



STOREBRO  
*Royal Cruiser*

# OWNER'S MAGAZINE



VÅREN 1992 • PRIS 31:50

MOTORN ÄR EN VÄRLDSNYHET.  
TITTA I BAKSÄTET FÅR DU SE.



Svårigheten är inte att bygga en sofistikerad femcylindrig motor.

Nej, det verkliga konststycket är att få plats med den i en kompakt bil utan att offra komforten i baksätet.

Vi började med att bygga en extremt kort motor. Med hjälp av en ny femväxlad låda, bara 35 cm lång, fick hela drivpaketet plats på tvären, mellan framhjulena.

Konstruktionen är ett världs-patent.

Motorn är byggd i aluminium och väger bara 153 kilo. Den har 2,5 liters cylindervolym, 20 ventiler och utvecklar 170 hk. Hög kompression och variabla insugningskanaler bidrar dessutom till mycket låg bensinförbrukning; 0,89 liter milen vid blandad körning.

Toppfarten är 215 km/h och 0-100 går på goda 8,9 sekund.

Ändå är inte farten den stora upplevelsen.

Varje detalj i den här bilen är konstruerad med tanke på maximal körglädje. Den kärnan springer inte minst ur ett häpnadsväckande vridmoment och en smått otrolig väghållning.

Sidokollisionsskyddet, en helt nyutvecklad säkerhetsbur och kraftiga skivbromsar med ABS skänker ett annat slags välbefinnande. Liksom ovanligt generösa innerutrymmen.

Får vi fresta med en provtur?

**Volvo**  
**850 GLT**

En hel vetenskap.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING ENLIGT KOV'S RIKTLINJER: 0,89 LITER/MIL VID BLANDAD KÖRNING (AUTOMAT 0,91 LITER/MIL). KOSTNAD 1500 MIL 8.744,- (1/7-91). VOLVO



Omslagsbild: Den nya SRC 380, medlem i den nya generationen båtar från Storebro Royal Cruiser.

## Förväntningarna har infriats

även denna sommar hade vi lyckan att genomföra det svenska SRC-rallyet i strålande väder, denna gång på Sveriges vackra västkust. Storebro Royal Cruiser Club utvecklas positivt och vi när en förhoppning att detta ska smitta av sig till ännu flera marknader.

Tack vare våra duktiga återförsäljare och trogna kunder har vi hittills kunnat hålla full fart på vår produktion, trots den nedgång som internationellt drabbade även nöjesbåtsbranschen.

Vi presenterar nu med stolthet och förväntan våra nya modeller SRC 380 och SRC 420, som vi arbetat intensivt med att utveckla under lång tid. Ingen kan ana hur många arbetstimmar det ligger bakom en ny båt. Det är nya skrovteorier och idéer som testas, många ändringar och justeringar, men en underbar tillfredsställelse när det till sist stämmer och alla förväntningar infriats.

Vi satsar dessutom på att ta steget upp till de riktigt stora båtarna i och med vår utveckling av en 73-fots båt, SRC 730. Det är vårt hårt arbetande japanska representant-team, Tobi Dekor Co., Ltd och Matsushita Electric Industrial Co., Ltd, som beställt två stycken SRC 730.

Vi ser med optimism och stor förväntan fram mot båtåret 1992.

*Med vänliga hälsningar*

STOREBRO BRUKS AB  
Roy Ivarsson  
Verkställande Direktör

AB STOREBRO ROYAL CRUISER  
Lennart Ivarsson  
Verkställande Direktör

### SRC OWNERS MAGAZINE

NR 1/92

Ansvarig utgivare: Roy Ivarsson

Redaktion: Jan Nedvall (från Storebro Royal Cruiser), Anders Hofvergård (redaktör, Rox Media), Bildbolaget Rolf Andersson (foto SRC-rallyt), Örjan Carlsson (foto), Mats Jonholt (foto). Annonsschef: Micael Lindgren  
Produktion: Rox Media AB, Box 164, 598 00 Vimmerby. 0492-150 95, fax: 0492-157 75 Tryck: Ljungby Grafiska 1991.  
Tidningens adress: SRC OWNERS MAGAZINE, STOREBRO ROYAL CRUISER, 590 83 STOREBRO

STOREBRO ROYAL CRUISER OWNERS MAGAZINE

# "Vi kommer tillbaka"

1991 års SRC-rally på svenska

västkusten gav mersmak



SRC-rallyet är sommarens höjdpunkt för hela familjen, stora som små. Nya kompisar hittade i alla fall Henrik Carlsson (Lina), Johan Brunnberg (Lovisa III), Jonas Klintberg (Portofino II) och Tom Petersson (Linus III).

Rekordväder, rekordantal deltagare, rekordspännande, rekordlyckat.

1991 års upplaga av Storebro Royal Cruiser Rally som gick av stapeln första dagarna i augusti lockade hela 48 glada SRC-ägare till Bohus Malmön och Malmöns Marina.

Succén från fjolåret upprepadades i västkusttappning.

**SRC-RALLYET**, som är det enda arrangementet i tävlingsform för motorbåtar den här klassen, är lika mycket en spännande uppgörelse om vem som kan navigera och manövrera sin båt bäst som ett sätt att umgås och träffa likasinnade sjömän. Alla deltagare har ett gemensamt,

man älskar sjöliv och SRC-båtar. Då är det lätt att hitta nya vänner.

**DE FÖRSAMLADE** båtarna utgjorde en mäktig syn när de körde från Malmöns Marina, via Smögen till Tanumstrand. Inte ens den mest inbitne sjöbuse kan låta bli att gnugga ögonen en extra gång när en jättearmada av detta format angör en brygga.

Besättningarnas skicklighet var lika imponerande. Det blev en tuff strid när 48 skickliga Storebroskeppare gjorde upp om slutsegern i rallyet. Delmomenten



48 båtar kom. De flesta lär komma tillbaka nästa år, då platsen blir Stockholms skärgård.

var tre; manövrering, rebusjakt (SRC-rallyet är ju till för alla åldrar), och slutligen navigering.

Till slut kunde dock Christer Klintberg och hans unga besättning på Portofino II kliva upp på prispallen som segrare, tätt följda av tvåan Rolf Lindgren i Gilda IV och familjen Wendels på QE III.

**FÖR MÅNGA** av deltagarna var tävlingsmomenten bara en extra krydda i detta evenemang, som består av så mycket mer än kamp och båtar. SRC-ägare har en svårförklarlig samhörighetskänsla. De "sociala" arrangemangen som tillverkaren svarade för var därför otroligt uppskattade.

Dans på bryggan, festliga middagar och allehanda spex och upptåg roade och gjorde deltagarna delaktiga i programmet. Delaktigast var kanske besättningen på SRC 31:an Rölleka, som kom loss rejält med egenhändigt skrivna sånger om Storebrobåtar och deras förare.

Under den ordentligt tilltagna avslutningsmiddagen på Tanumstrand kom också den kanske största överraskningen

Nästa sida: Så tyckte deltagarna om rallyet »»»»



Manöverprov med millimeterprecision.

i form av Lennart Ivarssons presentation av tre helt nya SRC-modeller (läs mer om dessa i separata artiklar).

- Det här är Storebros största satsning någonsin, förklarade Storebros styrelseordförande Roy Ivarsson, och den är nödvändig för att trygga produktionen.

**NÄSTA ÅRS** SRC-rally kommer förmodligen att äga rum i Stockholms skärgård, och då kanske i SRCC:s regi.

De nöjda deltagarna längtar redan dit, alla önskar säkert att den tappra skaran blir fler nästa år, att vädret blir lika bra och att vintern blir kort.

Är du intresserad av att delta, kan du ringa till SRC, 0492-301 60.

## "Sommarens höjdpunkt"



**MARGARETA JÖNSSON**, här i förtöjnings-tagen, och hennes familj på SRC 36:an Lady Sun, hade jätteroligt på rallyet:

- Allt fungerade perfekt. Arrangörerna är väl värda en stor eloge.

- Det är kul att tävla, även om man är amatör. För oss på Lady Sun gick det hyfsat, vi kom inte först, men inte sist heller.



**JAN NORRBY** och hans bror Stig med besättning på den för ändamålet inhyrda 470:n Via Nova tyckte att det här var sommarens höjdpunkt.

- Mycket trevligt och fint arrangemang, säger den Belgien-boende Jan, som kom åtta totalt i tävlingen.

- Jag har haft två stycken Storebro Royal Cruisers tidigare, just nu är jag båtlös, men hoppas kunna hitta en lämplig SRC till 1992 års säsong.



Mannen med kaptensmössa är **CHRISTIAN ZINCK**, dansk skeppare på Godthaab och en av de internationella deltagarna.

- Det här är mycket roligt, det tycker hela familjen! Kul att få tävla under riktiga former och roligt att träna sig själv i båtmantering.

- Fast... rebusarna i skattjakten var på svenska, så det gick ju inte så bra för oss, men vi kommer tillbaka nästa år.

# Tre kilometer elkabel ombord

*"Det ska vara snyggt, säkert och lätt att serva"*

En båt till havs har inte tillgång till hemmets elförsörjning, ändå finns det tre kilometer elkabel på exempelvis en SRC 420, att jämföras med en vanlig villas två kilometer.

Det är helheten som gör att man väljer en Storebro Royal Cruiser, inget fusk får förekomma.

Detta präglar också personalen som har med dessa tre kilometer kabel att göra: elektrikererna.

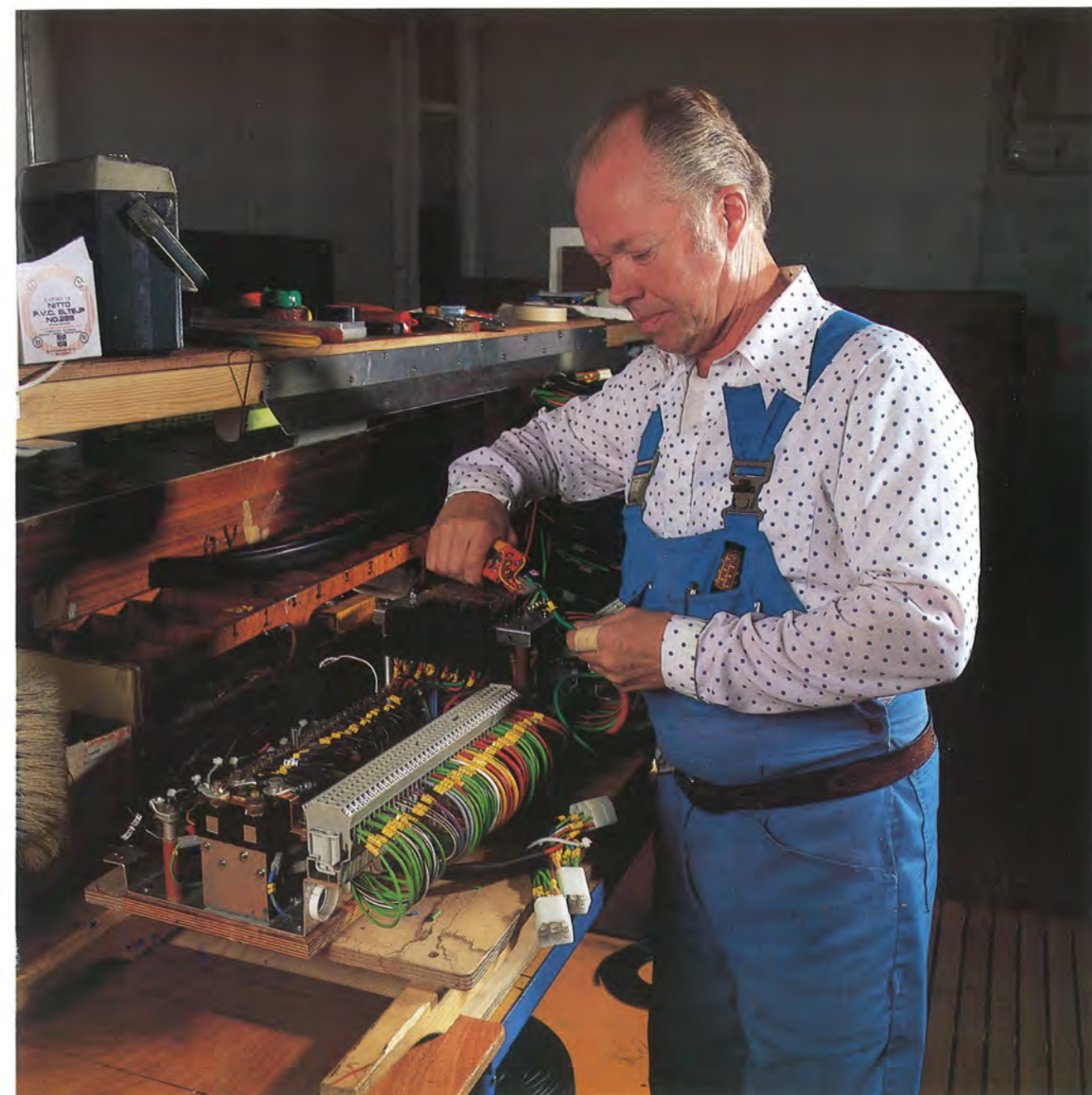
**ALLT ÄR UTPROVAT**, special och "figursytt". Elarbetet på en SRC är tids- och kompetenskrävande. Titta bara under skalet till centralen på styrbords sida om förarplatsen. Här är allt i exceptionell ordning, inga virrvarr av sladdar eller kontakter. SRC-filosofin har gått in även under skalet på båt-



*Under panelen vid centralen är allt lätt-överskådligt och servicevänligt. Inga lösa sladdar eller "skatbon".*



*Alla kablar i en SRC är dragna genom brandsäkra rör. Om en kortslutning inträffar brinner inte plasten.*



*Så gott som allt elarbete sker på SRC:s fabrik. På så vis har man full kontroll över kvalitets- och säkerhetskrav.*

na, till skillnad från de flesta andra tillverkare.

- Det ska vara lätt att serva på ett säkert sätt, säger Lars-Erik Swahn, chefs elektriker.

- Samtidigt ska elarbetet inte synas utifrån. Elsidan kopplas in tidigt i konstruktionskedjet, så att vi redan från början kan påverka hur kabeldragningen ska gå.

**OM MAN TITTAR** bakom paneler och mellan skrovdelar på andra båtar ser man oftast lösa kablar. Inte på en SRC. Här

ligger alla kablar i rör som håller dem på plats och skyddar mot yttre påverkan. Plasten i rören kan inte brinna, den smälter om kabeln tar eld, men sedan händer inget mer.

- Elfel är bland de vanligaste brandorsakerna på båtar, men inte på Storebro Royal Cruiser, säger Lars-Erik stolt.

- Det arbete vi lägger ner på elsidan har alltså inte bara en kosmetisk funktion, vi arbetar för kundernas säkerhet.

**MEN VAR I HELA** fridens namn går alla kablar? Är det verkligen tvunget att ha 3000 meter kabel ombord?

- Räkna efter, får du se. Allt är elektriskt. Toalett, duschpump, navigationsinstrument, lanternor, innerbelysning, stereo, TV, spis, kyl, frys - allt går med elström.

- Dessutom har vi två system - ett för båtens egna batterier och generatorer på 12 eller 24 volt - och ett för 220 volt när båten ligger i hamn. Något annat vore en omöjlighet.

1991 var ett år av synlig förnyelse på AB Storebro Royal Cruiser. Detta år presenterade man nämligen tre helt nya båtmodeller. På följande sidor presenteras SRC 380, 420 och 730, alla nyutvecklade och med bibehållen Storebrokvalitet och känsla.

En ny generation SRC:

380  
och  
420



Storebro Royal Cruiser 380

Längd: 11,43 m (37'6")  
Bredd: 3,77 m (12'4")  
Djupgående: 1,0 m (3'4")  
Deplacement: cirka 7,7 ton (17,170 lbs) (exkl. bränsle och vatten)  
Tankvolym: 2 x 500 l (2x110 UK gall)  
Färskvattenkapacitet: 400 l (88 UK gall)  
Batterier: 3 x 170 Ah  
Elsystem: 12 V  
Motorer: 2 x Volvo Penta Diesel



Storebro Royal Cruiser 420

Längd: 12,88 m (42'3")  
Bredd: 4,20 m (13'9")  
Djupgående: 1,20 m (3'11")  
Deplacement: cirka 12 ton (exkl. bränsle och vatten)  
Tankvolym: 2 x 800 l (2x175 UK gall)  
Färskvattenkapacitet: 600 l (132 UK gall)  
Batterier: 2 x 170 Ah  
Elsystem: 24V  
Motorer: 2 x Volvo Penta Diesel

Storebro Royal Cruiser 380 och 420 är de första i den nya generationen Storebrobåtar. De förenar funktion, sjövärdighet och design på ett sätt som gjort dessa svenska båtar kända världen över.

Det nya V-bottenformade skrovet med integrerade propellertunnlar gör båtarna anpassade till högre motoreffekter. SRC 380 har tre motoralternativ; Volvo Penta TAMD 41B (192 hk), den helt nya KAMD 42 (225 hk) och TAMD 61A (296 hk). SRC 420 utrustas med TAMD 61A (296 hk) alternativt TAMD 72 (413 hk)

**VID EN RUNDTUR** med början på flying bridge upptäcker man en hel del nyheter. Den första är den smäckra mäsvingemasten med plats för antenner och annan utrustning. Här finns också ett sjökortsbord, en efterlängtdetalj.

SRC 380 (närmast kameran) och SRC 420 är två nykomlingar på båtmarknaden - de har redan fått ett varmt mottagande.

De två stolarna på flying bridge kan enkelt skjutas åt sidan, så att man vid behov får ett utmärkt soldäck, matplats eller vad man nu vill göra. Utsikten ner mot grannbåtarna är hur som helst mycket bra.

**AKTERDÄCKET** är rymligt och har gott om plats för familjen och vännerna. Det blir inga knuffar eller trängsel för att nå den integrerade badplattformen i aktern, där man har byggt in ankarspel och stuvutrymme i pontonerna alla SRC 500. Här finns också en sötvattensdusch med varmt och kallt vatten.

**INTERIÖRT** håller SRC 380 och 420 samma höga klass och finish som föregångarna. Ägarhytten i fören på 380 har en stor dubbelsäng, rejäla garderober och stuvutrymmen. Här finns också en separat duschkabin och en separat toalett med tvättställ på

styrbords sida. Båten erbjuder även fin komfort för gäster eller yngre familjemedlemmar i gästhytten. Här finns två bäddar, en stor fullhöjdsgarderob. Som alternativ kan båten inredas med kombinerat sov- och samvaroutrymme istället för gästhytt.

**SRC 420** är 400:ans arvtogare och försvaret traditionen med heder. Den omtyckta planlösningen från SRC 400 finns kvar. Varför ändra på ett koncept som lovordats så mycket genom åren? Under däck på 420 möts ägaren och hans gäster av två separata sovrum i för och akter med varsin dusch och toalett. Dessutom kan U-soffan och bordet i pentryt förvandlas till dubbelsäng. Som gjort för långa, bekväma semesterar till sjöss.

**I BÅTARNAS** inre finns också det praktiska pentryt med diskbänk, kylskåp,

skåp, lådor, spis och plats för microvägugn och frysskåp. Här är verkligen lättarbetat. Skönheten och de smarta lösningarna gör att pentryt gärna utnyttjas av människor som kanske inte lagar så mycket mat till vardags. Många SRC-entusiaster hävdar envist att maten blir godare ombord än hemma. Sjön suger, som det heter.

**I NYKOMLINGARNAS** "vardagsrum" hittar vi, förutom instrumentering och manöverreglage, flera finesser. U-soffans främre stapel har fått en ny "vändningsmekanism" för enkel omställning till navigatörsstol. TV, stereo, barskåp, och annat har smugits in bakom skjutdörrar i inredningen. Här kan båtägaren och hans gäster verkligen slappna av inför nästa dags färd. De mjuka sofforna och det höj- och sänkbara bordet inbjuder till mysig samvaro innan det är dags att gå till kojs.

# Dröm båten

## Nya SRC 730

Nu tar Storebro Royal Cruiser steget in i yacht-klassen. Den nya SRC 730 är en 73-fotsdröm för många båtfrälsta.

Under våren 1993 levereras de två första exemplaren till sina köpare i Japan.

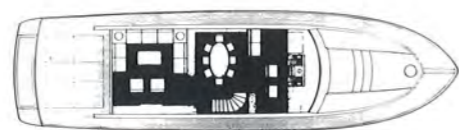
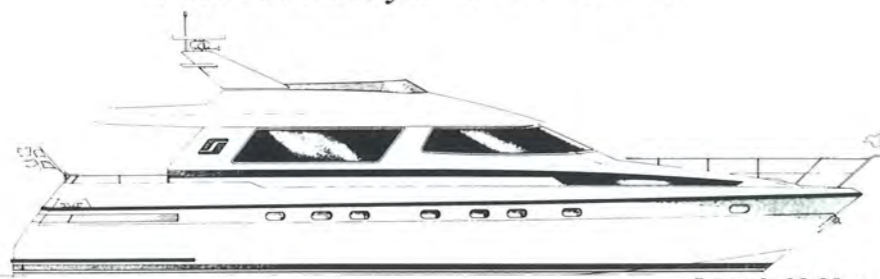
Och det är Öriktet i öster som är den huvudsakliga marknaden för dessa lyxjakter.

- Vi har länge haft önskemål från Japan om större båtar. Nu fick vi två kunder, så vi tyckte tiden var mogen att sätta våra planer i verket, säger man på Storebro Royal Cruiser.

**PLANERNA** var omfattande. Resultatet imponerande.

Redan på den gigantiska flybridgen anslås tonen som klingar genom hela båten. Här finns 12 bekväma sittplatser

## Storebro Royal Cruiser 730



**Längd:** 22,20 m  
**Bredd:** 5,90 m  
**Djupgående:** 1,5 m  
**Deplacement:** cirka 50 ton  
**Tankvolym:** 8000 l  
**Färskvattenkapacitet:** 2500 liter  
**Motorer:** 2 x Man V12 á 1100 hk.

Den som tycker att båtboende är obekvämt får nog revidera sin uppfattning när han stiger ner i SRC 730. Här finns tio sovplatser, sex toaletter och fyra duschar.

och ett rejält soldäck i däckets utskjutande del över aktern. Många blir säkert de stunder då affärsuppgörelser, middagar och andra aktiviteter tar plats här, någonsans i farvattnen kring den uppgående solens rike.

**EN VÅNING NER** hittar vi salong och matsal i känd Storebro-stil. Det stora ovala mat/konferensbordet har ett eget rum i anslutning till generöst tilltagna soffor och fåtöljer. Föröver ligger styrhytten, som inrymmer allt det senaste inom navigations- och manövreringsteknik. Faktum är att man i Japan kräver anställd kapten och dito maskinist på båtar i den här storleksklassen.

Inte undra på, om man ser till det nyvaknade hektiska båtlivet och kraftresurserna på SRC 730.

**PÅ NEDRE** däck finns owners cabin i fören, med stora garderober, badkar, dusch och alla tänkbara bekvämligheter. SRC 730 har tio bäddar fördelade på fem separata cabins. Sex toaletter, fyra duschar och ett riktigt gourmetkök kan nog göra resan behaglig även för den kräsne sjöfararen.

Givetvis är hela båten inredd med det vid det här laget berömda träet i samhetslen lyster.

SRC är en av de ledande i landet på kvalitetslaminat. Orden kommer från en av de som är orsakerna till den höga kvaliteten på skrov och överbyggnader på Storebro Royal Cruiser - Staffan Stridh, VD på Jotun Polymer AB.

Jotun Polymer står som ensam leverantör av polyester och gelcoat till Storebro. Detta faktum talar för högsta kvalitet i materialet, men samarbetet mellan båtbyggarna och Jotun Polymer har gått ännu ett steg längre.

- Vi håller bland annat utbildning för de anställda och utfärdar certifikat när de är kompetenta inom material- och processkänedom för att tillverka förstklassiga glasfiberlaminat. På så sätt vet Storebro att man håller högsta kvalitet - och vi blir säkra på att vårt material används på rätt sätt.

**UNDER JOTUNS KURSER** har skrovbyggarna i Storebros Västerviksfabrik bland annat finslipat formtillverkning, vaxning av formar och applikation av laminaten.

- Det krävs stor kunskap om processen vid laminatuppbbyggnad. De sprutor och maskiner som används underlättar arbetet, men de kan aldrig ersätta hantverkarskicket helt.

**NÄR MAN PRATAR** om plast och laminat

## SRC är en av laminat-ledarna



Bra laminat och bra arbetsmiljö är produkten av samarbetet mellan SRC och Jotun.

kommer ofta miljöaspekten på tal. Även på detta område ligger Jotun Polymer och Storebro långt framme.

- Till Storebro levererar vi speciella typer av polyester med en tillsats som lägger sig på ytan när den appliceras. På så sätt stänger man inne en del av lösningsmedlen i Polyestern, plasten blir lägemitterande. Denna tillsats är samtidigt en komponent i härdningsprocessen och medverkar till ett förbättrat laminat samtidigt som den förbättrar både arbetsmiljö och arbetsegenskaper. I kombination med Storebros investeringar i renings- och utsugningsanläggningar har

vi nått resultat som ligger långt under gränsvärdena.

**JOTUN POLYMER AB** är ett dotterbolag till norska Jotun Polymer AS, där all tillverkning, forskning och utveckling sker med cirka 350 anställda. Det svenska bolaget har egen lagerhållning för att klara snabba leveranser.

- Vi testar våra produkter kontinuerligt, både i egna laboratorier och ute i "den grymma verkligheten" hos våra kunder, allt för att få fram högsta möjliga styrka, flexibilitet, finish, färgstabilitet och glans, avslutar Staffan Stridh. Det syns på en SRC.



## Storebro-syskonen

### Storebro Royal Cruiser 340

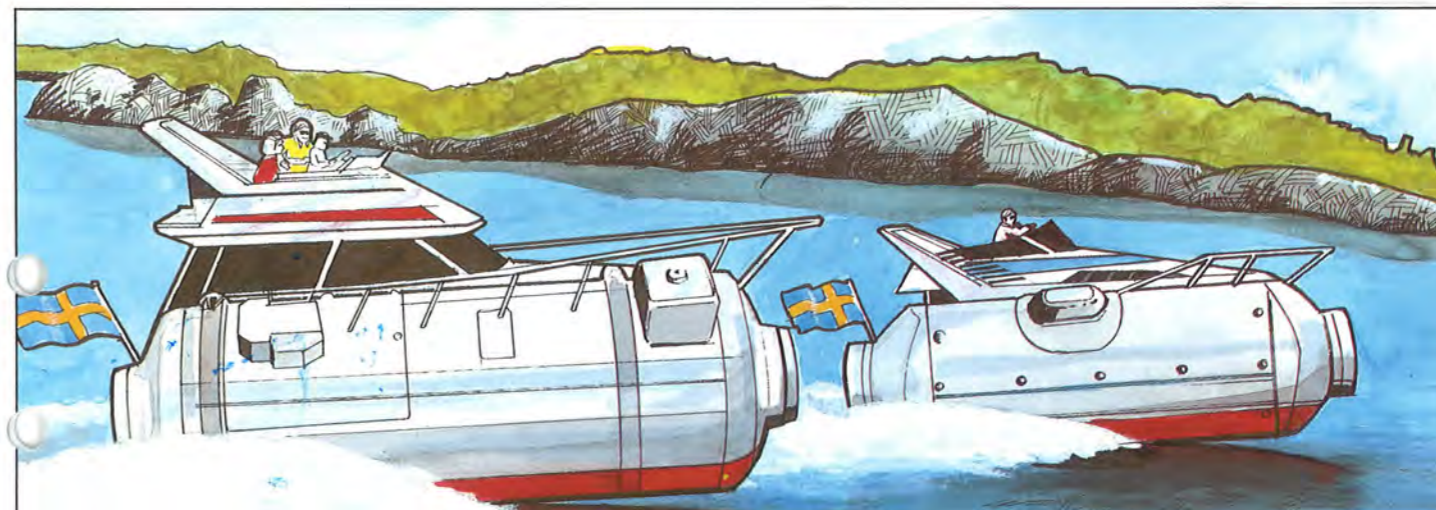
L.o.a. 10,23 m (33'7") Beam 3,77 m (12'44") Draft 1,10 m (3'7") Displacement 7 tons Fuel capacity 2x500 l (2x110 imp. gall.) Freshwater capacity 400 l (88 imp. gall.) Batteries 3x170 Ah Electrics 12 V Engine alternatives 2xVolvo Penta TAMD 41 or 2x Volvo Penta TAMD 61

### Storebro 34 Workboat



L.o.a 10,35 m (34') Beam 3,30 (10'10") Draft 1,0 m (3'3") Number of berths 4 Height of deck over waterline 0,6 m (2') Weight 6 tons Fuel capacity 2x500 l (2x110 imp. gall.) Freshwater capacity 2x140 l (2x30 imp. gall.) Engine alternatives: 2x Volvo Penta TAMD 41 or TAMD 61 Electrics 12 V Batteries 3x170 Ah

L.o.a 15,10 m (49'7") Beam 4,55 m (14'11") Draft 1,20 m (3'11") Displacement 16 tons Fuel capacity 2x1500 l (2x330 imp. gall.) Freshwater capacity 800 l (176 imp. gall.) Electrics 24 V Batteries - engine 170 Ah - consumption 220 Ah Engines Twin Volvo Penta diesels or MAN diesels



## Extra värmekomfort med Eberspächer

- standardutrustning i STOREBRO och flera andra välkända båttypen med komfortkrav utöver det vanliga.

Med Eberspächer behövs inga extra (illaluktande) bränsledunkar eftersom den kopplas till ordinarie dieselbränslesystem. Noggrann effektreglering ger jämn och behaglig temperatur i såväl

luft-som vattenburna system. Kapacitet från 1,8 till 30 kW.

Och vart du än färdas finns Eberspächerservice - från Grönland till Grekland.



Svenska Eberspächer AB, Box 2103, 122 02 Enskede  
Jag vill veta mer om Eberspächer båtvärmare.  
Min båt är \_\_\_\_\_  
NAMN \_\_\_\_\_  
ADRESS \_\_\_\_\_  
POSTNUMMER \_\_\_\_\_  
ORT \_\_\_\_\_  
SRM 91/92

# Robertson RobChart 100

## Att navigera har aldrig varit enklare.



Med RobChart 100 introducerar Robertson en helt ny dimension inom navigation. Detta mycket användbara system tillåter användaren att utnyttja nästan 3000 nm i plottade spår, med 50 händelsemärken, 280 waypoints och 10 olika rutter på den ljusstarka 10" bildskärmen.

**Sammankopplad med Robertson AP-200 DL serie visar RobChart:** Fartygets kurs, rodervinkel och pilotens arbetssätt.

### Navigera var du vill i världen

Sjökorten till RobChart 100 är indelade i mycket detaljerade hamnritningar med djupkurvor, grund, fyrar och ortsnamn, RobChart tillåter alltså navigering över hela världen förutsatt att de sjökortkassetterna finns tillgängliga.



Digitala sjökort



AP-200 DL Kontrollenhet



F-200 Fjärrkontroll

### Elektroniska sjökort

Elektroniska sjökort finns för närvarande för de mest trafikerade vatten i världen. För erhållande av en lista över sjökortsområden kontakta närmaste Robertson handlare.

**ROBERTSON-SHIPMATE**  
MARINE ELECTRONICS  
Svalörtsgatan 14, 421 68 Västra Frölunda.  
Tel. 031-29 93 20. Telefax 031-29 93 28.



RAYSTAR 590 GPS-Navigator.



V820 Ecolod/Plotter.



R20X (24nm) och R21X (32nm) Radar.



R21X öppen 3,9-fots antenn.



R20X 2-fots radome antenn.

## Med Raytheon i båten är du aldrig ute på djupt vatten.

Klart lysande stjärnor från BOATNAV och Raytheon

Vi syftar inte på hur många meter fritt vatten du har under kölen. Utan på ditt grepp om läget i alla situationer: i alla väder, på alla vatten. Nyckelorden här är "total kontroll".

**Raytheon R20X och R21X:** 7-tums radar som visar radarmål på ett sätt som ingen annan kommer i närheten av. Laddade med dom senaste finnesserna! Dom ger dig total kontroll över din position och din omgivning.

**Raystar 590:** en oslagbar GPS-navigator med plotter och waypoint-symboler som ger dig total kontroll över varje distansminut. En navigator fullpackad med fördelar!

Och **Raytheon V820** 8-tums ekolod: världens bästa 150-watts färglod med dubbelfrekvens, trackplotter, NAV-display med fart, temperatur, logg, djup mm. Plus A-scope som ger reelltidsförstärkning av varje fiskeko. Allt för att ge dig total kontroll över dom stora stimmen och dom små grunden. Ett ekolod späckat med funktioner. Och ändå lätt att använda. Jämför dom här med vad som helst från vem som helst! Så ser du snart varför Raytheon är världsetta. Och varför du ska titta på Raytheon om du vill ha total kontroll i alla lägen.

Titta in hos din fackhandlare så får du veta mer. Eller ta kontakt direkt med oss.

**BOATNAV**

Box 1582, 221 01 Lund. Telefon 046-30 40 60. Telefax 046-30 56 05.

**Raytheon**

Till  
BOATNAV AB  
Box 1582, 221 01 Lund.

Sänd mig mer information om:  
 Ekolod  Navigatorer  Radar

Namn \_\_\_\_\_  
 Adress \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_  
 Båttyp \_\_\_\_\_

## THE POWER OF B&G®

B&G Hydralight  
the unique patented  
nightlight system



HS921 - INSTRUMENT SYSTEM



20/20 - LARGE DIGIT DISPLAY



HS PILOT - AUTOPILOT SYSTEM



HORIZON GPS

B&G's HS921 and HS Pilot represent the world's most advanced powerboat instrument and autopilot system.

Take the HS921's large digit 20/20 displays which utilize the latest aerospace technology to provide outstanding clarity, day or night. Or look at the range of B&G sensors which cover everything from speed, depth and wind, to air and sea temperature and even barometric pressure.

Every function on the system can be called up on any display, and B&G's FastNet network means any number of sensors and displays can be installed. So if you want, you can have boatspeed, or any other function, displayed in every cabin.

B&G's range of autopilots provide you with a fully integrated instrument and pilot system. As a result, the HS Pilot will steer like a seasoned Helmsman, whatever the conditions.

The B&G Horizon GPS can be used through the NMEA interface providing repeat information on any FFD or 20/20, giving complete flexibility of information.

The highest quality displays, the widest choice of sensors, the most advanced technology. When it comes to selecting an instrument and autopilot system, don't choose anything less than the world's number one. Choose the power of B&G.

Brookes and Gatehouse Limited, Bath Road, Lympington, Hampshire SO41 9YP  
Tel (+44) 0590 675200 Fax: (+44) 0590 676638



**B&G®**  
EXCELLENCE IN MARINE ELECTRONICS

THE IM GLOBAL PERFORMANCE TEAM™ ADLER/BARBOUR · BARIENT · BROOKES & GATEHOUSE  
CROSBY · FRANCISPAR · ISOMAT · KENYON · LEWMAR · NAVTEC · SPARCRAFT · VIGIL



Peter Gavrell, styrelsemedlem i SRCC, den svenska Storebro Royal Cruiser-klubben, är en sann båtentusiast med över 40 dygn ombord 1991.

- Nu är styrelsearbetet helt inriktat på 1992 års SRC-rally, som klubben hoppas kunna arrangera.

# SRCC vid rodret till 1992 års rally?

Nu har den svenska Storebro Royal Cruiser Club kommit ur startgroparna ordentligt.

I skrivande stund är medlemsantalet uppe i cirka

125, en siffra som ökar ständigt.

Peter Gavrell, redaktör för medlemstidningen SRCC Klubb-Nytt, rapporterar:  
- Det hetaste ämnet i styrelsearbetet just nu är om klubben kan arrangera SRC-rallyet 1992. Det är en stor uppgift och tillsammans med Storebro försöker vi finna ekonomiska lösningar.

- **JAG TROR INTE** att det är en orealistisk tanke att klubben står som arrangör nästa år. Det gäller bara att hitta en lämplig kostnadsnivå.

- Helt naturligt är matkostnaderna den största utgiften. Vi har två alternativ - antingen skär vi ner på antalet gratis måltider, eller hittar vi en välvillig sponsor som kan ställa upp.

**SRCC-MEDLEMMARNA** är helt klart en

intressant målgrupp för sponsorer. Dock är gruppen ännu så länge liten kvantitetsmässigt.

- Vi söker med ljus och lykta efter företag som ser oss, de flesta i beslutsfattande ställning inom svenskt näringsliv, såsom värda att bearbeta.

**ETT EXEMPEL** på framgångsrikt samarbete med utomstående företag är Q8-korten - de rabatterade drivmedlen.

- Vi har en bra rabatt på både diesel och bensin. Här såg båda parter snabbt att det finns flera affärsmöjligheter. För det första är vi stora konsumenter av marina drivmedel, för det andra marknadsför vi Q8 som "vårt" bolag. Här är volymen viktig, så det vill till att våra medlemmar använder sina kort.

- I gengäld får kanske Q8 medlemmarna som kunder, både som privatpersoner och i yrkeslivet.

**ETT ANNAT OMRÅDE** inom vilket SRCC förhandlat framgångsrikt är försäkringar. - Det är svenska Atlantica och Anglia

Yacht Services, med en engelsk försäkringsgivare, som har tagit fram speciella SRCC-försäkringar. Jag törs påstå att premierna ligger en bra bit lägre än generellt.

- Att försäkringsbolagen är intresserade av premiesänkningar beror givetvis på att sanna entusiaster, som SRCC-medlemmarna är, verkligen kan sin båt, är försiktigare och har god utbildning och kunskap för att framföra sina båtar. Vi har våra båtar för att använda dem på sjön, inte ur statussynpunkt.

Peter lever själv som han lär. 1991 års säsong bodde han och hans familj "bara" 40 dygn ombord på sin Storö 31:a.

- Det var en kall vår och försommar, försvaret sig denne bitne sjöman.

**FOTNOT:**

Äger du en SRC kan du bli medlem i SRCC. Ring ordf. Håkan Spånberg 08-742 24 08, Gunnar Widén 018-15 65 50 eller Storebro Royal Cruiser på telefon 0492-301 60.



# Nu introducerar vi den nya dieselmotorn för dig som bara kan tänka dig en bensin V8:a.



Med nya 42 serien accelererar dieselteknologin rakt in i framtiden.



Din båt skall gå fort.

Du vill ha både snabb acceleration och hög toppfart. Du har aldrig kunnat tänka dig något annat än en V8:a.

Men nu är det dags att tänka om.

När nu nya 42 serien är här finns det inte längre någon orsak att välja en stor V8:a med konventionell singelpropeller.

Nu finns det istället en diesel som ger bättre prestanda än en V8:a. Både vid acceleration och toppfart.

Och som dessutom har alla de fördelar en dieselmotor erbjuder. Den är säker. Pålitlig. Och den drar så lite bränsle att du kan köra fort länge, länge.

Hemligheten ligger i en nyutvecklad kompressorteknik.

Vid låga varv, när du accelererar, slår kompressorn till och komprimerar insugningsluften vilket ger ett bättre vridmoment.

Vid höga varv, när turboaggregatet skapar sitt eget tryck, övergår motorn till att bli en vanlig direktinsprutad

marindiesel med turboladdning och laddluftkylning, på hela 230 hk. En otroligt effektiv motor vilket återspeglas i termer av låg bränsleförbrukning och extremt låga avgasemissioner.

Samspelet mellan kompressor och turbo gör även att 42 motorn optimalt utnyttjar Duoprops alla komfort- och prestandafördelar.

42 motorn med Duoprop slår därför en V8:a med singelpropeller på alla punkter; acceleration, toppfart, bränsleförbrukning, driftsäkerhet och andrahandsvärde.

Nya 42 serien är bättre i allt.

Utvecklad och konstruerad av den marina innovatören.

**VOLVO  
PENTA**

AB Volvo Penta  
S-405 08 Göteborg, Sweden.

När man stiger ner i innanmätet på en SRC för första gången blir man oerhört imponerad. Genast smyger sig en känsla av marin lyx över en, varesig man är råbarkad sjöbjörn eller hopplös landkrabba. Modern, rationell och vacker design har kombinerats med traditionellt och gediget material i form av mahogny, valnöt eller ask. De två senare är träslag som tagits fram som prov under det senaste året.

De flesta SRC-ägare är överens: - Känslan och lusten om träinredningen är ett av de viktigaste skälen till att man valde en Storebro-båt.

**MEN LYSTERN** och finishen kommer inte av sig själv. Det krävs mycket arbete för att träytorna ska se ut som i en SRC. På ytbehandlingsavdelningen i Storebro är man väl medveten om detta.



Alla träytor och detaljer lackas med lack av absolut högsta kvalitet. Här är det en däcksstol i mahogny som får ett av sina många lager.

En av hemligheterna bakom lusten och finishen på trä i en SRC är slipningen. Här krävs det att man har känsla och blick för det levande materialet.



## Den sammetslena träytans hemlighet

*Arbete och åter arbete...*

Idag finns tre träslag att välja mellan på SRC. Det är från vänster:

mahogny, valnöt och ask.

Valnöten har faktiskt blivit ytbehandlarnas egna favorit med sin spännande ådring och matta glans.

olja tills de är mättade, sedan betsas, klarlackas med tvåkomponentlack, slipas och klarlackas de igen. De ska tåla tuff marin miljö.

- Inredningen kräver mycket stor noggrannhet, säger Vasti Nilsson. När vi är klara med vårt arbete ska det inte finnas en por kvar i ytan. Efter betsningen slipas och lackas allt många gånger. Det är då man får den berömda, sammetslena finishen.

På SRC:s ytbehandlingsavdelning i Storebro arbetar två personer med sprutlackning, fem med slipning. Det säger en hel del om hur viktigt sliparbetet är. Det handlar alltså inte om att ösa på klarlack och tro att det räcker med det.

- **MAN MÅSTE HA** blick och kunskap om träs egenskaper för att arbeta här. Så gott som alla här har flera års vana, och inget passerar utan att jag har fått inspektera och godkänna det.

Detta är sant. När vi ska fotografera dörrar för att visa de olika träslagen säger hon: "Ta inte dom där, de är inte färdiga ännu!". Och vi som trodde att vi just sett världens vackraste träytor. När hon tar fram de färdiga dörrarna blir fotografen inte imponerad längre, han blir salig.

Det hårda arbetet i Storebro ger verkligen resultat. Gå ner i en SRC och se efter själv. Nöj dig förresten inte med att titta - stryk med handen över trä och imponeras av ytbehandlarnas minutiösa finslipning.

- Vi har en mycket noggrann ytbehandling, säger Vasti Nilsson, arbetande förman. Någon gång har man sagt att "det ska se lika bra ut som de finaste möblerna i en herrgård". - Då svarar jag att vi i sådana fall får sänka våra kvalitetskrav...

**TRÄDETALJER** som ska sitta på utsidan av båten - dekorlister, skyltar, med mera -

Alla trädetaljer, oavsett storlek, får samma behandling. Det är slutresultatet som räknas, blir det inte bra är det bara att fortsätta.



# Mannen bakom det japanska undret

Isao Fukushima, SRC:s återförsäljare i Japan, brukar fråga sina kunder:

- Du har haft framgång. Du kan köpa vilken bil du vill, du kan äta på de bästa restaurangerna - men kan du njuta av livet?

Han vet att de kommer att slingra sig. Han vet att många japaner, trots de ekonomiska framgångarna, känner att något fattas i livet. Och han vet naturligtvis vad botemedlet heter.

Att vara båtägare är fortfarande något nytt och exklusivt i Japan, och åtminstone i tokyoområdet förknippat med väldigt kostnader. Det enda sättet är vanligen att köpa in sig i en marina, som ofta fungerar som ett slags country club. Båtarna lyfts upp och parkeras på land mellan de korta turena.

**ISAO FUKUSHIMA** har sålt Storebro Royal Cruiser i Japan under ett decennium. Han har också försökt sälja idén om en mer västerländsk inställning till båtliv och fritid.

En slingrande väg ledde honom till Storebro. Det började med ett bageri. Fadern drev en mindre kedja med bagerier i Tokyo, och i sin ungdom gjorde Isao Fukushima en studieresa till Europa. I Tyskland kom han i kontakt med moderna maskiner för tillverkning av tårtdekorationer. Han tog med sig konceptet till Japan, importerade några maskiner, och blev snart en av landets ledande tillverkare av sådana dekorationer. Företaget fick namnet Tobi Dekor. Nästa steg blev att inte bara sälja dekorationerna, utan också maskinerna - och snart var Tobi Dekors huvudområde import av storköks- och bagerimaskiner. En av de maskiner som Tobi Dekor importerade och sålde i Japan var en ugn, tillverkad i Borås, Sverige. Fukushima lärde känna den svenske ägaren - som också var SRC-ägare.

**FUKUSHIMAS INTRESSE** väcktes. Han importerade en båt för egen del, men insåg också affärsmöjligheterna. Det var för elva år sedan. Idag seglar drygt 170 SRC i Japan.

Men det gick inte på en gång. Det har varit ett väldigt arbete och en stor investering.

- Det tog sju år innan det vände och vi började sälja större kvantiteter. Och under hela denna tid satsade vi oavbrutet



Isao Fukushima är mannen bakom SRC:s stora försäljningsframgångar i Japan.

på marknadsföring. Vi var med på mäsor och annonserade mycket frekvent i båttidskrifterna.

**VÄNDPUNKTEN KOM** 86-87 med vad som på japanska kallas endaka, det vill säga den japanska valutans plötsliga och dramatiska uppskrivning. Endaka ledde bland annat till en kraftigt ökad efterfrågan på importerade kapitalvaror. Yachting förde länge en ganska undanskymd plats i Japan, men plötsligt slogs importörerna om marknadens intresse.

Isao Fukushima bestämde sig från början för att inte vara ytterligare en bland många mäklare på båtmarknaden, det vill säga en agent som förmedlar köp mellan japanska kunder och utländska leverantörer, men vanligen fritar sig från vidare ansvar. Fukushimas idé var istället ett fullserviceföretag.

- Alla kan importera och sälja, förklarar han, nyckeln till framgång är service och support efter köpet.

Och det syns på organisationen. Fukushima har bara fyra anställda säljare, medan tjugo personer arbetar med service. De flesta på någon av företagets två marinor; den ena i Yokohama, strax söder om Tokyo, den andra i Osaka. Särskilt marinan i Yokohama är sedan länge urvuxen och Fukushima letar för närvarande efter lämplig mark i samma område.

**JAPANSKA KUNDERS** krav på service tar sig inte sällan tämligen extrema uttryck. En gång hände det att en nylevererad båt hade krångel med maskinen, vilket motortillverkaren på vanligt sätt ville åtgärda genom att sända nya delar. Japaner tänker dock ofta i andra banor:

"Om motorn är trasig, vad mera är då fel på båten?" Eller: "För att komma åt att reparera motorn måste delar av inredningen monteras ned - kommer den då inte att förlora i finish?"

Resultatet i detta fall var att kunden fick en helt ny båt. Europeiska SRC-ägare, medvetna om SRC-kvaliteten, finner kanske detta skrattretande, men Fukushima har en förklaring:

- Sett från Europa förefaller det kanske bisarrt, men jag känner mina kunder. Det är den grad av service man måste vara beredd att ge om man vill vara framgångsrik i Japan. Det är vad det kostar att sätta upp business här. Men när man väl har en kund, så har man honom för hela livet. Just den här kunden, som fick en ny båt, har senare köpt ytterligare tre båtar av mig.

I Japan råder ett annat affärsklimat helt enkelt.

**DEN TYPISKE JAPANSKE** storebroägaren är en man i 40-50 årsåldern. Han är läkare eller egen företagare och det är nästan alltid företaget som köpt båten. Detta speglar till en del de tämligen generösa japanska avdragsreglerna, men också det verkliga förhållandet. Liksom golf i Japan ofta är en förlängning av sammanträdesrummet, används båtarna oftare till representation och personalvård än till lättjefulla familjefärder. Överhuvudtaget tillbringar japanska fäder betydligt mindre fritid tillsammans med sina familjer, än vad som skulle vara tänkbart i exempelvis Sverige.

**EN AVGÖRANDE SKILLNAD** är också de kortare semestrarna i Japan. Japanska fritidsbåtar används nästan bara till dags- och eventuellt veckoslutsturer. Det är egentligen bara studenter som kan vara lediga flera veckor i sträck under några få somrar. De flesta vuxna japaner har sällan mer än en vecka sammanhängande sommarssemester. Detta är dock mer än för några år sedan och det finns en tydlig, om än långsam, trend mot längre ledighet i Japan.

Den japanske båtägarens inställning till sin båt är inte så olika den japanske bilägarens inställning till sin bil. Båda lägger stor vikt vid att alltid köra senaste modell. Fukushimas kunder byter vanligen båt var tredje eller fjärde år och nästan alltid önskar de byta upp sig i



Isao och hans hustru Hisako Fukushima ser ljusst på framtiden: "Vad jag sår nu kommer mina söner att skörda".

storlek. Han har en kund han sålt fem båtar till.

**DET FINNS GODA** skäl till att skaffa sig en större båt. Kusten i tokyoområdet är öppen, vind- och strömförhållandena skapar ofta en krabb, grov sjö. De vanliga målen; ön Oshima, eller Shimoda, längst ut på Izu-halvön, innebär omkring fyrtio distansminuter i öppen sjö. Turerna blir helt enkelt okomfortabla i mindre båtar.

- Jag insåg efter en tid i min egen första båt att Japan är en marknad för stora båtar. Mitt enda problem med Storebro har varit att de hittills inte har gjort ännu större modeller. Här går det att sälja fritidsbåtar på hundra fot eller mer.

Priset, däremot, tycks inte vara något särskilt problem. En SRC är i Japan ofta dubbelt så dyr som en importerad amerikansk båt i samma storlek.

**KÖPFESTEN** kom dock för något år sedan, i Japan som på annat håll, till ett abrupt stopp. När räntorna steg och aktier och markpriser föll, tappade många intresset för stora, lyxiga båtar. Priskrig bröt ut bland importörerna och konkurrenterna har varit många. Fukushima tycker sig dock inte ha märkt av någon särskild förändring:

- Jag vänder mig till en liten grupp. Jag letar inte efter fler än ett 30-tal köpare om året. Jag har aldrig lockat med rabatter och jag håller SRC utanför andrahandsmarknaden. Det betyder att jag själv köper in och säljer alla inbytesbåtar

och på så sätt kontrollerar priserna. Det har två fördelar: Storebro behåller sin exklusiva stämpel - och kunderna kan alltid lita på att deras båtar står sig i värde.

**ISAO FUKUSHIMA** har en vision; ett Japan med människor med rikt fritid. Som i västerländska länder. Och han tror att denna förändring kommer att ske på havet.

- I Japan bor 125 miljoner människor på en yta som är 25 procent mindre än Sveriges. Här är städerna fulla, motorvägarna proppade med trafik och naturen därför flera timmar bort. Havet är den enda lättillgängliga plats där det finns både utrymme och frihet. Människor kommer att upptäcka det. Men inte min generation. Det är fråga om ett annat sätt att tänka, en annan livsstil. För oss är det för sent. Förändringen ligger tio år framåt i tiden. Vad jag sår nu kommer mina söner att skörda.

**SAMMA LÅNGSIKTIGA** inställning ligger bakom ett par andra investeringar. Isao Fukushima öppnade nyligen en italiensk restaurang på ön Oshima, ett projekt som få skulle drömma om. Och han planerar en marina och fritidsanläggning i Seto Naikai, cirka en timma med flyg väster om Tokyo. Seto Naikai är en vacker och skyddad skärgård med pittoreska fiskebyar, men alldeles för långt från Tokyo.

- Idag, ja. Men om tio år... ler Isao Fukushima.



*Kaoru Nakajima, SRC-ägare i Japan:*

# - Jag har dragits till havet så länge jag kan minnas

**K**aoru Nakajima minns ännu känslan av längtan och bävan när han såg ut över havet. Det var krig och han var en ung pojke som hade evakuerats till staden Wakayama, en bit söder om Osaka. Här kom han för första gången i kontakt med havet - och det blev ett möte som satte livslånga spår. Han brukade vandra längs Kii-halvöns stränder och längtansfullt spana ut över vattenvidden. Han blev vän med fiskarna i området och det hände att de tog pojken med sig ombord.

**HAN BLEV** aldrig sjöman. 45 år senare är Kaoru Nakajima en smärt. Om än något gräspränt herre, direktör och ägare till företaget Yamato Denki. Företaget, som har sitt huvudkontor i Tokyo, är grossist och återförsäljare av elektrisk industriell utrustning. Nakajima blev aldrig sjöman, men det har gått bra med företaget, så

bra att det är på väg in på Tokyo-börsen. Och för fem år sedan blev Nakajimas livslånga dröm verklighet: han köpte båt, en 34 fots Storebro Royal Cruiser. Några år senare bytte han upp sig till den SRC 500 han har idag och som han döpt till Oracion.

- Jag tänkte framför allt på två saker; storlek och säkerhet.

- Storebro var helt enkelt den säkraste och bäst byggda båt jag fann. Storleken däremot... jag skulle gärna ha en något större båt.

**"Storebro var helt enkelt den säkraste och bäst byggda båt jag fann."**

Lugn, Nakajima. SRC 730 är på väg mot Japan, den kanske passar som handen i handsken vad beträffar storlek...

**NAKAJIMA** har inte riktigt lyckats övertyga de övriga familjemedlemmarna om båtlivets tjusning, utan besättningen består nästan alltid av kamrater från företaget. Det är en grupp på sex personer, förutom Nakajima själv, som under veckohelgerna, från april till oktober, brukar dra iväg till ön Oshima, till Shimoda på Izu-halvön eller till Chiba på andra sidan Tokyobukten. Det japanska båtlivet är till övervägande delen ett veckoslutsnöje. Den europeiska formen av cruising, när man ligger ute veckor i sträck, förekommer nästan inte alls i Japan.

Kaoru Nakajima är ett undantag. En gång varje sommar försöker han komma iväg till sin barndoms Wakayama, ett par dagars sjöresa västerut från Tokyo.



*SRC 500:n Admiral Surcouf ägs av en läkare som på helgerna seglar charter. Vid det här tillfället anlände båten och dess besättning till Oshima för att äta lunch och återvände samma dag till Tokyo, 40 distansminuter bort.*



*Ön Oshima, cirka 40 distansminuter från Tokyo, är ett populärt mål för båtägare. Ön är vulkanisk och för fem år sedan evakuerades alla 10.000 invånarna vid ett kraftigt utbrott.*

**"...livet är något vi ska njuta av."**

Vanligen tar hela turen åtta dagar. Ännu idag är det få japaner som har - eller rättare sagt: tar ut - så lång sommarsesmer.

**HAN ANSER** dock att ledighet är viktigt - och inte bara för honom själv, utan också för hans anställda.

Han har tvingats vidta en del drastiska åtgärder för att komma till rätta med sina anställdas "besvärande arbetsamhet".

- Mina 250 anställda måste sedan tre år tillbaka ta nio dagars sammanhängande ledighet någon gång under året. Måste ta.

- Japaner får skuldskänslor om de är borta från kontoret, särskilt om deras chefer sitter kvar och arbetar, därför krävs denna milda form av våld. Många vet heller inte vad de skall göra under sin ledighet.

De blir rastlösa och nervösa, eller har helt enkelt tråkigt.

- Att konstruktivt utnyttja sin ledighet är något man måste lära sig. Jag har denna filosofi, att livet inte bara får vara en jakt på pengar - livet är något vi också ska njuta av. Min hobby är att vara på sjön, jag njuter av det och hoppas att det är något av ett föredöme för mina anställda.

**KAORU NAKAJIMA** söker knappast strapatser på sjön, inte heller är han - i motsats till så många japaner - intresserad av att fiska. Målet är att komma bort från staden och från arbetet, att vara tillsammans med en vid det här laget väl sammansvetsad grupp människor, att äta och dricka gott.

På den senare punkten är det väl förspant, för i Nakajimas besättning finns två medlemmar med långvarigt och seriöst matlagningsintresse. Måltiderna ombord på Oracion är ofta av ett slag som man snarare väntar sig på Tokyos franska restauranger.

- Jag brukar skoja att jag måste ha varit fisk i ett tidigare liv. Jag kan inte säga varför jag tycker om båtlivet så mycket,

jag har bara dragits till havet så långt jag kan minnas.



*Ombord på japanska båtar tar man alltid av sig skorna och har - precis som hemma - slippers "inomhus".*

# Det svenska rosévinet

Ett vin för dem som inte kan bestämma sig?  
Det perfekta sommarvinet?  
Ej drickbart?  
Meningarna om rosévin går starkt isär.

Själv anser jag att just rosévinet hör sommaren och sköna, varma dagar till (och på sjön är det ju alltid sommar, sak samma vilket väder och vilken årstid som för närvarande drabbar oss...). Rosévinet passar förträffligt som apéritif, eller som beledsagare av en sallad eller grillat, fisk eller kött spelar ingen roll.

**FÖR MIG** har rosévinet alltid varit förknippat med Medelhavet, fråga mig bara inte varför. Många är väl de Storebroägare som längtar efter att segla på dessa breddgrader - eller redan sett till att denna önskan gått i uppfyllelse. Ett litet tips: ankra för några dagar i Sainte Maxime, bara några sjömil från den hektiska nöjesmetropolen Saint Tropez, eller kanske i betydligt lugnare les Issambres, några sjömil nordost om Sinte Maxime. Ta sedan bussen till Draguignan, cirka två mil in i landet till V&S Vin och Sprits gård Domaine Rabiega (här utbildas det svenska monopolets personal). Chefen för gården, Lars Torstensson - prisbelönt för sina fina viner många gånger om - kommer med all sannolikhet att kunna leda provningen själv, åtminstone om du ringt i förväg.

**ÄR DÅ ALLA** roséviner i det svenska monopolsortimentet drickbara? För att utvärdera detta har vi provat samtliga stilla (ej mousserande eller pärlande) roséviner i Systembolagets ordinarie sortiment, men också på ort och ställe i Provence provat årgångarna 1989 och 1990 av Domaine Rabiegas roséviner. De senare finns ännu inte på Systembolaget, men lär nog dyka upp så småningom. Systembolagets monopolverantör (åtminstone än så länge), Vin & Sprit, äger ju gården...  
**VI TOG MED** oss en flaska av vardera årgången till Sverige för att rättvist kunna prova dem mot de sorter som redan finns. Och nog klarade sig främst 1989 Dom



Under Lars Torstenssons ledning har Vin & Sprits vin- och kursgård Domaine Rabiega i Draguignan, som ligger en bit in i landet mellan St Tropez och Cannes vid franska rivieran, blivit en vinproducent att räkna med.

Christiane Rabiega mycket bra i konkurrensen, men vår favorit blev Systembolagets billigaste vin, spanska Vallerosa (2761) för 33 kronor - rena fyndet om priset sätts i relation till kvaliteten. Dessutom lär det tåla kraftiga rullningar utan att kvalitetsmässigt försämrats. En varning är på sin plats: Eftersom de flesta rosévinerna bulkimporteras, och eftersom just sen vår och sommar är rosévinernas förlovade tid med högt tryck på försäljningen, så är det inte säkert att den sändning som läsaren har i sin butik är exakt densamma som den vi provat - och då kan kvaliteten variera. Vallerosa var relativt doftrik och uppvisade en kraft och torrhet som överraskade, åtminstone på mig. Smaken var dessutom ren med tydligt inslag av bittermandel och eldighet. Ett bra och robust vin i sin prisklass.

**LIKALEDES SPANSKA** René Barbier rosé (2751) såg ut som ett blekt rött vin i färgen och uppvisade något för neutral doft. Detta kompenseras dock av mycket kärvt men god smak och ren, bra eftersmak. Ett kvalitetsnäpp högre och en krona billigare(!), är Dom Saint Bénézet (2837). Vinet har bra doft och ganska hyfsad karaktär, kombinerat med bra och

helt torr eftersmak. Ett av de bästa matvinerna i provningen. Även italienska Rosatello (2360) var mer än prisvärt med bittert drag i doften, men angenämt fruktig smak och med en liten, men tydlig, bornyrs som gjorde vinet högst läskande. Bra akterdäcksvin, men mindre lämpat till mat.

**DE BÅDA** rosévinerna från Domaine Rabiega klarade sig också mycket bra i provningen, men eftersom de ännu inte har ett "svenskt" pris, går de lite utanför bedömningen och poängsätts efter en absolut kvalitets skala. Att de så småningom kommer till de svenska konsumenterna måste betraktas som självklart på grund av tidigare nämnda ägarförhållanden av den kombinerade vin- och kursgården som ligger cirka två mil in i landet mellan Cannes och St Tropez på den franska rivieran. Men även om de aldrig kommer till Sverige går det ju bra att på ort och ställe prova dem. De båda vinerna är sins emellan helt olika. 1989 Dom Christiane Rabiega förefaller mera robust. Färgen har en dragning åt orangerosa, och smaken är frisk, lite kärvt och med utpräglad mandelkaraktär. 1990 Dom Christiane Rabiega är ljus laxrosa i färgen och smaken har mera dragning åt läsk med en lite "kara-

## Ta båten till den svenska vinodlingen

mellig" ton som inte gör det lika friskt som 89:an.  
- Vi har medvetet gjort 90:an annorlunda än 89:an, säger Lars Torstensson, chef för Domaine Rabiega.  
- 90:an går i den nya stilen, 89:an är mer traditionell. Kanske blir 91:an ett melanting mellan de två.  
Oavsett hur Lars Torstensson väljer att göra Domaine Rabiegas viner i fortsättningen, så lär han inte ha några problem med att sälja dem.  
- Många semestrande svenskar hittar hit och då vill de också köpa med sig något minne hem, säger Lars Torstensson.

**MEN TRO NU** inte att vinerna skulle vara dåliga! Med Vin & Sprits resurser i ryggen har Lars Torstensson börjat experimentera på gården, vilket lett till långa rader av medaljer för väljorda viner - och inte bara när det gäller Provence traditionella roséviner. Nej, Lars Torstensson har blivit belönad för sina spännande vita, och sina extremt kraftfulla röda. Tidigare var de provençalska vita och röda vinerna oftast platta och trista, en dålig ursäkt för bra vin. Lars Torstensson håller på att visa att det går att göra röda och vita kvalitetsviner även i provence, något som följs med spänning inte bara på Vin & Sprit, utan också lokalt av vinböndernas syndikat i området.

**ROSÉVINPROVNINGENS** verkliga bottenapp blev israeliska Grenache rosé (2547) med vämjelig doft och unken smak. Varför Systembolaget fortsätter sälja denna usla soppa är för mig en gåta. Enligt mina nateckningar har det under de senaste åren fått, som bäst, betyg (med tvekan) ej prisvärt. Ut med smörjan från hyllorna!  
Rosé d'Anjou (2231) är möjligen passerbart drucket kylt. Den halvsöta körsbärstonen blir bara fadd om vinet får bli det minsta varmt.  
Detta gäller också Dom du Pré Clos (2804), som dock är både dyrare och dessutom har en märklig eftersmak. Kan inte rekommenderas!  
Roséviner är godast vid cirka 10-12 grader och passar bättre till mat än vad många föreställer sig (utom de viner som har sötna). Prova grillad fisk, sallad eller charkuterier. Smaklig spis!

Text och bild:  
Claes-G Palander

Artikelförfattaren är vinskribent i Sydsvenska Dagbladet och Östgöta Correspondenten.

## Viktigt med rejäl kyl ombord



Thermoprodukters kylskåp och fryssboxar är skräddarsydda för Storebro Royal Cruiser. I båten är de helt inbyggda - diskret och snyggt.

När man är på sjön är det avgörande att man har väl fungerande kyl ombord. Till sjöss är det långt till affären och varma sköna sommardagar ställer stora krav på effektiv kylförvaring av medhavda matvaror. Nutidens matvaror är också utformade och förpackade för förvaring i kyla. Så det finns en hel del att tänka på om man vill kunna samlas runt goda fräscha måltider med något svalkande att dricka till, även till sjöss.

**DET ÄR INTE** så många år sedan det var stora problem för båtbyggarna att ordna bekymmerslös kylförvaring ombord. Idag finns det lösningar i form av marin-kylskåp som vad gäller effektivitet, energisnålhet, låg ljudnivå och detaljarbete vida överskrider det man är van vid i hemmet. Många båtägare lever dock i den felaktiga tron att effektiv kyl ombord är en omöjlighet. Detta är fel. Det har hänt en hel del inom kylområdet de senaste åren.

**DEN VIKTIGASTE** tekniska förändringen kom med de hermetiska 12/24-volts kylkompressorerna från bland andra Danfoss. Med dessa kunde alla olägenheter med gasläckage, buller och radio-

störningar arbetas bort. Dessutom är effekten på dessa moderna kompressorer så hög att man numer till och med kan få högeffektiva djupfrysar till båtar. Och det är inte vilka djupfrysar som helst som sitter i en SRC.

**I STOREBRO** har man har valt en något annorlunda väg än många andra båttilverkare för att nå bästa möjliga resultat. Vanligt är att man bygger en fryssbox i båten och därefter installerar ett kylaggregat i denna. SRC har istället valt att hos en av de ledande specialisterna på området, Thermoprodukter AB i Kalmar, göra en komplett box med integrerat kylsystem. Detta innebär att förångaren (det som blir kallt) skummats in i den tjocka isoleringen. Kylan avges alltså från boxens alla fyra sidor. Väggarna kan härigenom göras helt släta, och det blir lätt att hålla rent. ISOSTAR-fryssboxarna i SRC är faktiskt fyrstjärniga (\*\*\*\* är den högsta internationella kyleffekt klassen). Även SRC:s kylskåp har samma högeffektiva kompressorer, ordentliga frysfack och är redan från början konstruerade för tuff marin miljö. Alltså, även inom kyl- och fryssidan ligger SRC mycket långt framme. Nog så viktigt i båtar av denna kaliber.

# STAINLESS STEEL FASTENERS

## Standard and Special Parts



threaded parts, and all associated parts are supplied by Tigges, the large European special manufacturer with the most modern production methods and the large stocks to ensure immediate delivery.



# TIGGES

**TIGGES EDELSTAHL-SCHRAUBEN-FABRIK**  
P.O. Box 120485 Kolfurth Brücke 29  
D-5600 Wuppertal 12, GERMANY  
Phone 010-49-202-4 79 81-0  
Fax: 010-49-202-47 05 13

**TIGGES SCANDINAVIA AB**  
Energigatan 7  
434 37 Kungsbacka  
SWEDEN  
Phone: 0300-166 70 • Fax 0300-198 03

**TIGGES UK Ltd**  
Hortonwood Ind. Est  
Unit 13, Road 32  
Telford, Shropshire TF 1 4EU  
ENGLAND  
Phone: 0952/67 01 73 • Fax: 0952/67 01 90

**TIGGES ESPANA**  
POL. IND. CAN Parellada  
C/Colom, 503  
08228 Terrassa  
ESPANA  
Phone: 93/731 66 72 • Fax: 93/731 70 51

# Rostfritt med superglans

**P**ulpits, stegar, pollare och andra blänkande detaljer på en SRC är gjorda i rostfritt stål med samma glans och finish som krom, men mycket, mycket hållbarare.

Patrik Widéen på HC Stainless, som levererar dessa detaljer med glans, förklarar:

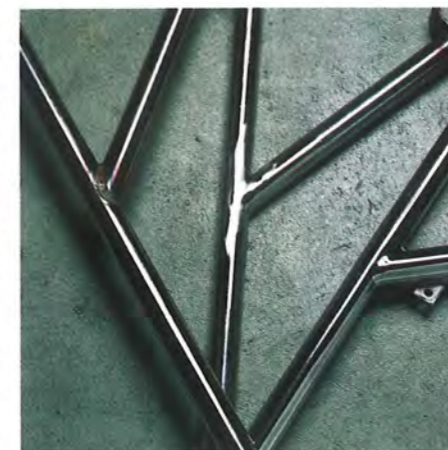
- Den unika finishen beror på noggrann slipning och våra bassänger.

Bassängerna är ett elektrolytbad. Genom att leda ström genom vätskorna får man en kemisk reaktion som tar bort några tusendels millimeter från materialet. Svetsfogar ser efter slipning och bad ut som om de vore gjutna och alla ytor blir spegelblanka.

- Eftersom detaljerna ska användas i marin miljö är rostfritt ett krav. Kan man sedan få upp glansen som vi, ja då är valet lätt.

**YTAN PÅ** detaljerna håller för evigt om man handskas med dem på rätt sätt.

- Man ska vara försiktig med repor,



*HC Stainless klarar SRC:s kvalitetskrav med glans. Här ses en rörskärv innan slipning, efter slipning och efter det avslutande elektrolytbadet. Skarven ser ut som gjuten, eller hur?*

smuts, olja eller liknande, då kan oxidationsfläckar uppstå.

- Skulle man ändå få fläckar, så är det

bara att putsa upp med avfettningsmedel eller liknande, så blir det som nytt igen.

**HC STAINLESS** utgångsmaterial är rostfria rör. Man böjer, svetsar, slipar och ytbehandlar själva i sin anläggning i Vimmerby.

- Det finns inte så många som har våra resurser och vår materialkunskap, eftersom initialkostnaderna är ganska höga när det gäller elektrolytbaden. Dessutom krävs det en hel del kompetens vid svetsning och slipning.

SRC är HC Stainless största kund, men efter hand som företaget har blivit känt för sin kvalitet har även andra hört av sig.

- Det senaste är "kofångare" i rostfritt stål till lastbilar. Krom står som bekant inte emot stenskott och hårt dagligt slitage så bra. Hos oss kan man få en yta som är lika blank som krom, men otroligt mycket hållbarare. Det skulle inte förvåna mig om fler fordonstillverkare hör av sig, nu när det är inne att blänka med bilen igen, spår Patrik Widéen.



**WBP**  
**MARINEPLYWOOD**



Falster Træ & Finér ApS



WBP-limmad kok och vattenfast marinplywood av högsta kvalitet. Varje lager är 1,5 mm faner, detta för att göra plywoodplattan såväl mycket stark som stabil. Ytfaneren är knivskuren eller svarvad i utvalda träslag av högsta kvalitet. Den levereras i bestämd plattstorlek och tjocklek, och uppfyller brittisk standard 1088.

Du skall veta att som ägare av en Storebrobåt är du säker på absolut finaste kvalitet, grunden är ett mycket nära samarbete mellan STOREBRO ROYAL CRUISER och FTF/BOWA. Baserat på att före varje leverans besikta respektive ytfaner utvalt och inköpt bland världens bästa och främsta fanerverk.

*Kvalité framför allt till Storebrobåtarna.*

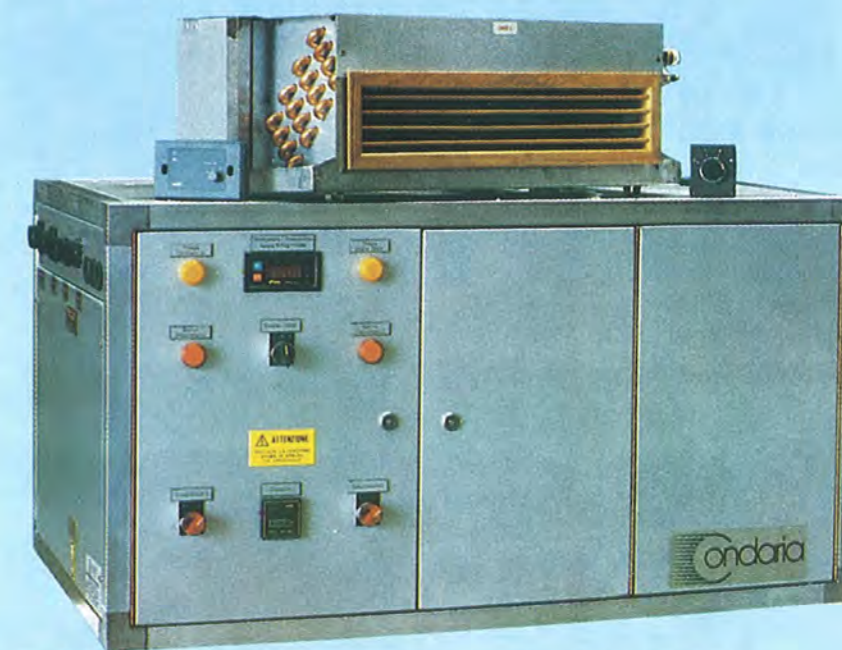
**FALSTER TRÆ & FANER ApS**

Vigvej 94, Vålse, DK-4840 Nr. Alslev  
Tlf.: (+45) 53831144 • Fax.: (+45) 53831160



**AIR CONDITIONING FOR YACHTS**

**PCWM/FCL**  
**COOLING AND HEATING UNITS**



**16, Via Fogazzaro, 20092 CINISELLO BALSAMO, MILANO, ITALY**  
**Tel +39 2 6189130, Fax +39 2 66010223, Telex 320464 CONDAR-I**

- Ingen blandning av olika material. Allt i rostfritt, syrafast material.
- Två storlekar på 22- och 40-liter.
- Överdimerad motorslinga i rostfritt.
- Välisolerad med 25-45 mm polyuretanskum.
- Komplet utrustad med säkerhetsventil, vinteravtappning och vridbara fästfötter.

**isotemp**  
VARMVATTENBEREDARE



- Som standard utrustad med 220-volt elpatron, termostater och färdigkopplad med stickpropp.
- Välkonstruerad och avancerad produktion ger gynnsamt pris.
- Hög kvalite, individuellt provade och S-märkta.
- Bäst i Bätnyttstest av beredare nr 5/91.

**Thermoprodukter AB**

BOX 715, 391 27 KALMAR • Fax 0480 - 127 75  
Finns i WATSKI-butiker och hos VOLVO Penta ÅF i hela Sverige

Danmark: Kjöllers, Köpenhamn. Finland: Maritim, Helsingfors.  
Norge: Stein Iversen A/S, Sandefjord.



**GOLAR ALUMINIUM AS**

4900 Tvedestrand. Tlf. (041) 61 100.  
Telefax (041) 61 202

Eneleverandør av vinduer og dører i aluminium til båtene produsert av:

Exclusive supplier of windows and doors in aluminium to boats produced by:



Robertson-Shipmate lanserar:

# Panasonic

## Marin Radar



Storebro Royal Cruiser 380 Biscay



Kompakt radomantenn med 3 kW uteffekt för KX-G8300 respektive 1,5 kW för KX-G8100.



7" högupplösningsskärmdisplay med 8 respektive 4 videonivåer.

Panasonic, en av världens främsta tillverkare av avancerad elektronik, presenterar nu KX-G8300 och KX-G8100. Båda med en rad väl genomtänkta funktioner. Två EBL, tre VRM,

riktad off-centrering, flerintervall plotting m.m. garanterar bästa möjliga information även under svåra förhållanden.

Panasonic står för tillförlitlighet och kvalitet inom elektronikvärlden. Nu har dom gått till sjöss också ... Ring 031 - 29 93 20 eller faxa för mer information.

**ROBERTSON-SHIPMATE**   
MARINE ELECTRONICS

Svalörtsgatan 14, 421 68 Västra Frölunda. Tel 031 - 29 93 20. Fax 031 - 29 93 28. Telex 21271 robmate s.

# Storebros egna profilkläder

Nu kan Du köpa SRC:s egna profilkläder direkt från oss i Storebro eller från våra återförsäljare. Använd kupongen nedan.



## Tennisskjorta (R 5600)

100 % bomull. Kort ärm. Färger: Vit skjorta med marinblå/röda detaljer. Vävd brodyr. Storlekar: S, M, L, XL, XXL. 320:-



## Väska (R 1300)

Vit med röda/marinblå detaljer. Storlek: 65 x 35 x 32 cm. Stort huvudfack med 4 sidofickor. Marinblå brodyr på en av sidofickorna. 365:-



## Handduk (R 2600)

Vit. 100 % bomullsfrotté. 50x75 cm, 500 g/kvm. Marinblå brodyr. 105:-



## Stickad sweater (R 5700)

55 % bomull/45 % acryl. Rundkrågad. Broderi på bröstet. Färger: Beige med marinblå broderi. Marinblå med beige broderi. Storlekar: S, M, L, XL, XXL. 880:-

## Cardigan (R 1600)

Marinblå, 55 % bomull/45 % acryl. Dubbelknäppt. Broderi på vänster sida. Storlekar S, M, L, XL, XXL. 815:-



## SRC Jacket (R 3400)

Navy/Röd, ICI Tactel, Terinda termo-foder. Broderi på vänster sida. Storlekar: S, M, L, XL, XXL. 1.295:-



## Ja tack!

Skicka mig följande SRC-kläder. Jag betalar mot postförskott. Frakt och postförskottsavgift tillkommer på priset. Priset inkluderar moms. (Vi reserverar oss för tillfällig slutförsäljning.)

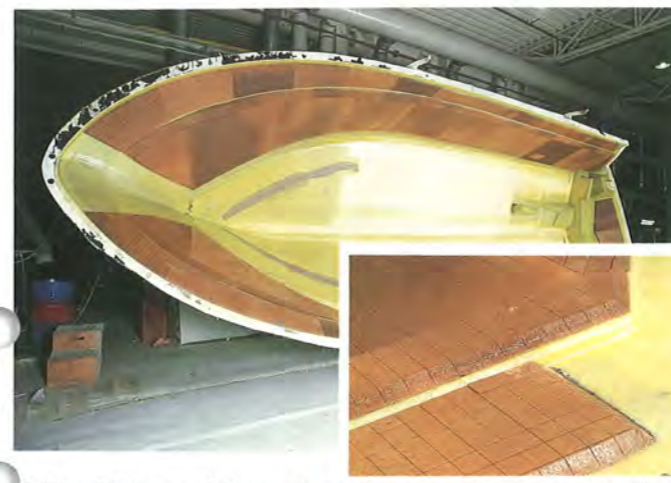
Stickad sweater (R5700):	Antal.....Stl.....Färger.....
Herrcardigan (R1600)	Antal.....Stl.....Färger.....
Tennisskjorta (R5600):	Antal.....Stl.....Färger.....
Väska (R1300):	Antal.....
Handduk (R2600):	Antal.....
SRC Jacket (R3400):	Antal.....Stl.....

Namn.....  
Adress.....  
Postadress.....

Skicka beställningen till:

**AB Storebro Royal Cruiser, 590 83 STOREBRO**

# Skräddarsydd cellplast



PVC-cellplasten Klegecell appliceras genom handuppläggning på ytterlaminatet. Plattorna är färdigskurna efter mallar när de kommer till SRC och har ett rutnär som möjliggör laminering i alla vinklar och vrår.

Det här är komponenten på en SRC som du inte ska märka att den finns.

Det handlar om cellplasten, distansmaterialet mellan glasfiberlaminaten i skrov och däck. Klegecell, som materialet heter, för en anonym tillvaro, men dess kvalitet är avgörande för hela båtkonstruktionens styrka, sjövärdighet och livslängd.

Sanpro AB, med säte i Helsingborg, är svenska agenter för detta italienska cellplastmaterial. Lars Andersson, VD:

- Klegecell är en PVC-cellplast som har sitt huvudsakliga användningsområde i bärande sandwichkonstruktioner. Det kan röra sig om båtar, lastbilsskåp, flygplan eller andra områden där kombinationen hög styrka och låg vikt är ett måste.

- Jämfört med alternativa konstruktionsmetoder, exempelvis användande av I-balk, är sandwich med Klegecell överlägset. Det är styvt, lätt, slagtåligt, isolerande, vatten- och kemikalietåligt.

Att det ska vara vattentåligt är en självklarhet. Den stötupptagande effekten är dock unik.

- De båda laminaten på ut- och insidan fördelar tryck och spänningar på en stor yta. Det flexibla Klegecell absorberar sedan stötarna och tar upp energin.

**KLEGECELL ÄR** i konsistensen likt frigolit och finns i många olika densiteter, från 30-400 kilo per kubikmeter.

- De lättaste, mest porösa plattorna, används till exempelvis lastbilsskåp, medan de kraftigare går till produkter som djuphavsbojar, där användningsmiljön är mycket hård.

- Till SRC levererar vi färdigkonfektionerade satser, utskurna efter båttypens mått, på cirka 75 -90 kg per kubikmeter till skrovet och 45-55 kg till däck.

- Storebro har som bekant lite speciella krav, därför har vi kraftigare cellplast runt exempelvis bordsgenomföringar, där materialet väger 200 kg per kubikmeter.

- När det gäller färdigkonfektionerade satser har vi snart sagt 100 procent av marknaden i Sverige.

# Gota betalservice



## All over the world!

### Så här enkelt är det.

Gota Betalservice Utland motsvarar den integreringsrutin som Bankgirocentralen erbjuder när det gäller betalningar inom Sverige. Det betyder, att du som redan använder Bankgirots LB-rutin för dina svenska betalningar kan behandla företagets svenska och utländska fakturor och kreditmotor på samma sätt.

Vi bevakar betalningsdagarna och utför betalningar till utlandet. Kontakta oss så får du veta mera!

# Götabanken

— GOTA BANK —



There  
are reasons.



No.1 in yacht  
paints  
—worldwide.



COURTAULDS  
COATINGS

✘ and 'International' are trademarks of Courtaulds Coatings (Holdings) Limited.