

Aluminiumbåtar

INVASIONEN

Gasglad, höga kvalitetskrav eller slippa underhåll? Rå, kaxig och fartfylld, eller ombonad med plast på insidan? Oavsett vilket finns aluminiumbåtar för helt olika krav. Och efterfrågan är skyhögt.

TEXT OCH FOTO JOHAN COOKE



RÅA MEN ÄLSKADE

Starkt material, lång livslängd, tåligt och underhållsfritt är aluminiumbåtens fördel. Baksidan är hög risk för galvanisk korrosion. Och för att laga ett hål krävs professionell svetsning.

Däck, räcken, pollare, skrov - och hytt om det finns - förenas i princip till en superstark enhet. Därför är aluminiumbåtar av en helt annan kvalitet än majoriteten plastbåtar som består av olika skott, moduler och beslag som skruvas fast. Och så är aluminiumbåtar stryktåliga. Det är vanligt att ägarna kör upp sina aluminiumbåtar på stränder utan att materialet skadas. Och slår båten in i bryggan kan det bli

Tänk på det här

- Vid bottenmålning är det viktigt att botten först målas med epoxiprimer innan bottenfärgen appliceras. Prata med din båtleverantör innan du börjar med jobbet.
- Elsystemet får inte jordas i aluminiumskrovet. Aluminiumet kan då offra sig.
- Använd förtennade elkablar för elsystemet. Undvik att skarva kablarna.
- Aluminium är inte optimalt ur ljudisolerings synpunkt jämfört med en plastmotorbåt.
- En aluminiumbåt av hög kvalitet kostar mer än en likvärdig plastbåt. Däremot har aluminiumbåtar i regel ett högre andrahandsvärde.
- Tillverkare kan ha egenutvecklade medel för sina skrov och däck. Till exempel Anytec har ytbehandlingsmedlet M-400 som bland annat förebygger oxidation och ger högre glans. Alukins motsvarighet heter Seal-1.

Om aluminium

Aluminium framställs av mineralen bauxit. Att ta fram aluminium och legera kräver mycket energi.

Å andra sidan tillverkas stora kvantiteter aluminium på Island där naturliga värmekällor driver aluminiumverken.

Den största miljöfördelen är att aluminium i princip är fullt återvinningsbart. En legering är en fast blandning av två eller flera metaller.



Ombonat inne. Anytec 1230 med inombordare är med sina 12,3 meter tillverkarens största och starkaste båt.

Efterfrågan på kabinbåtar av aluminium ökar, fast från mindre volymer. Kända kabinbåttillverkare är exempelvis Arronet, Alukin och Tärnskar. Som lök på laxen bland etablerade konkurrenter finns det plastbåttillverkare som blivit aluminiumbåttillverkare. Som Ockelbos aluminiumbåtar. Och så finns några nystartade fabriker, till exempel Viggo X8. Tillverkarna börjar positionera sig. Anytec aluminiumbåtar ska ge ett tufft och fartfyllt intryck medan Yamarin cross präglas av en mjukare aluminiumdesign och insida av plast. Och plast på insidan är det fler som erbjuder, till exempel Silvers båtar. Även Buster har en aluminiumkabinbåt med plast.

Lång livslängd

Medan en plastbåt med gelcoat kräver polering och vaxning för att inte nötas ned, har aluminium en mycket lång livslängd utan underhållsåtgärder. En aluminiumbåt behöver inte bottenmålas för att skyddas mot vatteninträning på samma sätt som en trä- eller plastbåt.

Däremot kan det bli lika mycket påväxt på ett aluminiumskrov som ett plastskrov. Bottenmålning ska inte göras direkt på skrovet med kopparbaserad bottenfärg som kan skapa galvanisk korrosion. Istället används grund- och bottenfärger avsedda för aluminium. Å andra sidan är det färre aluminiumbåtar som är bottenmålade jämfört med motsvarande plastbåtar.

Men bottenmålar man sin aluminiumbåt blir den inte helt underhållsfri. Då kan det vara bättre att använda en båtbottevätt på

sensommaren, eller skrubba rent den på land. Blir det en repa behöver man inte reparationsmåla. Istället bildar aluminiumet en ny oxid som skyddar metallen mot korrosion. Men det finns förstås nackdelar med aluminiumbåtar. Till exempel finns en hög risk för galvanisk korrosion. Aluminiumbåtar är extra känsliga under vattenytan. Bordsgenomföringarna bör vara tillverkade av plast, eller aluminium. Under vattenlinjen ska man undvika att skruva fast nya delar i skrovet. På vissa modeller, som till exempel Alukins båtar har man svetsat fast en profil på akterspegeln där ägarna kan fästa trimplan, givare eller offeranoder. På Silvers aluminiumbåtar finns en isoleringsskiva mellan trimplan och skrovet.

Måste anlita svetsarproffs

Om till exempel ett hål skulle behövas lagas i aluminiumbåten måste en amatör anlita någon som kan TIG- eller MIG-svetsa. Däre-



Arbetsbåten Alukin CW 850 har en skrovlängd på 27,5 fot.

mot kan hålet lagas provisoriskt med nät och spackel, som Plastic Padding. Även om många tycks älska aluminiumbåtarnas råa, kalla och fyrkantiga stil, är det en annan grupp båtfolk som ryggar för tanken att köpa en aluminiumbåt. Förutom att aluminiumbåtar sällan har vackra linjer är det än så länge tämligen få rena aluminiumbåtar som bjuder på komfort värt namnet. Däremot finns det kabin-aluminiumbåtar med interiör i plast som har hög komfort.

Även om aluminium är starkt kan kvaliteten variera. Legeringsprocessen i tidigare tillverkningsled avgör.

– Ren aluminium är mjukt och korrosionsbeständigt. När aluminium ska göras starkare måste materialet legeras. Ju mer man legerar, desto starkare. Men då blir materialet också sprödare och mindre korrosionsbeständigt, säger Erik Hedlund, universitetsadjunkt i materialteknik vid Högskolan Dalarna.



Familjebåten Silvers aluminiumbåt har insidor av plast. Den här modellen heter Wolf Avant.



En kabinbåt av fabrikatet Buster.

Hyttbåten Alukin Cabin 750. Med en 250 hk Suzuki toppar båten cirka 47 knop.

BUSTER M5 vs FLIPPER 670 DC

Duellen

Vi har synat två motorbåtar av aluminium och plast för ungefär samma slant. Aluminiumbåten klår plastbåten på förarmiljön. Och plastbåten vinner på komforten.

Den i särklass vanligaste och mest eftertraktade båten i Sverige, oavsett om spekulanten ska köpa nytt eller begagnat, är en motorbåt av plast med utombordare, fem till sju meter lång.

Aluminiumbåtar i den här storleksklassen är numera en stridslysten konkurrent, både när det gäller nytt och begagnat.

– En aluminiumbåt är ungefär 15-20 procent dyrare än en jämförbar plastbåt. Å andra sidan har det visat sig att en aluminiumbåt har ett mycket högre andrahandsvärde än en jämförbar plastbåt, säger Christer Rexholt, på Flipper Marin och exemplifierar:

– För 15 år sedan kostade en ny Buster L 129 000 kronor. Idag säljs en begagnad Buster L i bra skick för 120 000 kronor.

Men vad får du egentligen om du ska köpa en aluminiumbåt eller en plastbåt om du lägger lika mycket pengar?

Ett fiktivt exempel är om du ska köpa en fabriksny motorbåt för maximalt 700 000 kronor i den vanligaste längdklassen med utombordare. Om du ska köpa begagnad motorbåt med utombordare, tillverkad av aluminium eller plast för en lägre summa pengar, får du generellt något liknande. Men kanske inte just någon av dessa två modeller.

PBs baskrav är att båten ska passa upp till fyra personer ombord med möjlighet att totalt kunna ha sju passagerare. Syftet är att snabbt köra ut i skärgården för att sola, bada och fiska. Det handlar snarare om dagturer än att kunna övernatta.

Christer Rexholt väljer ut två tämligen jämförbara båtar efter våra grundkriterier. Den första är aluminiumbåten Buster M5 med en Yamaha F225 BETX, V6, 225 hk, utan elhydraulstyrning för 699 000 kronor. (Under provtillfället var båten utrustad med en

350 hk Yamaha V8). Duellanten är plastbåten Flipper 670 DC med 250 hästars Mercury Verado med en prislapp på 649 000 kronor.

– Men det är svårt att jämföra de två båtarnas egenskaper helt rättvist. Flippert är en daycruiser med liten förruff medan Buster M5 är en styrbord. Hittills har vare sig Buster eller någon konkurrent tillverkat någon daycruiser av aluminium, säger han.

Buster M5 började säljas i våras medan Flipper 670 DC har tillverkats fyra år. M5 kan ta upp till åtta passagerare och Flippert kan ta sju.

Det är inga astronomiska skillnader på längden, bredden och djupet. Båda har öppna sittbrunnar som kan täckas med hamnkapell. Badplattformarna i aktern är snarlika. Några smala skarndäck finns inte. Passagen till och från fördäck sker via förarrutorna i mitten. Avbärarlisterna runt om i båtarna består av gummi.

Om en likadan utombordare skulle monteras på Buster M5 och Flipper 670 skulle toppfarten och bränslekostnaderna bli ungefär densamma. Kringkostnader som försäkring, båtplatsstorlek och service också är snarlika. Någonstans där slutar likheterna.

Ren aluminiumbåt

Den största skillnaden är förstås att Buster M5 är en ren aluminiumbåt. Designen är kallare och råare jämfört med plastbåten. Även om M5 inte känns lika rå som många andra aluminiumbåtar i samma segment är linjerna kantiga. Den tvärsnittet i M5 består av svetsad rutram med glas istället för plexiglas. Plastdetaljer ombord saknas helt. Knapar, räcken och beslag är inte svetsade utan skruvade i skrovet.

Interiör handlar om tycke och smak. I M5 består till och med durken av aluminium

medan många andra Bustermodeller har svart marinplywood på durkarna. I Flipper 670 är det plastmoduler och teak som gäller.

Vi studsar fram med Buster M5 på Stora Värtan, utanför Täby norr om Stockholm. Även i toppfarten på 55 knop med 350 hk-motorn är Bustern lättkörd. Ekonomifarten är drygt 30 knop då hon drar en liter per sjömil. Bottenvinkeln är drygt 20 grader, och det innebär att skrovet blir en smula stötigare än andra modeller. När vattnet träffar aluminiumskrovet är ljudnivån högre jämfört med Flipper 670 DC.

Förarmiljön är Buster M5s trumfkort. Såväl den skönt stoppade förarstolen som passagerarstolen är utrustade med fjädrande stolstativ för att spara ryggar. Styrningen under körningen med den fällbara ratten är mycket enkel. Panelen är utrustad med en 12-tumsplotter, tryckknappar, kompass och joystick till trimplanen. Ovan finns en backspegel. Och vid passagerarsidan finns en fabriksmonterad liten modul för trådlöst nätverk ombord.

Det är inte tänkt att sova ombord, även om det skulle vara möjligt på den fina aktersoffan i sittbrunnen. Här kan också ett mat-

Buster M5

Skrov: Aluminium
Längd: 7,14 m
Bredd: 2,42 m
Djup: 0,36 m
Vikt: 1080 kg
Bränsletank: 250 l
Rek motor: 250-350 hk
Antal passagerare: 8
Kojplatser: Inga
Tillverkad: 2015 –
Nypris: med Yamaha F225 BETX, V6, 225 hk utan elhydraulstyrning: 699 000 kronor. (Nypris med 350 hk, V8, Yamaha som testades: 799 000 kronor)

bord monteras. Som tillval kan man beställa ett kylskåp. Det går, precis som i Flippert, att i busväder snabbt kunna fälla upp kapellet som annars är undanstuvat i ett kapellgarage. Badbryggan i aktern är utrustad med badstege.

En stor skillnad jämfört med Flipper 670 är att M5 är utrustad med förbrunn, medan den ytan i Flippert har en förkabin. Promenaden från förbrunnen mot aktern sker via en öppningsbar dörr i rutramen, mellan förar- och passagerarstolen. Ett stort plus är att det finns gott om svängrum i förbrunnen för att fiska. Men minus är att den saknar bra förvaring.

En fördel för M5, och många andra aluminiumbåtar i storleksklassen, är att de har lägre vikt jämfört med motsvarande plastbåtar. M5:an har en vikt på 1080 kilo jäm-

Flipper 670 DC

Skrov: Plast
Längd: 6,66 m
Bredd: 2,48 m
Djup: 0,75 m
Vikt: 1300 kg
Bränsletank: 214 l
Rek motor: 135-250 hk
Antal passagerare: 7
Kojplatser: 2+2
Tillverkad: 2012 – fortfarande
Nypris: med 250 hk Mercury, Verado 649 000 kronor.

fört med Flipper 670 som väger 1300 kilo. Konkret innebär det att M5:an blir lättare att bära av och traila efter en bil.

Skilnad på inredning

För 649 000 kronor är Flipper 670 DC det andra alternativet. Förutom att 670 är en plastbåt, är skillnaden på planlösningen och inredningen stor. Ombord finns en förkabin med ventiler och skjutbar transparent dörr för ljusinsläpp. Även om många daycruiserägare planerar övernattningar i sina båtar, blir det sällan så i praktiken. Kabinen har inte oceaner av utrymme, men att sova enstaka nätter går bra. Den lilla förruffen ger å andra sidan större plats för sittbrunnen.

Förarsätet om styrbord består av ett dubbelsäte. Ratten är ställbar och det finns stöd

för fötterna. En ergonomisk finess är att den främre sittdynan kan fällas upp för att kunna halvstå och köra. Panelen framför har distinkt instrumentering.

Pentryt består av att man ifrån olika fack drar ut kokplatta, kyl och diskho. Medan Buster M5 präglas av en rå och tuff stil gäller mjukare former på Flipper 670. Det är allt från de välvda förarrutorna till teakdurken. Strax babord om förarplatsen finns en integrerad trappa upp till fördäck, utrustad med en tämligen låg pulpit. Därför är ombordstigningen enklare på M5 som har en högre och mer greppvänlig pulpit.

Sittbrunnen bjuder på en L-soffa. Ett plus är den flexibla inredningen. När dubbelförarsätet vänds akterut finns det gott om plats att samlas vid sittbrunnsbordet. L-soffan kan kompletteras så det blir solbädd.

Med 250 hästkrafter i ryggen kommer föraren upp i 44 knop. Båten balanserar fint och klarar motsjön exemplariskt. Om man kortfattat ska sammanfatta skillnaderna är M5 mer en transportbåt för tuffare tag och för att kunna fiska ombord, medan 670 snarare är en sol- och badbåt med övernattningsmöjligheter.



M5s toppfart på 55 knop är den snabbaste Bustern hittills.



Under provtillfället är M5 utrustad med värstingen: 350 hk Yamaha.



Flipper 670 DC är anpassad till motorer mellan 135 till 250 hk. Men 250 hästkrafter i ryggen kommer föraren upp i 44 knop.



Rejäl sittbrunn.



Rutramen är svetsad.



Förarmiljön är Buster M5s trumfkort. Såväl den skönt stoppade förarstolen som passage-rarstolen är utrustade med fjädrande stolstativ för att spara ryggar.



Bastanta ryggstöd i soffan.



Under aktersoffan döljer sig ett stort utrymme för kapellet.



Förarplatsen bjuder på en ergonomisk sittplats, ställbar ratt och fotstöd.



Teakpromenad till sittbrunnen.



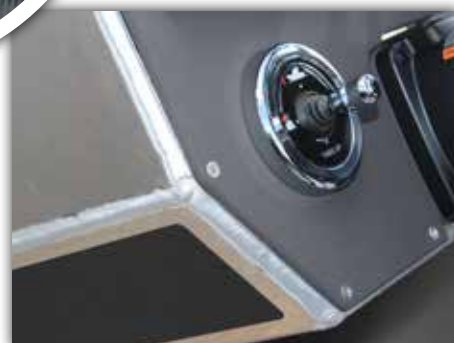
En transparent skjutdörr ger gott om ljusinsläpp till den lilla förruffen.



Kent Skarnäs stuvur undan kapellet.



Ett rejält stuvutrymme under aktersoffan.



Intill instrumentpanelen finns det en joystick som föraren kontrollerar trimplanen med.



M5 är utrustad med inbyggt bredbandsnät ombord.

HAN RATTAR BARA

Gasdämpade stolar. Skjutbara dörrar. Och låg ljudnivå. Det är viktiga kriterier om du ska köpa en aluminiumbåt enligt en erfaren aluminiumbåtsägare.



Skrovsidorna är utrustade med kraftiga avbärgarlistor av gummi.

Stefan Sundkvist äger fyra aluminiumbåtar. Han föredrar aluminiumbåtar för att de tål tuffa tag. Och för att de i princip är underhållsfria jämfört med plastbåtar. – Jag behöver inte vaxa och polera. Jag torkar rent glasrutorna i båtarna varannan vecka. Båtbottenmål gör jag däremot ibland, konstaterar Stefan Sundkvist.

När han monterar bryggor, gör dykuppdrag och genomför arbeten för Sjöassistans används kabinbåten Arronet 24,5 CX, och en mindre Arronet 23,5 SP, utrustad med ett enkelt soltak. Och så finns en egenkonstruerad större aluminiumbåt lämpad för tyngre transporter. Som privatbåt kör han och familjen flitigt runt i Stockholms skärgård med Arronet SXO.

Tidigare har Stefan ägt aluminiumbåtar av fabriken Buster och Silver. När det gäller plastbåtar har han bland annat haft Targa 25 och Striker.

Stefan Sundkvists aluminiumbåtar är förtöjda i hemmahamnen på Värmdö utanför Stockholm. Han är ute på sjön varje dag, från tidig vår till sen höst. Jämfört med

plastbåtarna i hamnen ser aluminiumbåtarna råa och kalla ut i höstsolen.

Hytt för allväder

När Stefan vill köra säkert och bekvämt i skärgården, framför allt under tuffa förhållanden på sjön, är en aluminiumbåt med hytt det bästa alternativet. Inne sitter han varmt och väderskyddad.

Men avsaknaden av prylar jämfört med motsvarande plastbåtar inne är markant. I kabinbåten Arronet 24,5 CX finns bara den nödvändigaste. Enkelt uttryckt handlar det om en förar- och passagerarplats, och två soffor utefter kabinväggen. Sofforna kan med inläggningsskivor och ryggstöd bli en dubbelkoj med begränsad ligglängd. Den kojen används mest av rottweilern Ivan som slipper ligga på den kala aluminiumdurken nedanför husse.

Dörren till och från fördäcket är skjutbar, medan det finns en vanlig svängbar dörr mot akterdäcket. En taklucka för att släppa in solljus under sommaren är ett stort plus. Pentry och toalett lyser med sin frånvaro. Den bästa komforten ombord är förmodli-



Rått. Inredningen präglas av svart och grå kulör. Sidorna är mattklädda.

gen värmaren som är kopplad till en separat dieseltank på 20 liter.

”Fullt tillräckligt”

– I aluminiumbåtar finns i regel bara det mest nödvändiga. För mig är det fullt tillräckligt. I plastbåtar med komfortprylar och fin inredning är det mycket som slits genom åren. Det är allt från trä som måste underhållas till dörrar och luckor som börjar gnissla, säger Stefan.

På detaljnivå i Arronet är de två gasdämpade stolarna optimala för att spara på ryggar när båten ska ta stötar från vågorna, menar han. Varje stol lär ha en prislapp på 20 000 kronor och kan ställas in efter föraren eller passagerarens vikt.

– Välj en aluminiumbåt med gasdämpade- eller fjädrande stolar av hög kvalitet, säger Stefan.

I åtskilliga år åkte Stefan omkring med aluminiumbåtar med vanliga förarstolar.

– Det är rena himlariket att numera kunna sitta bekvämt på den gasdämpade förarstolen, säger han.

Var noga med att provköra kandidatbå-

ALUMINIUM



Jobb på sjön. När Stefan Sundkvist monterar bryggor, gör dykuppdrag och genomför arbeten för Sjöassistans används kabinbåten Arronet 24,5 CX.



De bastanta pollarna av aluminium är fastsvetsade.

tarna också, framför allt i tuff sjö. Smala och snabba aluminiumskrov kan vara rangliga på sjön.

När du är i köpartagen är det A och O att förarplatsen ger gott om runtom sikt, tipsar Stefan. I några aluminiumbåtar Stefan har ägt eller provkört har han i princip fått stå upp för att kunna få bra sikt åt alla väderstreck. Det gäller både styrpulp och kabinbåtar. Hans erfarenhet är också att en

skjutbar dörr, framför allt till och från förbrunnen, är betydligt bättre jämfört med en vanlig svängbar dörr.

– En skjutbar dörr är lättare att öppna och tar ingen plats. En svängbar dörr kan gå sönder efter tag, säger han.

Låg ljudnivå

När det gäller exteriören kan några personer sitta i förbrunnen som är omsvept av »



Ett rejält stuvfack på akterplattformen. Här inne finns batteribanken.

» aluminiumrörsräcken. Det finns gott om plats för att lasta byggmaterial, väskor, matkassar eller andra prylar.

På akterdäcket finns stuvutrymmen och en aluminiumgrind mot motorbrunnen. Härifrån är det lätt att komma åt bryggor och bojar.

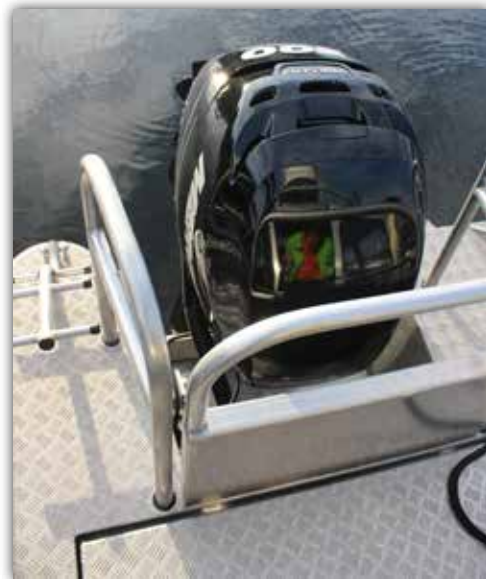
På akterspegeln hänger en Mercury Vera-do på 300 hästkrafter. I marchfarten 35 knop drar båten 1,3 liter per sjömil.

– Köp en aluminiumbåt med så låg ljudnivå som möjligt, säger Stefan.

Och det har han av allt att döma lyckats med. När Stefan backar ut från y-bommen hörs knappt motorn inifrån kabinen. Ute på Ingaröfjärden i toppfarten 46 knop är ljudnivån fortfarande tämligen låg. Dels beror det på en tyst motor, dels på båtens konstruktion, menar han. Bland annat innehåller skroven emballageplast.



Stefans egenkonstruerade stora transportbåt som tål tuffa tag.



Akterplattformen är utrustad med flyttbara räcken. Under fötterna finns trimplan med is-skydd.



I aktern kan kabinen bäddas om till en dubbelsäng som i Stefans båts används mest av rottweilern Ivan.

Guldgrävararter för tillverkarna

Aluminiumbåtstillverkarna bekräftar bilden att köpsuget ökar. Kunderna är allt från vattenskidåkare till yrkesverksamma.

Mitt i en båtmarknad som sakta börjar återhämta sig från krisåren finns undantaget. Aluminiumbåtstillverkarna. I alla fall om vi ska tro på tillverkarnas egna ord.

– Vi säljer ungefär 800 Buster i år. Under de tuffa åren dalade Buster inte så mycket försäljningsmässigt, säger Christer Rexholt på Flipper Marin, som säljer nya och begagnade motorbåtar. Förutom aluminiumfabrikatet Buster säljs plastbåtarna Flipper, Ryds och Aquador.

Fabriksnya Bustermodeller är just nu drygt 20 stycken.

– Trenden är att allt fler vill sälja sina större motorbåtar för att köpa mindre aluminiumbåtar. Tidsbrist och höga kostna-

der gör att de vill ha ett enklare båtägande. Enligt vår egen undersökning är Busters snittkund just nu 47 år och läkare, konstaterar Christer Rexholt.

Norrtäljeföretaget Marinteknik tillverkar och säljer Alukin-båtar. Idag erbjuds modeller från 19 till 28-fot inom segmenten styrpulpeter, bowriders, arbetsbåtar, sportfiske och kabinbåtar. Modellerna är utrustade med olika motorstyrkor av fabrikatet Suzuki.

– Efterfrågan är hög. I år utökade vi vår tillverkningsanläggning med 850 kvadratmeter, säger Peter Nikula, en av Alukins grundare.

Typkunderna hos Alukin är två kategorier. Dels yrkesfolk eller privatpersoner som vill åka båt till skärgårdsöar året runt, dels de som vill ta dagsturer för att sportfiska, åka vattenskidor och bada.

Boom på Västkusten

Anytec har tolv båtmodeller av alumini-

um. De största säljs med inombordare. Enligt marknadschefen Johan Erixon har produktionsstakten ökat årligen.

– Det här året är riktigt bra. Vi har framför allt upplevt en boom på Västkusten. Den allmänna inställningen har länge varit att aluminiumbåtar är känsliga för saltvatten. Sjöpolisen och militären har länge använt aluminiumbåtar på Västkusten. Det har aldrig varit några problem, säger han.

Silver tillverkar aluminiumbåtar med interiörer av glasfiberarmerad plast. Fabrikatet tillverkas nu i tolv olika modeller varav majoriteten är styrpulpet med Hondautombordare i olika storlekar. Storsäljarna är Shark 580 och Hawk 540.

– Vi ökar försäljningen årligen. Vi har både fiskeintresserade och barnfamiljer som kunder. Trenden är att aluminiumbåtarna blir större. För fem år sedan var snittbåten 45 centimeter kortare än vad de är idag, säger Pär Åbrandt.

FRÄTSKADOR

aluminiumbåtens mäktigaste fiende

Korrosionsskador. Det är en vanlig anmärkning relaterad till begagnade aluminiumbåtar, enligt två båtbesiktningmän. Tipset: köp en aluminiumbåt utrustad med inspektionsluckor i skrovet och på durken.

En tämligen vanlig anmärkning på äldre aluminiumbåtar är att nitar i skroven börjat korrodera. I ovanliga fall har delar av skrovet börjat korrodera, säger besiktningsmannen Stephan Birke.

Det finns två korrosioner: galvanisk- eller läckström. Och skadan kan förvärras mycket snabbt om man inte upptäcker korrosionen i tid.

Den galvaniska korrosionen uppstår då olika metallers skillnader mellan anod och katod skapar en ström.

– En orsak kan vara att ägaren har eftermonterat produkter på aluminiumet med fel material. Man kan ha använt vanliga rostfria skruvar, istället för skruvar av syrafast stål när man monterat något. I värsta fall har ägaren installerat en bordsgenomboring av brons istället för en av plast eller aluminium, säger Stephan Birke.

Stephan säger att man bör vara försiktigt att blint lita på information på marina forum om vilka material som kan eftermonteras eller inte på aluminiumbåtar.

– Vissa uppgifter på forum där privatpersoner kommunicerar är inte korrekta. Mitt tips är att alltid rådfråga tillverkaren eller deras återförsäljare, säger han.

Risk för läckström

Läckströmskorrosionen uppstår vid spänning från båtens elsystem eller landström. På vintern, om en aluminiumbåt ligger förtöjd i en isfri hamn, kan även cirkulationspumpar ge läckström som i sin tur skapar korrosion. Som aluminiumbåtsägare ska man vara extra noga med att hålla koll på sina offeranoder.

Ett av besiktningsmannen William Bekkings viktigaste tips är att köpa en aluminiumbåt med inspektionsluckor i skrovet och på durken.

– Om utrymmena är igensvetsade utan inspektionsluckor kan det ha börjat korroderat inifrån utan att ägaren känner till det. Nyligen besiktade jag en tämligen ny aluminiumbåt som hade börjat korrodera på det sättet, säger han.

Korrosionen upptäckte William under en upptagning, efter att det hade läckt ut massor av vatten från skrovets insida.

Kunde peta bort lacken

Stephan Birke känner till korrosionsskador på aluminiumbåtar som har lackerade fri-bord.

– Om säljaren fått en djupare repa på

lacken kan vattnet ha trängt in och börjat korrodera skrovet. På en båt kunde vi peta bort stora sjok av lacken. Därför bör en spekulant hellre välja en olackad aluminiumbåt än en lackad, säger han.

Stephan Birke kan inte ur ett besiktningsperspektiv peka ut något fabrikat eller modell som generellt är bättre eller sämre i gruppen aluminiumbåtar.

Skillnaden mellan fabrikaten handlar inte så mycket om kvalitén på aluminiumet, enligt Birke. Det är snarare olika kvalitéer på detaljer som till exempel förarrutor, dynor, dörrar, kapell, gummilister, gångjärn och pollare.

I mångt och mycket handlar en aluminiumbåts skick om vad tidigare ägare har gjort, menar han.

– Yrkesbåtar brukar i regel slitas fortare. Man har kanske fraktat mycket byggmaterial till och från öar i skärgården, säger han.

William Bekking menar att Legeringen AWEN 5083 (AlMg 4,5) är att fördra om båten ska användas på västkusten. Därtill bör tjockleken på aluminiumskrovet vara minst 5 mm, anser han.

Precis som begagnade plastbåtar bör en spekulant vara ytterst noga med att kontrollera motorns skick.

– På grund av att ägarna upplever sina aluminiumbåtar starka och stabila körs de oftast hårt. Det kan slita på motorerna, säger William Bekking.



En aluminiumbåtsspekulant bör vara ytterst noga med att kontrollera motorns skick. (båten på bilden har inget med bildtexten att göra)



När aluminiumbåten, byggd 2009, under en besiktning torrsattes upptäcktes ett vattenläckage genom skrovbotten. Orsaken var dålig aluminiumkvalité kombinerat med en läckströmskorrosion. Inspektionsluckor för att upptäcka läckan saknas.



Många låter sina aluminiumbåtar ligga i vattnet under vintern. Men om en aluminiumbåt ligger förtöjd i en isfri hamn, kan cirkulationspumpar ge läckström som i sin tur skapar korrosion. Som aluminiumbåtsägare ska man vara extra noga med att hålla koll på sina offeranoder.