



Modern motor kryssare

Bavaria E34 är en extremt rymlig och modern 10,3 m båt för den som vill ha en axeldriven motorbåt för lugna färder på sjön. Nya E34 finns både som Salong och Flybridge. Text & foto: Lars-Åke Redéen

MÅNGA ÄGARE AV snabba motorbåtar kör ofta i deplacementsfart. Höga bränslepriser och bättre miljö-tänkande gör att många väljer att slå av på farten. Den som vill kan ta steget fullt ut och köpa en båt som är avsedd att köras i låga farter. På köpet får man lägre drifts- och underhållskostnader samt en lugnare båtupplevelse.

Bavaria E34S premiärvisades på Marstrand Boat Show. Det är en deplacerande, axeldriven båt som är en uppföljare till Bavaria E40 (lanserad 2016). Formatet är lämpligt för den som är ute på sjön med familjen eller två par i båten.

BÅTLIV HAR PROVKÖRT Bavaria E34 Salong på sjöarna och kanalerna vid Potsdam i Tyskland. Båttypen passar utmärkt för dessa lugna och skyddade vatten, men den är CE-klassad för kategori B för

vatten utanför kust och skärgård.

Konceptet för E34 är enkelt: två stora kabiner, två badrum och en stor salong med 360 graders panoramautsikt samt 2,05 m ståhöjd. Förarplatsen är placerad mitt i salongens akre del, så att föraren har kontakt med passagerarna och kan ta del av gemenskapen ombord.

Passagerarna i salongen har fri sikt runt om genom de stora sidorutorna. Här finns gott om sittplatser för sex personer runt matbordet. Pentryt har en två-lågig spis med ugn. Längst akter ut finns en väl tilltagen, utfällbar badplattform med inbyggd badstege.

Tack vare båtens lugna framfart och konstruktion är det tyst och lugnt i salongen när man kör. Vi uppmätte ljudnivåer under 70 dBA i 5 knop.

Förkabinsens kojor är 2,0 m långa och 1,75 m breda. Utrym-

met är bra inrett med snygga träarbeten och vita paneler på skrovsidorna. Sidorutor och taklucka (eldrift är tillval) ger gott om ljusinsläpp. Även akterkabinen är ljus och trevlig och troligen ägarens val av sovplats. Kojerna är över 2 m långa med rejäl bredd.

E34 har gott om handtag att hålla fast sig i runt om på däck och inne i båten. Vi saknade dock ett räck vid insteget till båten. Detta ska ordnas till kommande båtar.

BÅDE FÖR- OCH akterkabinen byggs helt färdiga med el- och rörkopplingar utanför båten på ett mer modulärt sätt än i varvets segelbåtar. I kombination med vakuuminjicering i skrov och däck blir konstruktionen gedigen och tyst.

Både skrovet och konstruktörerna är nya. Medan E40 var

designad av Vripack är E34 designad av iYacht i Hamburg.

Körupplevelsen är lugn och odramatisk. En köl med cirka 800 kg extra tyngd gör att båten är kursstabil. Båtens egenvikt på cirka åtta ton fullastad gör att den går bättre och tryggare i sjön än vad man kan tro vid en först anblick.

FÖR ATT E34 ska bli enklare att hantera har den bogpropeller som standard och häckpropeller som tillval. För den som vill vara helt säker på att kunna snurra runt på liten yta är dubbla propellrar att föredra.

Båten går bäst i marschfart runt 2 000 rpm på motorn (5-6 knop), då det är mycket tyst ombord. Det går att plåga E34 upp till 9,3 knop, men då jobbar turbon hårt och ljudligt. Dessutom är bränsleförbrukningen vid 2 000 rpm låga 6 lit/h.



Bavaria E34 Salong är en modern båt med ett unikt koncept: två kabiner och en gemensam salong med förarplatsen placerad intill matbordet. Båten har en marschfart på 5–6 knop.

Bavaria E34 Salong

Längd:	10,30 m
Bredd:	3,49 m
Djup:	0,92 m
Vikt:	7 550 kg
Bränsle:	270 liter
Vatten:	300 liter
Kojer:	4+2
Personer:	6 st, CE-B
Axeldrift:	VP 1xD2–60, 44 kW/59 hk alt. 1xD3–110 81 kW/109 hk
Motoralt.:	VP 1xD3–110, 81 kW/109 hk VP 1xD4–220, 162 kW/217 hk
Hybriddrift:	Hybridlösning inklusive generator, batterier och laddare finns som tillbehör för VP D2, D3 och D4
Elmotor:	1xTransfluid HTM/EPS 16 hk (12 kW)
Pris:	från 1 878 000 kr (60 hk diesel) 2 079 000 kr (110 hk diesel)
Info:	www.bavariasverige.se



Enda anmärkningen är att båten lägger sig ner på sidan kraftigt vid mycket snäva girar. Backningsegenskaperna har sina begränsningar främst åt styrbord, men med vana av båten och kunskap om hur propellern arbetar är den lätthanterad.

Den båt vi körde var utrustad med en Volvo Penta 110 hk diesel. Som alternativ finns både en större (220 hk) och en mindre (60 hk) dieselmotor, men 110 hk kändes rätt. Den som vill vara extra miljömedveten kan välja hybriddrift. ☺



Från förarplatsen mitt i salongen har man full sikt runt om.



HÖSTKAMPANJ

Passa på att byta motor i vinter!

Prisexempel motorer med backslag, kontrollpanel och motortassar

M2.18, 16 hk: 47500:-
M3.29, 27 hk: 56900:-
M4.45; 42 hk: 70900:-



Vi ger även **20%** rabatt på Installationstillbehör ur VETUS sortiment i samband med köp av kampanjmotor. Priser inkl moms, kampanjen gäller t.o.m 2017-10-31



VETUS har inombordsdieslar i effekterna 12-250 hk, med backslag eller drev. VETUS har även adapter för VP segelbåtsdrev, VP290 aquamatic samt Mercruiser.

VETUS DIESEL återförsäljare finns strategiskt placerade över hela landet, kontakta VETUS för info om din närmsta återförsäljare.

Beställ VETUS tillbehörs katalog 2017

VETUS har ett stort tillbehörsprogram för kompletta motorinstallationer, bogpropellar, styrningar, tankar etc... kompletta installationer



ÅTERFÖRSÄLJARE VETUS DIESEL:

ARBOGA Lunger Båt & Trä, tel.0589-53015 ASKERSUND Norra Vättern Marin, tel.0583-71100
FJÄLLBACKA MP Marin, tel.0707-474744 GOTLAND Färösunds Marina & Hotell AB, tel.0498-221662 GÖTEBORG Tänguddens Båt & Motor, tel.031-298710 • V.O: Teknik, tel. 031-966298
• Öckerö Marinmotor AB, tel.031-969256 • Gryt Bryggja Marin, tel.0123-40835 GRUNDSUND Grundsunds Marina AB, tel.0523-20020 GÄVLE Marinplast AB, tel.026-195210 HELSINGBORG / LANDSKRONA Marinverket AB, tel. 070-8656681 HÄRNOSAND Dahlman Marin, tel.0611-556666
JÖNKÖPING SM Marin, tel.0707-272926 KUNGSÖRS Kungsörs Båtvär AB, tel.0227-10132 LAHOLM Join Me AB, tel.0430-14200 LIMHAMN JF Marin, tel.040-154950 LINKÖPING Linköpings Marinmotor Försäljnings AB, tel. 013-140337 LULEÅ Granec Maskin AB, tel.0920-228025 LYSEKIL Wilén Marin AB, tel.0523-12340 • MOTALA Motala Båtvär AB, tel.0141-21602 MYGGENÄS Myggenäs Marin AB, tel.0304-661649 NORRKÖPING Kvarsebo Båtar AB, tel.011-396019 NORRTÄLJE Bergshamra Varv, tel.0176-262068 • Nya Service Varvet Rosättra, tel.0176-294921 NYKÖPING Spelhagens Marinbutik AB, tel.0155-217511 OSKARSHAMN Oskarshamns Marina, tel.0491-77760
• Figeholms Marin AB, tel.0491-31400 OXELÖSUND Oxelösunds Båtvär AB, tel.0155-30827
RAMDALA Trosgårds Motorservice, tel.0455-41143 SÖDERHAMN Åkerströms Mekomar AB, tel. 0270-15980 SÖDERTÄLJE Albinhallen, tel.08-55080450 STOCKHOLM Båtrepärorat Jesper Kujala, tel. 0735-903300 • Resarö Marinmotor, tel.08-54137810 • Erngrens Båtvär, tel. 08-50045018 • Duvholmens Varv AB, tel.08-7671605 • Kock Marin, tel.08-7170090 • Lidingsö Nautic Marine&Motor, tel.08-7664010 • Mareco AB, tel.08-7179373 • Mobil Marin Motorservice, tel.0703-723222 • Per Olsen Marin AB, tel.08-50033470 • Täby Motor AB, tel.08-7686100 • BS Marin, tel.08-40020663 • Ålstens Marinteknik AB, tel.08-266968 • Djurö Båtvär, tel.08-57151714 SMEDJEBÄCKEN Båtshopen Smedjebäcken AB, tel. 0240-74040 UPPSALA Regal Marin, tel.018-324060 VARBERG Eliassons Båtvär AB, tel.0340-16805 VÄSTERVIK Vituddens Båtvär, tel.0490-15854 VÄSTERÅS Svensk Marinteknik, tel. 021-131066 ÅHUS Åhus Marina AB, tel. 044-247000 ÅMÅL Dalbåtar, tel.0523-10200 ÅNGELHOLM Skåne Marin AB, tel.0431-20300 ÖREGRUND Öregrunds Båtvär AB, tel.0173-30423 ÖRNSKÖLDSDAL Öviks Marina, tel.0660-58270 ÖSTHAMMAR Matton Marin AB, tel.0173-21400

VETUS AB, Hörnäkersvägen 12, 183 65 TÄBY • info@vetus.se Tel. 08-544 442 70, Fax 08-544 442 79
www.vetus.se

DESTINATION HAMNEN

24-25 OKTOBER 2017 • ERIKSBERGSHALLEN, GÖTEBORG

KONFERENS & EXPO FÖR GÄSTHAMNAR, SERVICEVARV OCH MARINOR

PREMIÄR!

– ett helt nytt branschforum
för marinturism, gäst- och
fritidsbåthamnar

KONFERENS OCH EXPO
för alla som äger, driver, utrustar
och samarbetar med gästhamnar,
servicevarv, båtklubbar och marinor.

INFORMATION OCH KONTAKT

Erik Rådström
erik.radstrom@bramassor.se
+46 706556051

Björn Lindforss
bjorn.lindforss@bramassor.se
+46 723 09 04 48

**ETT B2B
ARRANGEMANG**
exklusivt för
branschbesökare

Medarrangörer:



Arrangör:



www.destinationhamnen.se

Båtliv
MISTLUREN

Mistluren är Båtlivs insändarsida. Skicka din insändare helst via E-post till Mistluren@batliv.se eller till vår postadress (se sid. 3). Redaktionen redigerar alla insända bidrag. Du måste uppge namn och adress till oss, men det går bra att skriva under med valfri signatur.

Ett (o)nödigt förbud

EFTER BÅTMÄSSORNA i Göteborg och Stockholm var det åntiligen dags att planera för sommarens äventyr ombord. Det fantastiska båtlivet låg framför oss när vi lade loss från hemmahamnen. Ett av sommarens mål var att segla upp genom Vaddö kanal för att angöra Öregrund.

Efter några dagar tillsammans med goda vänner på klubbholmen, och en till dels fylld septitank, förtöjde vi vid Lidö i Norrtäljevikens mynning. Lidö är en vacker och naturtrogen ö där Skärgårdsstiftelsen ansvarar för jordbruk med olika djur och har ett trevligt värdshus. Vid hamnen på Lidös sydvästra sida finns sedan ett par år en anläggning för omhändertagande och tömning av toalettavfall. Vår avsikt att tömma tanken gick om intet när vi möttes av skylten som signalerade "UR FUNKTION". Efter två fina dagar på Lidö var det dags att anta kanalen upp mot Grisslehamn. Först (!) skulle vi bara över fjärden till Gräddö, dit jag dagen innan åkt med gummibåten för att försäkra mig om att toatömningen var i funktion. Förvånade och även besvikna konstaterade vi att anläggningen inte fungerade. Efter ett besök vid hamnkotoret och besked från en trevlig hamnvärd i yngre skolåldern att ansvaret för anläggningen hade Gräddö byalag och att den inte kunde förväntas bli åtgärdad under dagen. Vi ställdes inför situationen, och risken, att segla till Grisslehamn och en förhoppningsvis fungerande anläggning så att vi kunde tömma vår, nu nära på bristningsgränsen fulla, septitank. Eller, vilket inte var i enlighet med våra planer, att segla söderut till Furusund. Vi valde det senare...

Tömningsstationen vid Furusunds gästhamn är placerad på en av de inre pontonerna och efter lite navigationsövningar i hamnbassängen så hade vi trixat in i båten långsides vid densamma. Döm om vår förvåning när ON-knappen inte gav någon respons. Efter ett besök hos de flickorna vid glassförsäljningen i hamnkotoret hänvisades vi att söka efter hamnkaptenen. Det visade sig vara en ung man sittande på terrassen utan vidare insikt i att denna anläggning var ur funktion. Han lovade höra med sin chef om förhållandet och återkom med ett besked – att han inte hade något besked – då ansvaret för



anläggningen var Norrtälje kommun och att det inte var troligt att frågan kunde lösas under dagen...

I vackert väder avnjöt vi resan vidare till Linanäs med lunch på flybridge. Det var gott om plats i hamnen och pontonen vid tömningsstationen var öde... snart förstod vi varför. En glad men beklagande hamnföreståndare kom springande ut på bryggan och meddelade att anläggningen var UR FUNKTION!

Vi satte kurs mot Grinda där vi väl kände till tömningsstationen och efter tilläggning med viss vända pressade in knappen ON... ingen reaktion! Vi började känna oss ohyggligt besvikna i detta prekära intresse och på Grinda, där Skärgårdsstiftelsen har ansvaret för tömningsstation, fick vi hjälp att kontakta personal som snabbt var på plats. Innan anläggningen var återställd hade vår dotter ringt till hamnkotoret i Vaxholm för att höra om anläggningen där fungerade. Hon fick beskedet att den var UR FUNKTION. När vi väl hade lyckats tömma septitanken efter besök vid fem (!) anläggningar, och därtill förbrukat ca 200 liter diesel i vår strävan att vara laglydiga, kände vi stor tillfredställelse över vårt ansvar för miljön. För visst var det väl av miljöhänsyn som förbudet tillkom?

En grundläggande regel är att en lag eller föreskrift är effektiv endast om den kan efterlevas. Förutsättningar för båtlivet att efterleva de regler som föreskrivits kan här konstateras vara begränsade. Myndigheten (Transportstyrelsen) torde därför verka för en infrastruktur där stat och kommun tar ansvar för att det finns reella förutsättningar för den enskilde att efterleva förbudet. Annars kanske det blir som det gamla talesättet att nöd(ig)en har ingen lag.
Kristian Ehrling, Lidingö



Den kompakta, lätta och helt vattentäta NAIS 500 har en särskild GPS-500-mottagare. Den är outhärlig om du navigerar i livligt trafikerade farleder och överbelastade hamnar.

Lowrance HDS CarbonTM 16 är en ny högpresterande sjökortsplotter med ekolod och 16-tums skärm – den största som någonsin tillverkats av Lowrance.

Bättre teknik och större skärmar

Utvecklingen av marinelektronik går i en rasande fart. Simrad och Lowrance har en hel rad viktiga förbättringar i år. Text & foto: Lars-Åke Redéen



SIMRAD NSS EVO3-SERIEN

har ett förbättrat användargränssnitt jämfört med föregångaren evo2. Det konstaterade vi vid en pressvisning i England i maj.

NSS evo3-serien är tillgänglig i versioner med 7, 9, 12 och 16 tums skärmar. Samtliga modeller har ett användarvänligt gränssnitt med touchskärmar, knappar och ratt. Detta gör det enklare att använda instrumenten även när båten rör sig kraftigt och när skärmen är blöt.

Skärmarna kan låsas så att de bara kan styras med knapparna. Knapparna Exit, Power och MOB har flyttats till sidan av knappsetten för att det ska bli enklare att hitta dem snabbt även i mörker. Evo3 har även en menyknapp och ny placering av piltangenterna för enkel och snabb hantering när touchskärmen är låst. Som tillägg finns även en ny, programmerbar Wheel-Key-knapp som kan anpassas för en rad olika användningsområden eller för direkt autopilot-kontroll.

Programvaran



Simrad NSS evo3-serien ger en mycket bra bild av vad som finns framför och under båten.

är uppdaterad och det grafiska gränssnittet har fått ett mer intuitivt utseende. Skärmarnas läsbarhet i solljus och från olika vinklar är också förbättrad tack vare ny skärmt teknik. Enligt tillverkaren ska touchskärmen vara mer exakt vid användning i regn och vid vattensprut.

Simrad Evo3 har också försetts med en rad nya ekolodsfunktioner. MFD-enheterna i evo3-serien kan kopplas till en smarttelefon eller en pad via WiFi.

LOWRANCE LANSERADE NYLIGEN

nya enheter med imponerande prestanda i HDS Carbon-serien. Det senaste tillskottet är en 16-tummare, som är något alldeles extra.

De nya Lowrance HDS Carbon-enheterna har dubbelkärniga processorer med hög prestanda, HD-skärm med multitouch och tvåkanalers dubbelband CHIRP-ekolod. HDS Carbon-serien finns i versioner med 7, 9, 12 och 16 tums skärmar.

Lowrance har sedan länge många användare bland fiske-

entusiaster. HDS Carbon kan presentera djupdata som Structure-Scan 3D med SideScan och DownScan Imaging, tvåkanalers CHIRP-ekolod, StructureMap, bredbandsradar och SiriusXM-överlägg med väderinformation.

HDS Carbon-serien har dubbelkärniga processorer som behandlar data snabbare än tidigare. Det gör att man enkelt kan byta mellan applikationer och se flera oberoende ekolodsbilder samtidigt. Med Lowrance SolarMAX HD-skärmt teknik visas all information tydligt i hög upplösning under alla förhållanden och från fler synvinklar än tidigare.

Vi använde 16-tummaren i en sportfiskebåt och blev mycket imponerade av snabbheten och sättet som data visas på den kristallklara skärmen.

ENLIGT LOWRANCE ANVÄNDER

företaget den mest avancerade IPS-skärmt tekniken i sina nya SolarMAX HD-skärmar för fiskeelektronik. IPS-skärmar ska ha en överlägsen färgåtergivning i hög upplösning och därför passa extra bra för att visa fotolikhande ekolodsbilder, något som blir allt vanligare.

Med teknik för nätverkskoppling och dubbelband kan fiskaren använda ekolodsdata från ett nätverk med CHIRP-

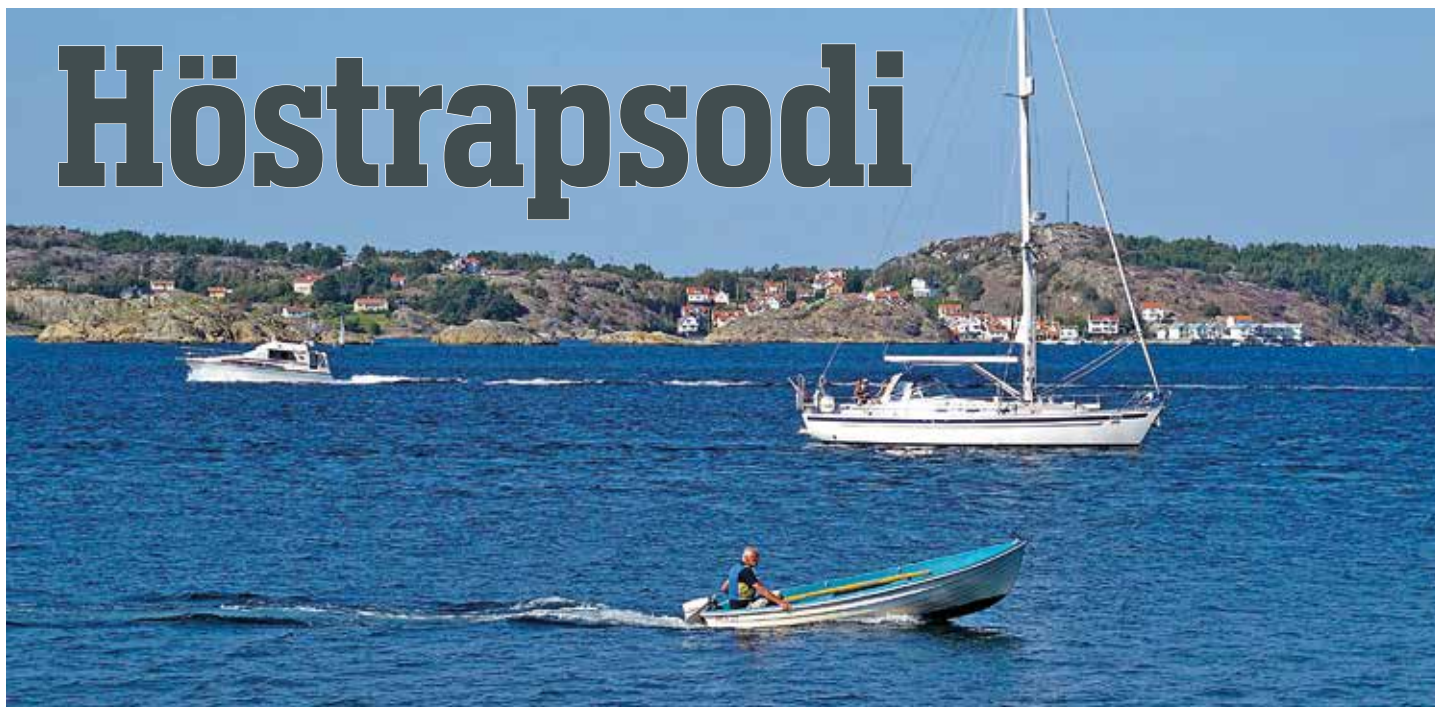
sändare till att täcka mer vatten och markera fisken mycket tydligare på skärmen. HDS Carbon har inbyggd trådlös nätverkskoppling som kan användas för att köpa och ladda ner programuppdateringar direkt till enheterna, samt för Bluetooth-strömning av ljud.

YTTERLIGARE NYHETER FRÅN Simrad är en ny klass B AIS och en ny VHF.

Allt fler fritidsbåtar har AIS (Automatic Identification System). Om båten har både sändare och mottagare sänder man ut sin information om identitet, kurs och fart till fartyg i närheten, utöver att ta emot information om andra fartyg på plotterskärmen. Med nya NAIS 500 kan man markera ett AIS-mål på skärmen, trycka på det och välja att ropa upp det aktuella fartyget automatiskt på VHF:en.

NAIS 500 har en egen GPS-500-mottagare och är kompakt med en vikt av endast 250 gr. Den är helt vattentät enligt IPX7-standard och har flera inkopplingsmöjligheter till alla Simrads NSS, NSO eller GO kartplottrar eller multifunktionsdisplayer samt Simrad RS VHF-system. Enheten är kompatibel med både NMEA 2000 och NMEA 0183. 📍

Höstrapsodi



Hösten är här igen efter en sommar som varit lite si och så. Temperaturen i havet har inte heller slagit något rekord och nu blir vattnen allt kallare. Trots detta kan hösten vara fantastiskt fin och skön och inbjuda till härliga höstturer i våra vackra skärgårdar. Text: Bengt Anderhagen Foto: Lotta Ivarsson



EN NACKDEL ÄR att det fort mörknar, det gäller att ha hittat sin natt-

hamn i god tid om du inte vill mörkernavigera. Även om du har elektroniska navigationshjälpmedel som plotter och radar gäller det att hålla ordentlig utkik. Tänk på att ha dina lanterner tända när du kör och ligger du för ankar så har du din ankarlanterna tända. Det gäller i synnerhet om du ligger i ett område där det kan förekomma båttrafik.

Det gäller att klä sig varmt när man är ute på höstturer och naturligtvis är flytvästen på. Har du en uppblåsbar väst så måste du kolla att gaspatronen är intakt och verkligen igång ordentligt. Det har visat sig att på en del västar har patronen gängat ur sig varför västen inte skulle ha blåst upp om den hamnat i vattnet. Kontrollera också om västen kanske har fallit för åldersstreck, max tio år får en del vara, andra kortare tid. Ta reda på livslängden via leverantören.

ETT ANNAT VIKTIGT hjälpmedel när det gäller sjösäkerhet är det vattentäta mobilfodralet. Flera personer har räddats till livet tack vare att de haft möjlighet att ringa efter hjälp när de hamnat i vattnet. Även mobilfodralet bör

du testa och kolla att det verkligen håller tätt!

PERSONLIGA NÖDSÄNDARE, SÅ kallade PLB (Personal Locator Beacon), blir alltmer vanliga. De är portabla nödsändare som man kan ha med sig i fickan. De kan larma om nödsituationer både till sjöss, på land och i luften. Nödsändarna larmar via det satellitbaserade systemet Cospas-Sarsat, vilket innebär att de fungerar även utanför mobiltelefonernas täckningsområden. Men för att kunna fungera optimalt måste nödsändaren vara registrerad. Om så har skett får Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral information om larmarens position och sändarens identitet i samma stund som larmet kommer in. Det innebär stora tidsvinster vid ett nödläge.

Sedan 1 juni är registreringsrutinen för PLB förenklad. Det innebär att ägaren eller den som nyttjar sändaren själv administrerar sina uppgifter i det internationella registret IBRD (International Beacon Registration Database). Tidigare var man tvungen att gå via Sjöfartsverket.

ETT MINDRE TREVLIGT fenomen i samband med höstmörkret är båt- och motorstölder. Det är

framför allt utombordsmotorer på 50–200 hk som är stöldbegärliga. Ligger du vid båtklubb är vakthållning det allra bästa och ordentligt upplysta bryggor. Spår-sändare och märkning är också till hjälp, även om det inte alltid förhindrar själva stölden.

TILL SIST EN solskenshistoria i höstmörkret:

I mitten på juli låg jag i lä bakom en liten ö i Stora Nassa i Stockholms skärgård. När jag skulle ta upp ankaret fick jag på grund av en klantig manöver ankarlinan i drevet med motorstopp till följd. Båten, en Targa 31, började driva ut på fjärden varför det var dags att ta fram reservankaret och nödankra. Efter en stunds ryck och slit med den fastsnurrade ankarlinan



Magnus Wallner på Sjöassistans.

insåg jag att det var dags att få hjälp, kanske av en dykare.

Eftersom båten är försäkrad i Svenska Sjö ingår Sjöassistans i försäkringen varför jag kontaktar dem. En vänlig tjej och även en vänlig kille tar sig hand om fallet och förmedlar kontakten till en Magnus Wallner på Möja. Han lovar att komma och efter en timme är han ombord hos mig och kollar problemet. Snabbt och elegant tar han loss Duoproppen, lossar ankarlinan (som inte har blivit skadad) och sätter tillbaka propellrarna. Utan att behöva dyka.

– Man ska inte göra det dyrare än nödvändigt, menar Magnus Wallner och när jag frågar vad jag är skyldig så får jag till svar:

– Ingenting, det ingår i båtförsäkringen.

Inte nog med detta: när jag fått ordning ombord och fortsatt färden får jag efter en timme ett mobilsamtal från Magnus som frågar hur det går och att allt är OK.

Efter ytterligare en halvtimme ringer Sjöassistans och frågar samma sak.

En sådan omtanke och återkoppling gör att man blir varm inombords. ☺

PS: Även Svenska Sjö hörde av sig och ville veta om allt gått bra, heders! DS