

Vi **Båtägare**

Nr 6 • 1984 • Pris 16:50 inkl. moms
Finland FMK 17:50 Norge 24:00 inkl. moms

Special Montera beslag

Test Albatross 29

Min Båt Scanmar 33



Sjötippet

Nya LYS-tabellen

6 sidor om gummibåtar

SCANMAR 33

Intresset för lite större segelbåtar i klassen 32–34 fot har ökat kraftigt på senare år. Dagens seglare vill ha avskild akterkabin, stort pentry och rymlig salong. En båt som lever på den trenden är Scanmar 33, som i det fördolda blivit en verklig storsäljare; 340 exemplar sålda. Båten har ett gott rykte, och den blå skylten borgar för en gedigen konstruktion.

TILLVERKARENS KOMMENTARER

— Hösten 1978 vände vi oss till Rolf Magnusson för att rita vår nästa segelbåt (ca 33 fot) och gav honom följande uppdrag:

- Båten ska vara snabb med ett lättdrivet skrov som därigenom kräver en måttlig segelyta och som med lätthet kan hanteras av en normal familjebesättning.
- Strunta i allt vad mätregler heter.
- Båten ska ha 7/8-delsrigg för att minska förseglens storlek och göra skotningen bekvämare.
- Inredningen ska bestå av två separata sovutrymmen med dörrar och en stor, rymlig salong, som vid behov kan ge extra sovplatser.
- Båten ska ha ett stort och lättarbetat pentry akter om salongen med rätt arbetshöjd och plan durk.
- Toalettutrymmet ska ligga midskotts där båten är som störst och rör sig lugnast.
- Det ska finnas lättillgängliga stuvutrymmen — även för segel.
- Båten ska förses med en tillräckligt kraftig motor för att klara en nödsituation under alla tänkbara väderförhållanden.

• Däcksarrangemanget ska göras så att en person med lätthet själv kan segla båten.

• Båten ska dimensioneras så att den kan godkännas enligt Sjöfartsverkets krav.

— Detta var alltså konstruktörens uppdrag. Vi vågar påstå att Rolf Magnusson lyckats väl — över 340 Scanmar 33:or har sålts sedan introduktionen hösten 1980. Scanmar 33:or seglar nu i praktiskt taget hela Europa och de första båtarna till USA har just levererats.

— Ett LYS-tal på 1,14 visar att Scanmar 33 är en snabb båt. Numera finns ett Scanmar 33-förbund, som aktivt verkar för skapandet av en entypsklass och 33:an seglar sedan säsongen 1983 i entypsklass.

— Scanmar 33 tillverkas för vår räkning av AB Bröderna Börjesson i Bjästa — ett stabilt företag med toppmoderna resurser som klarat båtbranschens alla kriser. Detta har gett oss möjligheter att tillfredsställa den stora efterfrågan på Scanmar 33 utan att behöva kompromissa vad gäller kvaliteten eller utrustningsstandarden.

Vi har ställt höga krav på säkerheten vilket också resulterat i att Scanmar 33 godkännts av Sjöfartsverket och tilldelats den "blå skyl-

ten". Som ett praktiskt resultat av detta kan vi konstatera att ingen Scanmar 33:a tappat masten eller råkat ut för allvarliga grundstötningsskador.

— Vi har valt att leverera Scanmar 33 med en mycket omfattande standardutrustning, som visat sig bidra till ett stabilare andrahandsvärde, eftersom differensen mellan listpris och verkligt inköpspris blir mindre.

SCANMAR BOATS AB
NILS-ERIC OLOFSSON

BESIKTNINGS- MANNENS KOMMENTARER

— Scanmar 33:an — idag tillverkad i över 340 exemplar — är för många en "okänd båt". Säkert skulle många båtspekulanter fastna för båten om de tog sig en närmare titt. Inte minst planlösningarna och komforten, såväl invändigt som i sittbrunnen, medför att båten blir bekväm under såväl stillaliggande som segling.

— Själva konstruktionen — granskad och sedan flera år godkänd av Sjöfartsverket — innebär

att Scanmar 33:an kan betraktas som en ovanligt stark båt. Skrovet är byggt i enkel-laminat, vilket till skillnad mot sandwichbyggen (med distansmateriel i fribord) innebär att eventuella skador är relativt enkla och inte minst åtkomliga för reparationer.

— Generellt kan sägas att flertalet av de båtar som har fribord med distansmateriel blir känsliga för lokala påkänningar tex trycket från stöttor vid sliptagning, transport eller vinterförvaring på land. Dylika problem återfinnes ej på Scanmar 33:an vars invändiga bottenförstärkning dessutom bedöms som mycket kraftig.

— Ur grundstötnings- och tillverkningsvinkel har jag svårt att se annat än nackdelar med att "roderskaddan" är lika djup som roderbladet. Jag gissar att tillverkaren på sikt väljer en lämpligare lösning.

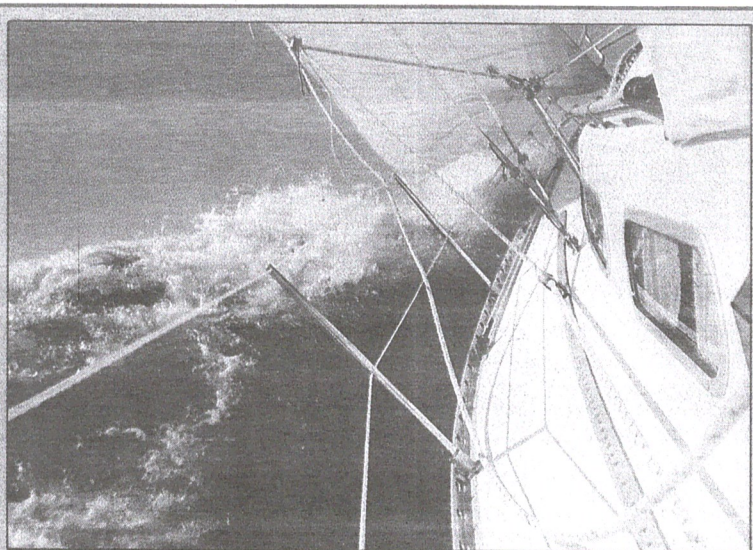
— I sammanhaget påtalar jag mitt — och fleras — önskemål, att roderbladets nedersta del utformas som en deformationszon. Vid extrem påkänning, tex grundkänning, kan man då förlora "en bit" av roderbladet utan att förlora styrförmågan. Det bör dock nämnas att kölen på Scanmar 33:an sticker ca 35 cm djupare än roders nedre lagring.

— En fördel är att båten i standardversion ej har teak-däck. Ett i efterhand pålagt teakdäck på ett sandwichdäck medför alltid håltagningar i ett förhållandevis tunt glasfiberlaminat. Därigenom ökas risken för fukt- och vatteninträngning ner i distansmaterialet. Mycket rikligt med fogmassa kan givetvis reducera risken för fukt-skador. Fogmassan fungerar samtidigt som lim vilket behövs, ty att skruva plåtgängad skruv i ett tunt glasfiberlaminat innebär i sig ett dåligt förband.

— Att båten i standardversion är rikligt utrustad är en positiv faktor. En speciell eloge bör ges för en serviceåtkomlig motorinstallation.

— Personligen hade jag sett att storskotsskenan varit längre för bättre trimmöjlighet av storen.

— Fallen är neddragna till sittbrunnen liksom rev nr 1. För de rik-



Scanmar 33 har inte teakdäck som standard. Det tycker besiktningsmannen är en fördel, eftersom det är svårt att få håltagningarna i sandwichdäck att bli täta.

— Optimus gasolspis betraktar jag som smäck. Svårt att montera gasolledningen, vassa kanter, ingen temperaturreglering av ugnen. I anslutning till pentryt finns en brandsläckare monterad.

— Det stora irritationsmomentet förra sommaren var dock alla lådhandtag. Ett litet runt elände, utan genomgående håltagning, med vilken man fick dra fingerkrok varje gång man skulle öppna en låda. Där har jag bytt till "fyra-fingershandtag" i vinter.

— Sittbrunnen är rymlig och föredömligt utformad. Teak på tofter och sarg ger ett varmt och lättskött sittunderlag. Rorsmans plats med sidostöd för fötterna och den precisa länkarmsstyrningen samt motorreglage och instrument inom bekvämt räckhåll, är väl genomtänkt. Genom denna placering och frånvaro av rorkult finns det gott om plats för gästarna att arbeta.

— Däcket är skrovligt och lätt att ta sig fram på, inga större snubbelmöjligheter. Badstegen sitter bra till och är lätt att ta sig upp på, då den går relativt djupt.

— Seglingsegenskaperna är enligt mitt förmenande utmärkta. Hon går fint i alla vindar, vänder lätt på kryssen, som är ett lekverk med den självslående focken, och är genom skäddan mycket kursstabil. Rätt trimmad och med friktionsbromsen åtskruvad, går hon som på ett snöre. Dock är kicken svår att arbeta med, och förutsätter ett växelspel mellan storskot och kick för att få det djupt skurna Magnussonseglet att plana ut ordentligt.

— I hög sjö och hård vind (kuling plus på Ålands hav) gick hon utomordentligt mjukt och behagligt. Trots översköljningar satt vi torra och fina i sittbrunnen. Någon skillnad mot mina kollegors OE32:or, trots deras högsjöegenskaper, kunde jag inte finna. En gammal seglare ombord, storseglare i hela sitt liv, hade mycket svårt att släppa ratten från sig, han njöt som en liten grabb. Det är väl högstata betyg?

— Huruvida hon är lätthanterlig i kappsegling undandrar sig mitt bedömande. Jag kappseglar inte. Anser att något mindre gentlemanmässigt än kappseglare är svårt att finna. Förklara för mig det fina i att skrika, svära, tränga varandra på land eller göra stora hål i andras båtar?! Tyvärr finns det också de som tar med sig dessa fasoner även

utanför tävlingsbanorna.

— Ett ofta återkommande problem är den vibration som masten kommer i, då man ligger i hamn och det börjar blåsa. Masten kommer då i svängning och hela båten börjar rista. Någon sömn är det då inte tal om. Här är det väl fråga om att störa luftströmningen runt masten, men hur?

— Motorn, Volvo MD11 på 25 hk, arbetar tyst och jämnt. En tjock motorrumsisolering hjälper till. Med några enkla handgrepp lyftes motorhuven bort, och motorn ligger väl åtkomlig för service. Med motorhuven monterad är det svårt att finna kallstartknappen. MEN, MEN, vem tillverkar impellarna till motorn? Rena katastrofen! Den första gick efter 10 timmars körning, den andra efter 20 timmar och den tredje hade brottanvisningar vid höstupptagningen. Det känns mycket osäkert, när man inte vet hur länge dessa håller.

— Det enda man kan vara säker på är, att händer det något, så kommer det att hända på fel ställe vid fel tillfälle. Volvos medsända instruktionsbok i småskolelayout borde med omedelbar verkan dras in och utbytas mot den instruktionsbok som kan rekvideras från Volvo.

— Plastskrivet är av rejäl Norrländs kaliber med fin ytfinish, och inredningen från hjärtat av Sverige, Dalarna, av ypperlig klass. Vålgjord och gedigen med fin passningsgrad (men byt ut handtagen). Den mörka mahognyn, som är tvåkomponentlackad, står utmärkt mot den mörkrosa, melerade klädseln. Vi var väl inte av riktigt samma uppfattning då vi valde kädsel, jag trodde nog att det skulle bli att se ut som en något obskyr budoir, men gudskelov hade jag fel.

— Det har varit ett sant nöje att

ha att göra med Bröderna Börjessons i Bjästa samt Scanmar Boats i Saltsjö-Boo personal. Tillmötesgående, vänlighet och ett sant GO präglar dessa människor. Hjärtligt tack, det uppskattas.

— Sammanfattningsvis, vi har funnit vår drömbåt. Den fungerar utmärkt för två och vi ser fram mot framtida långseglingar.

Maud och Jan Pettersson,
Stenungsund med döttrarna

Ann-Sofie, 7 och

Ann-Louise, 5:

— VI GILLAR INTE MASTEN!

— Vi har tidigare bl a haft en Karlstadbyggd Compis. När behovet av en större båt blev aktuellt gick vi igenom marknadens utbud av båtar mellan 9,5–10 m. Inom denna storlek finner man båtar som har de egenskaper som gör att man kan tillbringa längre tid ombord utan att det liknar camping alltför mycket.

— Anledningen till att vi valde Scanmar 33 var att kraven på vår idealbåt till stora delar kunde uppfyllas av den här båten.

— Skrovet har en relativt lång fenköl som tillsammans med skädda framför rodet ger en angenäm kursstabilitet. Fribordshöjden är tillräcklig för att man skall slippa få för mycket vatten på däck. Rattstyrning är också en detalj som vi tycker om. Riggen är effektiv och lätt att hantera.

— Inombords har båten en disposition som verkligen fungerar. Man får två separata sovutrymmen där ungarna kan husera akterut med sina leksaker och man får en salong som i hamn ej behöver användas för att sova i.

— Toalett är så stor att man kan

läsa tidningen när man sitter där. Pentryt ligger centralt men är ändå ur vägen så att man inte behöver kliva i maten. Det är inga svårigheter att laga mat även när man seglar.

— Däremot borde det finnas fack för tallriker och dylikt och inte ett helt odelat skåp som nu. Vi har kompletterat skåpen med en inredning för att slippa höra rasslet vid varje slag. Kort sagt om båten inombords är att den fungerar utmärkt.

— Båtens seglingsegenskaper är förnämliga, vi får höga snittfarter vid längre seglingar samtidigt som vi upplever komfort i båten även om förhållandena avviker från sol och lagom medvind.

— Vi har självskotningsskena på båten och det gör att det är en fröjd att kryssa igenom trängre sund — det blir som en automatväxel. Placering av vinschar och disposition av fall och trim gör att man seglar båten ensam om man känner för det.

— Masten däremot tycker vi inte om. Den ger svåra vibrationer när båten ligger stilla och vinden kommer in i kryss eller slörvinklar med en styrka av 4–7 m/s. Vi har lyckats att minska vibrationerna genom att montera L-formade lister från masttoppen och en bit ned, men bra är det inte. Det är förvånansvärt ofta det blåser mellan 4–7 m/s när man ska sova!

— Däcket är lite ovanligt att gå på i början. Det är välvt över förpiken, så när man går ombord förifrån kliver man på den välvda delen. Detta vänjer man sig snabbt vid.

— Ankarboxen är rymlig och sväljer det mesta. Här mynnar dock luftningsslangen för färskvattentanken. Fyller man då tanken full så blir det blött. Det kan det även bli vid lite tjurigt motsjö.

— Motorn är en 2 cyl Volvo på 25 hk vid 3000 r/min. Denna effekt räcker väl till. Vi brukar köra 1900–2000 r/m och det ger båten en fart av drygt 6 knop. Motorn går då väldigt tyst och lugnt. Båten är lättmanövrerad för motor även på back och motoreffekten gör att man kan komma runt även i trånga hamnar.

— Kontakten med säljare/ tillverkare har varit god, man har ställt upp på de småproblem som var i samband med leverans av båten.

— Sammanfattningsvis kan man säga att vi är mycket nöjda. Vi har en välseglande och lätthanterlig båt som även ger oss fina utrymmen under däck.



Däcket har indragna vant för fri passage utanför. Den välvda ytan vänjer man sig snart vid, men det kraftiga halkskyddsmönstret är svårt att hålla rent.

SCANMAR 33

— Jag är mycket nöjd med byggsatserna som i 33:ans fall är mycket komplett och lättarbetad med färdiglackade ytor och bra passform. (Byggsatsen levererades v 14 och båten sjösattes helt färdig v 23.)

— Eftersom jag själv har byggt båten färdig har jag isolerat den betydligt mer än standardbåten. Det gör att vi inte har några problem med kondens och därför inga problem med ventilationen.

— Vi har monterat Ardic varmluftvärmare som ger tillräcklig värmekapacitet men den bullrar för mycket trots extra isolering.

— Två garderober finns i akterruffen och en mycket rymlig dito bakom toaletten. Dessutom stuvutrymmen både i salong och förpik.

— I akterruffen brukar vi inte bädda undan sängkläderna. Det vi saknar är en garderob i förpiken. Blöta sjökläder hänger vi på toaletten.

— Toaletten fungerar jättefint det är skönt att kunna stänga om sig. Utrymmet är så stort att man kan byta kläder därinne vid behov. Dessutom är septitanken så stor att man kan ligga i hamn flera dygn utan att få problem.

— Vi saknade varmt vatten på toaletten och i pentryt, men det ordnades lätt eftersom jag har monterat sötvattenkyllning.

— 33:an har ett ovanligt rymligt och väldisponerat pentry med dubbla diskhoar och avställningsytor på bägge sidor om spisen. Och tillräckliga utrymmen för bestick, porslin och kastruller.

— Specerifacket nere bakom spisen är svåråtkomligt. En Supercool monterad i kylboxen försöker hålla kylvarorna kalla men är för klen när temperaturen går upp mot +25°. Har monterat ett extra batteri för att klara den ökade strömförbrukningen.

— Matplatsen är tillräckligt stor och med det extra bordet monterat kan 7–8 personer äta utan större trängsel.

— Sittbrunnen tycker vi är jättebra man sitter bra på skålade tofter med lagom bredd emellan. Däremot är det för trångt bakom ratten fast den monterats 30 mm längre fram.

— Däcket fungerar bra med indragna vant för fripassage utanför. Vi var lite ängsliga för fördäckets välvda yta, men det fungerar fint. Däremot har halkmönstret så grov

yta att det är problem att hålla rent. Vi har monterat extra grabbräcken på ut/insidan vid nedgångsluckan för att det ska gå lättare att komma upp ur ruffen, särskilt på en styrbordskryss.

— Räddningsstegen fungerar verkligen som en sådan, den är lång och lågt monterad vilket gör att två steg finns under vattenytan när stegen är nerfälld.

— Ankarboxen i fören rymmer mycket mer än ankare och linor, bland annat två dieseldunkar och några fendrar.

— Däremot är stuvutrymmena i aktern för små och svårstuvade. Förtöjningsbeslagen är rejält tilltagna och bra placerade.

— Under 1983 kappseglade vi 10 gånger med en andraplats som bästa resultat. Vi tycker att båten är lättseglad. I de flesta tävlingar har vi varit tre personer ombord, jag, min fru och trettonårige son.

— Hon seglar bra på alla öppna bogar och särskilt med spinnaker i vindar från 5 m/sek och uppåt. Däremot tror jag att hon har svårt att segla upp till lys 1,14 på kryss.

— Med alla fall, rev och trim dragna till sittbrunnen fungerar trimfunktionerna bra, utom akterstagssträckarna som vi bytt till en baronsträckare.

— Båten är inte speciellt styv, så man bör helst byta från max- till mellangenua redan vid 6–7 m/sek för bättre fart.

— Med två extra vinschar mitt för brytblocken kan genuans skotningar varieras allt efter besättningens storlek. Fallvinscharna som hör till båten är för klena och avlastarna har jag bytt till easylock II, 6 st per sida.

— Hon går lugnt och torrt i mot-sjö och kursstabiliteten kan vi inte klaga på, vi seglade på samma kryssbog i 4 tim över Gävlebukten i somras utan att röra ratten. När vi köpte 33:an var vi lite oroliga inför rattstyrningen, men efter två somrar och 2500 M vill vi absolut inte byta till rorkult igen.

— Båten är aningen lovgirig och detta ökar med ökad krängning och är samtidigt en indikering på byte av försegel.

— Scanmar 33:an är lättare att hantera i trånga hamnar är vad vår tidigare Compis var. Motorn fungerar utmärkt. Vi är förvånade över att den är så råstark och andra seglare som varit med ombord vid motorgång har kommenterat den låga ljudnivån.

— Ingenting har krånglat varken med motor eller elsystem. Plastarbetet är vi nöjda med, har inte upptäckt några defekter.

— All inredning har hög klass och fungerar utmärkt och några av våra gäster har frågat om en segelbåt ska ha en så tjusig inredning!

— Båtvarvet har ställt upp på alla frågor under byggtiden och omgående levererat skruv och and-

ra smådetaljer som saknades i byggsatser.

— Det har blivit mycket beröm och lite klagomål men några detaljer kan förbättras: Storskotskenan är för kort. En längre kan monteras i spåret bakom tvärtoften. Storskotet bör förses med wire i bägge ändrar för att minska skotlinans längd och höja skotblocket som är svårt att nå bakom ratten.

Eva och Göran Boström,
Västerhaninge:

— FRÅN 7,5 KNOP TILL TVÄRSTOPP

— Efter att ha seglat i 5 år med vår Bianca 28 började hustrun och jag så smått att längta efter en något bekvämare båt.

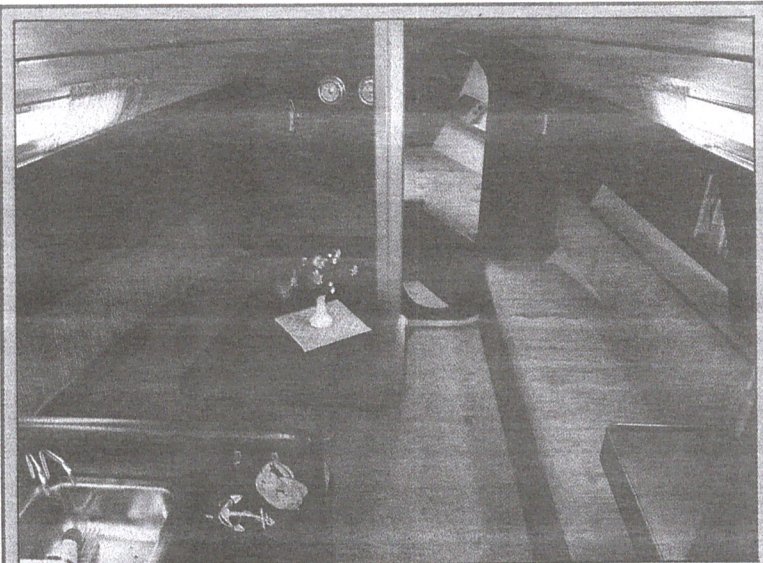
— Vi var klara över att vi skulle ha en båt med ståhöjd och dinett, så i februari 1981 besökte vi båtmässan i Älvsjö för att köpa en Beason 31. Väl där fann vi, att priset gått upp alldeles för mycket, varför vi beslutade undersöka vilka alternativ, som gavs. Följaktligen gick vi igenom vad som fanns på mässan och där stod hon — Scanmar 33:an.

— Hon hade det mesta: stor förpik, rymlig salong med dinett och ståhöjd, stort toaletttrum också med ståhöjd, pentry med ugn, dubbla diskhoar, kylfack, skåp och lådor samt en akterruff med väl tilltaget sovutrymme. Och priset bara marginellt högre än på Beason 31.

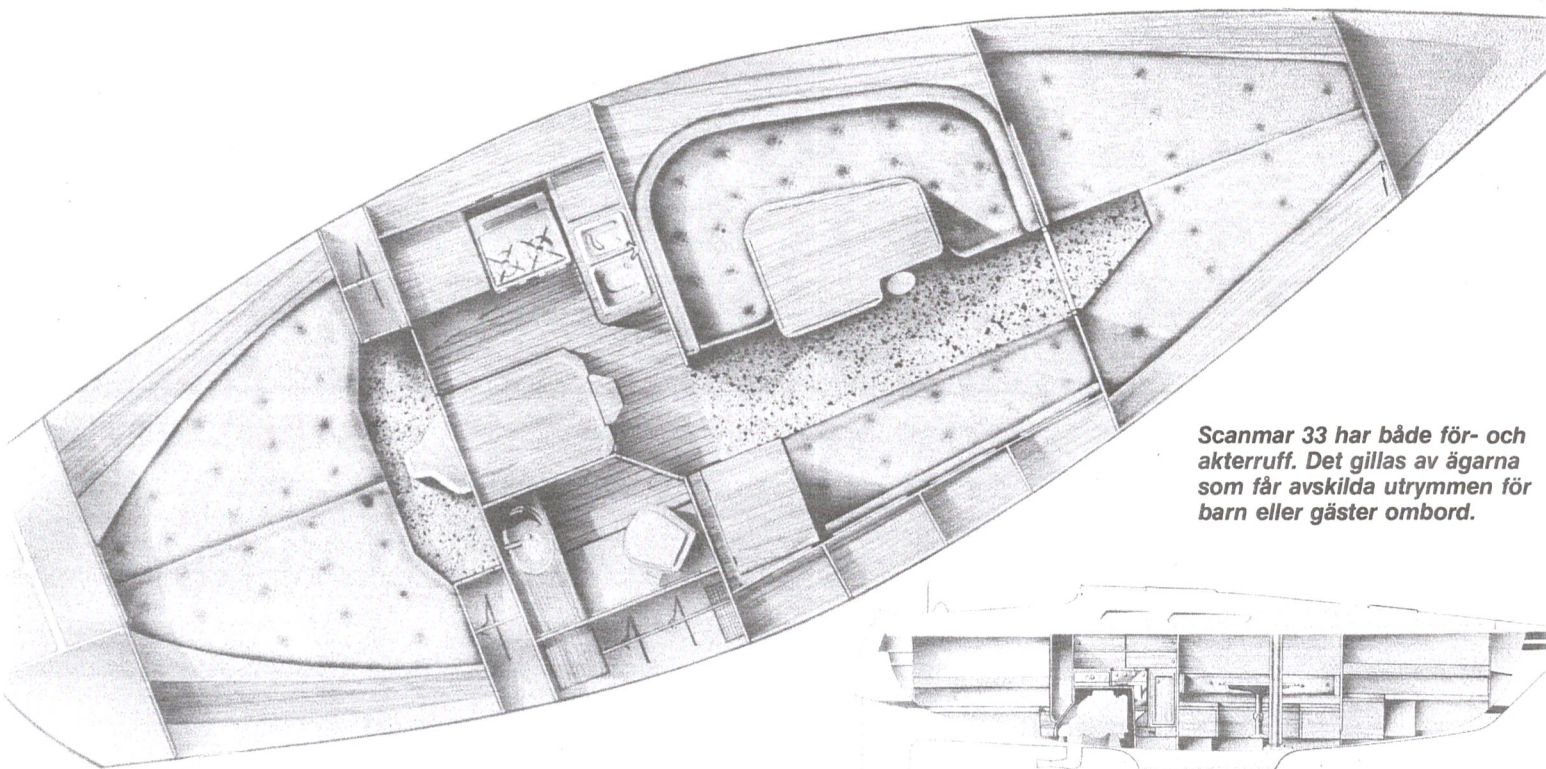
— Hon kom till påsk — med hål i botten. Sönderslagen i transporten. Bistert men sant. Vi hade verkligen otur från början. Efter några turer med försäkringsbolaget löste Scanmar Boats det hela på ett för oss mycket tillfredsställande sätt.

— Eftersom vår båt är ett tidigt exemplar, råkade vi ut för en rad problem med beslag, tillbehör och plastarbete. Onödigt kan man tycka, men teori och praktik skiljer sig ibland. Vi fick alltid felen åtgärdade omgående och utan diskussion och genomgående har kontakten med säljaren varit en positiv upplevelse.

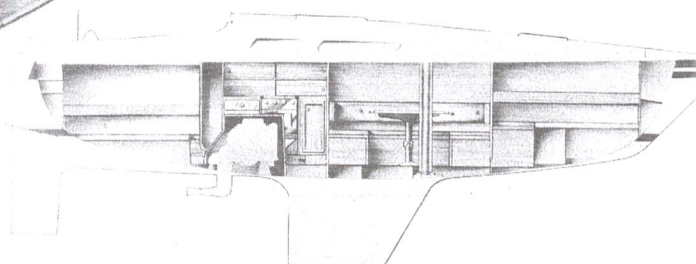
— Normalt är vi fyra personer ombord och använder då förpik och akterruff som sovhytter. Här är gott om plats även för fullvuxna. Vi har varit sju personer ombord i



Den välgjorda träinredningen är av lackad mahogny. Bordet i salongen rymmer fyra, fem personer men kan utökas med sittbrunnsbordet och rymmer då nästan dubbelt så många.



Scanmar 33 har både för- och akterruff. Det gillas av ägarna som får avskilda utrymmen för barn eller gäster ombord.



en vecka. Tre personer ligger då bekvämt i salongen där dinetten görs om till dubbelkoj.

— Bordet i dinetten är tillräckligt stort för fyra till fem personer, men kan utökas med hjälp av sittbrunnsbordet och åtta personer får då plats att äta i salongen. Ventilationen kan få godkänt, men inte mer. Kondens är visserligen inte något stort problem utom på metallytor, men luftomsättningen kunde vara mycket bättre.

— Pentryt är fullt tillräckligt för att klara matlagning till sju personer, men visst kan det just då bli litet problem med avställningsytor. Och diskningen efter middagen kräver sin speciella teknik.

— Vattentoaletten med tank fungerar oftast bra, men vi har råkat ut för stopp i tanken och det är besvärligt att klara av. En 90 graders krök på avluftsroret är boven i dramat, men hade ändå inte givit oss så stora problem om den inte varit monterad så, att man först måste demontera tanken för att komma åt att rensa röret.

— Segel förvarar vi under kojerna i förpiken. I ankarboxen finns plats för såväl ankare som fenderar. Två stuvfack i sittbrunnens akterkant rymmer tågvirke, grill och diverse andra småprylar. Har finns också värmaren installerad. Vi har en bullrig Ardic värmare, som fungerar bra och håller oss varma till sent på hösten.

— Scanmar 33:an är utrustad med en rejäl dieselmotor, som ger oss en marschfart av drygt sju knop. Vetenskapen om att vi alltid kan gå hem på ett par timmar gör, att vi kan utnyttja helgerna litet bättre än tidigare.

— Båten är lätt att manövrera och kan styras med precision även på back. Jag backar alltid in på vår bryggplats, vilket gör, att jag själv lätt kan sköta hela tilläggsmanövern — från att kroka i bojen till att göra fast i bryggan.

— Sittbrunnen rymmer 5 personer och motsvarar inte innerutrymmena, men vi tycker ändå, att den är tillräckligt stor för vårt vidkommande. En fördel är, att man i hamn kan ta bort storskotskenan och få ett helt utrymme fram till ratten.

— Hon går djupare än vår förra båt. Vi har därför fått testa den blå skylten under en sommar, då vi flyttade på nästan varenda grynna i Stockholms skärgård. Från 7,5 knop till tvärstopp, när stenen tog i 10 cm upp på kölens framkant! Och båten höll, så när som på en slarvigt utförd plastfog, som dock lätt kunde repareras.

— Jag har sparat det roligaste till sist — att segla. Från början hade vi besvär men en omättlig lovgirighet och vi hade mycket svårt att ta höjd på kryssen. Det tog oss en hel säsong att lära oss trimma rigg och segel.

— Därefter har vi fått uppleva fantastiska stunder då vi kunnat kryssa ifrån Contrast 33:or och på Örnö Runt förra året till och med kryssa ifrån ett par Smaragder, halvindsbogar där häckvägen hotar komma in i båten och spetsiga slöror med spinnaker och maxgenua där vi lyckats "hånga av" det mesta omkring oss.

— Kryss i krabb sjö är svårast. Då krävs att man får så hög spänning i förstaget, att inte vinden slår ur förseglet i sjöarna, men klarar

man det, så är hon inte helt omöjlig i det vädret heller.

— Rattstyrningen med länkar ger fin roderkänsla och efter som ratten är låsbar får ensamseg-laren hjälp att hålla kursen, när något annat måste göras.

— Scanmar 33 motsvarar våra förväntningar när det gäller bekvämlighet och överträffar våra förväntningar när det gäller segling. Vi har sett vackrare båtar och mer påkostade båtar, men det vi behöver finns på Scanmar 33.

Inger Sandström och Sverre Larsson, Knivsta:

— DET SA BARA "KLICK"

— Vi hade egentligen inte alls tänkt byta båt, utan besåg den flytande båtmässan i Stockholm hösten -82 mera som rekreation. Dessutom fann vi, att de flesta båtar i storleksklassen över Scampin i stort sett såg ut som denna. Racerbåtar med kondenserande plasttak, oinspirerande sittbrunnar och svåra att ta sig ned i.

— När vi så som allra sista båt besåg 33:an, så det bara "klikk". Rejäl sittbrunn, bra rorsmans-plats, lätt att stiga ned i, och vilken finish, vilken miljö, vilken rymd!

— Vi bestämde oss för ett 3/4 fabrikat, under förutsättning att vi kunde finna en byggbplats inomhus, vilket lyckades.

— Det tog oss 500 timmar att bli klara, varav 100 timmar ren tanke-möda. Byggbeskrivningen ger mycket övrigt att önska och förut-sätter nästan att man byggt båt

förut. Här finns stora möjligheter till förbättringar, vilka säkert kommer i sinom tid.

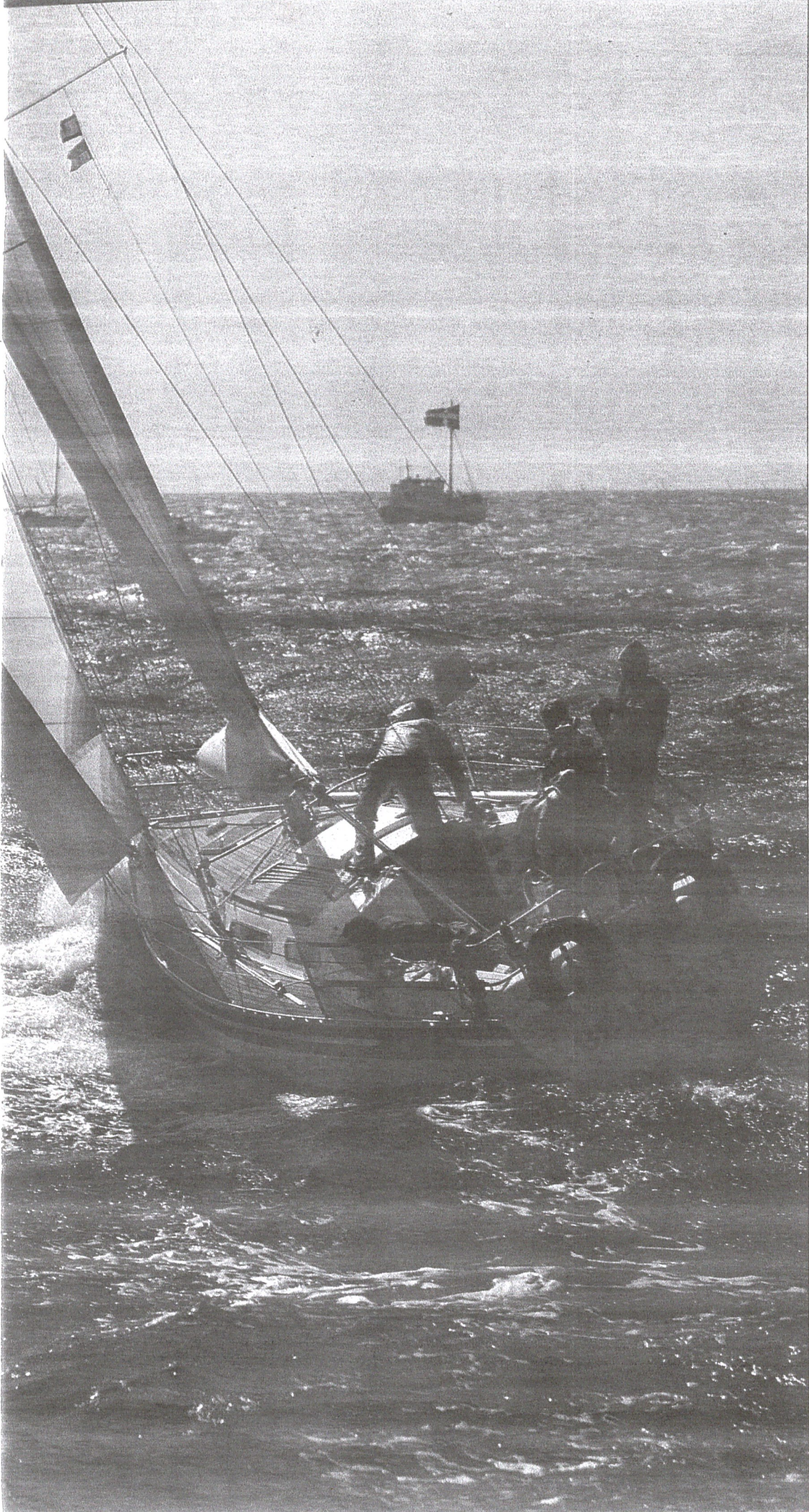
— Vi tycker att Rolf Magnussons disposition av båten är alldeles utmärkt. Två från varandra långt lig-gande, stängningsbara sovutrym-men borgar för en behaglig avskild-het. Fristående toalett, pentry med kyl, spis med ugn samt dubbla rostfria vaskhoar samt en rejäl U-soffa och fri passage framför bordet, som kan förstöras till det dubbla. Bra!

— Man ligger utmärkt på tjocka dynor och har högt i tak i förpiken. Gott om plats att placera lösa saker i hyllorna på båda sidor. I fören ett bra stuvutrymme, som vi använder som lagerutrymme.

— På dörrkarmen ovanför skjut-dörren, har jag placerat en rullgar-din, som täcker skylightet och stänger ute den ljusa sommarnat-ten. Ett bra sätt om man är ljus-skygg. Gardinen tar också upp den kondens som bildas på skylightet. Varvid man samlar allt vatten till EN dusch i st f att ta den droppvis! Valfri väckningsmetod.

— Under kojerna ligger en 150-liters vattentank samt två rejäla segelkojor som rymmer genua 2 och 3, kryssflock och spinnaker.

— Akterruffen är magnifik och slukar utan vidare tre vuxna. Där finns också två garderober och väl tilltagna hyllor på båda sidor. Längst akterut ett stort utrymme för väskor e.d. även åtkomligt från sittbrunnen. SB toft är öppnings-bar inifrån och kan betraktas som en nödutgång. Däremot är vi inte förtjusta i att ligga i salongen, men det går i nödfall för ett par perso-ner.



Scanmar 33 med ett LYS-tal på 1.14 har goda seglingsegenskaper och är lättmanövrerad för motor. Hon får beröm av sina besättningar för sina goda undanvindsegenskaper.

tigt bekväma rekommenderas självskotande fockskena. Finns som extra tillbehör, men focken är i standardversion redan sydd med skothornsförstärkning för ett sådant arrangemang.

— Till sist — fördäcksluckan är så stor att den tillåter bekväm passage, t.o.m med flytväst!

HARALD WOXÉN

DATA

Löa	10,10 m
Lvl	8,30 m
Bredd	3,30 m
Djupg	1,75 m
Depl	4,6 ton
Storsegel	27 m ²
Fock	21 m ²
Genua I (extra)	36 m ²
Genua II med rev (extra)	27 m ²
Genua III med rev (extra)	19 m ²
Spinnaker	ca 74 m ²
Motor: Volvo Penta Diesel 20003S	
28 hk med segelbåtsdrev och foldingpropeller.	
Riklig utrustning ingår som standard. Båten är godkänd av Sjöfartsverket.	
Pris för standardutrustad båt: 318.000 kr. För komplett byggsats som motsvarar färdig båt är priset 288.000 kr.	
Försäljning: Scanmar Boats AB i Saltsjöbaden, tel 08-715 03 65.	

Enar och Märta Lundh,
Örsköldsvik:

— LÄTTSEGLAD

— Vårt båtliv började 1972 med en motorbåt Örnvik 530 som vi hade till 1976. Då köpte vi vår första segelbåt, en Compis. Med den seglade vi sex säsonger.

— 1982 köpte vi vår drömbåt Scanmar 33 nr 160. Anledningen till att vi valde en Scanmar är att vi tycker att tillverkaren, Bröderna Börjesson, har hög kvalitet på sina båtar. Och att 33:an är ovanligt rymlig för sin storlek och ger mycket båt för pengarna.

— Samtliga tre båtar har jag köpt som halvfabrikat. Och då det är en stor fördel att ha båtvarvet på två mils avstånd.