

När Maxi 999 introducerades 1985 var den stora båtboomen i Sverige över. På 1980-talet mattades båtmarknaden av i rask takt. Varven försökte på alla tänkbara vis hålla volymerna uppe med nya innovativa båtmodeller. Ledorden var större, stiligare och snabbare.

Text **Jessika Ericsson** Foto **Lars Ericsson**

Lättdriven Maxi med

den eran tog Pelle Pettersson och Maxivarvet fram Maxi Magic som en efterföljare till 1970-talets storsäljare Maxi 77. Men Maxi Magic blev en besvikelse och Pelle Pettersson satsade istället på en större Maxi med tidsenliga linjer, Maxi 999. En 1980-talets motsvarighet till Maxi 95, skulle man kunna kalla den. Nybåtspriset för Maxi 999 låg också i nivå med Maxi 95:or som hade några år på nacken.

Tidigare Maxi-ägare känner helt klart igen sig i Maxi 999, men det handlar inte om någon försenad 1970-talskonstruktion. Maxi 999 är en av de båtar som blev resultatet av en trend mot mera fart i rymliga och komfortabla familjebåtar.

Mest utmärkande för Maxi 999 är att skrovet är både högt och brett. Även förskeppet är fylligt. Tanken var att få ut stora innerutrymmen i alla delar av båten, något som köparna efterfrågade. Och det märks att inredningen ställdes i fokus hos konstruktören. Här finns en stor akterlig toalett, stängbar akterhytt och gott om svängrum runt pentry och navigationsbord. Ståhöjden är över 180 centimeter långt in i salongen och det är betydligt mera trä än i tidigare Maxibåtar.

På sedvanligt Maximanér gjordes friborden höga och skrovet brett från vattenlinjen och uppåt. Ny var den platta

skrovformen, raka linjer akteröver, relativt litet displacement och att Maxi 999 försågs med väl tilltagen segelyta.

Partialrigg och självslående fock såg till att båten blev lätt att hantera.

Trots en vikande båtmarknad blev Maxi 999 en framgång. Redan första året såldes 170 båtar och totalt finns det runt 600 Maxi 999:or. Det finns även en variant som kallas Maxi 999 Royal. Det är i grunden samma båt men bättre utrustad. Lyxvarianten har bland annat teak i sittbrunnen, rattstyrning och sötvattenkyld motor. Ett fåtal exemplar av Maxi 999 har dubbla akterkabiner och därmed åtta kojplatser.

När Maxis ägare satte företaget i konkurs 1990 upphörde tillverkningen. Men året efter köpte Nimbus Boats upp tillverkningsrätten och återupptog produktionen. På Nimbus Boats höjdes kvaliteten och båten döptes om till Maxi 1000.

LÄTTVINDSBÅT

När vi provseglar May Näsmans och Tony Johanssons *Just In Time* blåser det 5–6 sekundmeter, bästa tänkbara vindar för Maxi 999. Och båten lever upp till sitt rykte. Hon rör sig lätt och med fint driv. I slagen på kryssen stannar hon upp och man tappar en del av känslan, men hon kommer snart upp i skön fart igen.

Så långt lättvind. I hårdare vindstyrkor upplevs båten som lite för hög och för lätt. Slutstyvheten är otillräcklig. I sjö bromsar det fylliga förskeppet och båten stampar en hel del.

Tony bekräftar det vanliga omdömet om Maxi 999 som en snabb lättvindsbåt.

– I hårdare vindar är hon något vek och blir tungstyrd, speciellt på undanvindar.

May håller med. Hon styr ogärna i busväder på undanvind om det samtidigt går sjö. Då blir båten alltför tung att hålla, tycker hon.

STUNDENS INGIVELSE

May och Tony hade tidigare en Linjett 33 som de trivdes väldigt bra med. Att de bytte båt berodde till stor del på att tillfället dök upp. De kände båtens tidigare ägare och visste att han hade lagt ned mycket arbete på båten och att allt var utomordentligt välgjort.

– Träarbetet var hantverksmässigt utfört och eldragningen var exemplarisk, minns Tony. När ryktet om att *Just In Time* skulle säljas var May och Tony inte sena att slå till.

May hade tre önskemål inför båtbytet: varmvatten, dusch och badbrygga. Med Maxi 999 har hon fått alla tre sakerna uppfyllda.

Om de jämför Maxi 999 med Linjetten är den nya båten rymligare och bekvämare. Här saknas inget i komfortväg. Båten är så packvänlig att det går att vara ute i princip hur länge som helst. Men om Maxi 999 är en utmärkt bobåt så var Linjetten en piggare seglare:

– Linjetten stack iväg på ett annat sätt. Den här är helt klart tyngre, men den är behagligare att segla långt med, säger Tony.

PRISBILDEN

Omkring 340 000 kronor kostade en ny Maxi 999 när den kom, år 1986. Utan överdrift har båten alltså behållit ett högt andrahandsvärde genom åren. Idag omsätts Maxi 999 till betydligt högre belopp. Det är inte ovanligt att få betala över 600 000 kronor för ett exemplar som är i gott skick.

MAXI 999

Årsmodell: 1985–1990

Längd: 9,81 meter

L.v.l. (längd i vattenlinjen): 8,20 meter

Bredd: 3,25 meter

Djupgående: 1,72 meter

Kölvikt: 1,5 ton

Displacement: 4 212 kg

Storsegel: 28,0 kvm

Genua 1: 28,0 kvm

Självslående fock: 19 kvm

Spinnaker: 70 kvm

Lystal: 1,15

Motor: Inombordare VP 2002, 18 hk

Konstruktör: Pelle Petterson

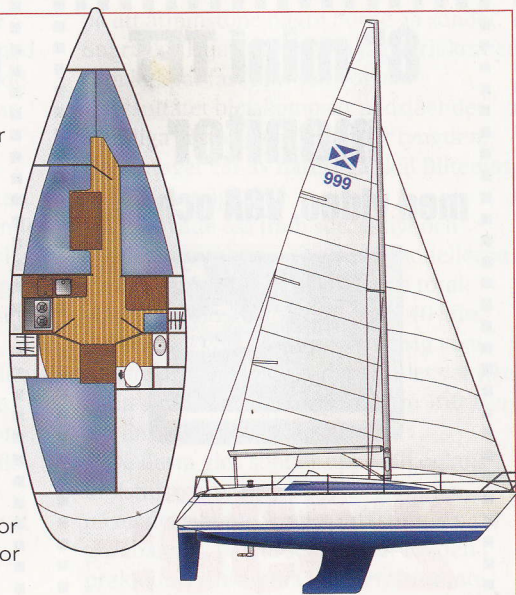
Tillverkare: Erje Produkter

Antal sålda: 600 exemplar

Nypris januari 1986: Ca 340 000 kronor

Pris begagnad: 550 000–700 000 kronor

Information: www.maxisidorna.se



egen stil



Interiör ENORMA PÅKUTTRYMMEN



Med salongbordet nedfällt blir babordskojen en rymlig koj för en fullvuxen person. Styrbordskojen lämpar sig för lite mindre personer.

Nedgångstrappan med halkskydd och grabbräcken.

Vid en närmare titt på interiören i Maxi 999 fascinerar man av vilken otrolig volym det går att få i en 33-fots segelbåt. Här finns stuvutrymme nog för att köra yrkesmässig godstrafik. Den stora familjens hela sommargarderob försvinner utan att det märks.

FRANSKT NYTÄNKANDE

I inredningen hakade Pelle Pettersson på den nya franska given med akterlytt toalett och stor akterkabin (owners cabin). Speciellt toaletten verkar ha spelat en väsentlig roll för konstruktören. Den tillhör de största och mest komfortabla i den här storleksklassen.

Nedgången till ruffen är rejäl och säker, bred och behagligt sluttande. Direkt till vänster när man kommer ner finns ingången till akterhytten. Tack vare de höga friboarden är det full ståhöjd (187 centimeter) i utrymmet där man byter om och det finns tillräckligt med plats för en fullvuxen person att vända sig om utan att känna sig trängd.

Ståhöjden är fenomenala 187 centimeter både i pentryt, på toaletten och vid akterhytten.

Akterhytten har en fullvärdig dubbelkoj som är 165 centimeter bred och 203 centimeter lång. Sitthöjden är 85 centimeter

närmast skrovsidan och 54 centimeter för den som ligger under sittbrunnen. Lågt, men tillräckligt för att kunna vända sig om.

Till höger om nedgången och akterut är toaletten placerad. Den har getts gott om utrymme med handfat, dusch och många stuvfack. Ett stort plus.

Salongen känns hög och bred men aningen kort, eftersom toalett och pentry getts mycket utrymme. Standarden är god. Teak i pentryt, navigationsbord och skott tillsammans med nåtad durk bidrar till en trivsamt och elegant stil. U-soffan är den rymligaste kojens. Eftersom sofforna hamnar långt fram i ruffen är de i högsta laget, bara långbenta personer når ner till durken.

Maststötten går genom salongsbordet, som har fällbara klaffar på båda sidor. Med bordet nedfällt blir det en fin gång på styrbords sida, in till förpiken samtidigt som det går att sitta vid U-soffan.

Resultatet av att akterhytten och toaletten getts så stora utrymmen visar sig framme i förpiken. Kojerna är i och för sig hela 217 centimeter långa, men för att få ut längden måste fötterna stickas ända in i den smala trekanten längst fram. Sitthöjden är goda 87 centimeter. För om skottet mot förpiken finns en liten trekant att ta

sats ifrån när man kliver upp i kojerna. Den stora förpiksluckan ger fint ljusinsläpp.

Är besättningen inte så stor förvandlas förpiken lätt till ett extra lättåtkomligt stuvutrymme, eftersom de rymligaste kojplatserna finns i salongen och akterhytten. Så har det blivit i May och Tonys båt:

– Förpiken borde man hålla pryddlig för gäster, men vi har den som stuv. Det blir lätt så, säger May.

Inredningen i May och Tonys Maxi 999, som är av årsmodell 1987, skiljer sig en del från originalet. I hela salongen, i förpiken och i akterruffen sitter teakribbor mot skrovsidorna. I original är ruffen istället klädd med plastväv.

I övrigt har *Just In Time* försetts med vattenburen värme. En komforthöjare som möjliggjort sådana finurliga detaljer som element i fotänden av akterruffen och en handdukstork på toaletten.

– Handdukstorken tyckte jag först var onödig lyx i en båt, men den är verkligen effektiv. Blöta kläder och handdukar torkar på nolltid, säger May.

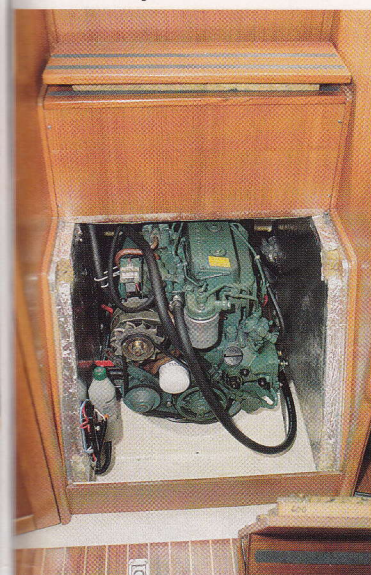
l
l
r
fi
vi
/
L
L
B
D
K
D
St
Ge
Sjä
Sp
Lys
Mo
Ko
Till
Ant
Nyp
Pris
Info



Till och med under stegen på nedgångstrappan finns stora stuvutrymmen.



Salongen är trivsamt. Ljus, luftigt och med mycket träkänsla. 



Motorns front nås lätt genom att lyfta undan trappan.



Förvaringshyllor i salongen.




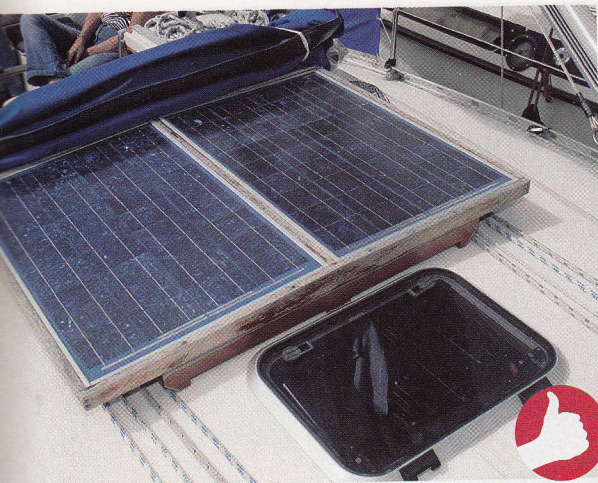
Klädskåp med hyllor i förpiken.



Navigationbordet som sitter till höger om nedgångstrappan har getts gott om utrymme.



Toaletten är föredömlig. Som på ett bättre hotell. 



Det är gott om utrymme på ruffen och på skarn-däck. De dubbla solpanelerna får plats mellan skylight och sprayhood.



En av de brister som kan förekomma på Maxi 999 hittar man vid det nedre roderlagret.



Skenan till självsläande focken sitter precis framför mastfoten.



Hur mycket stuvutrymme går det att få in i en segelbåt? Svaret finns ombord på en Maxi 999.



I hamn lever man kungligt i den här sitt-brunnen. Med rorkulten uppfälld går det att bjuda in både båtgrannar och svärmor utan att det blir trångt.



Däcket har gott om plana ytor att röra sig på.



Fall och trimlinor är dragna till rufftaket och lätt nåbara från sittbrunnen.



Sargkanterna lutar och avståndet till mantåget är väl avvägt.

Exteriör

SÄKER PENGAPLACERING

Med Maxi 999 ville Maxivarvet visa att man kunde bygga en elegant båt och en vass seglare. Mörka rutor och mörk tejp längs den låga ruffen ger karaktären av en fartfylld och lite lyxig båt. Och visst kan Maxi 999 segla, men man ska komma ihåg att det är ett stort paket som ska förflyttas. Båten är lättdriven och snabb, men det blir inga kvicka manövrer.

Maxi 999 har en hög partialrigg med enkla, bakåtsvepta vantspridare och mycket segel i förhållande till deplace-

mentet. Lystalet är 1,15. Självsläende fock tillhör standardutrustningen och förenklar seglingen.

Alla Maxi 999 är fabriksbyggda. Skrovet är uppbyggt av sprutat enkellaminat med basinredning i plast som ger långsgående uppstyvning. Det möjliggjorde en rationell tillverkning och låga priser. Prispresen spelade även en roll vid valet av järnköl. Kölen sitter i ett urtag i botten och är bultad till skrovet.

Maxi 999 har inte de tidigare Maxi-modellernas utpräglade valdäck utan ett vanligt däck med sluttande överbyggnad. Skarndäcket är brett och lutar något ut mot skrovsidorna.

SITTBRUNN

Sittbrunnen är ovanligt hög och bred för en båt i den här storleksklassen. Något som bidrar till att slutstyvheten kan upplevas som otillräcklig. Men sikten föröver är god och utrymmet är det minsann inget fel på. I hamn lever man kungligt i den här sittbrunnen. Storskotskenan stör inte trots att balken löper tvärs över sittbrunnen, och med rorkulten uppfälld går det att bjuda in både båtgrannar och svärmar utan att det blir trångt.

Sittbrunnen är bred och aktern något hopdragen. May och Tony, som kommer från en Linjett, upplever den som angenämt bred. De uppskattar även lutningen på sargkanterna och det väl avvägda avståndet till mantågen. Det är bekvämt att sitta och styra på sargkanten under långa kryssbogar.

Aktern är negativ och i original har akterspegeln badstege. May och Tonys exemplar är ombyggt och har inbyggd badplattform, vilket man ser på en och annan Maxi 999.

KÄNDA SVAGHETER

Maxi 999 är en välbyggd båt, men det finns ett och annat återkommande fel som man som spekulant bör se upp med.

Främst handlar det om rodet. Vid nedre roderlagret finns ett påsvetsat rör. Svetsen är för svag och kan gå av. Vad man bör göra är att förstärka hjärtstocken. På de första 200 båtarna var rodet feltillverkat. Vid press kan axeln fastna i genomföringen och göra båten manöveroduglig. De flesta roder är åtgärdade vid det här laget, men kontrollera.

Kölkonstruktionen med järnkölen bultad till skrovet via ett urtag i botten, en långsgående kölpalka och tvärgående balkar är stabil. Men vid en kraftig grundstötning kan botten skadas och plasten spricka bakom den akre balken och framför den främre. Det finns även risk för att balkarna lossnar.

I övrigt förekommer det att mantågsstöttorna inte sitter fast ordentligt i däck.

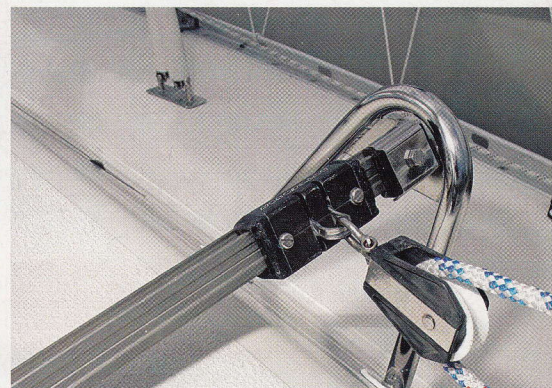
PRISVÄRDA EXEMPLAR


För Pelle Pettersson var det viktigt att Maxi 999 blev bra. Han hade länge trott på en rymlig, snabb och stilfull Maxi. Så här i efterhand kan man konstatera att han var rätt ute. Trots att modellen har mer än 20 år på nacken är den fortfarande eftertraktad.

Begagnatpriset på Maxi 999 ligger inom ett förhållandevis litet spann. Hittar man ett exemplar där de kända felen är åtgärdade är det troligen en prisvärd båt. Maxi 999 verkar fortfarande vara en säker pengaplacering.



Välplacerad instrumentpanel ovanför nedgångsluckan.



Skotskenan till självsläende focken. 

Besiktningssmannen Conny Zetterberg om Maxi 999: "En enkel och välbyggd båt"

Besiktningssmannen Conny Zetterberg har sett en hel del Maxi 999:or. Den senaste besiktade han för bara någon vecka sedan. Hans spontana omdöme är att det är en av de bättre fabriksbyggda båtarna. Den är enkel och välbyggd.

Det bekymmer som finns är kölkonstruktionen. Vid en hård grundstötning kan man köra sönder själva akterkanten. Gjutjärnskölen är hård men platen böjer sig och järnet spricker i akterkanten.

– Sprickor i akterkanten är ingen

katastrof, men den som köper en båt vill inte att det ska se ut så. Det enda man kan göra åt det är att byta köl, vilket är en dyr historia, säger Conny och tillägger att om problemet finns redan vid köpet finns det ingen möjlighet att försäkringsbolaget täcker kalaset.

En annan detalj som Conny tycker att man bör kontrollera är roderet, och det av två anledningar. Det ena är att det finns ett påsvetsat rör vid nedre roderlagret. Själva svetsen är för svag och roderhaverier har inträffat. Den andra anledningen är att

roderlagren kan svälla så att det nyper fast. Det senaste åtgärdas enkelt genom att byta lager.

– Maxi 999 är ett bra köp tycker jag, men som alltid gäller det att vara vaksam. Om tidigare ägare inte har skött båten är det mycket som kan vara galet även om konstruktionen i sig är okej.



OM MAN INTE KÖPER EN MAXI 999, VAD KÖPER MAN DÅ?



Contrast 33

Rolf Magnusson ritade Contrast 33 med föresatsen att skapa en fartfylld familjebåt utan att ta hänsyn till några mätregler.

Contrast 33 sjösattes 1978 och tillverkades under åren 1979–1987 av Contrastbåtar i Karlstad. År 2002 återupptogs tillverkningen av Pronavia Marine AB i Karlskrona.

Årsmodeller fram till och med 1983 finns med två olika inredningslösningar. Den ena versionen har en traditionell inredning med pentry och navigationsbord på var sin sida om nedgångstrappan. Den andra versionen har U-soffa och ett långt pentry utmed den ena salongssidan. 1984 ändrades planlösningen och toaletten flyttades bakåt till nedgången.

Contrast 33 såldes även som halvfabrikat och bland dessa kan kvaliteten variera. Annars har båtarna rykte om sig att vara gediget byggda.

Längd: 9,85 meter

L.v.l. (längd i vattenlinjen): 8,30 meter

Bredd: 3,07 meter

Djup: 1,65 meter

Deplacement: 4 200 kg

Kölvikt (fenköl bly): 1 700 kg

Segelyta med genua I: 57 kvm

Motor: Inombordare, Yanmar 10 hk

Lys: 1,16

Konstruktör: Rolf Magnusson

Varv: Contrastbåtar

Tillverkningsår: 1979–1987

Tillverkade båtar: 250–300 ex

Pris beagnad: 400 000–650 000 kronor



Albin Nova

Albin Nova ritades av Peter Norlin för Albin Marin. Grundtanken med Novan var att erbjuda mycket plats invändigt utan att ge avkall på seglingsupplevelsen och att göra det till ett lågt pris.

Albin Nova har skrov i sandwichlaminat med Divinycell som distansmaterial. Skotten är bultade mot skrovet.

Skrovet är högt, brett och djupt, vilket gör att båtarna är rymliga. De tidiga båtarna har traditionell inredning med pentry och navigationsbord vid sidan av nedgångstrappan, dubbel stickkoj akterut och toalett med dusch. I de senare båtarna (från 1986) är akterkojen avskärmad, pentry större och toaletten placerad till babord om nedgångstrappan.

Från 1988 tillverkades Albin Nova av Biancavarvet i Danmark. De danskbyggda båtarna har högst kvalitet.

Längd: 9,87 meter

L.v.l. (längd i vattenlinjen): 8,00 meter

Bredd: 3,15 meter

Djup: 1,69 meter

Deplacement: 4 400 kg

Kölvikt (järn): 1 750 kg

Segelyta med genua: 58,0 kvm

Motor: Inombordare Yanmar 18 hk

Lys: 1,15

Konstruktör: Peter Norlin

Varv: Albin Marin, Biancavarvet i Danmark

Tillverkningsår: 1981–1991

Tillverkade båtar: Ca 500 ex

Pris beagnad: 400 000–600 000 kronor



Comfortina 32

Comfortina 32 har sitt ursprung i Comfort 32 men är större, modernare och snabbare. Med partialrigg, separat akterkabin och rymlig inredning tog varvet, Comfortbåtar, upp konkurrensen med Scanmar 33, Maxi 999 med flera. Comfortina 32 kom 1982.

Båten är fabriksbyggd och gjordes i separata delar som sattes ihop med spackelmassa.

Interiören har den nya layout som introducerades i svenska båtar på 1980-talet. På ena sidan om nedgångsluckan en akterlig toalett med navigationsbord framför. På andra sidan finns pentry och ingången till akterhytten. Finishen är medelmåttig med plywood och oljade ytor.

Comfortina 32 är en 32-fotare som upplevs stor och tung. Hon seglar med god styvhet och tar god höjd. Ligger något lägre i pris än Maxi 999.

Längd: 9,50 meter

L.v.l. (längd i vattenlinjen): 7,60 meter

Bredd: 3,27 meter

Djup: 1,70 meter

Deplacement: 4 800 kg

Kölvikt (bly): 1 800 kg

Segelyta med genua: 61 kvm

Motor: Inombordare, VP2002 (18 hk)

Lys: 1,14

Konstruktör: Kenneth Albinsson

Varv: Comfortinabåtar

Tillverkningsår: 1982–1992

Tillverkade båtar: Drygt 900 exemplar

Pris beagnad: 400 000–650 000 kronor