

Vejledning om køb af en brugt Spækhugger



Når man står for at ville købe en brugt sejlboat kan spørgsmålene være mange.
Er det man ser et problem og i givet fald hvor stort?
Er der noget man bør interessere sig for, som man ikke har tænkt på?
Er der balance mellem pris og det man får?

Og hvad er det, du vil ha'?

Er det en båd, der kan sejle ud af havnen i morgen, eller er du klar på at lave et renoverings projekt, før Du ser vandet?

Men under alle omstændigheder, er det optimale, at Du er klar over, hvad det er Du køber.

Vi har i Spækhugger klubben et ønske om, at Du som køber af en brugt Spækhugger, her får nogle bud på, hvad der er vigtigt, og hvad der er mindre vigtigt.

Der er **3 modeller**, der alle har det samme skrog, køl, ror og rig. De er altså alle 3 ens under klassereglerne i forhold til kapsejlads.

"Racing" med vandret dæk. Produceret fra 1970 til sidst i 1970'erne.

"Family" med et mere buet dæk og større kahyt.

Produceret fra 1976 til midt i 1980'erne.

"Mark II" er en ny udgave af racing versionen fra 2005.

Den er der kun lavet 7 af.



Racing og Mark II er marginalt forskellige i cockpitkarmen. De har et lidt større cockpit og et mere regulært dæk at færdes på end Family udgaven.

Mark II er kun 20 år gamle, og det er nok dens væsentligste force.

Family har en lidt større kahyt, der er 20 cm længere, hvilket er taget fra cockpitet. Dækket er buet, som nogle oplever er mere vanskeligt at færdes på under sejlads, men det giver lidt mere rum i kabytten.

Family har originalt en kistebænk i cockpit (en lem der kan lukkes op til et rum).

Det kan have sine fordele til at komme af med fendere, men til gengæld er muligheden for montering af en fast løjgang ikke optimal.

Kølen

er af støbejern og kan derfor ruste. Den sidder fast i skroget med 5 bolte.

Der er ofte rust udtræk langs med samlingen mellem køl og skrog.

Det er ikke kritisk om kølen er rusten.

I forhold til kapsejlads bør kølen være glat - uden rust og løs maling.



Roret

er af rustfri stål på en aksel - også af rustfri stål.

Roret drejer i 3 fiber bøsninger; én i dæk, én nederst i rorbrønd på skrog og én nederst i et beslag, der er boltet på rorforfinnen.

Roret kan været skævt i akslen og dermed ikke dreje frit. Det bør i givet fald rettes.

Forfinnen

var originalt større end i dag. Det er målet langsskibs, der er reduceret.

Det er den originale forfinne på billedet med den røde båd.

Der er stadig Spækhuggere med den originale forfinne.

Dels er deres venderadius større, dels opfylder de **ikke** klassereglerne, da den originale forfinne ikke er tilladt her.

Forfinnen kan være løs i sin befæstigelse på skroget. Det kan relativt nemt laves.



Skroget

er originalt i massiv glasfiber med gelcoat. Det er meget solidt.

Men der kan være skader. Hvis gelcoaten er malet ses det måske ikke umiddelbart. Kig ned af siderne om forløbet er jævnt.

Der kan være trængt vand ned i samlingen mellem skrog og dæk. Det kan vise sig ved at maling på skroget bobler op langs med essingen.

Generelt betyder skader i skrog, der er repareret ordentligt, ikke noget afgørende.

Dækket

er støbt i glasfiber i en sandwich konstruktion med 10 mm balsatræ og et lag glasfiber under i dækket fra stævn til cockpit, i ruftagets overside, cockpit bund og sæder, forluge, garage og skydekappe. Resten er massiv glasfiber.

Denne konstruktion er stærk - så længe der ikke kommer vand ind i balsatræet.

Problemet er, at originalt er beslagene monteret i huller boret igennem sandwich konstruktionen og de er kun tætnet mellem beslag og dæk.

Det har i praksis vist sig at være utilstrækkeligt på mange både, og måske især på både, der har fået eftermonteret beslag.

Konsekvensen er, at der trænger vand ind i balsatræet og det betyder uundgåeligt at det rådner. Hermed bliver området blødt. De særligt udsatte områder er ruftaget omkring mastehullet, sidedækkene ved skødeskiner og fordækket omkring fortøjningklampen.

Det kan laves, men det er et større projekt.

Beslag på dæk

Der er et utal af løsninger, hvad angår beslag.

En båd kan have det originale udstyr, hvilket måske ikke er optimalt funktionelt, men chancen for at dækket er i orden er nok større.

Originalt var der 2 spil på hver cockpitkarm og 2 spil på masten.

Billedet viser en båd med original placering af spil og tovværksløjgang.



Der er mange både med nyere beslag, der alligevel ikke er optimale rent funktionelt, og endelig er der både, der har mange eller alle beslag i en optimal montering.

Om en Spækhugger fungerer godt under sejlads, vil i høj grad bero på hvilke beslag, der er monteret, og om deres placering er god.

På <https://spaekhugger.dk/teknik/beslag-mm/> kan du se eksempler på optimering af beslag mm. på en Spækhugger.

Hvis alle beslag på dæk skal optimeres koster det +30.000 kr.

Cockpittet

er i racing udgaven originalt uden en kistebænk. Det er der en del, der har lavet efterfølgende - mere eller mindre heldigt.

Specielt er det vigtigt, at konstruktionen er vandtæt og har afløb.

Kahytten

I Racing udgaven er der originalt flere forskellige modeller;

Dinetten med panty i styrbord side, en bænk på tværs agten for masten, et hylde arrangement i begge sider frem mod hovedskottet og forkøjen.

En anden model har køjer i begge sider med et skab/bord-arrangement mellem stikkøje og midtskibskøjen.

Endelig er en del både selvapteret eller modificeret i den originale aptering.

Apteringen er af krydsfiner, der originalt er sat fast på skroget med en glasfibermåtte.

I en del både er denne befæstigelse sprunget fra.

Nogle både har en glasfiberdørk med mindre huller over kølboltene. Det er en konstruktion, der er svær at holde ren mellem skrog og dørk.

Family har originalt en forkøje, et hovedskot, der når op til sidedækket, 2 langsgående køje midtskibs med ryglæn, en stikkøje i styrbords side og et pantry arrangement i bagbord side, der kan trækkes ud af rummet under cockpitbænken. Generelt er standarden og stabiliteten højere i Family apteringen end i de tidlige Racing udgaver.

I alle modeller er apteringen en del af skrogets afstivning, hvorfor det er et krav i klassereglerne, at der skal være mindst 16 meters skot faststøbt til skroget.

Skrogennemføringer

Der er 4 afløb fra cockpit - 2 ud gennem skrogsiden og 2 ud gennem bunden. Der betyder at cockpitet er selvlæsende.

Desuden kan der være afløb fra vask og hul til en log.

Specielt kan afløb for vand under vandlinjen kan være problematiske, hvis overgangen mellem skrogennemføring-hane-slange er tærede.

Mast

De fleste master er originale, og er den uden væsentlige skader, er det ikke noget problem.

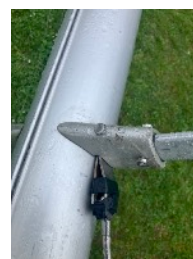
Originalt blev storfald og forsejlsfald betjent med spil på masten. I dag vil man vælge at føre faldene tilbage til cockpit på spil aflastere.

Der er en del master med et "halsbånd" lige over dækket til blokke. Det er en dårlig løsning, da der kan opstå tæring mellem mast og beslag.



Sallingshorn

vil ofte på originale master være løse i deres befæstigelse på masten. Det bør udbedres, hvilket også er relativt enkelt.



Stående rig

er af 5 mm wire. Er der en eller flere af trådene i en wire, der er knækket, skal hele wireren udskiftes.

Det svage sted er ofte ved overgangen mellem wire og terminaler.

Løbende rig

er al tovværk i mast og bom. Tidligere brugte man ofte wire i faldene med tovværk splejset i den ende, hvor man betjener faldet.

I dag er tovværk så stabilt, at det er bedre med rene tovværks fald. Men det kan være slidt - specielt der, hvor spilaflasteren klemmer og der hvor faldet kommer ud i toppen af mast/skivgat. Skiftes der fra wire til 8 mm tovværk, kan det nye fald gå stramt. Dette skyldes ofte, at hjulet i toppen af masten og/eller skivgattet er slidt af wireren og nu ikke passer til tovværks faldet.

Lanternen

sidder i toppen af masten. Den originale er tung, stor og har en relativt strømkrævende pære. Nyere lanterner er med LED lys.

Nogle både har monteret diverse instrumenter og antenner i toppen af masten. Det er en smagssag, men det vejer alt sammen et u hensigtsmæssigt sted i forhold til kapsejlsads.

En windex er dog en god ting.

Hækstaget

skal have en udveksling .

Den kan være mellem wire og agterdæk, hvilket er bedst, eller der er løsninger under dæk, som ofte fungerer mindre godt.

Storskødet

er originalt på en tovværksløjgang på agterdækket.

Det oplever nogle som en god løsning - det giver mere plads i cockpitet.

Andre sværger til en fast løjgang, der giver en mere præcis justering af storejlet.



Rulle forsejl

Det vil oftest være en genua, der kan rulles ind på forstaget.

Den vil ikke egne sig til at sejle med i rebet (delvis indrullet) udgave.

Da det meste af tursejlads bedst sker med en fok, er rådet, at have en god fok med almindelige fokkehager på et almindeligt forstag.

Bommen

er originalt et aluminiums rør.

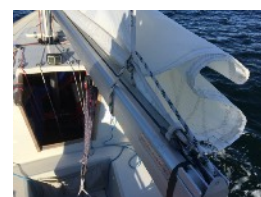
Man kunne rulle storsejlet rundt om bommen - både for at rebe og opbevare sejlet efter sejlads.

Det betød at kickingstrap beslaget skulle kunne afmonteres. Området hvor beslaget til kickingstrap er monteret på bommen blev et svagt sted, hvor en del bomme udvikler revner og senere brækker.

I nogle bomme er monteret indvendig udveksling for bomudhal - det vil ofte fungere relativt dårligt.

Den runde bom er også mindre hensigtsmæssig i forhold til at få monteret et udhal og rebesystem.

Den optimale løsning er et storsejl med løs fod, så reb kan bindes rundt om bommen, og 2 hjul i enden af bommen for henholdsvis bomudhal og reb. En nyere firkantet bom løser oftest denne opgave bedre - som på billedet.



Spilerstage

Originalt er den med nogle endebeslag, der fungerer, men ikke er optimale.

Den bedste spilerbom har endebeslag, der kan kikkles på mast og skøde, som på billedet. En spilerstage i aluminium er det stærkeste.

Til kapsejlads bør spilerstagen kunne sidde på bommen, når den ikke er i brug.



Sejl

Storsejl, fok, genua og spiler er standard udrustning.

Yderligere kan en mindre fok være relevant.

Sejl bliver slidt og kan godt blive møre, hvis de har været fugtige for længe.

Mugvækst er også almindelig i dugen, hvilket ses som mørke pletter, der ikke kan fjernes.

Gamle sejl vil ofte være svagere og kan have udviklet en mindre optimal facon - de er typisk for dybe i deres facon.

Nye sejl er dyre. Et nyt stel med de 4 sejl vil koste +60.000 kr. - afhængig af model og sejlmager. 3-6 år gamle sejl af god kvalitet kan typisk købes til det halve.

North Sails, Boisen-Møller, One Sails og Ullman Sails er sejlmagere i Danmark, der laver gode Spækhugger sejl.

Gran Segel i Sverige laver også gode sejl.

Elsystemet

vil være 12V jævnstrøm fra et batteri.

Typiske svage steder er; dårligt batteri - dårlige ledninger, der er forkert dimensioneret (f.eks. alm 230 V ledninger) - ledningsføring i vandbelastede områder f.eks. under dørken og dårlige samlinger, der ikke kan tåle fugt.

Her kan risikoen for kortslutninger være stor - og et 12 volts jævnstrøms system, der kortslutter, har en stor risiko for at starte en brand ombord.

Det er muligt at reducere strømforbruget væsentligt med moderne instrumenter; LED lanterne og LED-lysgivere på egne batterier i kahyt.

Instrumenter

En mobiltelefon/tablet med et søkort en løsning, der er tilstrækkelig for de fleste som GPS for navigation

Ekkolod kan være et godt supplement til en GPS.

Skal man selv kunne udmåle strømmen i det farvand man sejler i, skal der også være en log. Men det er mest et behov ved distance kapsejads.

En VHF løsning findes i dag i gode håndholdte udgaver.

Så alt i alt er mange af de gamle instrumenter i lystbåde ikke optimale eller ikke nødvendige.

Motor

De fleste Spækhuggere har en påhængsmotor på et stativ, der er monteret på styrbords side af agterdæk.

Størrelsen af motor varierer fra 2,5 hk til 9 hk.

Den skal under alle omstændigheder være en model med langt motorben.

Det er manges erfaring, at en 2,5 hk motor sagtens kan drive en Spækhugger frem i let vind.

Uanset motor størrelse er en Spækhugger ikke egnet til at sejle med motor i bølger.

Rådet er derfor, at have en 2,5 hk motor - den er billigere, lettere og overbelastet ikke beslag.

Alternativt en el-motor - men her kan rækkevidden blive et problem.



Enkelte Spækhuggere har en indenbords motor.

Båden er ikke designet til dette, og vægten af motoren er agten for bådens tyngdepunkt, så den har tendens til at "stå på halen".

Skal båden bruges til kapsejads, bør en indenbords motor tages ud.

Hvad skal en Spækhugger koste?

Prisen på en brugt Spækhugger går fra 10.000 kr. til 200.000 kr.

Det udtrykker, at nogle både er blevet 55 år, uden at man har gjort noget særligt ud af vedligeholdelsen, mens andre er blevet fuldstændig renoveret og har nyere sejl.

Men der er ofte store forskelle i, hvad man får for pengene, selv om bådene udbydes til samme pris.

Hvis man finder en båd, der er sat i stand på ordentlig vis, kan der være meget at spare i forhold til at købe en billig båd, som man selv vil sætte i stand - både i forhold til materialer og arbejdstid.

Man kan også spare meget arbejde og penge ved at undgå en båd med særligt arbejdskrævende renoverings behov.

Det bløde dæk, dårlige beslag, slidte sejl og en muggen kahyt er ofte de særligt arbejdskrævende områder.

Derfor;

Køb ikke den første båd du ser.

Man bliver klogere af, at have set flere både til sammenligning.

Per Risvang, risvang@piratfabrikken.dk, mobil +45 20 99 73 87, <https://piratfabrikken.dk>, har mange års erfaring i renovering af Spækhuggere.

Her er det også muligt at købe beslag og andre løsninger til Spækhuggere.

Jesper Andersen, september 2026

www.spækhugger.dk