

Daycruiser för åretrunt-bruk

Under fyra dygn, med tre övernattningsnätter, fick jag tillfälle att testa Minor 27. Vi gjorde cirka 350 sjömil ömsom i bleke, solsken, mörker, snöglöpp, dis, regn och i grov sjö med vindbyar upp emot 12 till 14 meter per sekund. Vi körde båten i mitten av november från Stockholm till Holmsund utanför Umeå. Under dessa förhållanden fick jag en god uppfattning om båten och hur det är att leva ombord. Mitt helhetsintryck är mycket positivt, men det finns också saker som skulle kunna förbättras.

Av Bengt Utterström (text & foto)

Minor 27 är en tuff båt. Jag gillar utseendet. Det ger en känsla av trygghet och komfort. Stora däcksytor att

vistas på när det svenska sommarvädret är som bäst, ger pluspoäng. Båten är kraftigt byggd och

mycket lämplig inom sitt användningsområde. Just det sista är dock en fråga för köparen att ta ställning till, nämligen användningsområdet. Vad ska man ha en Minor 27 till? Köparen av testbåten har stor fritidsbåtsfarenhet från såväl segel- som motorbåtar. Han vill ha en båt som är lätt att manövrera och hantera. Båten ska också vara oöm och möjliggöra en lång säsong. Han räknar inte med att fler än två vuxna och ett barn övernattar åt gången. Utifrån dessa kriterier har han hittat rätt.

Det är lätt att kliva ombord eller i land från fören. Två kraftiga stäv-räcken erbjuder bra stöd. Det finns två stuvfack längst fram. Det ena rymmer gott och väl en ankarlina på 50 meter med ett tio kilos Bruce-ankare och några förtöjningslinor. Det andra, placerat direkt under fördäck, lämpar sig bra för förtöjningslinor, bergöglor med hammare, arbetshandskar med mera.

Båten är en så kallad walkaround, man tar sig tryggt runt båten i skydd av höga fribord på var sida om styr-

hytten. Gångbordet är brett och min skostorlek 43 har gått om svängutrymme för att kunna vända runt utan att fastna och riskera att vrida knäet ur led. Gångytorna är halkskyddsmonstrade för säkrare fäste.

Akterdäcket är väl tilltaget. Här finns en trevlig sittbänk under ett från styrhytten utskjutande tak. Bänken går att fälla upp om man vill frakta stora otympliga saker. Ett par kroker finns monterade ovanför bänken. Där hängde vi kastlinan, det var inte väder för att ta av sig jackan,

men annars hänger den bra där. Vi satte stort värde på den däckslampa som sitter monterad på styrhyttens akterdel. Den ger ett bra arbetsljus på akterdäck mörka novemberkvällar.

Den elektriska strålkastaren, ett standardtillbehör, som är avsedd för att se bättre framåt var en besvikelse. Den är förvisso elektriskt justerbar i sid- och höjddled och det är bra, synd bara att den lyser alldeles för svagt. Jag blir påmind om vingliga cykelfärder i mörker där enda ljuskäglan är ett cykellyse som får sin

ström från en dynamo. Varför kan den inte lysa som helljuset på en bil?

Det är på akterdäck man kommer åt motorn. Testbåten är bestyckad med en drevförsedd Volvo Penta D4 på 300 hästkrafter. Båten är konstruerad för att även kunna ha rak axel. Med drev blir motorrummet stort. Onödigt stort tycker jag.

Förvisso gör det motorn lättservad och åtkomligheten för filter, batteriladdare, varmvattenberedare och allt annat som finns i dagens båtar. Här rymms också ett hopfällbart bord

och några klaffstolar eller kanske en hopfällbar cykel. Denna båt hade arbetsbelysning i motorrummet. Ett extra tillbehör som rekommenderas.

Den manuella länsumpen är placerad på höger sida av motorn. För att komma åt den måste man öppna den stora motorrumsluckan. Skulle man behöva länsumpen till havs i grov sjö är placeringen mindre lyckad, för att inte säga rent farlig.

Med luckan öppen riskerar man att det sköljer in mer vatten än vad man kan pumpa ut. Det är inte på ►

TEST: MINOR 27



Minor 27 är en härlig båt för den som gillar att förlänga säsongen. En öde hamn är spännande att besöka när det är folktomt.

”Mitt helhetsintryck är mycket positivt, men det finns också saker som skulle kunna förbättras.”

► något sätt unikt för Minor att pum-
pen är illa placerad. Det gäller de
flesta motorbåtar. Lite förvånande
är det dock att CE- reglerna kate-
gori B godkänner en sådan lösning,
anser jag.

På båda sidor om den stora
motorrumsluckan finns två bra och
rymliga stuvfack. Dessa utrymmen
består av en låda i varje fack som går
att lyfta upp. En klar fördel när man
till exempel vill göra rent i dem. Så-
väl luckan till motorrummet som
stuvfacken har höga kanter och lock
som gör dem täta.

Det sitter även låsöglor på dem så

att de inte slår upp om det är sjögång.
Översköljande sjö och regn rinner av
båten utan att det läcker in. I stuv-
facken förvarade vi landströmska-
beln, extra kabelvinda på 50 meter,
verktygslådan, en hink, extra ankar-
lina, öl med mera. De rymmer det
som behöver vara lättillgängligt vid
förtöjning och landservice.

En stor badbrygga är monterad
längst akterut. Den är försedd
med inspektionslucka så att man
ska kunna se över propellrar och
även kunna skära bort en lina om en
sådan fastnat i propellrarna. Badste-
gen är monterad under badbryggan

och är av insticksmodell. Hur den
fungerar vet jag först till somma-
ren. Ingen av oss var så sugna på
att prova den i den nollgradiga luft-
temperaturen.

På akterdäck finns ett bra ut-
rymme för att hänga fyra fendrar
i korgar. Ser prydligt ut och det var
lätt att sätta dem på plats och surra
dem genom att binda dem i räcket.

Riktiga knapar för säker läg-
gning av linor är monterade i fö-
ren, midskepps och i aktern. På
styrbords läring sitter ankarspelet.
Snyggt och dolt monterat. Linan
har gått om plats innanför skrov-

sidan. Enligt tillbehörslistan kostar
nämnda utrustning 59 400 kronor
extra med 50 meter ankarlina. Ett
pris som inte speglar den verkliga
kostnaden. Montera själv om du
kan. Då blir det väsentligt billigare.

Dörrarna till styrhytten sitter
mitt på. De öppnas genom att man
skjuter dem bakåt. Det är lätt att kli-
va in och ut ur styrhytten. Nämnda
årstid får man se upp med dörrarna.
Snö och is gör dem tröga att öppna.
Blir det för mycket nederbörd eller
stänk fryser de fast när temperatu-
ren är under noll. Eftersom vi hade
värmn på hela tiden i hytten blev



Minor 27 är en bra båt för dig som vill använda båten mer än bara under högsäsong. Någon egentlig bobåt är den dock inte. Även om tre personer erbjuds övermattning i hygglig komfort.



Breda gångbord med låg snubbelrisk. Mina 43:or rör sig ledigt på alla ledder.

Att ta sig ombord och hoppa iland är busenkelt. Ett rejält peke med stadigt räcke är precis vad vi nordbor önskar oss.



det inte något problem för oss, men
vid ett senare tillfälle har jag noterat
problemet på samma båtmodell.

Runt hela båten finns det rejäla
grabbräcken att hålla sig i. Minor 27
är trygg att vistas på.

När man kommer in i styrhyt-
ten möts man av en trevlig u-soffa
akterut. Vi var två personer och satt
bekvämt runt den. En tredje person
hade också kunnat få plats. Två till
kan sitta runt bordet, men det för-
utsätter att man vrider runt de båda
förestolarna närmare 180°. Bordet
går att snurra i 360°, det går att
höja och sänka. Dessutom går det



Hytten är knappast rymlig. Stuvutrymmen finns under dynorna men det är ett allt för stort projekt att komma åt dem. Vi levde i kappsäck under de tre dagarna.



Avstängningskranar för bränslet är lättåtkomliga. I mitten ses värmarens sugledning med filter.

Dörrkläppen som ska hålla dörren stängd ser mycket rejäl och funktionell ut. Men den klarar inte jobbet riktigt. Vi fick hålla fast den när färden blev skumpig.

att fälla ut två extra skivor som gör
det lilla bordet något större. Man
ska inte räkna med fler än högst
tre personer som sitter runt bordet
under en måltid. Femsittning görs
sig bäst över en kopp kaffe.

Förrarplatsen får högsta be-
tyg så när som på två detaljer som
rör gasreglaget och startnyckels
placering. Gasreglagets placering
är direkt farligt vid till exempel
hamnmanövrar.

Om dörren är öppen och rors-
man lämnar styrplatsen för att gå
ut och hjälpa till med förtöjningen
är det väldigt lätt att komma åt det

elektroniska motorreglaget. Genast
går båten framåt eller bakåt med ett
ryck. Den stora motors propell-
rar greppar direkt i vattnet. Båten
svarar på en gång och är man inte
uppmärksam kan både person- och
materielskador bli en följd.

Vi kom överens om att vid alla
hamnmanövrar ska manöverpane-
len vara fälld framåt. Det glömdes
bort mer än en gång och vips så
gick växeln ofrivilligt i. Ett annat
sätt kan vara att lägga in friläget
och föra spaken i botten framåt.
Då gör motorn ca 1.400 varv på
tomgång. Frågan jag ställer mig är
varför Volvo Penta inte har ett re-
glage som har en spärr som måste
tryckas in innan växeln läggs i?
Den säkerhetsåtgärden finns ju på
varenda styrväxelpetsbåt med utom-
bordsmotor och många andra som
har mekaniska reglage.

Till gasreglagets försvar ska po-
ängteras att placeringen är rätt ur kör-
synpunkt. Jag får lätt ont i min högra
axel om armen vilar fel. Av det kände
jag ingenting under dessa dagar.

Startnyckeln används sällan
och under korta stunder. Därför
behöver den inte sitta centralt pla-
cerad så att den är i vägen när man
ska gå ut eller in genom dörren.
Varför sitter den till exempel inte
på instrumentlådan under taket?

Jag satt perfekt. Förestolen går
att skjuta framåt och det finns fot-
stöd för fötterna. Hela instrument-
panelen med ratt och gasreglage
går att fälla mot den som kör. Det
finns fem olika fasta lägen att välja
på. I grov sjö var det nödvändigt att
stå upp och det fungerar också bra.
Stolen har uppfällbar sittdyna och
det gör att det inte blir tröttsamt att
stå under längre tider. Sikten framåt
och åt sidorna är riktigt bra.

De framåtlutande rutorna mot-
verkar reflexer och ger ett extra ut-
rymme på dess insida. Bakåtlutande
rutor tar ofta plats och dessutom är
det lätt att slå huvudet i en sådan.
Här var det inga problem med den
saken även när sjön var riktigt grov
med vågor över 3 meters höjd.

Kompassens placering kunde
ha varit bättre. Den går att läsa av,
men är delvis skymd i vissa lägen.
När det är mörkt och i dimma är det

viktigt att kunna styra efter den ef-
tersom kompassen svarar direkt på
båtens girar. Navigatören är inte lika
snabb att visa min ändrade kurs.

Navigatörens 12 tum stora skärm
satt bra placerad utan att skymma
sikten och jag kom åt dess knappar
utan allt för stora ansträngningar.
Motorinstrumenten är placerade
ovanför vindrutans. Den place-
ringen har två fördelar. De är inte
i vägen för sikten framåt och när
det är mörkt stör inte dess belys-
ning med reflexer på vindrutorna
eller försämrar mitt mörkerseende.

På babordssidan finns ett fint
utrymme att lägga sjökorten på.
Babordssidan rymmer också pen-
trydelen. Modell campingkök. Den
lilla diskhon är gjord för att skölja
kaffekoppar och det är plottrigt att
komma åt vattenkranen. Om kran-
en hade placerats fem centimeter
längre åt vänster hade problemet
varit löst. Lådorna går att dra ut
hela vägen och ser man inte upp
rasar de ned på durken. Spisen är
en fotogendrivna Wallas. Den är
beroende av ström och bränsle för
att fungera. Behållaren med lysfoto-
gen sitter trångt till och det är irrite-
rande besvärligt att skruva på locket
till dunken när man fyllt behållaren.

Föröver finns en hytt. Den rym-
mer en kort koj på styrbordssidan
där ett barn kan sova. På babords
sida är kojen lång och avslutas med
en stickkoj akterut. Med hjälp av en
iläggsskiva sover två vuxna hyfsat
bra. Räkna inte med att kunna bäd-
da med lakan och täcke. Sovsäckar
gör sig bäst här. När iläggsskivan,
som för övrigt var slarvigt tillsagd,
är på plats försvinner i stort sett allt
golvutrymme. Ombyte till nattklä-
der måste då ske i styrhytten.

Toaletten är placerad på styr-
bords sida. Att sitta på wc-stolen går
bra, men alla andra aktiviteter mä-
ste ske med öppen dörr. Handfatets
placering är olycklig. Vid tandbor-
stning måste man böja sig dubbel och
rikta spottet snett framåt för att
inte missa handfatet samtidigt som
rumpen och ena benet står utanför
toaletten. Att tvätta händerna går
inte utan att man blöter ned skottets
väggar och durken. Än blötare blir ►

► det om man tvättar ansiktet. Allt beror på att handfatet är placerat under gångbordet. Här är det läge för varvets konstruktörer att tänka till och komma med en bättre lösning.

Vi var två personer som sov ombord i tre nätter. Packningen förvaras lämpligast i väskor. Dessa ryms gott och väl i förruffen under dagtid. När sovdags närmar sig måste all packning flyttas upp till styrhytten.

I broschyren för båten sägs att det finns fyra kojplatser. Det innebär att två personer då ska sova i styrhytten. Bordet går att sänka och

vips har man en koj i hytten. Man ligger då tvärskepps. Kojlösningen är att betrakta som yttersta reserv. Stora sidodynor från soffan ska plockas bort och dessa ska förvaras någonstans liksom fyra personers packning. Förvisso finns det stuvutrymmen under kojor och soffor, men det är inte realistiskt att på ett någorlunda bekvämt sätt använda dessa för saker som behövs dagligen.

Minor 27 är inte det bästa båtvalet för en familj som vill göra längre semesterturer. Däremot är det en perfekt båt för den som gillar

dagsturer med övernattningsmöjligheter. Två vuxna med trimmad packning har alla möjligheter att uppleva fantastiska dagar från tidig vår till sen höst.

Båten jag testade hade både gångvärme från motorn och en varmluftsvarmare. Gångvärmen var på hela tiden när motorn var igång. Så fort vi stannade kopplade vi om till den dieseldrivna värmaren. Lufttemperaturen utomhus låg kring nollstrecket mest hela tiden. Vi hade långkalsonger och en extra tröja på oss dagtid. Kylan var inget problem under denna sena hösttur,

men långkallingarna var sköna att ha på sig även inomhus.

Det finns bra med grabbräcken även invändigt. Möjligen saknade jag ett när jag skulle ta mig ur kojor och balansera på den lilla durkytan som blev kvar när iläggsivån låg på plats. Nästa fotsteg är trappsteget och där ser jag gärna ett grabbräcke till ovanför trappsteget.

Minor 27 utrustas med ett 100 amperes-batteri för förbrukning och ett likadant som startbatteri. Etthundra ampere är för lite på förbrukningssidan. Värmaren gick ungefär 15 timmar per dygn och

kylskåpet var på dygnet runt. När vi skulle starta spisen på morgonen för att koka kaffe var spänningen för låg. Värmare och kylskåp hade dränerat batteriet. Vi löste problemet genom att starta motorn. Till våren kompletterar ägaren med ytterligare ett förbrukningsbatteri på 100 ampere. Landström finns monterat med batteriladdare. Ett krus med sena höst- eller tidiga vårturer är att det inte är så lätt att hitta el i land.

Andra dagens morgon bjöd på en svag nordlig vind. Till vår förvåning var vi tvungna att dra ned på farten från 29 knop till 15-16 knop

trots att vågorna var små. Uppskattningsvis blåste det under 5 m/s. Det gick inte några vita gäss. Det var en besvikelse. Det relativt breda förskippet gör att båten stampar hårt även i små vågor när de är korta.

Minor 27 är B-klassad. Det innebär bland annat att "båtar är konstruerade för färder utanför kusten och utomskärs då vindstyrkan kan vara upp till och med 8 Beaufort (ca 17 m/sek) och med en signifikant våghöjd på upp till och med 4 meter. (Signifikant våghöjd är medelvärdet av de 33 procent högsta vågorna under en viss period.

Tekniska data

Minor 27
Längd: 8,5 m
Bredd: 2,85 m
Djupgående: 1 m
Vikt: 3,2 ton
Vattentank: 100 liter
Dieseltank: 315 liter
Septitank: 40 liter
Förbrukning: närmare 1,5 liter

per sjömil fullt utrustad och med två personers packning under cirka 350 sjömil i olika farter och sjögång.
CE kategori: B-offshore
Pris: standardutrustad med 300 hkr Volvo Penta 1 618 000 kronor
Mer information: www.inamarin.se, www.minor.fi



Pentry finns, men det är mer ett campingkök än ett riktigt pentry. Den högra kranen är svår att använda. Om hela kranen placerats fem centimeter åt vänster hade det fungerat bättre.

Nere i ruffen en traditionell V-koj. Iläggs-skiva finns som ger större bädd. Men den tar bort golvytan och det blir trixigt att ta sig i och ur.



Det blir rymligt när rutorna lutar ut istället för in. Mindre reflexer dessutom.

Denna höjd överensstämmer med hur vi upplever höjden på vågorna).

Tredje dagen gick vi från Härnösand till Ulvön med ett lunchstopp i Bönhamn. Efter Storön på väg mot Bönhamn hade vi en sydostlig kuling på oss med vinden in från sidan.

Vi stod upp och körde. Då är ögat ungefär två meter över vattenytan. Vissa vågor var utan större överdrift en meter över ögonhöjd, det vill säga cirka 3 meter höga. Det gällde att vaka mot sjön när dessa kom. Det var inte så enkelt.

Rutorna på styrbordssidan immade igen vilket gjorde att det inte gick att läsa sjön från sidan. Det kunde bara ske snett framåt genom framrutan. Ständigt stänk emot dörren och dess rutor kylde dem. Värmen inifrån, utandningsluft med mera bidrog till imman och det gjorde det svårt att hålla koll på sjön.

Vid ett tillfälle missade jag att styra upp och möta en större våg. Den slog in i sidan med ett brak och en större vattenkaskad träffade rutorna. Båten krängde till ordentligt, men reste sig förtroendeingivande snabbt. Ingenting hände, men det var ändå otäck och påminner om vilka krafter som är i gång när det går grov sjö.

Sidodörrarna kan hakas igen med en läskläpp av trä. Den stora takluckan över styrhytten låses med en regel. På mässor och i andra lugna sammanhang ser de förtroendeingivande ut. Vi fick dock erfara att när det dunsar till hoppar dörrkläppen ur sitt läge och dörren går upp. Då är det fullt möjligt att den som står på babords sida kan ramla ut och i värsta fall över bord när båten kränger i en våg.

Ny rutin i dåligt väder blev att ständigt hålla vänstra handen över kläppen så att dörren inte gick upp. Det är möjligt att lösningen på problemet ligger i att dra åt dess bult hårdare och därigenom öka friktionen, men å andra sidan får det inte vara för trögt att öppna den vid en nödsituation.

Detsamma gällde även låsanordningen för takluckan som gick upp vid några tillfällen. Genast öppnade sig takluckan och det är inte vad

man vill när kallt vatten stänker över båten.

Sista dagen var vindstyrkan mellan 8 till 10 meter per sekund med Kvarkens krabba havssjö från sidan. Vi kunde då hålla farten 10 till 14 knop, ibland något fortare för att nästa stund minska den. Hela tiden kändes båten trygg. Det är som vanligt oftast besättningen som tar stryk före båten. Väl framme i Holmsund i snöglopp kunde vi konstatera att båten var hel. Ett frågetecken är dock varifrån cirka 70 liter vatten kommer ifrån som samlats i kölskarpn.

Teorin är att det är färskvattentanken eller någon koppling till den som tagit stryk när hela båten landade efter en mindre luftfärd i grov sjö. Av någon anledning har inte heller den automatiska länsypumpen fungerat. Tur i oturen, hade den gjort det hade vi inte noterat vattnet i kölskarpn. Det var det enda missödet som vi råkade ut för och då ska vi komma ihåg att detta var en ny båt som sjösattes i juni 2009.

Alla som ägt en ny båt vet att det är alltid barnsjukdomar som ska åtgärdas. Minor 27 förefaller vara rejält byggd. Båtkonstruktion och hållfasthet är inte mitt specialområde, men båten kändes stum i alla lägen. Inga "smäcklösningar" med till exempel tunn plast eller andra rappelmonteringar har noterats förutom dörrlåsningsmekanismen på babords sida och takluckans låsmekanism.

Ina marin i Täby, som är återförsäljare av bland annat Minorbåtarna har bitt Johansson & sons båtvarv i Holmsund att demontera färskvattentanken för felsökning och även ta reda på varför den automatiska länsypumpen inte fungerade. Sådana ansvarsåtaganden från säljaren uppskattas av nya ägaren som är bosatt i Umeå.

Till sist:

Minor 27 är ett bra båtval för den som vill åka från tidig vår och till sen höst och kunna ha övernattningsmöjligheter. Sommartid antar jag att man gärna kör med den stora takluckan över styrhytten helt öppen. Det kändes dock inte som att den behövs i mitten av november under en tur utmed norrlandskusten. □