



Hela däckets färdiglagt och alla beslag återmonterade. Inte en enda skruv så långt ögat når.



1. Alla teakribbor borttagna. Kvar är limrester som ska slipas bort.



2. Däckets renslipas och görs klart för mallning av nytt teakdäck.

NYTT TEAKDÄCK FÖRNYAR BÅTEN

En tickande bomb är ingen ovanlig rubrik när man läser om äldre båtar med slitna teakdäck. Tids nog kommer den dag då båtägaren måste bestämma vad som ska göras med ögonstenen. Båtliv följer arbetet att lägga nytt teakdäck på en 36 fots segelbåt. **Text och foto: Lars Afzelius. Foto: Kai Juusola**

MÅNGA FAKTORER SKA vägas i de två vågskålarna: "Behålla" och "Sälja". Till sist handlar nog det mesta om kronor och ören.

Säljaren måste dra av en rejäl summa för det dåliga teakdäcket och köparen som sedan noterar det begärda priset och det inkuranta däckets bjuder naturligtvis ett ännu lägre pris.

Samtidigt vet du som säljare att du inte får tillbaka kostnaden för ett nytt teakdäck vid en eventuell försäljning. Köparen förutsätter ju att båten ska vara i användbart skick vid köpet. Ett alternativ kan då vara att behålla båten, investera i ett nytt teakdäck och få glädje av en uppfräschad båt framöver.

DET FINNS OCKSÅ alternativ till teakdäck. Till exempel teakliknande däcksmaterial tillverkat av PVC som limmas fast på däckets däck av kork eller halkskydd-

dande plastfärg. Gemensamt för de olika produkterna, utom påmålad färg, är att det krävs ungefär samma förarbeten innan det är dags att lägga på ett däck. Inte heller någon jättestor skillnad vad avser pris på komplett läggning av de olika däckstyperna. Svårast är att uppskatta kostnaden för borttagning av det gamla trädäcket.

SKA JAG LÄGGA däckets själv? Många funderar på det och det finns några utgivna publikationer som beskriver hur man kan gå tillväga. Båtliv har valt att följa arbetet med att lägga ett nytt teakdäck på en segelbåt byggd 1990 med ett slitet och på några ställen läckande däck, med en ägare som vill behålla båten och som hoppas få ut en liten del av kostnaden vid en framtida försäljning.

Offerter togs in från tre välrenommerade Orustbyggare. Alla

var på plats och mätte och undersökte däckets. En av dessa lägger vakuumsugna teakdäck utan ett enda skruvhål i däckets medan övriga lägger teakdäck på traditionellt sätt med lim och skruv.

Prismässigt var det ingen större skillnad på de tre offerterna. Det finns företag som är mobila och kan utföra arbetet där båten finns. Då krävs dock extra utrymme runt båten. Andra erbjuder fri vinterförvaring i egna lokaler eller inom eget område när allt arbete är klart.

EFTER DISKUSSIONER MED kunnigt folk i branschen valde ägaren att låta lägga ett vakuumsuget däck. En av anledningarna var att Hallberg Rassy sedan flera år använder samma utvecklade metod på alla sina båtar. Stefan Pavia på Hallberg Rassy säger också att man aldrig haft några reklamationer på sina vakuumsugna teakdäck. Kai Juusola, Ellös Teak

& Marinservice, som har utvecklat metoden och lagt över 1 000 teakdäck nämner att, trots något tunnare teakribbor än brukligt, har deras däck större slitagedjup och därmed längre livslängd, eftersom det inte finns några skruvhuvud som dyker upp efter ett antal år. Utan skruvhål och med lim som vid vakuumsugningen fördelar sig jämnt mellan däck och teak eliminerar man också risken för läckage.

BÅTEN STÅR NU inomhus och vi tar arbetet i kronologisk ordning. Först ska det gamla trädäcket tas bort. Det kan vara ett jobb för båtägaren. Beroende på vilket däckslim som använts en gång tiden kan teakribborna sitta hur hårt som helst och kräver då arbetstid därefter.

Alla beslag, skotskenor, block, knapar, påfyllningsrör och övriga på däckets monterade beslag måste tas bort. För att göra det behö-



4. Limning av rufftaket pågår. Hela ytan påstryks med särskilt lim. Rufftakssektionen skymtar i fören av båten. Den kommer strax att fixeras på sin exakta plats på däck. På väggen hänger fortfarande babords längsgående sektion.



3. Teakribborna läggs ut på däck, limmas ihop och fixeras med skruv och aluminiumbrickor. Alla ribbor sågas till för exakt passning.



5. Förberedelse för vakuumsugning av rufftakssektionen. Nät och plast läggs över däck och tätas med butylband runt om. Sedan skapas ett tryck på däck på ca 8 kg/m² som får limmet att fördela sig jämnt mellan däck och teak utan risk för framtida läckage.

ver stora delar av takinredningen inne i båten demonteras för att komma åt att alla genomgående skruvbeslag, vilka kan sitta hur oåtkomligt som helst. Lämnas det jobbet bort finns också garanti för att allt kommer på plats igen. När trädäcket är borttaget slipas det frilagda plastdäcket fritt från alla limrester.

DÄREFTER BÖRJAR DET viktiga jobbet med att malla hela teakdäcket i ett par sektioner genom att lägga ut och passa in alla teakribbor. Teakribborna är 9 mm tjocka och har en profil som låser fast den enskilda ribban efterhand som ribborna läggs. Teakribborna sågas, läggs ut och limmas ihop samt fixeras med skruv och distansbleck. Därefter nåtas däck och får torka under några dagar. Teaksektionerna lyfts sedan bort från däck, hängs upp på en vägg och vilar ytterligare några dygn.

Nästa moment omfattar försänkning av skruvhål och epoxispackning av hela däck. Däcket målas sedan med topcoatfärg, slipas ytterligare en gång och tvättas med aceton för att ta bort eventuella siliconrester.

NU ÄR DET dags att lägga på det färdiga däck. Lim fördelas ut på hela däck och de olika hoplimmade däckssektionerna läggs på plats. Här är det viktigt att använda ett lim som inte ”stänger” för snabbt, innan alla sektioner har hamnat rätt på däck.

Bästa lim och nåtmasa är, enligt Kai Juusola, Simson Bedding compound. För att kunna vakuumsuga däck läggs sedan ett nåtskikt och byggplast över däck med ett par sugpunkter och tätade med butylband. Därefter sugs luften ut och bildar ett vakuum med ett tryck på 7-9 kg/m². På så sätt blir också limmet jämnt fördelat mellan däck och

teak. Däcket ska sedan torka i minst två dygn. Det nylagda teakdäcket ger en känsla av en helt ny båt.

Under hela arbetet har också funnits en frestelse att byta ut annan utrustning när svåråtkomliga utrymmen blivit frilagda. I aktuell ägares fall blev det nya rutor med tillhörande ramar från Ö-metall på Hönö. Även det innebär ett utseendemässigt lyft för den gamla segelbåten.

EN TOTALENTREPRENAD KAN komma att kosta 5 000 kr-7 000 kr inklusive moms per m². I en av offerterna ingick borttagande av det gamla trädäcket och i ett fall tillkom den kostnaden.

Var därför mycket noga med vad som ingår i en offert. Att bara lägga ett nytt teakdäck är, som framgår, en reellt stor investering att ta beslut om och som säkert inte tål alltför många överraskningar. ☺