

1930

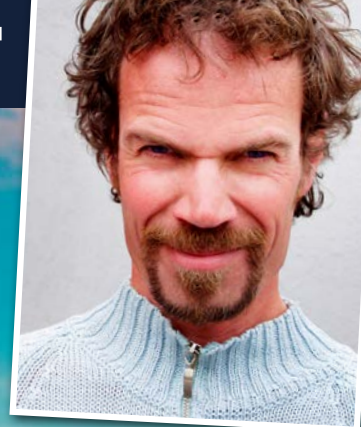
BÅTDESIGN:

BÅRD EKER – HYDROLIFT

BÅTENS VERDEN

HELE NORGES BÅTBLAD

NR. 4 / JUNI 2019 KR 99,-



SEILING

BÅTEN MIN: BAVARIA 39

OVERVINTRING I DET ARKTISKE ISØDET

IRENES BYSSE

46.000
i opplag!

PRØVEKJØRT:

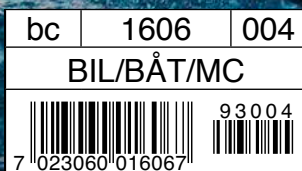
BENETEAU SWIFT TRAWLER 44

PÅ TUR:

NEDERLAND - TRONDHEIM MED
DRØMMEBÅTEN

Nye River 350:

TREFFER DAGENS UNGDOM



Praktisk: Behold teakfargen | Utstyrsnyheter | Solbriller for sjøen | Besøkt: Noroco Fiskeutstyr

Leif skreddersyddde sin trawler



Da den tidligere fraktebåtrederen Leif Hvidsten bygget sin drømmebåt for lange båtturer ble det verken spart på utstyr eller tekniske løsninger.

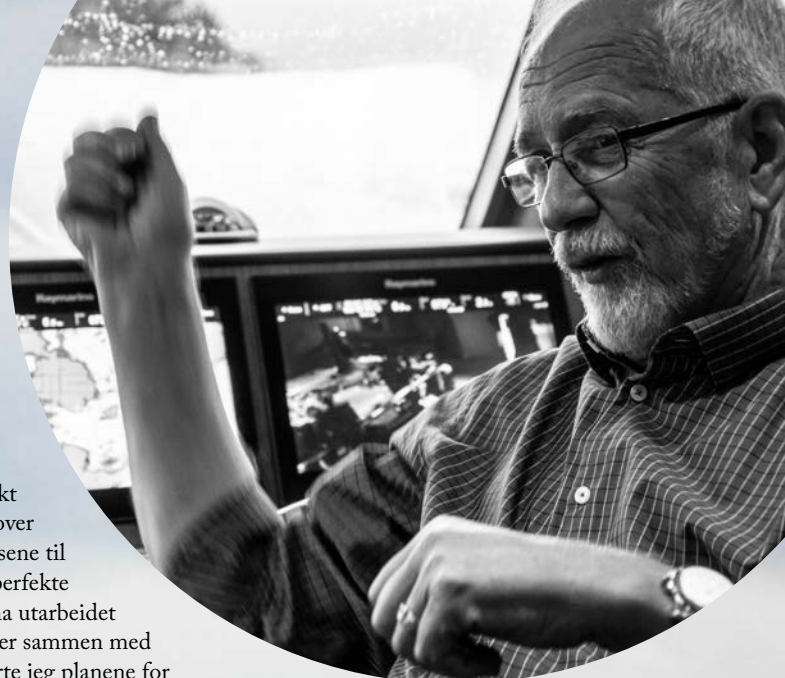
AV **VETLE BØRRESEN**



Det er litt av en båt Leif Hvidsten (74) finmanøvrerer til kai på Åmøy utenfor Stavanger en regntung dag i september. Europa-importør for kinesiske Explorer gjennom mange år, Ola Andre Worre og W-Yacht, tar han vel i mot som en ren vane. Leif og Ola har tilbrakt mange reisedøgn og sene kvelder for å komme hit.

Hvidsten har livslang erfaring fra primært fraktebåter – både som forsikringsmann og reder. – En dag ble jeg kontaktet av en russer som ønsket å se mer av norske fjorder og nyte særnorsk mat om bord. Han lurte på om jeg kunne bygge drømmebåten på et egnet verft. Min kompetanse lå hovedsakelig i det å spekke båter riktig i forhold til behov og ønsker. I dette tilfellet var det snakk om en

yacht på 24 meter med 4-6 doble lugarer, samt mannskapslugarer akter. Det var store planer. På jakt etter egnet verft kom jeg over Explorer og de ferske skissene til Explorer 75. Det var det perfekte utgangspunkt, og etter å ha utarbeidet tegninger og spesifikasjoner sammen med importør Worre, presenterte jeg planene for russerne i 2011. Dessverre strandet prosjektet, men etter å ha blitt kjent med verftet, eieren og importøren, valgte vi å gå videre med en mindre modell – den vi sitter om bord i nå, forklarer Hvidsten. Tanken var at resultatet skulle danne grunnlaget for en ny modell i Explorer-serien – og ved inngangen til 2019 er det bygget ytterligere to eksemplarer – til



Sverige og Hong Kong.

27 BÅTER

Leif er ingen nykommer i fritidsbåtlivet, heller. Vi får lynraskt vite at Bergensen har hatt 27 båter opp gjennom årene, og ►►►





KAPTEINENS LUGAR ligger midskips, og her er det mildt sagt boltreplass, samt eget, stort bad.

”Jeg er opptatt av at det skal gå an å reparere ting uten å måtte rive i stykker halve båten.



BADET i eierlugaren er romslig og delikat utformet.



DEN INNHOLDSRIKE BYSSA er trukket et nivå opp fra salongen akterut.

er en ivrig båtbruker på fritiden. Det har alltid vært større bobåter relativt til årstallene – fra Nidelv 24 i 1975. Etter noen timer om bord forstår vi raskt at vi har med en langt over snittet engasjert og kunnskapsrik fritidsbåteier å gjøre. Leif kjenner til mange båtters styrker og svakheter – og satt også noen år som styreformann i Viksund. Avtalen med Explorer gjorde at han solgte sin Nord West 370 og var klar for å bygge drømmebåten. Kontrakten med W-Yacht og verftet skrev han i desember 2012.

– Da lå båten bare på tegnebrettet og vi fikk fortgang. Vi brukte lang tid på å spesifisere både innredning og utstyr, og tegnet båten innvendig sammen med verftet. I en slik prosess – og i situasjoner der du skal bestille ny båt og gjøre endringer, er det ekstremt viktig å være nøye med spesifikasjonene før bestillingen. Enhver endring skal være skriftlig, så det bare er å trekke fra eller legge til ved oppgjørets time. Ellers blir det fort hestehandel, forklarer den erfarne båtmannen.

FØLGE MED

– Blant annet var det viktig å få på plass en mannskapslugar akter. Erfaringen min fra Viksund-tiden, da vi importerte Majesty-båtene på 44 og 50 fot, tilsa at kundene spesielt i Sør-Europa ønsket mannskap og folk til å kjøre båtene. Vi fikk løst det på en diskre måte. Første gangen jeg besøkte verftet i Kina hadde sto pluggen ferdig og overbygget sto på, og de var nesten ferdige med formen til flybriden. Underveis hadde de forlenget skroget fra 55 til 58 fot, men flybriden var ikke gjort lengre. Da ville du fått kalesjen i nakken hvis du satt helt akter. Resultatet ble at flybrideformen med sine 1 400 arbeidstimer ble skrotet, så det lønner seg å være tett på, forteller han. Og i Kina var han tre ganger før båten sto klar – og verftets eier like mange ganger i Norge. – Når du er med på byggeprosessen får du et helt annet innblikk i hva som er bak og hvordan båten er bygget opp. Jeg er opptatt av at det skal gå an å reparere ting uten å måtte rive i stykker halve båten, sier han.

MOTORROM MED FUNKSJON

Leif peker også på flere andre innspill som ble tatt til følge. Blant annet ønsket han ikke spisse og rette hjørner, men avrundinger. Det fordyrer selvsagt og krever ekstra arbeidstimer. Blant annet viser han oss måten vinduene i salongen har fått rammer av treverk. – Jeg ga verftet et utvidet budsjett for slike detaljer, og det pleier å være vel anvendte penger. Det er også gjerne små detaljer som en ikke tenker over etter en time om bord. Som det å heve sittegruppen i pilothouse for bedre utsikt, og hvordan trappen opp til flybridge er utformet. Da har jeg sittet og klippet og limet og funnet en nett og praktisk utforming.

I hjertet av båten – maskinrommet – har også Leif hatt sterke meninger – og gode argumenter gjennom sin årelange erfaring



KONTRAKTEN MED W-YACHT og verftet skrev Leif i desember 2012 – og både før og etter har det vært tett dialog for å bygge «drømmebåten». I sofaen, f.v., sitter importør W-Yacht, Paul Worre og Ola Andre Worre.

med større båter. – Jeg har stuvet bort en del av utstyret og komponentene du ikke har daglig tilsyn med – som varmtvannsbereider og spylepumpe. Det er plassert i eget rom under forlugaren, og ga bedre plass i maskinrommet. Samtidig er nedgangen til motorrommet flyttet ut til akterdekket. Luker i dørken i salongen ville gitt økt støy, og må absolutt motoren ut, får vi heller skjære hull om uhellet er ute. Det ville aldri blitt helt tett, forklarer han engasjert. – Jeg er virkelig stolt over motorrommet – du finner ikke maken i denne størrelsen av båter.

Leif valgte 2 x 480 HK Cummins QSB 6,7. – Det er amerikanske Cummins, og ikke de som bygges på lisens i Kina. Jeg fikk valget mellom en 8,3 liter litt eldre motor og

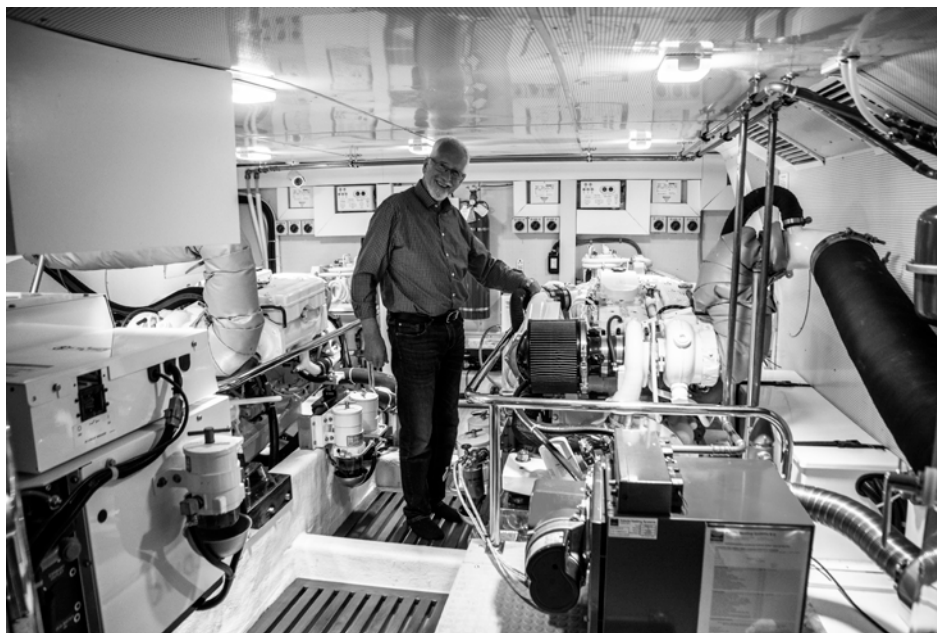
en ny 6,7 liter. Sistnevnte hadde jo mindre volum, men når jeg går på 8 knop bruker jeg 62 hester av 480 hk., så jeg sliter ikke ut motorene. Jeg ble anbefalt å gå for de nye motorene. Verftet ville levere en standard gearboks som het ZF 85A som tåler 1 064 Newtonmeter. De moderne motorene har voldsomme krefter på lavt turtall. Skulle det komme en om bord og legge hendelen flat, så har du nesten 480 hester på 2000 omdreininger før turtallet er kommet opp, og da har du et voldsomt moment på girboksen og i nærheten av de Newtonmeterne som girboksen tåler. Eller om du blir stående i en tung medsjø og får et dropp i turtallet på 200 omdreininger, vil du også komme i grenseland av hva standard girboks tåler. Så for ikke å ta



noen sjanser valgte jeg en større girboks av typen ZF 286 A som tåler i overkant av 1 600 Nm. Og så gikk jeg opp på utvekslingen for å få lavere turtall på propellen. Jeg tror det var en smart beslutning, forteller han.

Leif har generator på 17,5 kilowatt og inverter. – Jeg er ikke avhengig av landstrøm. Fyrkjelen kan gå en uke uten problem. Stekeovn er elektrisk, og da fyrer jeg bare opp generatoren. Kjører du den en time om døgnet fungerer båten fint.

Båten har tre dieseltanker på totalt 5 400 liter. Det er ingen tilfeldighet. – Jeg mener en slik båt må kunne gå transatlantisk og ha fuel til det. Derfor ble det så store. Jeg har en bunnstank og to langsgående tanker. Verftet ville kjøre returen til bunnstanken – som ligger



LEIF HAR LAGET til eget verktøyskrin for motorrommet, og der alle nødvendige slitedeler og redskap er lett tilgjengelig. Blant annet sjekker han motorlabbene fra tid til annen, og han har fått laget seg noen smarte redskap.



EXPLORER lager og tilpasser egne strømkabler, for kortest mulig strekk.



LEIF VALGTE å legge opp vannbåren varme med Kabola fyrkjeler. Bare planleggingen tok et års tid.



MOTORENE står på syrefaste motorlabber.

under dørken. Det ville ikke jeg. Da får du mottrykk i bunnstanken – så da måtte jeg kjøre returen til sidetankene. Jeg har også fått montert et stigerør i bunn av bunnstanken påmontert en pumpe, for å kunne ta ut prøver. Det gjør jeg av og til. Alternativet er å måtte ta opp mannelokk og det hele. Jeg er veldig opptatt av drivstoffkvalitet, og har inntrykk at flere ikke nødvendigvis har dette i bakhodet. Får en dieselmotor drivstoff av rett kvalitet, skal det mye til at den stopper. Derfor sjekker jeg kvaliteten før jeg kommer ut i feltet. Jeg fyller heller aldri på småstasjoner som får drivstoff en sjelden gang, sier han.

Når Leif skal skifte olje er det heller ikke duket for søl og klin. – Her har jeg fastmonterte slanger til bunnpanna i de to motorene

og til generatoren som er tilknyttet en pumpe. Den sørger for veldig lett oljeskift. Det går med cirka 40 liter her.

Leif blir ivrig i maskinrommet, og vi benytter anledningen til å få noen flere innsidstips. – Jeg tror mange ikke har fokus på dette med sink innvendig i motoren. Sinken i girolekjølernes må skiftes oftere enn de andre, faktisk hvert halvår. Jeg vil heller ofre anodene enn det som er inni her, hinner han med et smil.

FULGTE STØPET

Under det første besøket i Kina var også Hvidsten opptatt av selve støpeprosessen. – Jeg har sett gode og mindre bra forhold for tilstrekkelig styrke. I utgangspunktet ►►►



bekymret det meg at verftet støpte under varierende temperaturer. Luftfuktigheten er veldig sentralt. I Kina hadde de fiberdukene oppbevart i rom med aircondition og det var betryggende å se at de hadde et forhold til dette. Det er nemlig ikke gitt. Vi så også at båten ville bli både dyrere å bygge enn det tegningene viste. I prinsippet skulle båten veie 29 tonn, men den ble ti tonn tyngre – og det koster. Da jeg var aktiv i Viksund Båt kostet det cirka 80 kroner per kilo å støpe en plastbåt, forteller han.

– Innredningen bygges og tilpasses om bord. De bruker vanlige finerplater uten overflatebehandling – og limer på ny finer med mahogni eller teak utenpå. I dette tilfellet brukte vi høyglans teak med fem lag lakk. Verftet brukte fire år fra kontraheringen til ferdig resultat. Normalt skal du bruke cirka 13 måneder fra støp, men i og med at dette var første gang gikk det mye saktere.

– Jeg var også opptatt av lengden på kjølen – slik at den ikke var for lang akter. Det kan forstyrre propellstrømmen, og er ikke et helt ukjent fenomen. Jeg har helt sikkert brukt et par årsverk på dette prosjektet, men det

har stort sett vært hyggelige timer, skratter Bergenseren.

FYRKJELE

Leifs Explorer 58 er ikke vinterisolert, men med doble vegger i overbygg og alle skutesider

kledd med isolerende treverk, blir temperaturen blir fort som hjemme når han fyrer opp varmekildene sine. Båten ble levert med seks varmpumper, men i ettertid så Leif at det var bedre med vannbåren varme. Derfor monterte han en Kabola fyrkjele i motorrommet og la opp rør til radiatorer rundt om i båten i samarbeid med en rørlegger. Planleggingen tok ett år, og først for et par uker siden tok han anlegget i bruk. – Problemstillingen var hvordan jeg skulle føre røret fremover i båten. For klimaet i Middelhavet har du bruk for varmpumpene med aircondition, men her er det vannbåren varme som gjelder. For en airconditionpumpe der du låner sjøvann, heter det at sjøvannstemperaturen skal være minimum 3,3 grader, og om vinteren kan det bli en utfordring. Samtidig bruker en slik pumpe veldig mye strøm. Denne fyrkjelen bruker 300 watt når han går, og det er ikke kontinuerlig, forklarer Hvitsten.

Byggenummer to av Explorer 58 har vingestabilisatorer fra Westmar, men Leif så ikke nødvendigheten. – Om jeg skulle hatt stabilisatorer ville jeg gått for vinger, men personlig liker jeg ikke ting som henger ned under båten. Og en båt skal jo bevege seg i sjøen – men stabilisator eller ei er først og fremst et spørsmål om bruk og hvem du skal ha med deg på tur, sier han.

BATTERIBANK

Explorer 58 er utstyrt med 800 amper til

forbruk – fordelt på 4 batterier, samt 2 x 200 ampers batterier til hekkthruster, baugthruster, styrbord og babord maskin, altså 12 batterier totalt. – Hadde båten blitt bestilt i dag og ikke i 2012, ville dette vært lithiumbatterier, forteller Leif.

Båten har hekk- og baugthruster, og også her oppgraderte Leif i forhold til det som opprinnelig var foreslått. – Jeg har gått opp 50 % styrke og til 170 kilo skyvekraft. De blir alltid for små når forholdene er kronglete.

Leif tar alltid en titt i maskinrommet før avreise – og nå er vi klare for å starte opp maskinene. – Her er det elektrisk fødepumpe, og jeg vender alltid nøkkelen til første trinn – skrur på tenningen, til kjørecomputer har kommet på, slik at trykket får bygget seg opp. Ved en dobbelinstallasjon er gjerne styrbord motor hjernen, så generelt skal du helst starte styrbord maskin først, og stoppe babord først. Det er ikke nødvendig, men en god regel. Før jeg eventuelt legger båten i plan sørger jeg for at motorene er varme, og vel så viktig er det å kjøre de pent ned igjen. Som regel kjører jeg i 8-10 knop med svært liten belastning på motorene. Det er derfor en god regel å belaste motorene tilnærmet maks i en kort periode, for eksempel hver 30. time i fem minutter. – Nå er tiden inne for å selge båten, og sammen med importøren har faktisk nye prosjekter foran oss, avrunder Leif. Prislapp: 14,5 millioner kroner.

vetle@batensverden.com