

## SMARTA BÅTÄGARE:

# RENOVERA GAMMAL BÅT TILL (SOM) NY

När våren står inom räckhåll och seglingsdrömmarna väcks till liv kan man lätt känna suget efter att byta till en ny båt. Men även om Blocket är fullt av åtråvärda båtar är det nu ett ypperligt läge att istället renovera sin egen klenod.

TEXT OCH BILD LEON SCHULZ

Om man i grunden trivs med sin båt, varför då byta? Kanske är det läge att se på den befintliga familjemedlemmen med nya ögon och investera i komfort och fräschhet för att öka trivseln för samtliga ombord? Om man önskar sig ett nytt kök eller nytt badrum hemma går man ju inte heller och köper en ny bostad, eller hur?

Precis som med det egna hemmet blir en uppfräschad båt inte bara betydligt hemtrevligare utan även mera lättsåld, om man trots allt skulle vilja skiljas från henne någon gång i framtiden. En investering ger alltså dubbel glädje!

Vare sig du går i båtbyttartankar, eller inte äger någon båt idag, kanske ett alternativ vore en klassisk tidlös design där du har råd med en ordentlig uppgradering med den nyaste utrustningen enligt modern standard? Tänk dig att du byter ut ett gammalt teakdäck, utrustar båten med nya segel, nya dynor, nytt navigationssystem, aktivitetsanpassad och mysig trivselbelysning eller ett bekvämt 230V-system!

Det krävs dock en hel del av en båtköpare som vill totalrenovera sin båt. Våra två tidigare Hallberg-Rassybåtar beställde vi nya hos varvet. Jag kan intyga att en renovering kräver betydligt mer av båtköparen, även om man som i vårt fall låter proffs utföra allt arbete. I ett refit-projekt måste man exempelvis bestämma allt, från material i skrovgenomföringarna under vattenytan till VHF-antennens placering i masttoppen.

**MITT RENOVERINGSPROJEKT.** Jag gillar svenska klassiska båtar. Många modeller är tidlöst eleganta, beprövade och internationellt välrenommerade.

Den Hallberg-Rassy 46 vi hade köpt för överkomliga 1,6 miljoner kronor var ett riktigt renoveringsobjekt och det krävs nog en del mod för att våga gå in i ett sådant. Vid första ögonkastet var det frestande att utklassa henne direkt. Hon såg allt annat än presentabel ut, där hon hade stått osåld på land under de senaste två åren i Italien. Nu gäller det att inte förblindas av utseendet, utan se potentialen, tänkte jag.

Detta är vår fjärde Hallberg-Rassy

och jag tyckte dessutom att båten skulle bli perfekt för min nya verksamhet. Efter vårt sabbatsår i Västindien har jag nämligen hängt ingenjörsyrket på spiken och ägnar mig nu på heltid åt segling och båtrenovering. Båten blir visningsbåt för att illustrera vad som är möjligt med en professionell båtrenovering. HR 46:an med sina två gästkabiner blir också perfekt för de RYA Yachtmaster-utbildningar och charterseglingar jag håller.

**ATT LYCKAS EKONOMISKT MED SITT RENOVERINGSPROJEKT.** I grunden ligger hela hemligheten i att komma över en bra båt till ett lågt pris och sedan hålla kontroll på kostnaderna. På så sätt kan man få en väldigt fin båt till ett överkomligt pris. Det kan tyckas självklart, men för att komma dit krävs systematik och planering.

Hur hittar man då ett lämpligt renoveringsobjekt? Tack vare internet har man nuförtiden tillgång till hela världens båtutbud. Bestäm dig för en båtmodell och börja sedan systematiskt söka och föra in objekten i någon



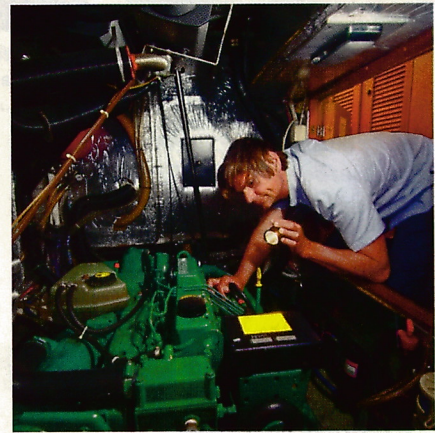
Spelet i propelleraxeln kollas.



HR 46:an Regina Laska hade stått osåld på land under två år i Italien.



Noggrann genomgång inför renoveringen.



Kan motorn behållas?

form av struktur, så att du får en överblick över prisbilden. På så sätt kan du sedan lättare avgöra om ett objekt har rätt pris.

Jag har roat mig med att gå igenom ett antal annonser för en begagnad Hallberg-Rassy 34:a respektive efterföljarmodellen HR 342. Priserna rör sig från under 60 000 euro till en bit över 200 000 euro för samma typ av båt.

Prisskillnaden inom respektive tillverkningsår berodde mycket mer på var båten råkade befinna sig, än hur mycket den borde vara värd med hänsyn till utrustning, skötsel och investering. I krisländer som Grekland, Italien, Spanien och Irland kunde man

## || I grunden ligger hela hemligheten i att komma över en bra båt till ett lågt pris och sedan hålla kontroll på kostnaderna. ||

hitta de billigare båtarna, medan lika gamla båtar i Skandinavien och Tyskland var betydligt dyrare.

En viktig tanke gäller "avskrivningen" av utrustningen. Efter ett visst antal år är segel, batterier, motor eller teakdeck slut och måste ersättas. När man går och tittar på begagnade båtar bör man alltså vara medveten om vad gammal utrustning egentligen är värd, hur länge den kan beräknas hålla och

vad en ersättning kostar. Frågan är om det är bättre att köpa halvgammal utrustning på en dyrare båt eller om man hellre borde överväga att köpa en båt med riktigt gammal (värdelös) utrustning och istället installera allt nytt för pengarna man sparar? Svaret måste var och en ge själv.

### HUR MYCKET SKALL MAN RENOVERA?

Vår egen HR 46:a, som heter Regina



Strax innan jul kom alla hårda paket från Furuno.



Ankavinschen undersöks.



Dynor byts till nya resårmadrasser.



Gamla pentryt rivs för nytt med bänkskiva i Corian.



Mycket kan renoveras om man vet hur.



Båtbyggare på Orust har byggt båtar i generationer.

Laska, har just genomgått halva renoveringsarbetet. I demonstrationssyfte byts och uppgraderas det mesta ombord. Tanken är inte att man behöver byta allt, så som vi gör med Regina Laska, utan det gör jag i första hand för att kunna ge lämplig support när jag själv guidar andra båtägare genom ett renoveringsprojekt.

Det roliga med ett sådant projekt är att allt är möjligt och bara fantasin sätter gränser. Vi byter till exempel ut alla skrovgenomföringar av mässing till brons, pentryskivan blir i Corian, elsystemet blir väldigt genomtänkt och redundant och alla kabeldragningar blir märkta och dokumenterade. Navigationsutrustningen blir den nyaste tänkbara, teakdäcket är vakuumsuget utan en enda skruv med större slipyta än ett skruvat däck och 100 procent tät. Belysningen blir ett kapitel för sig med varma LED-slingor, genomtänkta aktivitetsanpassade ljuskällor och dimmers som skapar rymd och stämning. Spotlights installeras över arbetsytor. Allt är möjligt. Eller vad sägs om att det blir kakel i pentryt och en ångbastu i sittbrunnen!?

Jag tror det ligger i tiden att ta vara på det fina vi har, utan att för den delen behöva kompromissa med fräschhet, trivsel, teknik eller bekvämlighet. Det är en underbar känsla att segla runt i en klassiskt vacker,

decennier och nu gjort sig självständiga.

Likt ett kluster har ett "virtuellt varv" skapats. Uppmärksamheten har blivit oerhört stor tack vare internet och sociala medier. Vi har nu läsare

## » Likt ett kluster har ett 'virtuellt varv' skapats. Uppmärksamheten har blivit oerhört stor tack vare internet och sociala medier. »

stilfull och tidlös båt, som känns som ny till ett överkomligt pris.

**DET VIRTUELLA VARVET.** HR 46:an är ännu mitt uppe i renoveringen och ligger i skrivande stund i en hall i Ellös. Här har jag lyckats samla ett fantastiskt kompetent team av båtbyggare och underleverantörer, som jobbar i ett nätverk. I kölvattnet av nedgången bland nybåtsvarven har nya förhoppningar väckts hos leverantörerna. Det är underbara människor och mycket skickliga båtbyggare jag samarbetar med på Orust. De har inte sällan jobbat hos de välkända svenska varven under

från hela världen som ivrigt följer vårt projekt. En fantastisk utveckling jag inte trodde var möjlig på så kort tid.

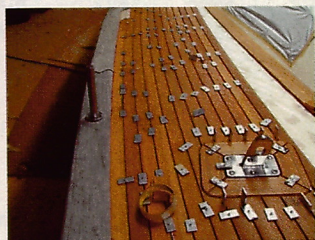
En japan läste om renoveringarnas möjligheter på [www.reginasailing.com](http://www.reginasailing.com), köpte sig också en lämplig begagnad HR 46:a som han fann i USA och flög sedan hela vägen till Ellös enkom för att se på Regina Laska-projektet. Under 2014 planerar han att segla sin HR 46:a från USA till Ellös för en liknande renovering. Några dagar därefter kom en HR-älskare från Italien, som efter besöket är intresserad att låta sin båt renovera i Ellös. Ytterligare en italienare står på



Det skruvade teakdäcket ersätts med vakuulimmad teak



Den renoverade hardtoppen sätts tillbaka



Innan limningen hålls däcket med provisoriska skruvar.



Utan skruvar blir däcket 100% tätt.




Vakuulimmat däck är vackert och har längre livslängd.



Den nya ankarvinschen är på plats.

kö med en gammal HR 42F. Tyskland har visat ett särskilt stort intresse, där båtar älskas och vårdas under lång tid. Liksom i Sverige investerar man i Tyskland gärna i sina gamla båtar.

Efter vårt sabbatsår i Västindien har jag förstått att man faktiskt kan förverkliga sina drömmar – och en dröm kan vara att bli sin egen båtbyggare. Allt måste dock inte ändras på en gång! Det gäller att hitta sina

prioriteringar och att börja med det som känns viktigast. För mig är det komfort, säkerhet och stil. 

För mer information om renoveringsprojektet, se [www.reginasailing.com](http://www.reginasailing.com)

#### FAKTA Prisbilden på begagnade båtar över tid.

Ser man på begagnade båtar är priserna förvånansvärt linjära. Den största faktorn är skrovets ålder (den så kallade "årgången"). Tendensen är dock att spridningen av båtpriserna blir allt större. Jag är tämligen säker på att prisdifferentieringen kommer att öka framöver, det vill säga båtar med gammal eftersatt utrustning blir allt mer svårsålda respektive billigare. Båtspekulanter kommer dessutom att i ännu högre grad köpa båtar inom hela EU, för det är de facto inte svårare att köpa båt i Italien än det är i Sverige, eftersom man ofta har en professionell mäklare involverad.

Mina undersökningar visar dock tydligt att det framför allt lönar sig

att investera i en tidlös åtråvärd modell. För att illustrera vad jag menar med värdebeständighet tittade jag på två typiska lika stora båtar från 80-talet: Maxi Fenix och Hallberg-Rassy 29.

På 80-talet kostade en ny Maxi Fenix mellan 17 000 euro och 24 000 euro emedan en ny HR 29:a kostade mellan 25 000 euro och 32 000 euro. Men ser man på prisutvecklingen för de bägge båttyperna 20-30 år senare är bilden väldigt tydlig, båtarnas värde utvecklades åt helt olika håll. Medan Maxi Fenix höll sitt nominella värde på omkring 25 000 euro har HR 29:an ökat till upp emot 60 000 euro.

Intressant är också att man just nu kan komma över båtarna till

väldigt attraktiva priser. Det är med andra ord en gyllene tid att köpa begagnat just nu och investera i en refit, i synnerhet om man tror på en normalisering på

båtmarknaden framöver. Huruvida det stora antalet massproducerade båtar från 2000-talet kommer att stiga i värde är kanske mera tveksamt.

