



## Vi pusser opp en Sunrise

Båtmagasinet har kjøpt en eldre Sunrise 550 som skal pusses opp og bli vår nye reportasjebåt. Dette var den originale skjærgårdsjeepen, lansert for 20 år siden. Gjennom en serie detaljerte reportasjer utover våren og sommeren kan du lese om de utfordringer vi støter på underveis. Og til sommeren ser du oss på sjøen!

TEKST: ATLE KNUITSEN FOTO: HANS DUE

**D**et var ikke først og fremst behovet for en reportasjebåt som lå til grunn da vi i fjor høst bestemte oss for å kjøpe båt. Vi så etter et rimelig og folkelig objekt som vi kunne pusse opp, for så å følge prosessen fra A til Å og forsyne leserne med praktiske tips og råd underveis. Derneft ønsket vi oss en praktisk reportasjebåt som kan håndteres av én mann. At den originale skjærgårdsjeepen er norsk og har 20 års jubileum i år gjør det hele til et spennende eksperiment: Hvordan står denne 17 år gamle båten seg i dag - både rent fysisk og i forhold til utviklingen båttypen har vært igjennom? At båtens konstruktør

Eivind Amble har engasjert seg i debatten rundt gamle plastbåter som et økende avfallsproblem, er et annet aspekt ved vårens store prosjekt som vi vil se nærmere på i en senere artikkel om behovet for økt produktlevetid. Vi vil støtte oss til eksperter på en rekke områder og bringer både problemer og tilhørende ekspertråd til leserne.

### DEN FØRSTE

Da Sunrise 550 ble lansert i 1982, var den en ny art i den norske båtfloraen. Amerikanerne hadde sine varianter i kategorien styrekonsollbåter. Båtjournalisten Bengt-Erik Iversen hadde studert

disse og fornorsket konseptet i en grad som gjorde båten til en pionér i sin klasse. Iversen ga båttypen navnet "skjærgårdsjeep", som med årene er blitt en innarbeidet betegnelse synonym med denne båttypen. Det engelske ordet "jeep" er avledet av "general purpose", som igjen kan oversettes til "mange formål". Og da nærmer vi oss skjærgårdsjeepens vesen. Sunrise 550 skulle være trailbar etter en normal bil, selvdrenerende, ha et høyt fribord og egne seg til alt fra dykking og fiske til solskinnsturer med svigermor.

De amerikanske inspirasjonskildene for fenomenet skjærgårdsjeep hadde



# TISJEBÅT



## Sunrise 550

styrekonsoll. Men de var også lavbordete og beregnet for et helt annet miljø enn hva vår hjemlige skjærgård byr på. Tilpassingen som måtte foretas for å optimalisere båttypen til norske forhold og formål, innebar i praksis utviklingen av en helt ny båttipe. For å realisere Iversens idéer trengtes en konstruktør - og et skrog. Eivind Amble kunne bidra med begge deler, og tidlig i prosessen kom Amble med i arbeidet. Han så seg om i sin rikholdige portefølje, og fant skroget til Wester 18 anvendelig som et utgangspunkt. Opprinnelig en båt tegnet for Sverre Westermoen i 1978, et skrog med nært slektsforhold til 18-foteren Fjordving. Den ferdige båten ble produsert av Camo-Plast A/S i Grimstad frem til konkurransen først på 1980-tallet. Deretter ble formene overtatt av Scand Boats A/S i Arendal i 1983-84. De produserer båten mer eller mindre uforandret den dag i dag.

### MANGE OPPGAVER

Vår Sunrise 550 ble bygget i 1985. Lengden er 5,53 meter og bredden 2,10, som den gang var maksimum bredde for trailing på norske veier. Uten motor veier den 500 kg. Motoren er like gammel som båten, en 90 hk Mariner utenbordsmotor, som vi har konserverert og lagret innendørs for vinteren (se egen sak side 113). Sunrise 550 var i utgangspunktet beregnet for motorstørrelse inntil 90 hk, eller 2 x 60 hk.

Vi kommer til å basere oss på eksterne krefter som skal gjøre jobben for oss og er nå ute på markedet og henter inn anbud på de mange oppgavene som skal utføres. Målet er å få en båt som er så god som ny, eller kanskje enda bedre - men til en langt gunstigere pris. Nedenfor finner du en oversikt over de arbeidene vi skal gjøre med båten, og som du kan lese mer om i Båtmagasinet utover våren.



## Hva skal gjøres?

### MOTOR

Vinterkonserveres. Mulig utskifting til ny firetakter.

### UTVENDIG SKROG

Demonteres for alle deler som kan skrues løs. Alle beslag som kan brukes beholdes. Ny fenderlist.

– **Over vann:** Mattslipes, sparkles og lakkeres mørk blå. Alle småskader utbedres.

– **Under vann:** Alt bunnstoff fjernes, skroget sparkles, primes og får nytt bunnstoff. Vi presenterer og vurderer ulike produkter.

### INNVEDIG SKROG

Rengjøres og kontrolleres for skader, eventuelt repareres.

### DEKK OG DØRK

Dørklemmer og alt treverk på fordekk skiftes.

### INNVEDIG SKROGSIDER

Aluminiumslister fjernes og skader repareres. Slipes og lakkeres. Luker i aluminium i akterskott erstattes med nye standardluker i plast.

### STYREKONSOLL

Den gamle demonteres. Ny styrekonsoll fra Scand bestilles og monteres. Lanternebøylen forlenges og lakkeres. Tankmåler og øvrige instrumenter monteres.

### KALESJER

Ny kalesje og nytt havnetrekk.

### TANK, SLANGER M.V.

Ny fast bensintank i rustfritt stål eller aluminium lages og monteres. Konstruktøren gir råd om hva slags materiale vi bør velge og hvordan den skal monteres.

### ELEKTRISK ANLEGG

Nye lanterner, all elektrisk kabling fornyes. Nytt batteri.

### STYRING

Hydraulisk styring bestilles og monteres. Vi presenterer aktuelle alternativer på markedet.

### SETER OG PUTER

To nye stoler ved styrekonsoll bestilles og monteres.

### DRENERING, PUMPER M.V.

Selvdreneringen kontrolleres, slanger og gjennomføringer skiftes. En elektrisk lensepumpe med flottørbryter monteres samt håndlensepumpe.

### SLUTTUTRUSTNING/SIKKERHETSUTSTYR

Brannslukningsapparat bestilles og monteres. Dregg, tauverk og drivanker. Liten nødpakke. God lykt. En bærbar VHF. Vi går på handletur.