

Brugt båd: Shipman 28

Gedigen og dejlig turbåd til spotpris

En Shipman 28 fra begyndelsen af 70'erne er stadig en pragtfuld turbåd, der fås til beskedne priser fra 80.000 kr. til 140.000 kr. Næsten tredive års sejlads sætter sine spor, men Shipman 28 er kendt for en gedigen kvalitet. Vi har kigget på en båd fra 1974 til 115.000 kr.





Dinette-arrangementet var utraditionelt da Shipman 28 kom på markedet i 1969. Bordet er normalt med klap, så man kan sidde med ved bordet på bagbord køje. Bordet kan sænkes og forvandle dinetten til en dobbeltkøje.



Shipman 28 har mastheadrig og gennævn er det primære sejl til at drive båden.



Der er uundgåelig slitage og defekter på en 27 år gammel båd. Her er det eloxeringen på klydset.



Shipman 28 har umiddelbart alle kvaliteter til at være en god begynderbåd, fordi den er hurtig i lettere vindstyrker, den er velsejlende, bjærger sig godt i dårligt vejr og har et rorpres, der gør det let at styre.

Alligevel kan det være svært for mindre rutinerede sejlere at få fuldt udbytte af båden, fordi den er følsom for trinningen af storsejlet. Mange sejler med for stor dybde i storsejlet, især hvis sejlet er gammelt og udslidt. Så bliver båden hård på roret og kræver kræfter at styre i frisk vind. Ved at flade storsejlet mest muligt og åbne toppen af sejlet trimmer man hurtigt båden let på roret. Hvis storsejlet er helt udtjent, med dybden trukket agterud i sejlet, bør det udskiftes og helst til ét med gennemgående sejlpinde. Vurder derfor også salgsprisen efter storsejlets stand, og køb hellere et nyt storsejl før et nyt forsejl.

Generelt er Shipman 28 en stabil, levende og hurtig båd især i let mellemluft fra 3 til 8 m/sek., hvor de hurtige Shipman 28-sejlere kan følge med den lidt større Ballad. Det er også en relativt slank båd, der kan virke lidt rank, og som sejler bedst med en let krængning. Til gengæld har Shipman 28 en god slutstabilitet, hvor også nye sejlerefamilier kan føle sig trygge i båden.

Shipman 28 blev tegnet i 1969 af Olle Enderlein, der var én af Sveriges mest erfarne bådkonstruktører. Han var på den tid meget inspireret af amerikanske Sparkman & Stephens' flotte klassiske havkrydsere.

I forhold til moderne både er Shipman 28 speciel ved at være født med et stort trimror på agterkanten af kølen. Det bruges især til at tage presset af rorpenden og var aktuelt, da båden var ny, fordi sejldugen dengang var meget blød. Derfor blev storsejlet hult i blæsevejr, og båden blev luvgerrig. Ideen var også at give mere lift på kryds, men den effekt er vist aldrig bevist.

I dag har de fleste Shipman-ejere fikseret trimroret eller fjernet det og bygget tilsvarende areal på kølen. Værftet tilbød i en periode et byggesæt til dette, og i dag kan Shipman 28 Klubben bidrage med gode råd til ombygning af kølen.

Shipman 28 havde succes fra produktionsstarten i 1970 som en køn og klassisk turbåd med rimeligt potentiale som kapsejlsbåd. Alligevel gik producenten Fiberman AB i Visby på Gotland konkurs i 1973. Værftet blev året efter ført videre som Shipman Sweden AB.

Denne konkurs fik en afgørende betydning for Shipman 28, fordi båden blev gennemgriben-



Cockpittet er funktionelt, men lidt mere trangt end i moderne både.



Shipman 28 var tidligt på færde med et hævet ruf over salonen.

de forbedret ved værftets rekonstruktion. De synlige tegn på den nye kvalitet er bredere cockpitarme, en moderne vandliste i aluminium i samlingen mellem dæk og skrog og aluminiumsramme om vinduene. Knap så synligt er det, at kvaliteten af selve det sprøjetøbte glasfiberlaminat blev forbedret. Generelt anses det dog, at glasfiberkvaliteten er i orden på alle både og vi har på Bådnyt ikke kendskab til nogen osmose-tilfælde på Shipman 28.

De første både fra det oprindelige værft havde grønt fribord, men fra 1974 blev skrogene støbt i en lysegrå farve. Det blev dog støbt nogle ganske få skrog i lysegrå før konkursen.

I 1977 blev Shipman 28 modificeret. Trimroret på agterkanten af kølen forsvandt, og det oprindelige og relativt lille rør fik en mere fornuftig størrelse. Disse både blev bygget med hvidt fribord og rød bund. Senere har mange Shipman 28-ejere selv

gjort roret større og har fikseret trimroret på forskellig vis.

Der nåede at blive bygget ca. 1000 både i Sverige, inden produktionen stoppede i slutningen af 1978. Formene blev solgt til Irland, hvor der er bygget ca. 300 både. Her blev der bygget fire nye både så sent som i 1995. Båden har i virkeligheden en overalltlængde på 29 fod, men af uransagelige årsager fik den tallet 28 i navnet. Om læ er der ståhøjde på 1,75 m.

Blandt de første med dinette

Shipman 28 var én af de første både med et regulært dinettearrangement, der har den store fordel, at man ikke skal rundt om et salonbord midtskibs. Dinetten er placeret til styrbord, og man kan sænke bordpladen, så man får en stor dobbeltkøje i salonen. Man kan diskutere anvendeligheden af en dobbeltkøje med fire løse hynder, men der er også en god dobbeltkøje i forkahytten og en stikkøje til styrbord, lige agten for dinetten. Båden er

smallere og har større overhang for og agter. Derfor er fodenden i forkøjen og stikkøjen agter smallere end i moderne turbåde.

Om bagbord er der en kort sofa med et hul til fødderne under pantryet, men reelt er den mest anvendelig som børnekøje. Forsynet med slingregrej er en sådan lille køje midtskibs helt perfekt til børn, der uundgåeligt bliver søvnige på lange stræk til søs.

Pantryet er glimrende, også målt efter nutidige forhold, og det er en fin løsning med et tværskibs pantrybord, integreret med trappe og motorkasse. Her er der fx et stort stuverum, der kan ombygges til el-køleboks.

Mens skroget er bygget i et enkelt sprøjetøbt laminat af glasfiber, er ruf og dæk bygget i et sandwichlaminat med divinicell som distancemateriale.

Cockpittet er trangt efter nutidens forhold, men Olle Enderlein mente, at en båd var bedst og kønnet med et agterdæk. Her er dog fin plads til en familie med 2-3 børn.

De første års produktion af

Shipman 28 var udstyret med en Faryman 12 hk dieselmotor med hydraulik-drev, mens både efter værftets rekonstruktion i 1974 har Yanmar YSE motor på 8 hk. Ifølge specialklubben for Shipman 28 kan der stadig fås reservedele til begge motorer, men det er dog besværligt at få stumper til Faryman-motorerne. Klubben har endnu ikke oplevet problemer med gennemtæring i den gamle Faryman-motor, der har et ry som uopslidelig.

For de kapsejladinteresserede er Shipman 28 en national standardklasse i Danmark og har sit eget løb på Carlsberg Fyn Cup.

Utrolig meget båd for 115.000 kr.

En familie kan umiddelbart tage ud at sejle med Shipman 28'en "Bæst", som vi fandt i Nykøbing Sjælland, og sat til salg hos Båd-nøglen i Korsør for 115.000 kr.

"Bæst" er fra 1974 og altså af den nye og forbedrede model, der på brugtmarkedet kan være 20-30.000 kr. dyrere end den oprindelige grønne model. Prisen afhænger i høj grad af bådens og ikke mindst motorens tilstand. Når vi er nede i dette prisleje, vil en ny motorinstallation veje tungt i budgettet.

Prisen for en brugt Shipman 28 ligger faktisk i underkanten, men billige både fra Sverige har trykket priseniveauet.

"Bæst" stod på land, da vi kiggede den efter i sømne, men var bundmalet og klar til at sætte i vandet. Trimroret er fikseret, og båden har fået større rør. Bådens almene tilstand virkede god, og fribordet stod



Der er stuverum og toilet mellem salon og forkahyt.



Der er fin plads i pantryet og under gasblussene fodrum til køjen.

rigtig pænt efter bådens alder. Aluminiumsgrejet bærer præg af saltvand og bådens alder. Fordækket er blødt helt ude i stævnen, men det har ingen styrkemæssig betydning.

Motoren er en original Yanmar-diesel fra byggeåret, og så meget velholdt ud i forhold til alderen. Fordi båden stod på land, kunne vi ikke starte motoren. Båden har foldepropel.

En båd på 27 år er naturligvis slidt, men "Bæst" fremstod fin og velholdt. Der er selvfølgelig altid ting, der er tæret og slidt i hjørnerne, som fx spilkopperne på Lewmar-genuaspillene, hvor forkromningen stort set er væk. Spillene ser dog ud til stadig at virke fint, men trænger til at blive rensset og smurt.

Om læ er båden holdt meget originalt. Teaktræet ser umiddelbart fint ud, men med en hånd på træet kan man mærke, at det lige trænger til en kærlig hånd med et stykke sandpapir og noget forfriskende olie. Der er toilet med pump og skyl i en mellemgang til forkahyten, men båden mangler en holdingtank.

Der medfølger storsejl af ukendt alder, genua fra 1990 og spiler, men ingen spilerstage.

Der er fine instrumenter, som VHF fra Shipmate, navigator fra Furuno, en log og en bilradio med CD-afspiller.

Alt i alt mener vi, at man får megen god båd, for beskedne penge, med en båd som "Bæst", og man kan få en meget flot båd, hvis man ofrer noget og eloxering.

Vi har dog set masser af nyere både, hvor aluminiumslistene mm. er meget mere slidt. ■



De fleste Shipman 28 har et trimror, men det er fikseret på "Bæst".

Mini-trimguide til Shipman 28

Shipman 28 har mastheadrig og har tendens til lugværdighed. Masten skal derfor stå så langt fremme som muligt og med kun en lille mastehældning. Riggeren bør stå ganske tot og med en lille krumning fremad, som man etablerer med babystaget. Det er en båd, som ikke skal pines på højden. Båden er følsom over for dybden i storsejlet og vil opleves som lugværdig, hvis sejlet er for hullt. Det er vigtigt, at storsejlet kan flades effektivt, og ældre sejl i blød eller udsejlet sejludug bør enten skiftes eller have reduceret mastekurven hos en sejlmaager.

Båden sejler bedst og hurtigst med genua 1, eller rullegenua, i op til 6 m/sek. Derefter bør der rulles ind på rullegenuaen, eller skiftes til en fok på 100-110%, der skødes inden for vantene. Man kan generelt bære fuldt storsejl op til 10 m/sek., eller 12 m/sek. for erfarne Shipman-sejlere. Fra 6-12 m/sek. kan man med fordel anvende en HA-fok på 100% eller 110%, der skødes inden for vantene. Det er også et pragtfuldt tursejl. Shipman 28 Klubben afholder jævnligt trimtræf, hvor kapsejlerne tager rundt og hjælper tursejlerne med trimningen.

Shipman 28 og de nyeste konkurrenter (**)

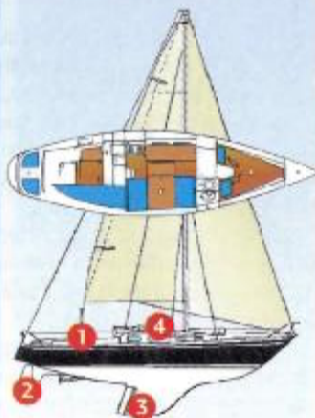
	Shipman 28	Jean29,2	BOC.281	Hunt270	Bianca28
Længde, m	8,86	8,50	8,42	8,00	8,40
Vandlinie, m	6,40	7,70	-	7,09	6,10
Bredde, m	2,60	2,98	2,86	2,73	2,60
Dybgang, m	1,55	1,40	1,16	1,07	1,60
Deplacement, kg	2800	2850	2600	2270	2300
Ballast, kg	1210	1010	-	910	950
Storsejl, m ²	16,0	20,0	38,6	16,0	13,0
Genua, m ²	27,0	20,0	-	13,8	23,0
Spiler, m ²	64,0	53,0	-	72,3	48,0
Vægt/sejlareal	63,3	71,2	69,0	76,2	63,9
Pris* ('000 kr)	90-130	465	475	393	90-130

*) Der følger ofte en del nyttigt ekstraudstyr med sin brugt båd, som ikke er med i prisen på en ny båd der som regel er skabt for ekstraudstyr. **) Jeanneau Sun Odyssey 29.2, Beneteau Oceanis Clipper 281, Hunter 270, Bianca 28.

FAKTA

Shipman 28

Længde	8,86 m
Længde, vandline	6,40 m
Bredde	2,60 m
Dybgang	1,55 m
Deplacement	2800 kg
Kølvægt	1210 kg
Kølvægtprocent	40,3
Storsejl	16 m ²
Genua	27 m ²
Fok	21 m ²
Spiler	64 m ²
Vægt/sejlareal	63,3
Motor	Faryman 12 hk/ Yanmar YSE 8 hk
Brændstoftank	25 l
Vandtank	60 l
Konstruktionsår	1969
Antal byggede både	1300
Nypris i 1978	159.800 kr.
Design	Olle Enderien, Sverige.
Værft	Fiberman, Shipman Sweden AB og Albin Marin, Sverige.
DH/TA2000	745,9 (758,0-741,7)
LYS	1,03
Antal både med DH-målebrev	15
Klasseorganisation:	Dansk Shipman 28 Klub, Formand Torben D. Hansen, e-mail: torben.hansen3@skolekom.dk. Klubben udgiver to gange om året "SHIPMAN NYT", der fx indeholder tips, ideer, artikler fra medlemmerne, køb og salg, turberetninger og beretninger fra de årlige kapsejladser, og har en udmærket web-site på www.Shipman28.dk.



Her Shipman 28's svage punkter

1. Der kan være bløde områder i sandwichdækket og styrbord kiste-bænk med sandwich. Det har ingen styrkemæssig betydning og kan repareres ved at sprøjte epoxyilm ind gennem små huller, man borer i dækket. 2. Trimroret er fikseret og roret gjort større af selvbyggere på mange både. Check derfor rør og trimrorets fiksering grundigt. 3. Der kan være utætheder ved rorstammen til det lille trimror på de både, hvor trimroret ikke er indkapslet med fx glasfiber. 4. Ruffet kan være trykket sammen under masten, men det har kun begrænset betydning, fordi ruffet er tilstrækkelig stærkt.

Agentur i lystfartøjsforsikring

YACHT-POOL

INTERNATIONAL

Tlf.: 7022 8070
Fax: 7022 8060

web:
www.yacht-pool.dk

e-mail:
yacht-pool@forsikring.dk