



Kabinbåten Viggo C8 är en snabb och praktisk båt för alla slags transporter. Med 400 hk utombordare och rätt trimning klarar den även hög sjö i snabbt tempo.

Köregenskaper i toppklass

Viggo har satt en kabin på sin öppna modell. Viggo C8 är en bekväm kabinbåt med höga prestanda. Text & foto: Lars-Åke Redéen



VIGGO X8, SOM presenterades 2014, har ett till synes ovanligt högt gångläge. Båten går dock tryggt, snabbt och effektivt i sjön med kvalitetskänsla i alla detaljer.

Kabinbåten är Viggo C8 är en nyare konstruktion som bygger på samma idéer, men den har modifierats på ett antal punkter. Bland annat har kabinmodellen försetts med över 100 kg ljuddämpande material i skrovet. Det är en klok investering eftersom många kabinbåtar har en tendens att bli rena resonansburkar när skrovet möter vågorna.

LÅNGSMALA BÅTAR AV samma design som Viggo har länge använts för att få goda sjöegenskaper och mjuk gång. Farten är dock inte Viggos viktigaste mål, tanken är att kunna erbjuda en kontrollerad känsla och trygghet

för alla ombord vid högre marschfarter.

Viggo har lyckats mycket väl med C8, som är så tyst och bekväm att man kan prata med varandra i vanlig samtalston även i hög marschfart. Vid vår provkörning blåste det rejält med grov sjögång, men inte ens det påverkade komforten nämnvärt. Tvärtom gäller det att trimma den här båten rätt, öka gasen och därmed komma upp på vågtopparna för att nå ett bekvämare gångläge.

Som extrautrustning har Viggo tagit fram spakar vid ratten för att trimma båda skrov och motor. Det ser avancerat ut, men efter en stunds inläring är det intuitivt och smart. Den som provkört med spakarna vill ha det som standard.

Liksom föregångaren bjuder C8 på mycket rå aluminiumkänsla med många rena metalltytor, överdimensionerade räcken och gas-

dämpare som håller i den kraftiga dörren ut till fördäcket. Hela båten är sammansatt med kvalitet i fokus, något som känns i detaljerna. Sammantaget ger det ger en premiumkänsla som kunderna uppskattar.

Vi gillar den nya kabinen, som ger rejält med skydd samtidigt som den är ljus och luftig. Även en person på 1,90 m har ståhöjd i mitten tack vare en nedsänkning i durken och både förare och passagerare sitter komfortabelt.

KÖRMÄSSIGT ÄR DEN reaktionsnabb och kul att köra. Den höga gångprofilen känns helt rätt när båten tar fart och Håkan Petterssons skrov är väldigt lyckat. Med 400 hk utombordare är den genomsnittliga bränsleförbrukningen under 1,5 lit/Nm med en snittfart på knappt 40 knop, även i utmanande väder-



Fördäcket är praktiskt och smart designat.



Kabinen i Viggo C8 är väl ljuddämpad.



Förarplatsen är funktionell med god sikt.

förhållanden. Det är bra för en kabinbåt på över 8 m längd. Den som vill kan komma upp i nästan 58 knop, men då är det knappast ekonomiskt försvarbart längre.

DEN STÖRSTA DELEN av Viggos produktion är inriktad på båtar för fritidsbruk. Kundgruppen är främst mycket kunniga och krävande båt-köpare som använder sina båtar året runt. De kommer att uppskatta C8.

Designern Håkan Pettersson håller som bäst på med Viggos kommande flaggskepp, en båt på cirka 11x3 m. Båten är i sluttampen av konstruktionsfasen med utbordare i antingen singel- eller dubbelmontage. ☺

Fakta Viggo C8

Längd:	8,20 m
Bredd:	2,30 m
Djup:	1,05 m
Vikt:	2 000 kg inklusive motor
Motor:	300–400 hk
Toppfart:	57 knop
Bränsle:	350 liter
Personer:	6
Pris:	1,45 Mkr med Mercury 400 hk
Info:	www.viggoboats.se



Viggo X8 från 2014 är Viggos första modell. En helt öppen och snabb båt med mycket goda sjöegenskaper.

Fördelar med aluminium

Aluminium som båtmaterial har stora fördelar. Det är också en designtrend, särskilt i Norden. Text & foto: Lars-Åke Redéen

ÄR ALUMINIUM SOM båtbyggnads-material enbart ett mode eller har det även stora fördelar? Åsikterna går isär, men att döma av försäljningen i främst Sverige och Finland är aluminium extremt populärt.

Centrum för svensk aluminiumbåtstillverkning finns i Roslagen. Frånsett småländska Linder finns alla de svenska producenterna här. Även företag med tillverkning utanför Sverige (Anytec, Ockelbo, Marell) har sina rötter här. De riktigt stora volymtillverkarna med Buster Boats i spetsen finns i Finland.

En av de båttillverkare som argumenterar tydligast för aluminium är Öregrund Marine Service AB, som tillverkar Viggo. Företaget bygger cirka 40 båtar per år. 2014 lanserades den öppna modellen Viggo X8 och därefter kabinversionen Viggo C8.

PERSONERNA BAKOM VIGGO, försäljningschefen Stig Andersson och designern Håkan Pettersson, är de som driver frågan om materialet allra längst. Håkan har väl uttänkta idéer om egenskaperna med "plåtbåtar".

– Vi bygger enbart i aluminium eftersom det ger en extrem robusthet. Vi får en solid konstruktion där vi bara bultar fast det vi verkligen måste och då enbart med rostfri syrafast skruv och låsmuttrar, säger Håkan Pettersson.

– Alla produkter som vi sätter i båtarna ska vi helst ha kört med själva minst en säsong för att veta att vi kan stå för den färdiga produkten.

Få tillverkare av aluminiumbåtar har gått så långt i design och produktionsmetoder som

Viggo Boats, men själva byggmetoderna är ganska traditionella. Deras resonemang bygger bland annat på att en underhållsfri båt får sin patina själv utan andra ytbehandlingar.

– Det är det vi försöker få våra kunder att förstå, att de ska låta båten få sin naturliga oxid som skyddar materialet. Slipar man ytan eller gör något liknande så kommer materialet att vilja återskapa ytan, säger Håkan.

Men att tillverka aluminiumbåtar är tids- och kompetenskrävande jämfört med plastbåtstillverkning. Den stora utmaningen ligger i att upprätthålla en mycket hög kvalitetsnivå med bibehållen effektivitet i produktionen.

FÖR KONSTRUKTÖREN OCH "aluminiumfilosofen" Håkan Pettersson innebär aluminium flera utmaningar och möjligheter.

– Dilemmat är att komma ner i extremt låga vikter med rätt balans i båtarna. När botten möter vattenytan bildas det en spray som vi vinklar av med steglister som riktar vattenkraften nedåt. Cirka 15 procent kan

man få bort i motstånd genom att ta tillvara på vattnets kraft istället för att låta det gå förlorat som spray. Det ger flera knop i det övre fartregistret.

Att vända sprayen innebär en viss energiförlust, men det lyfter skrovet ur vattnet rejält. Reduktionen i vattenmotstånd som vi får genom att minska den våta ytan ger mer tillbaka än vad det kostar. Dessutom har vi ett uttag på skrovets akterkant. Ju fortare man kör, desto större och effektivare blir det urtaget i förhållande till båtens våta yta. ☺

"Låt båten få sin naturliga oxid, den skyddar materialet allra bäst."



Arronet 24 5 CXP är på 7,50x2,40 m.

200 båtar per år i modern fabrik

BÅTSTILLVERKAREN Arronet Teknik AB i Öregrund (grundad 1992) bygger totalt 200 aluminiumbåtar per år i en modern fabrik med datorstyrd CNC-skärmaskin. Tyngdpunkten för produktionen ligger på hyttbåtar i storleken 23–24 fot, men de bygger

både mindre och större modeller. – Ömheten med aluminium är fantastisk. Vill man roa sig med att putsa och polera sin aluminiumbåt så kan man göra det, men det gör ingen som helst nytta, säger Niklas von Arronet.



Maria Nikula driver Alukin tillsammans med sin man, Peter Nikula.

En del av Nimbus Boats

ALUKIN BOATS SWEDEN AB grundades av Peter och Maria Nikula. Idag har de sålt företaget till Nimbus Boats. Efter att ha börjat med båtar för sina egna behov har företaget vuxit och nu väntar expansion.

– Produktionen av båtar går för

fullt och vi bygger 50–70 båtar i år, främst kabinbåtar. Det enda större problemet är att hitta personal, men än så länge har vi klarat oss bra. Vi har en dialog med Marina Läroverket angående personal och montörer, säger Maria Nikula.

Byggde sin drömbåt i aluminium

Arkitekten och båtälskaren Christer Westh byggde sin drömbåt i aluminium. Resultatet blev en mycket praktisk och egensinnig motorbåt. Text: Lars-Åke Redéen

CHRISTERS BÅT HAR mycket personliga linjer. Vilket inte hindrar att många vänder blickarna efter hans "WID 27".

– Jag är väldigt nöjd med det mesta i båten. Vi körde från Hönö runt Skåne via Gotland upp till Roslagen på en demo- och shake down tour sommaren 2018. Det tog fem veckor och vi stortrivdes hela tiden, säger Christer West som är arkitekt med eget företag på Hönö.

Eftersom Christer Westh inte hittade någon båt som han tyckte passade deras behov, kontaktade han en konstruktör. Tillsammans har de under drygt tre år tagit fram WID 27. Skrovet svetsades i Småland och montering av inredning och alla detaljer har utförts på Hönö.

ETT LEDORD FÖR båten är lugn. Ingen stress vid tilläggning i naturhamn på grund av rädsla för repor, trygg att åka i även vid dåligt väder och lätt att leva i.

– Jag har varit på sjön hela livet och tyckte inte att andras prioriteringar stämde överens



med mina. Jag vill gärna kunna använda båten året runt och vi är två personer som ofta bor i båten. Dessutom ville min norrländska fru gärna ha en bastu ombord, vilket fick till följd att utrymmet för toalett/dusch också kan användas som ångbastu. För att kunna köra ånggeneratorn till bastun har Christer installerat 2x390 Ah Litiumjonbatterier. Bara batterierna kostar som en mindre bil...

Materialen i Christers båt är typiska för en modern arkitekt: aluminium, glas, plywood och linoleum.

BÅTEN ÄR 7,8 m lång (plus badbryggan) och 2,65 m bred. Den väger drygt 4 000 kg. Med en MerCruiser diesel på 3,0 liter och 260 hk gör den 29 knop på topp och marschar i 24 knop.

Priset för WID 27 är en bit över 3 Mkr. Den första båten är



Den 7,8 m långa båten har en speciell inredning i vanlig byggplywood och linoleummattor.

WID 27 är första prototypen av en båt som är fylld av personliga detaljer. Bland annat finns det ångbastu ombord.

ju en prototyp, men vem vet, det kan bli fler.

– Om jag byggde en ny båt skulle jag bygga den en fot längre och kanske lite högre. Vi har så många prylar i WID 27 och om vi gjort den aningen längre hade det varit lättare att få plats med allt.

– Det här är mitt livs dröm. Jag fick min första eka av farmor och farfar när jag fyllde fyra år, men kanske är detta min sista båt? ☺