

PER SUNDBERG

DC13

– en daycruiser utöver det vanliga.

Många båtar aspirerar på att vara världens vackraste daycruiser. Men frågan är om inte den norrlandsbyggda DC13 är en av de mest fulländade. Handbyggd i ek och mahogny är hon med sina elva ton och sitt karaktäristiska utseende så tidlös att hon aldrig kan bli omodern. Via en lång resa mellan Johanssons Båtbyggeri i Holmsund och den franska rivieran är DC13 nu åter i Sverige och finare än någonsin.

Det lilla båtbyggeriet Johanssons i Holmsund har båtbyggerihantverket i blodet. Redan i slutet av fyrtioalet startades verksamheten av Rolf Johansson. Sedan har sönerna Bengt och Christer med familjer fört traditionen vidare. Under årens lopp har hundratals fantastiska byggen passerat det lilla varvet i Holmsund, nära Umeå. Men båten på bilderna, DC13, är enligt många ett av varvets mest lyckade projekt, i fråga om design och sjöduglighet.

Båtens ursprung kommer från en serie båtar med samma grunddesign ritade av John

H.V. Lindblom som Johanssons Båtbyggeri samarbetat med i många år. Lindblom lär ha gjort bortåt 2500 båtritningar och hans skapelser har även förverkligats och serietillverkats av bland andra Storebro och Ryds.

Historien kring båtarna tar sin början i mitten av åttiotalet när grundaren av den inte helt okända klädkedjan Gul & Blå, Lars Knutsson, ville ha en snygg daycruiser. Lars gillade den amerikanska stilen på båtar men inget föll honom riktigt i smaken. Ett problem med ett eventuellt förvärv var också frun Marias starka anlag för åksjuka. Vid



minsta lilla sjögång vägrade hon att sätta sin fot i en båt.

Paret kände John H.V. Lindblom och gav honom uppdraget att rita en båt som passade bådas behov. Grundbriefen var att den skulle vara låg och stor men ändå se liten ut på håll. Han började med att rita upp skrovet som landade på 10,5 x 3,5 meters längd. Lösningen för att få båten att gå bra i sjön och samtidigt lindra fruns åksjuka, var att göra skrovet med extremt låg tyngdpunkt och en relativt hög vikt.

Paret Knutsson gillade förslaget och gav Johanssons Båtbyggeri uppdraget att sätta ihop båten. Inga kompromisser gjordes när det gäller kvalitet och material. Genomgående för DC-båtarna är att köl och spant är gjorda i massiv ek och resten i mahogny. Skrovet tar ett halvår att bygga och bordläggningen görs med cirka ett bord per dag. Bortåt 10 000 arbetstimmar tar det att färdigställa dessa båtar utan genvägar.

“ Efter några timmar fick Lars frågan om han inte kunde be killarna som byggt den här båten att göra en till honom också. Fast bara litet längre.

Efter en lång byggprocess levererades slutligen DC 10.50 till Knutssons. Den levde verkligen upp till de högt ställda förväntningarna och paret använde den flitigt. I början av nittioalet fick de utlandsbesök av sina vänner, den österrikiska industrimagnaten Jeffrey Steiner och hans svenska fru Irja. Självklart stod en gemensam tur med båten i Stockholms skärgård på schemat. Redan efter några timmar fick Lars frågan, från den djupt imponerade Steiner, om han inte kunde be killarna som byggt den här båten att göra en till honom också. Fast bara litet längre. På den här tiden rasade en mycket kännbar låg-



konjunktur i Sverige och orderboken gapade tämligen tom hos Johanssons i Umeå. När beställningen kom kunde de därför nästan omgående sätta igång att bygga den.

Att bygga en sån här båt är inte gratis med tanke på hantverket. Men Steiner som hade ordentlig ordning i börserna övervakade bygget med stort intresse. Då och då flög han också förbi Umeå i sitt eget privatjet.

– Han kunde komma inflygandes från Nice eller någon annan del av världen. Sen efter två timmar sa han att det var dags att ge sig iväg och fortsätta jobba. Han hade många järn i elden, minns Christer på Johanssons båtbyggeri.

Redan året därpå levererades DC 12.30 till Steiners jätteresidens i Saint Tropez. Precis som namnet antyder var längden 12,3 meter med en bredd på 3,99 meter. Annars var den nästan identisk med paret Knutssons båt. Meatball II blev det lite lustiga namnet på båten, uppkallad efter Steiners fru som han kärleksfullt brukade kalla my swedish meatball.

Att den välbeställda kunden blev nöjd med Johanssons hantverk var bara förnamnet. Redan efter drygt ett år skrällde

telefonen på det lilla varvet i Holmsund. I andra ändan var det Steiner som ringde från Rivieran sittandes i sin norrländska daycruiser. Med måttbanden i högsta hugg hade han och Lars Knutsson kommit fram till hur båten skulle kunna fulländas till ren perfektion. Den enkla lösningen gick ut på att fördäcket skulle förlängas med 70 cm. Thats it.

– Följdfrågan var om vi ville bygga världens snyggaste daycruiser och vad vi skulle ha för att bygga den. Då kom vi med ett förslag. Redan på måndagen satt det en halvmiljon på kontot och vi kunde sätta igång direkt, berättar Christer Johansson.

Meatball II såldes och lär idag gå nere i Istanbul. Den nya båten fick förstas namnet Meatball III och levererades ner till Saint Tropez 1993. Slutresultatet blev precis som förutspått helt bedårande. Johanssons hade byggt henne precis enligt John H.V. Lindblom ursprungliga ritningar men med det förlängda däck. Trots att Steiner hade säkert 20 båtar och ett antal yachter runt om i världen hade Meatball III trots sin ägares många arbetstimmar använts flitigt. Den största anledningen var att det var för bökigt att ge sig ut med en stor yacht när det kom industrikunder som ville ut på småturer. Då valdes allt som oftast den norrlandsbyggda ögonstenen. Så säkerligen har en och annan storaffär gjorts upp ombord.

Meatball III förblev hos sin ägare fram till för ett par år sedan då Steiner dessvärre gick bort. Efter några års förvaring nere på Rivieran fick en svensk, som föredrar att vara anonym nys om henne. En affär gjordes med dödsboet och båten kunde efter många års tjänst i Medelhavet fraktas tillbaka till Sverige. Där beslutade den nya ägaren att namnet på båten fick bli Köttbullen, för man byter inte namn på en båt. Det betyder ju

otur. Däremot att byta språk bör man komma undan med så Meatball blev Köttbullen. Den nya ägaren ansåg också att en mindre renovering och en teknisk uppfräschning var på sin plats. Självklart fick då Johannssons Båtbyggeri, som en gång byggde båten, förtroendet att stå för renoveringen.

När Köttbullen anlände Holmsund från Saint Tropez var hon ganska luggsliten utan att vara nedgången. Medelhavssolen och idogt svabbande hade slitit hårt på teakdäcket och det har Johannssons bytt ut helt. Annars har allt trä klarat sig fint. Botten var fortfarande mycket fin och ekspanten som nya. Sedan har hela båten grundligt slipats ner och lackats och målats. Alla beslag, elsystemet och all elektronik har fått sig en översyn eller blivit utbytt. Ut åkte även de gamla pentamotorerna som började visa tecken på slitage. Istället har två stycken sprätt nya Volvo Penta D6 dieslar monterats. Effekten

“ *Det finns ingen båt som är lik DC13 att köra. Hon går enormt fint i vattnet tack vare sin låga tyngdpunkt.* ”

på 370 hk per motor borgar för att den elva ton tunga daycruisern flyttar på sig när skepparen begär det. Badbryggan specialbyggdes för att kunna dra upp gummibåtar och andra mindre flytetyg. Totalt la Johannssons cirka 2000 timmar på att renovera Köttbullen men då är hon också bättre än ny.

Hela styrsystemet passade man även på att uppdatera med Pentas nya joystickstyrning. Den gör manövereringen lekande enkel och rena fickparkeringar med stora båtar möjliga. Via de dubbla dreven utnyttjas kraften från motorerna. När skepparen vrider på joysticken åt det håll han eller hon vill, så



vrider sig båten runt sin egen axel, och man vänder på en femöring. Tilläggningar blir rent av nästan lustfyllda.

Prestandan får man säga är goda på en så pass tung båt. Hon går som allra bäst i drygt 30 knop. Topphastigheten ligger på 37 knop och bränsleförbrukningen stannar vid ca en och en halv liter per motor och nautisk mil.

– Det finns ingen båt som är lik DC13 att köra. Hon går enormt fint i vattnet tack vare sin låga tyngdpunkt. John som ritade henne gjorde verkligen ett bra jobb och allt stämmer verkligen med den här båten bekräftar Christer Johansson.

Johanssons har genom åren byggt ett antal specialbeställningar som DC-båtarna. Parallellt med båtbyggandet har man numera också specialiserat sig på renoveringar av

“ *Du får räkna med minst ett års byggtid och den nätta summan av ca 14 miljoner kronor beroende på utrustning.*

veteranbåtar och motorservicar. Vill du ha en egen DC13 så är det bara att beställa ett eget exemplar. Men du får räkna med minst ett års byggtid och den nätta summan av ca 14 miljoner kronor beroende på utrustning.

Kanske ser du en glimt av Köttbullen i sommar eftersom Stockholms skärgård är hennes nya hemmavatten. Men hur den nya ägaren ska kunna fortsätta vara anonym i sin mycket iögonfallande daycruiser återstår att se.

PER SUNDBERG

Flakmoppe till sjöss

En nyhet på årets Allt för sjön i Älvsjö var lilla Nya Zeeländska Zego. En innovativ skapelse som närmast kan beskrivas som en korsning mellan en vattenscooter och en flakmoppe. Zegons styrka är att den förenar nytta med nöje.

Den stora skillnaden mot en vattenskoter är att man byggt Zego som en minikatamaran på två pontoner med ett fördäck av aluminium. Det ger hela skapelsen en stabilitet för alla typer av sjö. Samtidigt kan Zego användas för till exempel transport, fiske, dykning, vattenskidor och som ett rent nöjesreskap. På mässan har Zego och den svenske generalagenten Ichi Gadelius fått massor av positiv uppmärksamhet.

– Det är extra kul att skärgårds- och båtfolket verkar förstå det praktiska med Zego. Många har dragit paralleller med gamla hederliga flakmoppar. Nyss var en professionell bryggbyggare här och köpte ett ex rakt av, berättar Ichi nöjt.

Maskinellt går det att välja en valfri utombordare på upp till 30hk. Det ger fartresurser uppåt 30 knop tack vare låg vikt. För strax under 60 000 kan du ersätta den gamla hederliga jollen efter båten med en Zego.



FAKTA ZEGO SPORTS BOAT

Längd:	3 meter
Bredd:	1,62 meter
Pris exkl motor:	56.000 sek
Motor:	Utombordare max 30hk/55kg
Vikt utan motor:	120kg
Byggd i:	Polyeten och aluminium
Styrning:	Via vajer