



OPPUSSING AV SUNRISE 550

Slik ble resultatet

Vår Sunrise 550 fra 1983 ble en båt med egenart og mange nye løsninger. 700 nautiske mil er så langt tilbakelagt uten større problemer. Også i sommer vil du se reportasjebåten på sjøen, og til høsten bringer vi en fyldig test av båten. Her følger en kort oppsummering av de erfaringene vi har gjort så langt.



TEKST OG FOTO:
ATLE KNUTSEN

Verdens første skjærgårdsjeep som båtkonsept har etter vår oppfatning stått seg mot de mange konkurrentene som har sett dagens lys i årene etter lanseringen i 1983. En viss videreutvik-

ling av konseptet har selvsagt funnet sted, men i hovedtrekk har Sunrise 550 vist seg å være retningsgivende for denne båttypen. Underveis i renoveringsprosessen benyttet vi muligheten til å

foreta forbedringer av eksisterende løsninger. I seg selv en spennende utfordring for et båtblad som til daglig nøyer seg med å kritisere andres valg av løsninger.



STYREKONSOLLEN: Den opprinnelige styrekonsollen var så full av hull etter gammelt utstyr at vi valgte å fornye den. I tillegg var laminattykkelsen dårligere enn på en ny tilsvarende konsoll fra Scand Boats AS. Vi monterte derfor en ny. Det som skiller løsningen vesentlig fra den opprinnelige, er plassering av

ratt og kontrollboks. Vi flyttet rattet til babord side slik at vi fikk kontrollboksen på høyre hånd. Den hydrauliske styringen fra Bosvik AS har fungert bra, men 4,4 tøn på rattet er i overkant av hva som er komfortabelt i en så hurtiggående båt. Ideelt ville det også vært med tilratt. Kartplotter og autopilot, to

12 V uttak, samt lanternene er koblet via bryterpanelet. Lensepumpen er koblet utenom bryterpanel og hovedstrømbryter, og har et eget lite bryterpanel med tre modusvalg: manuell, nøytral og auto. Erfaringene med autopilot og kartplotter kommer vi tilbake til i en senere artikkel.



NY SPRAYHOOD: Kalesjen over uteplassen forut i båten er et av Sunrisens særtrekk. Uansett hvor forsiktig man er – den ene sjøen som finner veien over baugen og inn i båten er lite velkommen

når bagasjen ligger ubeskyttet på døken. Kalesjen har vist seg å være en ytterst praktisk løsning som fungerer bra. Opprinnelig var kalesjeduken laget av gjennomsiktig PVC, mens vi har valgt

å sy en ny i vanlig kalesjeduken med glide-lås på hver side, slik at man enkelt kan komme frem på det lille fordekket.



NY KONSOLLUKE: Sitteplassen foren om styrekonsollen inneholder et stuerom. Det opprinnelige lokket var en pute som viste seg å ikke være spesielt holdbar eller praktisk. En ny, hengslet aluminiumsluke som er låsbar ble løsningen.

Påfyllingsflensen til bensintanken er plassert på fronten. Den eneste gjennomførbare, lovlige løsningen, men ikke optimalt funksjonell. Ideelt sett burde flensen vært plassert på utsiden av uteplassen.



SELVDRENERING OG LENSESYSTEM:

Selvdreneringssystemet i Sunrise 550 har fått et visst rykte. Kombinasjonen av relativt dyp dørk, lave lukekarmmer og et dreneringshull som i noen tilfeller har tettet seg med løv og rask, har brakt noen båter til bunns. Opprinnelig var dreneringen forsynt med en tilbakeslagsventil i form av en gummiball. Vi fjernet denne ballen og laget et åpent system, men monterte en stoppekran ved akterspeilet som hindrer vannet i å slå tilbake når båten lastes ned. Den manuelle lensepumpen var tidligere montert lite hensiktsmessig i styrekonsollen. En slik lensepumpe bør monteres på et sted som gjør det mulig å operere den. Derfor valgte vi en flushmontert variant som er plassert på skrog-siden ved styreposisjonen. For å være på den helt sikre siden, har vi også installert en liten elektrisk lensepumpe med nivåbryter i rommet under motorbrønnen.



LANTERNER: Alt det elektriske om bord er fornyet, inkludert lanterner. Separat akter- og topplanterne ble montert for å unngå bl.a. sjenerende reflekser. Side-lanterne var for lengst knust, og for å unngå liknende hendelser, ønsket vi å forsøke en pop-up-lanterne montert i baugen. Selve plasseringen er nærmest ideell, men kvaliteten på lanternen fra Hellanor er ikke den beste. Vi har skiftet lanterne tre ganger og har nå modifisert selve lanternen i håp om at den skal fungere.

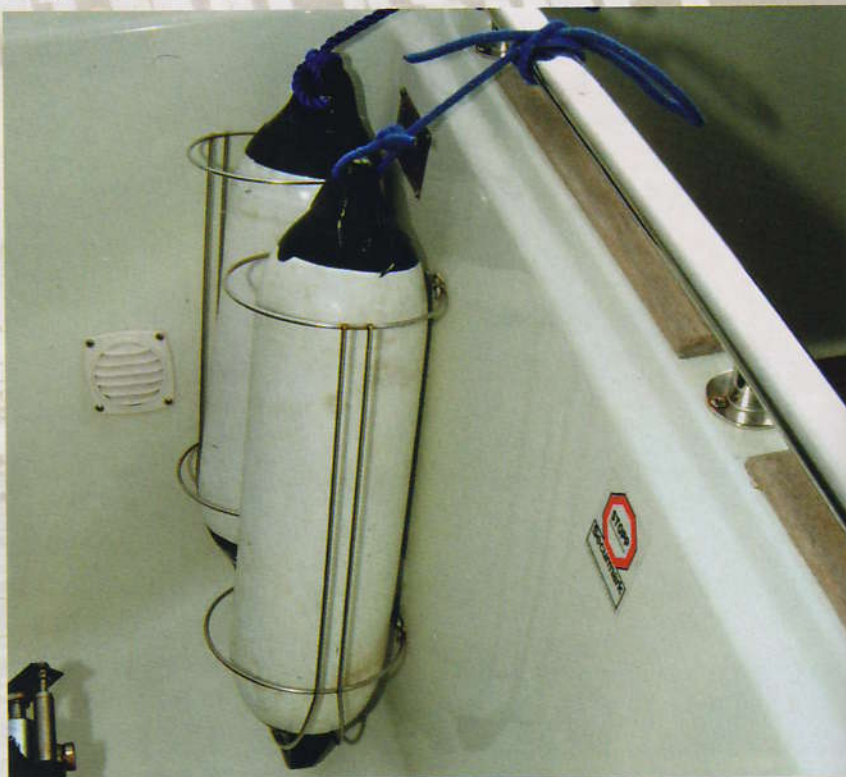


LYSKASTER: Denne har vi blitt glad i! Vår erfaring er at lommelykter ikke overlever særlig lenge i maritime miljøer. 12 volt lyskasteren fra Hellanor har imidler-

tid fungert uten problemer, og 110 watt er en kraftig lysstråle selv på de mørkeste høstkveldene.



POP-UP KRYSSHOLT: Som erstatning for de tre gamle, elokserte kryssholtene, monterte vi fire nye pop-up beslag. Disse dekker fullt ut behovet. Den eneste svakheten ved dem er en litt svak låsemekanisme som gjør at selve kryssholtet klapper sammen. Noe stort problem er dette imidlertid ikke.



FENDERHOLDERE: Hvor skal man gjøre av fenderne i en liten skjærgårdsjeep? Stueplassen er begrenset, og slett ikke alle modeller har egnede holdere. Sunrise 550 er forberedt for dobbel

motorinstallasjon og har følgelig en bred motorbrønn. Fire standard fenderholdere passet perfekt i motorbrønnen, og ble en elegant løsning på problemet.



DOBBELSTOL: To gamle bostoler i plast som hadde få justeringsmuligheter, er erstattet med en dobbelstol med opp-

vippbar pute. Stolen har justering både i lengderetning og i høyden. Stolbredden er 90 cm og litt snau for to voksne. Siden

vi ønsket en ståstol, var denne løsningen den eneste mulige fordi to separate stoler vil ruve for mye bak konsollen. ●●●



OPPUSSING AV SUNRISE 550



Et lønnsomt prosjekt?

Båtmagasinet har det siste året rehabilitert en snart 20 år gammel skjærgårdsjeep. I presentasjonen av prosjektet i nr. 3/2002 skrev vi: "Målet er å få en båt som er så god som ny, eller kanskje enda bedre, men til en langt gunstigere pris". Konklusjonen er at deler av en slik renovering vil være aktuelt, og lønnsomt.

TEKST: ATLE KNUSTEN

Vår motivasjon for å pusse opp en gammel båt, har vært todelt. Vi ønsket for det første å lage gjør-det-selv-reportasjer om ulike temaer og har så langt brakt 38 reportasjesider med beskrivelser av alt fra hvordan man installerer hydraulisk styring til hvordan man monterer en ny fenderlist. Det andre målet med prosjektet var å se om det er mulig å pusse opp en slik båt til en gunstigere pris enn å kjøpe en ny.

Båtens tilstand i utgangspunktet er av stor betydning om en slik målsetting skal kunne innfris. I vårt tilfelle var det ikke økonomisk lønnsomt å utføre en **totalrenovering** ved et verksted, men det innebærer ikke at enhver form for renovering er ulønnsomme. Er man i stand til å gjøre deler av en renovering selv, vil man kunne forlenge båtens liv på en økonomisk forsvarlig måte, også om man lar et profesjonelt verksted utføre oppdrag som ikke kan gjøres i hobbodden.

Grovt sett kan man si at jo større egenverdi båten har i utgangspunktet, desto større investeringer vil man kunne

forsvare. Hvilken standard man ønsker at det ferdige resultatet skal ha, er selvsagt utslagsgivende for prisen. Vi la listen høyt og fikk en båt som kosmetisk sett er like fin som tilsvarende båt.

ULIKE ASPEKTER

Den første plastbåten ble sjøsatt tidlig på 1950-tallet. Et av diskusjonstemaene var plastbåtens levealder. Råstoffproduktene anslo at etter 30 år ville styrken i materialene være så svekket at båtene burde kondemneres. I dag er erkjennelsen en helt annen og vi vet ikke hvor lang levetid en plastbåt har. De belastninger båten utsettes for gjennom livet er en meget viktig faktor som påvirker plastbåtens svekkelsesprosess. Forskjeller i båttype og bruksmønster vil derfor påføre båten påkjenninger i ulik grad. Man har imidlertid ingen gode metoder for å måle gamle plastbåters strukturelle styrke. Uansett er det på det rene at et laminat som over lang tid er utsatt for UV-stråling, bøyninger osv, vil svekkes.

Det kan være fristende å si at en 20

år gammel plastbåt er så god som ny etter en totalrenovering. At båten kosmetisk sett fremstår som årets modell, er imidlertid ikke på noen måte synonymt med at den strukturmessig er like sterk som da den var ny. Før man iverksetter en renovering MÅ man derfor, så langt det er mulig, skaffe seg en oversikt over eventuelle svakheter. Når man vet at skroget er i en tilstand som gjør det mulig rent sikkerhetsmessig å forsvare en ansiktsløftning, foreligger det i alle fall tre grunnleggende aspekter ved renovering av gamle plastbåter.

1. MILJØ. Renovering medfører en forlengelse av produktlevetiden. I fremtiden vil det utvilsomt fokuseres mye sterkere på denne formen for ressursutnyttelse. I den grad plastbåter blir gjenoppbygget i Norge i dag, ligger gevinsten i at det rent miljømessig er fornuftig å renovere gamle plastbåter fremfor å produsere nye.

2. DET HISTORISKE ELEMENT. Nostalgi vil sjelden begrunne renovering av en 20 år gammel plastbåt, men for noen vil affeksjonsverdien veie tungt på skålen. Bruksverdien er derimot et viktigere element som bør tas med i vurderingen. Dekker båten fullt ut, eller kanskje bedre, det samme behovet som nye båter, kan det i seg selv være et argument for å foreta en totalrenovering.

3. ØKONOMI. Den som velger å renovere en gammel plastbåt, må være klar

over kostnadssiden. Det kan bli kostbart å anvende den beste, profesjonelle ekspertise til å utføre jobben. Prosjektet har lært oss en todelte regel:

1. La ekspertene gjøre jobben der det er nødvendig av hensyn til sikkerheten.

2. Du kan spare mange penger ved å gjøre det øvrige arbeidet selv. Søk råd og veiledning hos fagfolk (eller les reportasjene i Båtmagasinet) dersom du er i tvil om hvordan en jobb skal gjøres.

HVA KOSTET DET?

Mange av leserne har stilt seg nettopp det spørsmålet, og utgangspunktet har vært hva en ny tilsvarende båt koster. Vår båt har kostet betydelig mer, men det er så mange variable faktorer som påvirker kostnadsbildet at en sammenligning ikke kan baseres på sluttsummen. Vår reportasjebåt er vesentlig mer velutstyrt enn en ny standard Scand 550. En ren økonomisk betraktning må baseres på hva en ny, standard båt og en identisk renoverert båt koster.

	Reportasjebåten	Scand 550
Innkjøp	45.000,-	
Gjenkjøpsverdi motor	- 10.000,-	
Ferdig standard båt	+162.000,-	117.000,-
Sum	197.000,-	117.000,-
Differanse		80.000,-

Prisene er eksklusiv motor, men med samme eller tilsvarende utstyr for øvrig. Å bringe en 20 år gammel skjærgårdsjeep opp på samme kosmetiske nivå som en ny båt, med betydelige strukturelle utbedringer, viste i seg selv å ikke være regningssvarende i dette tilfellet. Men som vi også har påpekt, kan det legges andre argumenter til grunn for å renovere en gammel båt som det ikke er mulig å måle i kroner og øre. Legger man ned egeninnsats i prosjektet, vil også kostnadsbildet kunne forandres betraktelig. I neste nummer av Båtmagasinet bringer vi en oversikt over hva de enkelte elementene i et slikt prosjekt omfatter av tidsbruk og kostnader, og hvilke operasjoner man eventuelt bør overlate til et profesjonelt verksted å utføre.

HVORDAN SPARE PENGER?

Særlig viktig er det å ha følgende momenter i bakhodet når man skal foreta en renovering:

1. Skaff deg oversikt over båtens tilstand. Vær spesielt oppmerksom på plastpest og skjulte strukturelle skader.

2. Definér på forhånd hvilket nivå du ønsker at sluttresultatet skal ha.

3. For de fleste båteiere vil

det mest lønnsomme og aktuelle alternativet være å foreta store deler av den praktiske jobben selv. Ta imidlertid kostnaden med å søke råd hos eksperter i forbindelse med strukturelle spørsmål og kritiske installasjoner.

4. Undersøk priser hos en rekke leverandører før du velger utstyr.

5. Får du hjelp av et profesjonelt verksted til å utføre jobben, bør du sikre deg best mulig oversikt over kostnadene ved å inngå del-avtaler med forhåndsavtalt pris for hvert oppdrag som skal utføres.

KONKLUSJON

Båtgleden kan vanskelig måles i penger. For den nevenyttige ligger det mye hobbygleden i et renoveringsprosjekt, og omfanget av innsatsen vil selvsagt være betinget av både personlige ønsker og objektets tilstand. Det er viktig å være klar over at motivasjonen for å rehabilitere en gammel plastbåt, ikke nødvendigvis er ensidig økonomisk. Konklusjonen er uansett at **totalrenoveringer** av den typen vi har fått utført, isolert sett ikke er et konkurransedyktig alternativ til en ny båt. Deler av en totalrenovering, som for eksempel utbedringer av plastska-der, lakkering utvendig eller innvendig, ny fenderlist, en forebyggende osmosebehandling eller lignende, vil i mange tilfeller kunne forsvares økonomisk. ■

