

RÅ KÖRMASKIN MED KOMFORT

Svenska Tärnskär 32 rusar fram som ett värdigt skepp över havet och bjuder på lika mycket körglädje som åkkomfort och trygghet.

TEXT ANNA SANDGREN FOTO MALCOLM HANES



TÄRNSKÄR 32

Längd: 9,64 meter
Bredd: 2,82 meter
Vikt: Cirka 2500 kilo
Motoralternativ: 250–600 hk
Maxfart: 35–55+ knop
Bränsletank: 375 liter
Materialtjocklek: 5 mm
Antal personer: 8
Pris: För vår testade båt (inkl. Mercury 2 x 250 hk) 2 020 000 kronor

Det är tidig morgon när jag manövrerar ut från den trånga platsen vid hemmahamnen i Viggbyholm. Jag konstaterar snabbt att jag ännu inte har kört någon aluminiumbåt som mäter fler fot än de 32 som vår båt för dagen, en Tärnskär 32 med dubbla 225-hästar, har. Längden och trängseln i hamnen till trots är det här en överraskande lättstyrd båt. Något som så klart underlättas av dubbelmontaget. För den mindre båtva-

na finns dessutom en bogpropeller att tillgå. Det är fortfarande kyligt ute, så jag slår på dieselvärmaren och bänkar mig i den bekväma och dämpade förarstolen. Ute ur hamnen faller jag reglaget i botten och båten sätter snabbt fart.

Vi flyger över vågorna – och bitvis även i dem. Däremot landar vi inte en enda gång mellan dem. Storleken, där niometersgränsen med råge passeras, gör gångegen-skaperna extremt värdiga. Det stämmer

fint det där med de magiska nio meterna, som anses vara gränsen för att en båt ska undgå att trilla mellan vågorna.

Användaranpassad

Tärnskär 32 är min båt för dagen och jag är redan nöjd med valet. Varmt och tryggt glider vi fram över vågorna mot Saltsjöbaden, där jag ska hämta upp fotografen för att sedan fortsätta ut till öarna i Stockholms yttre skärgård. »



Flytmaterialet i Tärnskär visar sig vara extremt effektivt. Det består av plastbollar, liknande dem i bollhav för barn.

» Tärnskär har sin tillverkning på ett familjeägt varv i Estland. Genom att fortlöpande arbeta med att utveckla samma båtmodell har man kunnat satsa på detaljerna och framför allt hittat nya lösningar anpassade efter både egna erfarenheter och kundernas önskemål. Ett exempel är de speciella skydd som har tagits fram för att skona trimplanen vid iskörning, eftersom det oftast är de som ryker först. Ett annat är egna aluminiumramar runt fönstren.

Särskilt iögonfallande är handtagen vid dörrar och takluckor, även de egenutvecklade och tillverkade i den egna fabriken. Här snackar vi massiva stålhandtag, som både är funktionella och lär hålla även över tid. Träsnickerierna håller som brukligt i Tärnskärs båtar hög klass. Den här gången har man satsat på mörkbetsad teak. Även de ljuddämpande filtliknande materialen i väggar och tak har fått en mörkare färg.

Bollhavsballar isolerar

Tärnskär 32 är varvets största båt hittills. Först lanserade de en 24-fotare och sedan en 30-fotare och en 25-fotare. Alla modeller kan utrustas både med inombordsdieslar och utombordare. Jag har tidigare kört Tärnskär 32 med en Volvo Penta D6 på 370 hästkrafter och kunde då konstatera att D6:an räckte gott för att erbjuda en toppfart på 42 knop. Då nådde jag en behaglig marschfart på 30 knop med en bränsleförbrukning på cirka 1,3 liter i timmen. Andra inombordsalternativ är Volvo Penta D4 på 300 hk och D6 på 330 hk.

På dagens båt sitter det alltså 2 x 225-hästare Mercury Verado. Med dem kommer vi som mest upp i 47 knop. Färden är trygg och behaglig, men oftast är det inte nödvändigt att rasa fram så här fort. Istället drar jag av och låter varvtalet ligga runt 4 000. Farten är nu 30 knop och vi har en genomsnittlig bränsleförbrukning på 2,2 l/M. Sänker jag hastigheten

ytterligare något, till 25 knop, sjunker varvtalet till 3 400 och bränsleförbrukningen till 1,9 l/M. För dig som har extra bråttom, eller kör med mycket tung last, finns även ett än större kraftpaket. Båten är godkänd för upp till 2 x 300 hästkrafter och ska då uppskattningsvis ha en toppfart på 55+ knop.

Med fotograf inklusive utrustning väl ombord kör vi vidare ut i riktning Dalarö för att sedan ta oss vidare ut mot Biskopsö och öarna i havsbandet.

Det har blåst rejält en längre tid och dyningarna går höga. Det är med andra ord idealiska förutsättningar för att sätta 32:an på prov. Det 23-gradiga skrovet gör sitt jobb. Vi rasar smått majestätiskt fram i en fart på över 40 knop och det är inte en gång i närheten av att kännas stökigt. Fotografen och jag är rörande överens om att det här är riktigt rolig körning. Och vi gör det inte bara genom att utbyta nöjda leenden varje gång vi flyger fram över eller i en våg och sedan landar helt mjukt. Vi gör det genom att prata i normal samtalston. Det för Tärnskär typiska isoler- och flytmaterialet, som består av plastbollar väldigt lika dem vi är vana att se i bollhav för barn, gör effektivt båten fri från skrovljud och isolerar även mot andra ljud. Vi kan hålla en helt normal samtalston under färden, de rätt köriga yttre omständigheterna till trots. En annan fördel med bollisoleringen/flytkraften är att bollarna är lätta att byta ut när de tjänat ut.

Förarplatsen omgärdas av mörkbetsad teak, noga utvald ratt och högkvalitativa reglage. Fjädrande stolar, föredömlig sikt och en överlag mycket bekväm förarplats gör tillsammans med båtens värdiga, trygga och samtidigt körvänliga egenskaper båten till något av en långpendlardröm.

I båten vi kör finns fjädrande stolar för samtliga passagerare. De fjädrande stolarna vid förar- och passagerarplats är standard. På vår båt har babords långsgående aktersoffa



Sikten är god åt alla håll, framför allt åt sidorna, men även för- och akteröver.

ersatts med ytterligare två fjädrande stolar, placerade i rad efter varandra. I standardutförande löper två långsgående soffor på vardera sidan om skrovet, med möjlighet att bädda om till en rymlig dubbelkoj. Handräcken längs hela rufftaket är ett annat plus. Även i hyttisidorna sitter handtag att hålla sig i.

Förhåver sig inte

Färg och materialval spår på det exklusiva interiöra intrycket och stora frontrutor och sidorutor ger ett gott ljusinsläpp. Sikten är god åt alla håll, framför allt åt sidorna, men även för- och akteröver. Enda undantaget är egentligen takluckan. Här behöver jag (med mina 174 cm) stå i stolen för att se ut ordentligt. En dörr leder ut till det stora akterdäcket. På versionen med inombordare är akterdäcket upphöjt och bildar en rejäl lastyta. På båten för dagen påminner akterdäcket snarast om sittbrunnen i en stor segelbåt, med möjlighet att placera både bord och soffor för skyddade måltider ombord. Fördäcket erbjuder även det goda lastutrymmen, samt en smart extra sittplats. Sittplatser finns också längs babordssidan ovanpå stuvfacken samt längst fram i fören.

I det ena stuvfacket på vår båt väntar en inbyggd kyllåda med plats nog att sätta ner fyra matkassar, perfekt för skärgårdsspendlaren som vill bunkra upp i stan innan avfärd. Rejält räfflad plåt på alla durkytor och skarndäck, som dessutom är exemplariskt breda, gör det enkelt att ta sig fram mellan fören och aktern.

Jag har tidigare beskrivit Tärnskär 32 med inombordare med orden ”kompromisslös kvalitet utan ytligt skryt”. Detta omdöme stämmer även på den nu aktuella båtens utombordare på akterspeglin. Det här är en båt fri från ytligt skryt, som istället står för robust kvalitet, genomtänkt och praktisk layout, trygga och värdiga sjöegenskaper samt en påkostad inredning.



Rejält grepp. Tärnskär har tagit fram egna handtag för dörrar och luckor.



På akterdäck sitter man skyddat som i en segelbåtssittbrunn.



Under sofforna döljer sig stora stuvfack. Alla trädetaljer är gjorda i betsad teak.



Det finns gott om smarta stuvfack under den snygga teaken.



Inredningen utmärks av välarbetade trädetaljer. Halkfri durkplåt möter teak. Stolarna har rejäl dämpning.