

Klassiska BÅTAR



**ALLT OM
NEPTUN-
KRYSSAREN**



**FAMILJEKLENOD
SEDAN 1922**

**CG Pettersson-ritat självbygge » Ombord på Sedov » Pierre Holm – oraklet på Skeppsholmen
Hotad varvsdyll » Wind i seglen » Meteor – tudelad räddning » Hacker Craft i massor**



SELFLEET RIVIERA

Anonym kändis

Lyckad custom



**TIDLÖSA KLASSIKER
TILL SALU!**

TIDSAM
4299-03



NÄR ETT PLUS ETT BLIR ETT



Christer Abrahamson och Julija Malinina en härlig sommardag i Mälaren.



Kromlisten på baksidan av framsoffan sitter inte original på Selfleet men Christer tyckte det passade. Den är faktiskt gjord i trä (!) och sedan klädd med kromfolie av Systemtext. Kromlisten som löper runt hela sittbrunnens insida är självhäftande på rulle köpt i bitillbehörsbutik.



Ett helt nytt spantsystem sågades till som förstärkning under durken som ersättning mot det skum som återfinns original. Delar av däck på båt två behölls för att inte skrovet skulle tappa formen under arbetet.



Här är historien om hur ett husköp, ett klick på internet och usla kunskaper i konsten att knyta knopar resulterar i en av landets finaste Selfleet-båtar.

Av Stefan Boman (text & foto)

Christer Abrahamson heter en gammal god vän. Det vore fel att kalla honom för båtintresserad, i alla fall i ett tidigare skede. Han har tidigare skruvat på gamla amerikanare, varit mekaniker på dragracingfordon från standard till Top Fuel dragster, åkt motorcykel och de senaste 10 åren mest mekat med sina gamla mopeder.

Båtlivet har inskränkt sig till Finlandsfärjor och dylika flytetyg med fokus på lite andra livsnöjen än det faktum att man befinner sig på sjön. Så hade det antagligen också förblivit om det inte var så att Christer flyttade till Smidö, en halvö i Mälaren, strax väster om huvudstaden.

– Man kan ju för tusan inte bo på ett ställe som heter ö på slutet och inte ha en båt, speciellt som det ingick en liten brygga i husförvärvet, konstaterade Christer.

Sagt och gjort, han knappade in "båt" som sökord på Blocket med ett moderat maxpris. I det förutsättningslösa skrollandet dök det upp en bild på en tvåfärgad Selco Selfleet Riviera från 1965. Den påminde om bilen Nash Metropolitan med sin svängda sidolinje och tvåfärgslack, konstaterade Christer och svarade på annonsen. Båten såldes av den ursprungliga ägarfamiljen och efter en målade beskrivning av första ägaren hur han fått upp den i 32 knop i ljustrimman efter månen en natt med spegelblankt vatten blev det affär.

Båten var då i orenoverat originalskick och efter lite med åren avtagande kärlek var den i ärlighetens namn ganska sliten. Priset var dock därefter och alla var nöjda.

Livets hårda skola

Erfarenhet ett som nybliven båtägare var att regn även hamnar i båtar, vilket var ett irritationsmoment att alltid behöva börja med att ta hand om innan båtturen. Lösningen blev att investera i ett nytt fint kapell som även skulle gå att användas vid dåligt väder under färd.

Erfarenhet två i livet som nybliven båtägare blev en lite mer dyrköpt erfarenhet och rörde det här med knopar och förtöj-

ning. Improvisation i all ära, det kan nog vara en mänsklig tillgång i andra sammanhang men inte i detta.

Första höststormen svek den "Smidö allvädersknop" Christer Åstadkommit varpå båten slet sig, ett hål slogs upp i botten och den sjönk i strandkanten. Hela natten låg den sedan i vågskvalpet och nötte mot stenarna. Det var ingen munter syn som mötte Christer när han svängde ner för att titta till dagen efter. Med mycket möda vinschades resterna av sommarnöjet upp på en trailer och kördes bort till en uppställningslokal.

Konsulterande skribent

Det var nu undertecknad kom in i bilden. Eftersom jag har en del erfarenhet av båtreparationer och plastjobb åkte jag dit och konstaterade att skrovet var i uselt skick. Kvadratmeterstora delar av botten saknades helt och hållet och det bästa hade i ärlighetens namn varit att köra den direkt till tippen.

Den enda anledningen till att frågan om reparation ens kom på tal av Christer själv var det nya kapellet. Kände som att det gick att få lite mer valuta av denna fräska investering, som var dyrare än båten i sig, om nu båten gick att laga.

Jag kände mig som veterinären som just fått frågan av ett barn med sorgsna ögon om deras kattunge måste avlivas eller inte. Det var som om hela Christers mentala hälsa och välbefinnande vilade i mitt avgörande. Min plan var att om jag först ingjuter en gnutta hopp och sedan låter projektet sakta rinna ut i sanden genom att locka med lite trevliga fritidsnöjen så skulle det bli en stegvis acceptans av båtens självklara dödsdom.

– Inga problem, det här fixar vi på några helger, enda jobbiga blir att slipdammet kliar lite, sa jag.

Veckorna gick och jag tyckte min "rinna ut i sanden"-plan funkade riktigt bra när jag fick ett sms av Christer med en förfrågan om när vi kunde sätta igång. Jag ringde upp på en gång för att förhåla det hela med frågan om han behövde lite pep-talk?

– Jo, det kan du haja. Jag skrev mitt sms samtidigt som jag körde bil och när jag tryckte på "sänd" råkade jag tappa koncentrationen på körningen och for in i en betongsugga. Vänster framhjul slets loss från framvagnen och hänger bara i broms-slangarna, nu sitter jag och väntar på bärgningsbilen, säger Christer med låg röst.

Min egen plan att undvika båtreovering hade havererat i samma utsträckning som Christers bil och två dagar senare stod vi i garaget och rev isär båten. Upplägget då var att bygga upp en ny botten i divynycell, eller bonocell som det också kallas, i de stora hålen, och sedan gjuta ny glasfiber mot



Rivieran är relativt flatbottnad vilket var ett knep att få billigare båtar att nå försäljningsmässigt lockande fartresurser precis som sina dyrare konkurrenter, men på bekostnad av bekvämlighet. Det blir snabbt stöttigt om det går lite sjö. Christer upplever dock att den nya spantförstärkta botten får henne att kännas mer stabil än tidigare. Motorn är samma Mercury 50 som satt på när båten var ny 1965.



denna. Vi hann dock inte komma dit då Christer hittat en likadan Selfleet till salu på Blocket. Om bara skrovet var bra på denna kunde man flytta över alla grejor, tyckte Christer och jag höll med.

Vi åkte och tittade på båten som visade sig vara ett riktigt dåligt renoveringsobjekt men botten var hel så skrovet kunde allt användas varpå en handpenning lades.

Smidö allvädersknop igen!

Christer åkte själv dit några dagar senare med en båttrailer och hämtade den. Nu ville det sig dock inte bättre än att den gode Christer använde sig av samma knutar när han surrade nyförväret som han hade testat att förtöja med hemma på Smidö. Båten ramlade naturligtvis av i farten på vägen hem utan att vår vän märkte det.

– Jag tror aldrig jag känt mig så dum som när jag vek ut överkroppen för att backa in ekipaget på tomten och upptäckte att båten

saknades på trailern, säger Christer. Det var bara att vända tillbaka och leta efter båten som hittades några kilometer bort liggandes tvärs över vägen.

Att han hittade den var förvisso bra, men glasfiberskrov är inte gjorda för att lastas av i hög fart mot asfalt. Nu hade Christer två båtar med sönderslagen botten. Vi gjorde dock bedömningen att det senare skrovet fortfarande var något lättare att laga.

Dessa båtar har dubbel botten med ett skumfyllt skikt däremellan vilket fungerar som förstävning. Eller i alla fall skulle så enligt dåtidens reklam. Nu sågades dock golvet ur helt för att komma åt att reparera bottenkadorna från båda sidor. Nya spant i marinplywood sågades till och plastades fast innan en ny durk tillverkades.

Under arbetet hängde skrovet i en ställning som var fäst i relingskanten för att skrovet skulle hålla rätt form under arbetet. Längs steglisterna skruvades metallprofiler

fast längs steglisterna för att vara säkra på att båtbotten förblev rak under arbetet.

Sammantaget blev det en starkare konstruktion än originalet vars skum dessutom gärna suger åt sig vatten. När ändå alla plastverktyg var framme förstärktes akterspegeln och distansmaterial plastades fast på undersidan av fördäcket som tidigare hade sviktat betänkligt.

Projektet hade sedan länge övergått från "reparation" till "helrenovering". Vissa små avsteg från original har gjorts. Däcket lämnades in och sprutlackerades i Ferrariröd nyans framför den betydligt tamare originalnyansen. Även klädseln fick en motsvarande starkare röd nyans och försågs med ribbor och knappar mot de släta originalsofforna när de kläddes om. Den svängda V-formen i ryggstödens dekor är dock original. Ett annat avsteg gäller stänkmönstret i båten. Original brukar detta vara svarta och vita prickar på grå botten men nu blev det rött och vitt.

Skrovets utsida slipades och rollades först med sprutspackel/filler som sedan slipades jämnt. Detta fyllde effektivt 40 års samlade repor och småskador. I botten lades dessutom några svängar Gelshield epoxifärg som extra skydd och fuktspärr. Därefter målades skrovet vitt med så kallad sträckfärg. Applicerades med en fin roller och sträckte själv ut sig till en perfekt yta.

Rätt profil på sidolisten

Företaget Essåplast i Upplands Väsby böjde till en ny plexiglasruta efter originalet och i Norge hittades en tillverkare som gjorde rätt profil på sidolisten. Färgen på deras produkt var dock svart och inte vit som Selfleet original. Med löfte om att köpa en hel rulle laddade han dock maskinen med vit plast varpå Christer kunde montera en ny, fräsch sidolist. Andra plastdetaljer såsom listen i nedkant på framrutan är original vilken fräschats upp med

Ratten är originalkringlan i transparent plast med gulflake vilken renoverats.



speciellt rengöringsmedel för fendor.

Som sista finish monterades lanternor och fotsteg på däckskanten från Nauticraft i gammal stil medan knapar och halkipar är omkromade originalgrejor. Även sargen runt förvaringsfacket i instrumentbrädan och rattfästet kromades om i samma veva.

Motorn är samma Mercury 50 hk som följde med båten som ny. Den har fått ny tändning och nytt membran i bränslepumpen och fungerar därefter riktigt bra. Den svarta färgen planeras att målas om i framtiden för att bli lika fin som resten av båten. Knoparna då, hur har det gått med den kunskapen undrar naturligtvis vän av ordningen? Lösningen har faktiskt blivit en trailer som båten sjösätts från vid varje tillfälle och under landtransporter är det vinsch med vev och kabinhake samt spännband som gäller.

– Jag har lagt ner det här med knutar, avslutar Christer och det är väl lika gott det. □