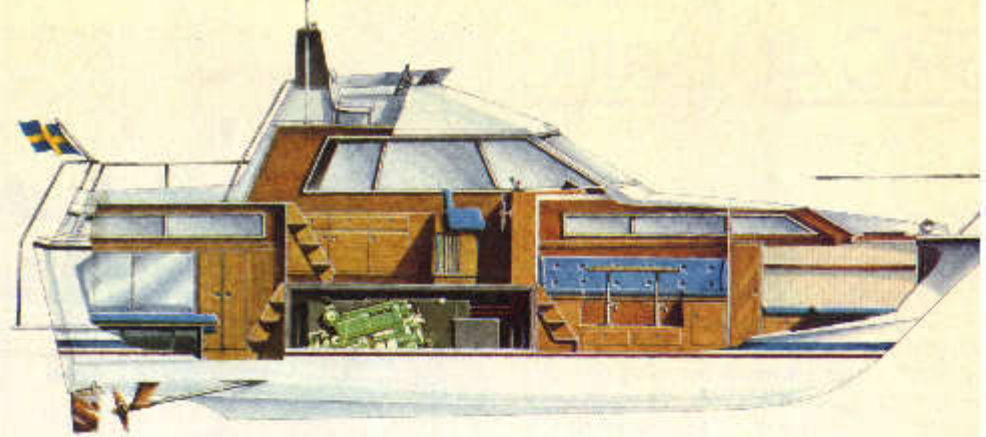


Akterruffen eller owners cabine är försedd med en generöst tilltagen dubbel-säng. Den enda väggytan i ruffen som inte är klädd med mattfärgad mahogny är spegelväggen.



U-soffan i styrhytten/vardagsrummet skulle pryda sin plats i vilken väning som helst. Soffbordet är flyttbart för att man bl a ska kunna använda golvytans som dansgolv vid partyn ombord.

BFA NR 2 1980



Förarplassen med motorreglage och autopiloten till vänster, motorinstrument och kompass bortom kartbordet. Radarskärmen är infälld i kartbordets högra del där den även är tillgänglig för navigatören, som har sin plats till höger om rörgångaren.



BfA presenterar Storebro Royal Cruiser 40 Baltic Flying Bridge

En båt för oljeshejkerna. En båt som är något utöver det vanliga. Det är Storö 40 från Storebro Bruk – en båttillverkare som verkligen lever upp till begreppet »svensk kvalitet». Båten säljs till en rad länder världen runt, bl a till oljeshejker i Libyen.

Reportage: Torbjörn Nilsson.

Båt, fartyg eller flytande villa – frågan är vad man ska kalla Storebro Bruks nya flaggskepp. När man väl har klivit ombord i Storö 40 (som hon sannolikt kommer att kallas), tyder det mesta mer på villa än på båt. »Flytande sommarstuga» är ett slitet uttryck från båtbroshyres- och båtannonser. Storö 40 är mer en »flytande lyxvilla» – med betoning på »lyx». Mattfornissad mahogny är, som bekant, inte den vanligaste väggbeklädnaden i standardvillor, i varje fall inte för att matcha möblerna

inom i Storö 40. Båtens yttre ger ett intryck av att varvets båtsnickartradition har kommit i skymundan. Inredningens snickerier skvallrar dock om båtbyggartiditioner och yrkes skickliga hantverkare.

Båt eller fartyg

Någ får man en känsla av fartyg ombord i 40:an. När vi var ute med henne, talade väde leken inte alls för båtutrustning i nöjesbåt – krafthavssjö, 12 sekundmeters vind, temperatur

SRC 40 Baltic

under noll, enstaka snöskorn i luften och turriga svarta moln som lovade snöbyar. I styrhytten eller vardagsrummet — vad man nu vill kalla utrymmet — var det ombonat och trivsamt. Slog man av lite på farten och nöjde sig med 18 knop, kunde man röra sig obehindrat utan funderingar på något att hålla sig i. Att försöka »passa» en så här stor båt i sjön är inte nödvändigt. Tyngden är givetvis en förklaring till de goda sjöegenskaperna men det är ingen tvekan om att det är en riktig skrovkonstruktion som är avgörande.

Långfärdsbåt

Den som har tänkt sig en liten båt för veckendutflykter till en liten, svårillgänglig och grund vik i skärgården, ska slå tankarna på en Storö 40 ur hägen. Den är byggd för att vara en flytande bostad med alla tänkbara bekvämligheter och möjligheter till snabba förflyttningar. En resa mellan Stockholm och Visby är närmast att betrakta som en normal dagsetare. Har man bara letat sig ut ur skärgården, kan man överlåta rosten åt autopiloten, som ser till att man kommer dit man vill. Medan man umgås med sina vänner i styrhytten/vardagsrummet är det lätt att hålla nödvändig uppsikt för att kunna stänga av autopiloten innan man rammar Gotland och för att förhindra eventuell kollision med andra flyttetyg.

Storebro Bruk

Det är ett långt kliv mellan Storö 40 och de Solöbåtar som gjorde Storebro Bruk känt bland båtfolk. Det hela började i mitten på 40-talet, då några estniska flyktningar på sin



Storö 40 är minst sagt imponerande när den far fram i dryga 20 knop. Det är lätt att bli orolig när man finner sig i en liten båt och blir omkörd av en Storö 40.

fritid började bygga båtar i det gamla bruksamhället Storebro. Det var säkert ingen som då anade att det lilla samhället i Småland, långt från kusten, 35 år senare skulle bli känt som tillverkningsort för kvalitetsbåtar. Varvets träbåusepok grundlade ryktet om kvalitetsstillverkning — liksom för en del andra varv med förflutet som träbåtsbyggare.

Båtarna från Storebro har, sedan plasten slog igenom, betraktats som exklusiva och dyra, vilket är ganska naturligt med tanke på att hantverksmässiga snickeriarbeten är betydligt mer tidsödande än motsvarande plastarbeten.

Att varvets kunnande i båtsnickeri är deras stolthet, råder det ingen tvekan om man även

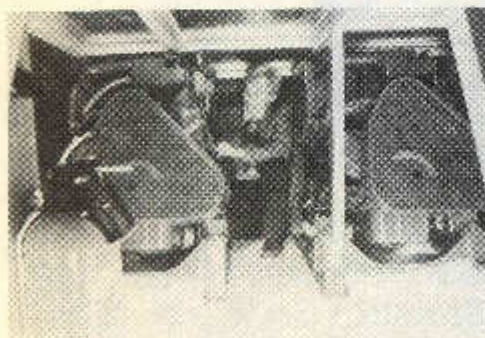
på många andra områden är varvet ett förläro. Elsystemen i deras båtar har en hel del lärt många andra båttillverkare. Man ger ner en oerhörd energi på att göra båt så trivsamma som möjligt. Man har bla kommit fram till att fembladiga propellrar är ljudnivån ombord och man förser följaktligen sina båtar med specialtillverkade fembladpropellrar. I om vindrutetorkarnas mot är försedda med ljuddämpande »påsar» trållts över dem för att minska ljudet.

Priset

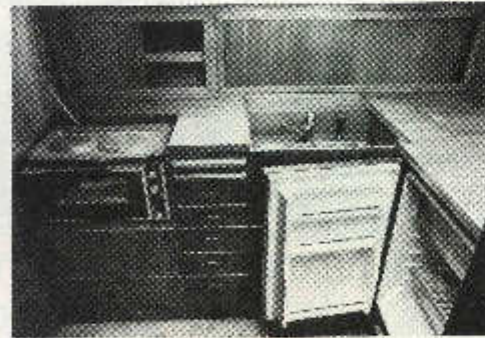
En Storö 40 är inte en båt, man anger ett pris på och säljer som man säljer en rock på stormarknad. Utrustningsalternativ många med bla flera motoralternativ. Båt vi provkörde, var försedd med två styck Volvo Penta dieslar på vardera 270 hk, räckte för att ge båten en toppfart på 23 knop. Om det är en eller tio personer ombord ingen större betydelse för farten.

Standardutrustningen — om man kan ta den så — är riklig men en del önskemål utöver har nog de flesta köpare av en båt denna storlek.

Räkna med en dryg miljon för en S 40 med den »vanliga» utrustningen, så dubbla kylskåp — ett i baren och ett i köket — elspis, kraftverk, mikrovågsugn — lås snabbtina det man tar ur frysen — autopilotradar och en del annan elektronisk och automatisk utrustning.

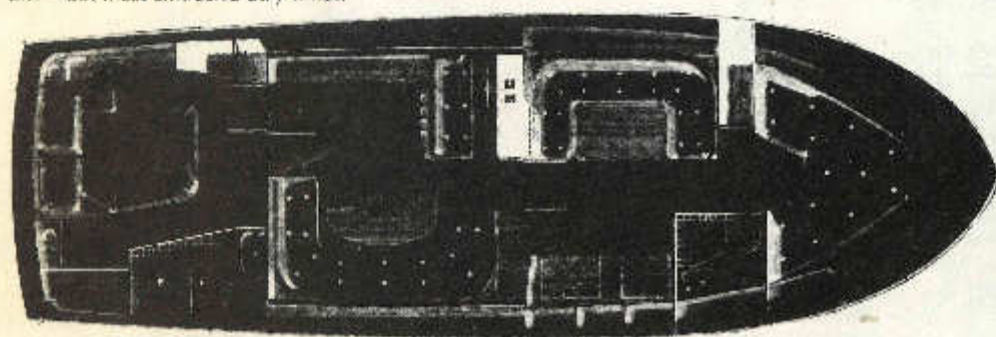


»Maskinrummet» på Storö 40 är väl tilltaget. Trots formatet på de två dieslarna och en del annan utrustning är det gott om plats för »maskinisterna».



Det är ingen brist på arbetsytor i köksträtt om man väljer den låga kylskåpsmodellen. Vill man ha frysen ovanpå kylskåpet blir bänkytan mindre.

Ett av planlösningalternativen i Storö 40. Som framgår av ritningen är akterruffen — med separat duschkabin — det mest exklusiva utrymmet.



Data Storö 40

Längd	12,00 m	Bränsle	2x200 l
Bredd	3,01 m	Vatten	600 l
Depl	11 ton	Elsystem	24 V 2 x 160

Standardutrustningen omöjlar bla autopilot, vävda vindrutor med säkerhetsglas, elektriskt ankerspel, tryckvattenystem för varmt o kält vatten, dubbla kylskåp, glas och porsl och bestick för sex personer, dubbla toalettrum med dusch, väggspeglar i akterruffe, plyschkudda soffor och madrasser, verktygslåda, reservdelssats för motorerna, förbårlåda och en del annan säkerhetsutrustning.

Kontrollera alltså noga vilken utrustning båten har och vilket pris den betingar om man skulle köpa den separat. Glöm inte att undersöka om det t ex går att komplettera köksutrustningen. I synnerhet till utländska båtar kan det vara svårt att få tag i reservdelar till kök och annat.

Broschyrförfattarna brukar inte hålla inne med vad båtlidningarna skriver om deras båtar. Givetvis tas bara de mest positiva omdömena med. Försök att få tag i hela artikeln och läs vad som står utöver lovorden.

Det enda säkra sättet att kontrollera utsagor om god sikt, bra komfort och goda stuvutrymmen är att själv testa båten. Eller att inte köpa en helt ny båt utan en äldre modell som har testats av andra båtägare.

Läs mellan raderna

Om du nu ändå tror att du har hittat drömbåten, se då till att du får ritningar över skrov och rigg och alla måttuppgifter. Kom ihåg att längden i vattenlinjen (vll) är ett viktigare mått än längden över allt (löa). Utrymmet i båten är till stor del beroende av bredden i vattenlinjen.

I de flesta båtbroschyrer finns numera en måttsatt inredningskiss. Finns den inte med, be att få en sådan. Om den saknar måttangivelser går det ganska bra att räkna ut köllängder etc med hjälp av löa. Ta även reda på sådana detaljer som det ofta inte står någonting om — om det går att pumpa båten läns, hur köl och kojor är festsatta, hur båten fungerar i regnig och kall väderlek, hur det är med isoleringen etc etc. ■

Gör tabeller över kostnaderna

När man går i håttankar är det alltför lätt att stirra sig blind på de prisuppgifter försäljarna lämnar. Risker är då att man genom att köpa en billigare båt, får en dyrare båt. Detta låter kanske som en motsägelse men för alltför många har det blivit den bittra sanningen. Man har helt enkelt köpt den båt som har den mest attraktiva prislappen. Att sedan en båt kan ha dubbelt så mycket utrustning som en annan, räknar man inte med.

Köper man en ny båt, är det oftast prylar för åtskilliga tusenlappar man behöver eller tycker sig behöva. Under första säsongen i den nya segelbåten klarar man sig säkert utmärkt bra med bara krysstället men den andra säsongen vill man nog gärna ha en genua också och kanske en spinnakerutrustning.

Vad som också ofta glöms bort i de ekonomiska beräkningarna är så elementära ting som t ex flytvästar, kök och husgeråd, vilket kan betyda extra utgifter uppåt 3.000 kronor.

Vi visar här hur man kan ställa upp tabeller över samtliga kostnader för de båtar man vill jämföra. Det slutpris man kommer fram till ligger väsentligt över inköpspriset.

Båtarna säljs ofta i »segelklart skick», vilket kan betyda allt från att de är fullt utrustade till att de består av ett tomt skrov med mast och rigg. Vad man helst skulle vilja se är istället »nyckelfärdiga» båtar, dvs båtar som är komplett utrustade med alla de tillbehör, som behövs för bekväm och säker segling.

Våra räkneexempel avser inte att särskilt utpeka dessa båttypen — de är slumpmässigt utvalda.