



● Matplatsen i Albin 25:an är ganska trång. Bordet hindrar passagen till och från.

Styrplatsen är väldisponerad med kartbord bredvid instrumentpanelen. För att få bra sikt runt om måste man fälla bort soltaket och stå upp och styra. Med kappellet nere är sikten mycket bra även bakåt.



- Bränslet är dyrt.
- Du är ovan vid sjön.
- Vad ska du välja:

# SEGEL eller MOTOR?



TEKNIKENS VÄRLD  
**PROV**  
KÖRNING

**Att köpa båt är en stor investering. Det gäller att välja rätt från början. Ska man satsa på segelbåt – eller åtminstone motorbåt med hjälpsegel – för att dra nytta av vinden, en drivkraft som inte blir dyrare och inte tar slut? Teknikens världs stora båttestlag, en blandning av sjövana och noviser, provkörde två av Sveriges mest sålda båtar av resp typ. Sex av åtta valde segelbåt!**

Av PEET KOKLA, BJÖRN SUNDFELDT – PEDER EK/PeO (foto)

■■■ En segelbåt eller en motorbåt?

Står du i valet och kvalet inför sommarens stora investering? Med upptrissade bränslepriser och en viss osäkerhet om tillgången i framtiden är det inte utan att man börjar snegla åt den

gratis drivkraft som vinden trots allt ger. Tom fanatiska motorbåtsälskare börjar prata om hjälpsegel att dryga ut dieseloljan med – medan de inbitna seglarna är helt oberörda.

Trots att linjerna på senare år har börjat suddas ut existerar fortfarande inte något direkt kärleksförhållande mellan motorbåtskeppare och seglare. Ute på sjön vinkas det ju till höger och vänster men det är system i vinkningarna.



● De främre V-kojerna är de minst bekväma i bägge båtarna. Albin 25:an lutade även uppåt i fotändan. Stora kuddar var nödvändiga.



● Att gå för motor med segelbåten Vega upplevde de flesta som tråkigare än att köra med motorbåten Albin 25. Albinens höga nos gjorde det besvärligt att komma till och från båten när stränderna var låga.



Man vinkar mest åt andra motorbåtar respektive segelbåtar, mera sällan mellan dessa två grupper.

Man kan hårdra detta till att det rör sig om två olika livsstilar där själva förflyttningen på sjön ofta är av underordnad betydelse för motorbåtsägaren och där det snackas mest om fina hamnar och tilläggningsplatser medan seglaren minns de fina seglingarna som helhet.

### Sveriges mest sålda båtar

Hur upplever då sjönovisen ett veckoslut i motorbåt, respektive segelbåt? För att ta reda på den saken lånade vi två av Sveriges mest sålda båtar av respektive typ. En Albin 25 motorbåt och en Albin Vega segelbåt med hjälpmotor. Trots att båda båtarna kostar omkring 60 000 kr, standardutrustade, så har det faktiskt

sålts cirka 2 000 båtar av varje. Det är stora serier i Sverige.

Albin 25:an är en typisk dubbelruffad motorbåt med fyra fasta kojplatser varav två finns i förpiken i en V-bädd och två som stickkojer i akterkabinen.

Vega är byggd som en traditionell segelbåt med öppen sittbrunn i aktern, ganska stor ruff med två kojor och plats för två till i en V-koj i förpiken.

Båda båtarna anses vara bra

familjebåtar med hyggliga utrymmen och stadig och stabil gång. De anses även vara något av förstabåtar för dem som aldrig har varit ute på sjön men plötsligt bestämmer sig för att skaffa sig en flytande sommarstuga.

Ett stadigt skämt, som kanske har lite verklighetsbakgrund är att Vegaskepparna är de som hissar segel sist, revar först och för det mesta går för motor. Albin 25-ägarna lär ha fått sin utbildning i

# Segelbåt eller motorbåt - två olika livsstilar

navigering hos Vaxholmsbolaget och känner av erfarenhet alla grynnor i skärgården.

Våra två besättningar var en lagom blandning av folk, med obetydlig till ganska mycket sjövana.

Vi var ute i tre dygn i skiftande väder från bleke till den första stora höststormen, körde sammanlagt ca 100 distansminuter = ca 180 km och bodde hela tiden i båtarna.

Trots att meningen från början var att utröna lite av filosofin kring segel kontra motorbåt drogs det ofrånkomligen också direkta paralleller mellan de två båtarna.

Vi startade en fredagsmorgon med stiltje och dimma från Stockholm och styrde utåt skärgården. Vegan fick hela förmiddagen gå för motor men på andra sidan Vaxholm lättade dimman och samtidigt blåste det upp så pass att skepparen på den båten beslöt sig för att hissa segel.

Eftersom det var meningen att vi i görligaste mån skulle hänga ihop så fick Albin 25:an med sin högre fart vänta in Vegan. Bland annat hann vi med ett kondisbesök i Vaxholm där vi köpte bakelser som egentligen var avsedda för kvällens kaffe, men som tog slut före Grinda mest p g a sysselsättningsbrist.

## Skepparn dolde gäspningarna

Det sista var inte ett direkt problem men faktum är att de flesta i motorbåten efter ett par timmar började tycka att det var lite tråkigt att bara surra framåt. Tom skepparn som dock hade lite att göra med styrning och navigering började känna lite leda men dolde skickligt gäspningarna för att inte påverka de andra.

För att få tiden att gå ordnades en improviserad kurs i navigering. Vi lekte ordlekar och berättade gamla historier för att slutligen besluta oss för att gå iland vid Möja för att leta efter tidningar. Som ren sysselsättningsterapi lagade vi även till lite fika. Det var då bakelserna försvann.

På Vegan var stämningen inte så munter från början. Medan besättningen på Albin 25:an under sitt kapell saknade direkt kon-



**Albin 25 de Luxe**

Pris standardutrustad: 57 000 kr

Längd: 7,50 m

Bredd: 2,60 m

Vikt: 1 600 kg

Motor: MD 3 B. Tre cylindrig diesel på 36 hk.

Bränsletanken rymmer 95 lit.

Bränsleförbrukningen ca 8 lit/tim vid ca 10 knops marschfart.

Albin 25 de Luxe är halvplanande. Motorn sitter mitt i båten. Innerutrymmena är delade på en förpik med pentry, toalett, matplats och två kojor. I akterkabinen finns plats för två personer i stickkojer. Med suffletten uppe kan hela båten täckas och även sittbrunnen användas som beboeligt utrymme. I standardutrustningen ingår inte värme och pentrykök.

I akterruffen sover man bra och stickkojerna är ganska rymliga. Det är också lätt att ta sig ut och in. I förpiken är det mycket trängre. Bäddarna lutar dessutom uppåt i båtens för. Det trekantiga bordet passar in mellan förpikskojeerna men är trångt att äta på. Den kan även fästas på luckan till akterkabinen för användning utomhus men då kan man inte öppna den luckan.

Förarplatsen är bra men sikten med kapellet uppe är ganska dålig. Det är svårt att komma i och ur båten eftersom det saknas fotsteg inne i sittbrunnen. Det är också svårt att arbeta på akterdäck.

Pentryt är placerat bredvid toaletten vilket inte är så lyckat eftersom båda utrymmena är dåligt ventilerade.

Motorn går ganska tyst för att vara en diesel. Mest bullrar det i akterruffen men det är knappast troligt att man vistas där under gång. Annars får man använda något höjdt samtalston i hela båten utan att behöva skrika. ■

takt med den raa dimman utanför satt de fyra i Vegan under bar himmel bak i sittbrunnen.

Några frös och några tyckte att det var enbart tråkigt att gå för motor i en segelbåt. Det enda de kunde göra var att koka kaffe och servera mellanmål då och då.

Därför blev stämningen extra munter när det äntligen verkade som det skulle börja blåsa lite och man kunde börja förberedelserna för att hissa på.

Det medförde inga större problem att sätta segel, och samtliga i besättningen drog en suck av lättnad när man efter fyra timmars motorgång kunde stänga av den surrande dieseln.

Visserligen väsnas den förhållandevis lite i förhållande till de flesta andra båtDieslar, men i längden är det ändå ett synnerligen enerverande ljud, speciellt i en segelbåt.

Väl under segel fanns det dessutom något att göra. Skepparn satt till rors, en skotte fockskotet eftersom man kryssade större delen av tiden och en kunde sysselsätta sig med navigering. Även den fjärde besättningsmedlemmen kunde nu njuta lite mer av färden.

## På Vegan: en nöjd besättning

Det tar längre tid att segla, men det är roligare, även om Vegan har en del nackdelar. Bl a är rors-

mans arbetsplats uruselt disponerad och fockskotet har en irriterande benägenhet att fastna i mantågen.

Trots det var det en ganska nöjd besättning som så småningom nådde natthamnen. Den hade fått jobba lite för att komma dit och det var inte något tråkigt och enformigt jobb.

När sedan matoset började sprida sig i kabyssen var alla riktigt nöjda med sig själva, hade glömt de första timmarnas motorgång och kände sig ganska belåtna med tillvaron.

## På 25:an: Skönt stänga av motorn

Albin 25:ans besättning tyckte det var riktigt skönt att stänga av motorn när man väl ankrat upp i den lilla vik som skulle bli natthamn. I stället startades Eberspächern vars dämpade dån knappast märktes efter dieseln visserligen måttliga men dock buller. Kvällen var lugn och efter fläskkotletterna kom även Vegans besättning över. Albinens stora sittbrunn, nu täckt med sufflett, kunde nämligen lättare härbärga åtta man än Vegans salong. Dessutom fungerade Albinens värme mycket bättre än Vegans gasolkamin.

På morgonen vaknade vi av att det hade börjat blåsa upp. I den stilla viken, skyddad för allt utom

direkt nordliga vindar, blåste det nu så att vågtopparna skummade fastän vinden kom från öster.

Väderlektjänsten hade bara pessimistiska rapporter att komma med. Vinden skulle öka och vrida mot syd eller sydväst. Vi beslöt oss att ta oss tillbaka in i innerskärgården innan vädret blev ännu sämre.

Besättningarna bytte båtar, kollade att allt fungerade och kastade loss. Vegan kördes ut för motor, eftersom vi var osäkra på vilken segelföring som skulle vara lämplig i den alltmer ökande vinden.

Vi började med att hissa stormfock och med den lilla triangeln länsade vi plötsligt undan i avsevärd fart. Båten var visserligen lite tungstyrd men vi tyckte att det var bättre att vara försiktiga än efterklokka.

Vinden hade pressat upp en riktigt duktig dyning och vi åkte berg och dal-bana med Sumloggen pekande en bit över skalan, som slutar vid tio knop, i surfarna. I uppförsluten darrade den ner till omkring sex knop för att sedan skjuta fart igen.

När vi så småningom kom i lä igen bakom öarna hissade vi även storen, men revade den nästan till hälften för att inte överraskas av den byiga stormen. Början av färden hade varit lite nervös, men när vi upptäckte att båten fungerade blev stämningen också bättre.



● Albin 25:ans salong, överst, blir ganska trång när man faller upp bordet. Vegan, nere, har två "längbänkar" - kojor - med bordet mellan.





### Albin Vega

Pris standardutrustad: 63 000 kr

Längd: 8,25 m

Bredd: 2,46 m

Vikt: 2,3 ton varav 915 kg i kölen

Motor: MD 6 A. Tvåcylindrig diesel på 10 hk.

Bränsletanken rymmer 30 liter.

Bränsleförbrukning ca 2 lit/tim vid ca 6 knop.

Krysställ, fock och stor är på 28,3 m<sup>2</sup>, dessutom kan båten förses med en hel del extra segel efter behov.

Vegan är en konventionell, långkölad segelbåt med mastheadrigg. Hela boendetrymmet är placerat framför sittbrunnen som kan täckas med bomtält för att bli beboelig.

Ingen tyckte riktigt om styrplatsen hos Vegan. Sikten var dålig framåt vilket gjorde att rorsman ofta fick stå upp. Den trånga toaletten skapade också vissa besvär, särskilt nattetid eftersom den inte kunde avskiljas från förpiken. Det fanns ganska gott om stuvningsutrymmen ombord och pentryts placering under ruffluckan var bra från ventilationsynpunkt.

De bägge kojerna i ruffen är bekväma och tillräckligt långa för normalväxta personer. I förpiken fick man täflirta för att få plats.

Konstruktionen med ruffbordet som snurrar asymmetriskt kring sin egen axel uppskattades också eftersom man kunde skjuta den ur vägen och även helt plocka bort den. Motorn visade sig vara tillräckligt stark för båten men seglarna i gänget tyckte att den var för lätt att starta.

Skämt åsido, men med en så fin maskin är det lätt hänt att man startar motorn snabbt i stället för att invänta nästa vindkäre. Det är kanske därför som man så ofta ser "motorseglande" Vegor.

● Akterkajutan i Albin 25:an är rymlig och luftig med två stickkojer. Placeringen av pentry och toalett mitt emot varandra var mindre smaklig.



re. Med dyningen reducerad till vanlig krabb sjö sattes tekannan på köket, mackor breddes och färden började åter bli riktigt trivsamt, tills någon öppnade en av luckorna i durken och upptäckte att hela kölsvinet var fyllt med vatten.

Både bränsletanken och batteriet var helt översvämmade. Efter mycket letande i instruktionsboken hittade vi länsumpen, en liten leksak, i sittbrunnen. Den sög ut ungefär en liter i taget. Det tog över en halvtimme att länsa båten. Hur vattnet hade kommit in vet vi inte, men vi misstänkte starkt propelleraxeln. Sedan pumpade vi båten varje timme för att vara på den säkra sidan.

Vegans nya besättning hade aldrig tråkigt under den här färden. Alla hade fått sig en sysselsättning tilldelad och skötte sitt efter bästa förmåga. Nu skapades lite spänning av det hårda vädret, men även i vanliga fall, det märkte vi nästa dag, fanns det tillräckligt att göra på båten för att hålla fyra personer i gång på ett lagom avstressande sätt.

På Albin 25:an hade man glömt att stänga kapellet över förarplatsen – och när båten kom ut ur den relativt skyddade viken blåste det plötsligt till. Det tog ett tag i den häftiga vinden att få kapellet på plats igen.

I vanliga fall är det ett enmansjobb men nu tog det två man

flera minuter att få båten vindtät igen. Under tiden cirklade 25:an runt Vegan för att fotografen skulle få bilder av segelsättningen.

### Nära att slå runt

Skepparn hade dock inte riktigt vant sig vid Albin 25:ans sjöegenskaper och han hade heller inte insett hur hårt det egentligen blåste. Så han vände långsamt med bara halv gas, utan att närmare studera hur stora vågor som var på väg in mot båten.

Det hade till följd att 25:an plötsligt fick en jättevåg snett akterifrån, fören grävde ner sig och aktern reste sig ur vattnet. Båten tog inte styrning, propellern piskade luft och man var på gränsen att slå runt.

Rorsman lyckades med nöd och näppe stanna kvar i närheten av ratten och slet förtvivlat för att räta upp båten. De andra två i sittbrunnen låg som klistrade mot babords fribord medan gästen på däck som skulle surra kapellet kämpade för sitt liv när han klamrade sig fast i grabbräckena.

Slutligen rätdade båten upp sig, men det berodde mer på tur än skicklighet. När skrällen släppt mumlades det en hel del om både ovana skeppare och tvålkorpar.

Efter den betan tog man det betydligt lugnare ombord på 25:an, och efter att ha studerat

sjökortet beslöt man sig för att lämna farleden och gå inomskärs. Där var det lä större delen av vägen, turligt nog.

Ty även när skepparn lärt sig hantera båten, visade det sig att den inte alls är lämpad för hög sjö.

Går man mot sjön stänker det över hela båten och den slingrar sig lite obehagligt. Även om man tar sjön akterifrån slingrar den lite, men det är det enda gängläge som går att använda i sjö. Att ta den tvärs är att utmana ödet.

Men inomskärs går den som sagt hyggligt och utrymmena är inte dåliga. Motorljudet är även i den här båten förhållandevis dämpat, så man anlöpte Storön – vår andra natthamn – i god form.

Hemfärden den tredje dagen var mera fråga om en transportsträcka som inte bjöd på någon dramatik. Med bra vindar kryssade Vegan tillbaka mot Stockholm och Albinen tog den rakaste vägen utan att behöva ta skydd bakom öar.

När vi sedan sammanfattade det hela visade det sig att sex av de åtta i besättningarna tyckte avgjort bättre om att åka segelbåt än motorbåt, en reserverade sig och tyckte att segling var krångligt och stressigt, men åkte gärna med om han slapp vara med om att sköta båten.

Den sista medlemmen i testla-

get tyckte att segelbåten enbart var obehaglig, kall och läskig med en massa snören som man trasslade in sig i. Hon skulle aldrig kunna tänka sig att skaffa sig en segelbåt.

De sex som gillade segelbåten bäst tyckte att motorbåten var tråkig och bullrig. Osäkerhetsmomentet dök också upp. Med bara en motor som drivkraft undrade man vad som skulle hända om den av någon anledning strejkade. På segelbåten hade man i varje fall två framdrivningsanordningar. De trodde sig också få ut mer av en semester på en segelbåt än att bara surra runt öarna i vad man betecknade som en förvuxen tvålkorpar.

### Motorbåten – en flytande sommarstuga

Vad fick vi då ut av testet?

Motorbåtar av den här typen lämpar sig bäst som flytande sommarstugor med vilka man väljer "tomt" efter behag. De har i regel lite bättre innerutrymmen än motsvarande segelbåtar. Deras primära funktion är att ta besättningen ut i naturen utan att erbjuda något annat än enstaka skönhetsupplevelser under färden. De är enklare att sköta än segelbåtar.

Kan man köra bil lär man sig snabbt tekniken att manövrera en motorbåt, men det bullrar under färd och sjöegenskaperna åtminstone på den provkörda båten är diskutabla.

Dieseloljan som nu kostar 63 öre litern ger en driftskostnad på ca 5 kr/tim vid marschfarten omkring 10 knop.

### Segelbåten kräver mer

Segelbåten kräver något mera av sin ägare och en av nackdelarna är att man inte alltid kan åka direkt dit man vill. Detta bekymrar en inte direkt eftersom man måste koppla bort stressen när man sätter sig i en segelbåt och ta färden som den är.

Det krävs en lite speciell mentalitet för att kunna trivas i en segelbåt, men de som har vant sig förklarar att det inte finns något skönare än att sticka ut och helt glömma andra problem än dem som har med själva seglingen att göra.

Naturligtvis kan man även stressa till tillvaron under segling. Kappseglingar lär vara en av de mest nervpåfrestande sporter som finns.

Slutsatsen blir att om man vill uppleva sjön/havet i nära kontakt med elementen ska man köpa en segelbåt. Vill man ta sig bekvämast ut bland öarna ska man ha motorbåt och ta stöten med buller och bränslekostnader. ■