köra värme till en varmvattenberedare, dränker man avgassidan på den andra motorn med ett på sikt garanterat totalhaveri och en räkning på en halv miljon kronor som följd.

Vad skulle ni tycka om ni upptäckte att varje gång ni tankade färskvatten blir elcentralen under skarndäck dränkt? Det finns båtar som är så mjuka i skrovet att när man kör i hög sjö – eller lyfter båten i en kran – så spricker rutorna, till en

kostnad av 80 000 kronor. Det finns båtar som är så mjuka i skrovet att när man ställer upp dem på land måste stöttorna placeras exakt där de invändiga skotten är monterade annars

»Eller när vi provborrade en bottenskada och fann att laminatet i botten och balkarna var fem sex millimeter tjockt på en fem ton tung båt.«



**LÖVTUNT LAMINAT.** Det räckte med en ordentlig svallvåg vid bryggan och knapen slets loss från däck.

blir det bucklor i skrovet med risk för delaminering i sandwichmaterialet. Eller vad sägs om ett skarndäck som är fem sex millimeter tjockt. Under pollarna en sitter »förstärkning« i form av en ynkelig åtta millimeter tjock plywoodbit. På en roddbåt? Nej, nej. På en nio tons flybrid-gebåt pris á tre miljoner kronor. Ni kan se resultatet på bild här bredvid.

Jag har sett regnvatten rinna framåt på gångbord och toppbrygga och sett duschvattnet samlas i framkanten på duschbaljan. Felkonstruktionen bevisas av att man placerat samtliga avlopp i bak-kanten på både duschbalja, toppbrygga och gångbord. Fullständigt otroligt?

Inte alls.

När man efter varje besiktning lätt chockad går hem och läser om båtarna på »varvens« hemsidor häpnar man.

Det kryllar av superlativer beträffande produktens styrka och kvalitet och den »egna« konstruktörens kunskap och stora erfarenhet. Ibland skryter man till och med hur konstruktören bidragit till Europas utveckling av fritidsbåtar. Flosklerna trillar som torkade ärtor ur texten. Man kan inte drömma om att någon kan vara så fräck och skriva dylikt utan att ha torrt på fötterna. Kanske är det jag som är fräck när jag ställer en berättigad fråga om dessa båtfabriker kan kallas för yrkesvarv? Det är stor skillnad på att rita båtar och att räkna på konstruktioner, det vet de som kan. I Sverige och övriga Norden har vi ännu några »riktiga varv« kvar. Men de blir garanterat allt färre om inte vi börjar ställa krav på kvalitet och är beredda att betala för det och för yrkeskunskap. För en tid sedan köptes

ett av Sveriges äldsta, mest erkända och anrika varv av en holländsk stenrik riskapitalist. Han blev naturligtvis intervjuad i branschorganet IBI (International Boat Industri). Och fick förstås frågor om vad han som ny ägare skulle ändra på och vad som var viktiga åtgärder för att utveckla företaget. Han svarade, »we don't want boatbuilders anymore, we want production people«. Jo visst du. Tjenare. Där rök både yrkeskunnandet och marknadsinsikten all världens väg. Hade jag jobbat där hade jag gått hem direkt. Det är de här egenutnämnda guru-gubbarna som bygger allt fler båtar, till allt fler frusttrade båtköpare. ■

---

Ronald Rybbe är auktoriserad besiktningsman BBR och frilansskribent. Du når honom på: [ronald.rybbe@marinkontroll.se](mailto:ronald.rybbe@marinkontroll.se)