

# Skärgården runt i 70 knop

Vissa dagar är till och med bättre än de bra dagarna på jobbet. Som när chefen helt plötsligt tvingar ut mig till skärgården för att provköra en RIB-båt med 1 000 hästkrafter – och det visar sig att det står 30 varma grader på termometern!

Text och foto Marcus Engström



Niklas Ohlsén rattar den 13 meter långa farkosten genom skärgården.



Den höga fören kan ta fyra meter höga vågor.

**N**iklas Ohlsén som driver företaget RIB Extreme (som äger båten) tar dockingen större hänsyn till värmen utan tvingar på mig en väldigt varm överlevnadsdräkt innan han vrider på de fyra startnycklarna.

– Vi ska hoppa lite, och då är det bra med överlevnadsdräkt om något mot förmodan skulle gå snett, säger han.

Jag brukar vanligen vara lite skeptisk till att hoppa med båtar, men just i det här fallet gör jag ett undantag och känner ett stort lugn. Båten för dagen är ingen vanlig båt. Den

är ett 13 meter långt, drygt tre meter brett svart monster som är byggt för hård offshore-racing.

Skrovet har en vinkel av 24 grader för att skära vågor så effektivt som möjligt, fören är förhöjd för att vattnet inte ska hamna i båten. Skrovet är tillverkat av armerad glasfiber och den så kallade flytkragen som karaktäriserar RIB-båtar (RIB står för Rigid Inflatable Boat) är gjord i hypalon-neopren.

Den är byggd av Ring Powercraft i England, ritad av konstruktören Mike Ring själv – och ska klara att köras i fyra meter höga vågor, två meter höga toppar och två meter

djupa dalar. Så skvalpigt blir det inte av Vaxholmsbåtarna, tänker jag och tittar ut över det nästan spegelblanka havet. Och precis då har de fyra 250-hästarna, som hänger på akterspegeln, nått arbetstemperatur och Niklas fäller de fyra gasreglagen framåt. Full gas. Då händer det grejor!

**ENLIGT UPPGIFT** ska 0–50 knop (cirka 90 km/h) gå på 1,7 sekunder. Jag hade inget mätverktyg med mig, men känslan i magen säger att uppgiften stämmer. Toppfarten ska vara drygt 70 knop när rätt propellrar är monterade, vilket de inte var vid provkör-



Kapten Marcus Engström har ett hemskt jobbligt arbete ibland. Här blir han uttvingad i den 30-gradiga värmen för att få köra RIB i 60 knop.



De fyra 250-hästarna sörplar i sig 4,4 liter soft – per sjömil

Förarplatsen är lika rå som båten är snabb, svart och mätlig.

Ägaren Niklas Ohlsén.

VI PROVORDE L.

ningstillfället. I dryga 60 knop (cirka 110 km/h) som vi nådde ligger båten stabilt i vattnet, svänger mjukt och smidigt. Och landar mjukt på andra sidan Vaxholmsbåtens svall som vi plötsligt har passerat genom luften. De båtintresserade resenärerna tittar intresserat och deras motsatser skakar på huvudet... Niklas Ohlsén är dock lite besviken, svallvågorna är inte i närheten av så höga som han vill att de ska vara. Men jag är rätt imponerad och nöjd ändå, så att säga. Frånvaron av skvalpigt hav gör att jag slipper förevisa vad jag åt till frukost per medelst kräkning.

På vår tur från Viggbyholm passerar vi Sandö sugga utanför Norråva på Värmdölandet, plåtar lite. Och sen är det min tur att köra.

– Tänk på vridet, säger Niklas

Ohlsén nöjt, och minns det sedan när du kör vanliga båtar.

**PÅ FÖRARPLATS** ser det rätt ut, nästan lika rätt som själva båten ser ut. Fyra gasreglage och fyra trimspakar finns för att man ska kunna ställa in motorerna till optimal verkan. Allt är inte klockrent inställt när vi provkör, men jag kan inte klaga, de fyra 250-hästarna vrålar inte ens, de går förvånansvärt tyst – men de multrar lågmält när jag ger full gas på egen hand. Och visst är vridet, och accelerationen, imponerande. Man vill helst inte gå på grund i den här hastigheten. För att undvika det finns både vanlig sjökortsplotter och radar. Säkerheten måste vara hög i svårt väder och höga hastigheter. För att båten ska skära extra

lätt genom vattnet är skrovet "step-pat", det innebär att tre tvärsgående jack finns i skrovet för att tvinga in luft mellan vattnet och båten för att minska den i båtsammanhang så viktiga "våta ytan". Så lite av skrovet som möjligt ska vara vätt för att uppnå så hög fart som möjligt. Det är inte alls ovanligt att just den här båten bara har propellern i vattnet.

Rara positiva ord hittills. Här kommer de negativa: Det kostar 28 000 kronor att tanka fullt. Och båtskrället är hopplös att vända med, 13 meter båt med fyra motorer längst bak är gärna det... Dessutom behöver jag provköra igen för att kunna bedöma monstrets riktiga kvaliteter, då ska det blåsa storm, vara nollgradigt i vattnet, och de där fyrametersvågorna får gärna komma så ofta som möjligt. Eller...?

## Fakta

### RING POWERCRAFT 13M

**Pris** Cirka fyra miljoner kronor.  
**Längdxbredd** | 300 cm x 330 cm.  
**Vikt** 4 000 kg.  
**Antal passagerare** 12, plus förare.  
**Skrov** 24-gradens V-botten, klassad för fyra meters vågor.  
**Motor** Fyra seccylindriga Yamaha 250 V-Max (flyttakt), sammanlagt 1 000 hästkrafter. Total cylindervolym 12,4 liter fördelat på 24 cylindrar.  
**Toppfart** +70 knop (130 km/h).  
**Marschfart** 55 knop (100 km/h).  
**Acceleration** 0-50 knop på 3,7 sek.  
**Tank** 2 x 1 000 liter.  
**Förbrukning** 4,4 l/haustisk mil i 45 knop.

## Sugen på att åka RIB?

Du kan faktiskt få åka i Ring Powercraft 13M själv. RIB Extreme skjutsar folk i skärgården, men det är dyrt.  
 ✓ En utflykt kostar 8 000 kronor i timmen, och minsta bokningstid är två timmar.  
 ✓ Båten tar tolv passagerare, så saml ihop kompisarna och hoppas på riktigt väder.  
[www.ribextreme.se](http://www.ribextreme.se)

