

Malö

Vital 70-åring på väg mot nya mål

Är det värt att göras, är det värt att göras väl. Devisen är Malö Yachts egen. Med tanke på att varvet i Kungsviken på Orust bygger cirka 25 båtar om året verkar de leva som de lär.

Text och foto **Thomas Hyrén**





Foto: Samuel Karlsson

Enligt en gammal sägen lät Olav Tryggvason, kung av Norge åren 995–1000, bygga ett gigantiskt vikingaskepp. Skeppet, som döptes till *Ormen Långe*, finns bland annat omnämnt i den isländske författaren Snorre Sturlassons (1178–1241) verk "Heimskringla". I sägnen berättas också att skeppet byggdes i Kungsviken på Orust. Sant eller inte, det är svårt att veta. Desto säkrare är uppgiften att det på 1200-talet byggdes ett stort skepp på Orust åt en annan norsk kung, Håkon Håkonsson.

Båtbyggeriet har med andra ord en lång historia i Kungsviken. Också i modern tid har den mytomspunna platsen en given position.

– Vi firar 70-årsjubileum i år. Till det hus som vi sitter i nu flyttade min farmor och farfar 1939, i mars månad. Det var efter att farfar hade jobbat i gruva och varit på sjön några år som de flyttade hit. Min pappa föddes också 1939, här i det här huset. Så vi sitter i ett kök som varit med om lite tidigare båtbyggargenerationer också, kan man säga. På den tiden var det naturligtvis bara träbåtar, det fanns ju ingenting annat. Det var ju samma år som kriget bröt ut så det var säkert jäkligt tuffa tag på många sätt, säger Lars Olsson, Malö Yachts vd och båtbyggare i tredje generationen.

Om du kommer bilvägen till Kungsviken

är det, oavsett om du kommer från Henån eller Ellös, lätt att glömma att Orust faktiskt är en ö. Vägen slingrar sig fram genom ett bördigt och kuperat jordbrukslandskap, avbrutet av en och annan skogsbeklädd bergsknalle i stadig bohuslänsk granit. Graniten vilar liksom Kungsviken på sina skatter. Under en period från slutet av 1800-talet och till mitten av 1930-talet bröts det fältspat och kvarts. Fältspaten från gruvorna på Orust skeppades vidare till Tyskland och den tyska porslinsindustrin och kvartsen skeppades till Porsgrund i Norge.

– Det var många som jobbade i gruvorna. Kanske hade de det som deltidsjobb samtidigt som de var bönder med någon eller ett par kor och kanske en häst. Det var ett kombinationssätt för att överleva helt enkelt, berättar Lars Olsson. Att bygga båtar vid sidan om var ett sätt att försöka få in lite kontanter, medan jordbruket var ett sätt att få mat på bordet. Det var nog egentligen aldrig något överflöd, men det var heller aldrig någon direkt nöd, vad jag kan förstå.

Malö Yachts är inte det enda varvet på Orust som är sprunget ur denna småskaliga båtbyggartradition. Just Kungsviken och dess närmsta omgivningar är oomkullrunkligt fritidsbåtens vagg.

– Min farfar hade fem–sex anställda som

mest, och här på varvet producerades allt från lotteribåtar åt Lions under kriget och det byggdes också en hel del Bohusjullar på 16–17 fot och cirka 150 Folkbåtar, säger Lars Olsson.

1943, fyra år efter Malövarvet, etablerade sig även den likaledes kända båtbyggaren Harry Hallberg i Kungsviken. I mitten av 1960-talet hade Hallbergs varv vuxit ut sina lokaler och ett nytt varv byggdes i Ellös. I samma veva övertog en viss Christoph Rassy det urvuxna varvet i Kungsviken. Ett par år senare kom han även att överta Hallbergs i Ellös, vilket blev startskottet för Hallberg-Rassy. Även Najad, i dag beläget i Henån, startade sin verksamhet i Kungsviken 1967 under namnet Kungsviken Marin.

– Här fanns ju även några träbåtsbyggare som på den tiden var väldigt kända. Det var Gösta Johansson som höll på mer med yrkesbåtar och så var det Torbjörn Larsson som var mer inne på fritidsbåtsbiten. Och ja, de var ju födda här, säger Lars Olsson.

Det var Lars pappa och farbror – Bo och Orvar Olsson – som lade grunden till dagens Malö Yachts. 1958–1959 drog bröderna igång båtbyggeri i egen regi och jobbade parallellt med sin far. De första tio åren var Olsöner Båtbyggeri AB i huvudsak sysselsatta med legotillverkning som underleverantörer åt andra båtbyggare.

Men så 1969 var det dags för den första egna båten, Malö 50, döpt efter den närliggande ön med samma namn – som även Evert Taube odödliggjorde i sina visor. Båten, som var på 37 fot och den första som inte byggdes i trä utan i det nya materialet glasfiber, blev dels en veritabel succé, dels var hon startskottet för Malövarvet som båtbyggare i eget namn. De följande tio åren tillverkades totalt 140 Malö 50.

Vän av ordning funderar kanske på vad siffran 50 i namnet betyder, då hon var 37 fot. Förklaringen är enkel, och för tiden vanlig.

– Det var 50 kvadratmeter segel i krysställ. Vindö (också från Orust) hade likadana beteckningar på Vindö 50 och Vindö 32. 1974 kom vår Malö 40, döpt på samma vis. Sedan övergick den beteckningen till meter i stället, och då kom den modellgrupp som hette Malö 106, Malö 116 och Malö 96 och så vidare. Och så körde vi på ända fram tills vi började exportera till England. De hade svårt för det här med meter, det skulle vara fot.

GEDIGET HANTVERSKUNNANDE

Under den andra halvan av 1980-talet döptes till exempel den 9,60 långa Malö 96 om till Malö 96/33 för att blidka den växande kundskaran på de brittiska öarna.

Den lavinartade efterfrågan, inte minst i England, vittnar försäljningssiffrorna för Malö 40 om. Från lanseringen 1974 och de följande tolv åren tillverkades inte mindre än 350 båtar.

Även om den gamla tidens skrovmaterial, trä, gick i graven med Malö 50:an så fortsatte Lars Olssons pappa och farbror att bygga sina plastbåtar på samma vis som man tidigare byggt sina träbåtar. Med en stor portion känsla kombinerad med ett gediget hantverkskunnande. Invanda rutiner ändrades inte bara för att skrovmaterial var nytt och annorlunda.

– Det var ju varvet, eller farsan och hans bror, som bestämde att: "Det här ska en båt innehålla, den ska vara si och så lång, den ska vara si och så bred och vi vill ha det här stuket." Det var ju på det sättet du kunde prägla dina egna produkter. Sedan tog de hjälp utifrån med hållfasthetsberäkningar och, ja, alla beräkningar.

Deras metod att bygga båtar, med lika delar sunt förnuft, rutin och känsla, var i bruk i ytterligare drygt 20 år, fram till 1990. Det var när Malö 42 började projekteras som varvet, enligt Lars Olssons historieskrivning, kom till ett vägskal. Efter att i drygt 50 år ha förlitat sig på sitt eget kunnande tog Malövarvet för första gången hjälp utifrån. Konstruktören Leif Ångemark kontaktades, vilket i sin tur ledde till att Hasse Leander – som var anställd av Ångemarks bolag – kom på be-



Varvets båtbyggare behöver 2000 till 5000 timmar, beroende på modell, för att färdigställa en båt.

sök till Orust, Kungsviken och Malövarvet. Ett omvälvande besök för alla inblandade parter, skulle det visa sig.

– Hasse kom hit till oss, och han tyckte att Orust verkade väldigt trevligt. Så han flyttade också hit ut, och bodde här ända fram tills han dog förra sommaren, berättar Lars Olsson. Han blev anställd här på varvet. Och det var naturligtvis en enorm tillgång för oss att ha honom här.

Lars Olsson rankar Hasse Leander, som med tiden blev en god vän, som en av landets duktigaste segelbåtskonstruktörer. Förutom en ousinlig källa till kunskap inom båtbyggerihantverket såg han också till att styra upp verksamheten. Det blev ordning och reda på varvets alla ritningsunderlag. Hasse Leander vigde sitt liv åt att konstruera segelbåtar, konstaterar Lars Olsson.

– Hasse var en otrolig tillgång. Han hade koll på allt. Men det var också hans liv. Han hade ingen familj och han brydde sig inte om någonting annat än båtar. Han hade koll när det gällde alla bitar – konstruktion, regler, vad som hade gjorts och inte gjorts och om det höll eller inte höll och så vidare. Jag kan nog säga att det han inte hade reda på, det var det egentligen inte värt att lägga ned någon tid på heller. Och ändå var han en vettig kille att prata med, han var jordnära.

Enligt Lars Olsson förkovrade sig Hasse Leander löpande dels genom facklitteratur, dels genom att läsa allt han kom över som rörde marin business. På så vis höll han sig uppdaterad om de senaste trenderna och rönen. Och närhelst någon kund ville försöka knäppa honom på näsan så var han redo att ta diskussionen. Oavsett

deras argument så tror inte Lars Olsson att det var någon som någonsin lyckades gå vinnande ur en diskussion med Hasse Leander.

DOG PÅ SIN POST

Hasse Leander var 66 år gammal när han gick bort. Även om han hunnit kvala in som pensionär så ville han inte stämpla ut och lämna varvet.

– Han hade inte tänkt lägga av med detta. Jag och Hasse satt, jag tror det var vid det här bordet, säger Lars Olsson och nickar mot fikarummets furubord, och pratade just om pension, då när han närmade sig 65 år. Och han sa till mig: "Lars, jag vill inte höra det ordet en gång till. Så länge du inte säger att jag inte ska vara här längre så kommer jag att vara här." Och så sa han en grej till med glimten i ögat, för glimten i ögat, det hade han. "Det slutar nog så att du bär mig ut härifrån med benen före." Och precis så slutade det, han dog på sin post.

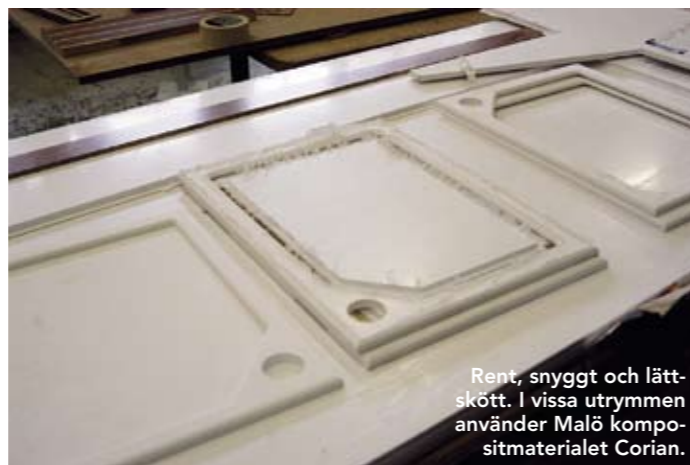
Det var absolut inte självklart för Lars Olsson att föra familjetraditionen vidare och gå i sin pappas och farfars fotspår. Men med tiden både växte han upp och in i företaget.

– Farsgubben var väldigt, väldigt bra på det sättet att han aldrig hindrade oss ifrån någonting. Vi fick prova på allt, framför allt fick vi jobba hur mycket vi ville, och det blev väldigt mycket jobb också. Det är det förresten fortfarande, men på ett helt annat sätt. Och det var aldrig så att: "Nej, det är ni för små för att göra" och så vidare.

Lars berättar att de gavs stora friheter att göra vad de ville både i verkstaden och i



Lars Olsson, båtbyggare i tredje generationen och Malö Yachts vd.



Rent, snyggt och lätt-skött. I vissa utrymmen använder Malö kompositmaterialet Corian.



Mahogny i massor är ett måste i en båt från Orust. Malö Yachts är inget undantag, tvärtom.



Akterspegel i Classic-version. Går att få med integrerad badplattform eller i standardversion. Kundens önskan avgör.

hamnen. Om pappa Bo trodde att de fixade vad de höll på med så fick de hållas. Självt är han lite tveksam till om han skulle låta sina egna barn härja fritt på samma vis med maskinparken i varvets snickeri.

– Jag vet inte hur gammal jag kan ha varit när vi körde ner båtar till hamnen, hängde dem i kranen, bottenmålade och sjösatte, men det var knappt tvåsiffrigt egentligen. Vi var kanske tio–tolv år och nådde knappt ned till pedalerna på lastbil eller över ratten. ”Ta det lugnt bara”, sa farsan, ”och tänk er för vad ni gör”. Likadant var det med bandsågen, men jag har alla fingrar kvar, säger han med ett snett leende.

NUTIDA KULTURBÄRARE

Att ha fått växa upp på Malövarvet och tidigt ha tagit del i båtbygget har gett Lars Olsson kunskaper om hela processen som han har en oerhörd nytta av idag i sin roll som vd.

– Självfallet är det så. Det var ju också något som farsan sa till oss: ”Ska ni någon gång ta över ett sådant här företag så gäller det att ha gått igenom alla stadier. Och det är väldigt svårt att styra folk genom teoretiskt tänk, utan se till att göra det själva, då vet ni vad ni pratar om.” Det har varit väldigt viktigt, oerhört viktigt, säger Lars Olsson.

Som tredje, kanske till och med fjärde generationens båtbyggare i Kungsviken skulle nog somliga vilja utnämna Lars Olsson till en nutida kulturbärare. Han protesterar inte, men säger samtidigt att han inte känner några skyldigheter att föra Orusts båtbyggartradition vidare. Till det har spelreglerna ändrats alltför mycket jämfört med tidigare generationer.

– Tja, det är klart, ansvar och ansvar. Det är så mycket annorlunda idag. Jag menar, det är så fruktansvärt särpräglat och det är så mycket andra grejer som ska stämma in, det var säkert så förr också. Alltså, att driva ett båtbyggeri idag, det är en ganska bred verksamhet. Det är ju inte så att vi tillverkar en produkt till någon och så säljer vi den och trycker lageryllorna fulla. Utan du är ju med ifrån tänkandet: Hur ser framtiden ut? Vad är det vi behöver ha fram på marknaden, och när? Och du är med hela vägen i framtagningen av nya båtmodeller. Sedan ska de tillverkas och de ska ut på marknaden, det ska fungera, det är After sail, det är hela den biten – och så behövs det ett återförsäljarnät. Det är en enorm apparat idag jämfört mot förr, som jag sa inledningsvis, när kunden kom till båtbyggaren och frågade: ”Kan du bygga mig en 35-fots segelbåt?” och farsan eller farfar kunde svara: ”Javisst.”

I dag tillverkar Malö fyra olika modeller från 37 till 46 fot. Och har man någon gång under de senaste 30 åren sett en Malö råder det inget tvivel om ursprunget för de båtar som lämnar varvet 2009. Det är klassiska, svepande linjer i skrov och däcksoverbyggnad. Den patenterade targabågen finns där och detaljfinishen på alla snickerier håller typisk Orustklass. Det allra mest slående är att Malöbåtarnas förskepp, stick i stäv med många av dagens moderna segelbåtar, fortfarande har ett överhäng. Och när Praktiskt Båtägande hävdar att Malö Yachts borgar mer för tradition än innovation nickar Lars Olsson.

– Innovation, det är ett ganska stort begrepp i och för sig. Men självfallet är det innovation men också mycket tradition i våra båtar, ja.

VO60-konceptet, som sedermera har ersatts av VO70 i Volvo Ocean Race, återspeglas i varierande grad, med spikrakt förskepp och extremt breda och bäriga akterskepp, i allt fler fritidsbåtar. Ett formspråk och en mall som Malö inte är stöpt i.

– Nej, det är vi inte. Sedan om man kallar det innovation, jag vet inte det. Det kan man diskutera ..., säger han med ett tonfall som skvallrar om att det lär dröja innan Malö slår in på det spåret.

VAD ÄR PÅ GÅNG?

Vad som är på gång designmässigt för Malös kommande modeller vill inte Lars Olsson avslöja. Det enda han undslipper sig är att epoken Leif Ångermark och Hasse Leander ju kommit till vägs ände.

– Vad som kommer framgent, det blir en annan konstruktör på det, är allt han säger.

Egentligen är det rätt remarkabelt att Orust, med knappt 15 000 invånare, är hemvist för en handfull varv som alla bygger fritidsbåtar av världsklass. Samtidigt tror Lars Olsson att den främsta förklaringen till att öns varv kapat åt sig en så stor del av marknaden är just mångfalden. Malö Yachts hade inte varit vad det är utan Najad och Hallberg-Rassy runt hörnet.

– Absolut, jag tror inte någon av oss hade funnits kvar som enskilt varv om vi inte hade haft en tidig konkurrenssituation. Det har hela tiden gällt att bli bättre och bättre. Och det gäller allt ifrån konkurrens om personal till konkurrens om kunderna. Du säger själv att Orust har en särprägel, och det är inte för inte. Det är idogt arbete som ligger bakom den särprägel.

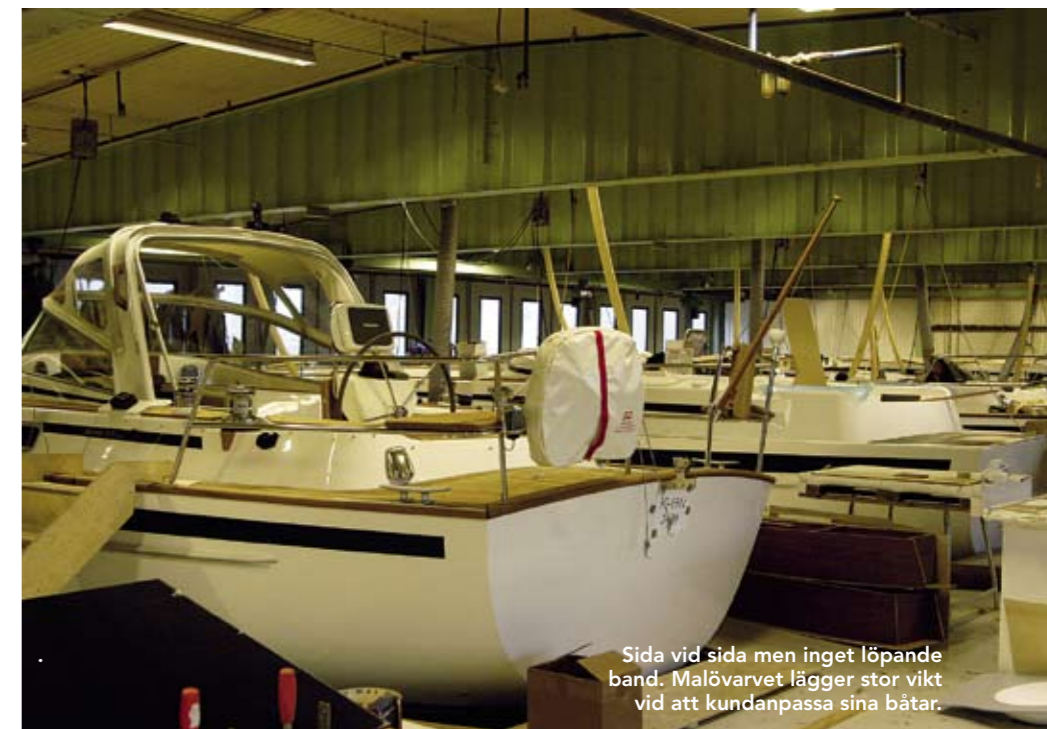
Lars Olsson sticker inte under stol med att han betraktar de övriga Orustvarven som konkurrenter. Men det är på samma gång väldigt bra kollegor. För det är tillsammans som de hjälpts åt att sätta Orust på kartan. Det är inte minst Öppna Varv ett bevis på. Inledningsvis var det Najad som höll öppet hus på sitt varv. Efter hand fick de övriga varven påtryckningar från sina kunder om att följa Najads exempel. Och idag har Öppna Varv vuxit till ett jättearrangemang i branschorganisationen Sweboats regi. Årligen lockar tillställningen hundratals utställare och drygt 20 000 besökare till Orust och hamnarna i Kungsviken, Ellös och Henån.

– Ibland förlorar säkert vi någon kund till någon av de andra och ibland förlorar de till oss och så vidare. Det är ge och ta hela tiden. Men den totala effekten är naturligtvis att det är en stor dragningskraft till Orust. Och det är det viktiga.

Även inredningsmässigt håller Malö fast vid den stolta Orusttraditionen. Det är mycket trä – mahogny – som kanske framför allt tilltalar en äldre och mer konservativ målgrupp. Och det är ingen slump.

– Den typiska Malöägaren är nog i 40+ åldern, håller en väldigt låg profil, är kvalitetsmedveten ut i fingerspetsarna och har stenhårda krav både på After sail och på produkten som sådan. De vet vad de vill ha. Det är samtidigt en ”low key-person”. Han är inte den som skriker mest i Sandhamn, säger Lars Olsson, återigen med ett snett leende. Sådan är nog den typiske Malöägaren.

– Jag tror också att det är personer som



Sida vid sida men inget löpande band. Malövarvet lägger stor vikt vid att kundanpassa sina båtar.

inte vill kasta bort några pengar. Det är mycket pengar man investerar, men det är också så att en vacker dag kanske man ska byta, eller rent av gå i pension från sjölivet. Och då vill man veta att man har en produkt som står sig.

Den stolta hantverkstraditionen som varven på Orust representerar har sitt pris. Det är kostsamt. Men det är samtidigt den exklusiva helheten som en Malö representerar som hittills har gett varvet dess rykte och position som tillverkare av stabila långfärdsbåtar. Den dag Malö börjar tumma på sin särt är varvets dagar nog snart räknade, tror Lars Olsson.

– Det är väldigt mycket hantverk, och jag tror att det är viktigt att det så förblir. Vi måste särskilja oss på något sätt från de massproducerade, billigare produkterna som naturligtvis går att ”slå ihop” på ett mycket, mycket billigare sätt. Den dagen vi inte klarar det längre, då är vi borta. Vi gör väldigt bra produkter. Det är inte världens billigaste båtar (priset för en Malö börjar på 2,9 miljoner), men det är otroligt bra produkter. Men om vi inte klarar att behålla den nivån utan går samma väg som många andra av de här storproducenterna, vad finns det då för anledning för kunderna att köpa en svensk produkt?

I dagsläget uppgår Malövarvets personalstyrka till cirka 35 man, som snickrar ihop cirka 24–25 båtar per år. Från det att ett tomt skrov, tillverkat av Technofibre i Lysekil, basax in i ett av de sex facken i Malövarvets båthall går det åt ett antal mantimmar innan slutresultatet kan sjösättas i Kungsviken, berättar Lars Olsson.

– Vi gör ju all träinredning här, från stock till färdig båt. För vår minsta båt

ligger arbetstiden någonstans runt 2 000 timmar, och upp till närmare 5 000 timmar för den största. Vi gör mycket kundanpassningar och så vidare, så det är klart att det kan fluktuera lite grand.

Skrovet på alla Malöbåtar är handupplagt. Och i stället för PVC-skum som distansmaterial i dess sandwichkonstruktion används balsaträ. Detta eftersom man anser att det ger det ger skroven en överlägsen styrka och styvhet. Det är en metod som är rätt ovanlig 2009.

– Det finns vissa som gör det fortfarande. Det är vi och det är Nautor's Swan som kör det. Men jag tror att vi var först, i alla fall på den här ön, med sandwichkonstruktion. Och vi har väldigt, väldigt goda erfarenheter av balsa. Balsa är ett enormt bra distansmaterial. Det är överlägset allt annat, skulle jag vilja säga. Men sedan är det mer handpåläggning, du kan inte få några skal fördelar av metoden, det är one-off varje gång.

TARGABÅGEN ETT MÅSTE

Men den enskilda detalj som gör en Malö till en Malö är ändå targabågen över sittbrunnen. Konstruktionen har snart hängt med i 30 år, och i dag är bågen en så självklar del av varvets identitet att den inte går att överge.

– Nej, idag gör det inte det. En Malö ska ha en targabåge, säger Lars Olsson bestämt.

Även om bågen hängt med i tre decennier dök den upp redan i slutet av 1950-talet på en Neptunkryssare.

– Det var en kund som helt enkelt ville ha ett fäste att vila sin bom på. Och då tillverkade mina förfäder en lamellimrad



I drygt tre decennier har targabågen gett Malös båtar ett eget formspråk.

båge till båten vars enda uppgift var att lägga bommen på. Men det var när Malö 116 togs fram i början på 1980-talet som den tanken kom tillbaka.

Targabågen har många fördelar, anser Lars Olsson. Dels är det enklare att göra sittbrunnen mer ergonomisk, dels minimeras risken för klämskador eftersom storskotet är placerat uppe på bågen, och det är egentligen den största vinsten.

– Det är, det måste vara, en väldigt stark konstruktion. Vi har lärt oss en hel del. Den generation vi har i dag, jag vet inte hur många vi gjort men det är i alla fall tvåsiffrigt, och naturligtvis har den förfinats och förbättrats hela vägen. Men den ger också många andra fördelar, den ger en kapellmöjlighet som få andra har idag.

Trots targabågens många fördelar är det ingen annan tillverkare som har snott idén. Och kanske beror det på att det vore så uppenbart vem det var som blivit bestulen.

– Det är ju en så framträdande grej, så det är klart att kopierar du den har du lik-som bundit ris åt din egen rygg, kan man

säga. För mycket går ju att kopiera, men den biten är inte så lätt att kopiera. Dessutom ska du ha en sittbrunn, hela konstruktionen ska vara anpassad till detta. Du ska ha en hyfsad ståhöjd, du ska kunna se över, du ska kunna se under. Det ska hänga ihop. Sargar och däck ska vara starka nog att fästa bågen i, och så vidare. Så det är inte vilken båt som helst som du kan ta och göra detta på, som tur är, säger Lars Olsson.

I dagsläget har Malö-familjen fyra medlemmar i storleksordningen 37, 40, 43 och 46 fot. Det finns nya modeller runt hörnet. När de är redo för dagens ljus återstår att se.

– Det väntas tillökning. Det kommer en större båt som blir 54 fot. Det är lite svårt att säga om någon plockas bort. Det är så att den här "rangen" ska leva hela tiden och det är väldigt svårt att alltid hålla fast vid ett antal båtar eller ett antal modeller, utan lite grand är det marknaden som bestämmer det också. Självfallet är det så att skulle världen vara perfekt skulle man ha båtar från 26 fot upp till 100, men så är det ju inte riktigt, utan man får bestämma sig för var man vill ligga någonstans.

Miljön är en fråga som blir allt viktigare. Även om Malö tillverkar segelbåtar så slår sig inte varvet till ro med det. Just nu är varvet involverat i ett projekt där en Malö 46:a förses med den allra senaste spjutspetsteknologin. Nyligen beviljades projektet, som döpts till Hymar, EU-stöd på två miljoner euro.

– Det är en amerikansk kund vars båt ska få hybriddrift, och jag tror att det kommer stort. Sedan tror jag inte att det kommer att slå igenom rakt över en hel produktion, men jag tror att folk är mer medvetna om att miljöpåverkan är något viktigt. Jag tror också att det blir svårare rent politiskt att köra runt med stora tunga motorbåtar till exempel och både dra upp sjö och bränna olja för något som bara är nöje. Så jag tror att segelbåtsbenet har en bra framtid, säger Lars Olsson.

MALÖBÅTAR I URVAL



Malö 50

Löa: 11,10 meter
Lvl: 9,00 meter
Bredd: 3,35 meter
Deplacement: 7,2 ton
Kölvikt: 3,2 ton
I produktion: 1969–1980
Ritad av: Olsöners Båtbyggeri AB



Malö 40

Löa: 9,55 meter
Lvl: 8,50 meter
Bredd: 3,05 meter
Deplacement: 4,6 ton
Kölvikt: 2,0 ton
I produktion: 1974–1986
Ritad av: Olsöners Båtbyggeri AB



Malö 116

Löa: 11,60 meter
Lvl: 9,40 meter
Bredd: 3,65 meter
Deplacement: 7,5 ton
Kölvikt: 3,3 ton
I produktion: 1980–1990
Ritad av: Olsöners Båtbyggeri AB



Malö 42

Löa: 13,15 meter
Lvl: 10,60 meter
Bredd: 3,99 meter
Deplacement: 13,8 ton
Kölvikt: 5,5 ton
I produktion: 1991–2002
Ritad av: Leif Ångermark/Hans Leander



Malö 43/Malö 43 Classic

Löa: 13,04/13,39 meter
Lvl: 10,80 meter
Bredd: 3,97 meter
Deplacement: 11,3 ton
Kölvikt: 4,2 ton
I produktion: 2001–
Ritad av: Leif Ångermark/Hans Leander



Malö 46/Malö 46 Classic

Löa: 14,20/14,65 meter
Lvl: 11,65 meter
Bredd: 4,12 meter
Deplacement: 14,1 ton
Kölvikt: 5,5 ton
I produktion: 2005–
Ritad av: Leif Ångermark/Hans Leander



Hantverkare ombord.



Teakdäck, vindruta och targabåge. Tre säkra kännetecken på en båt från Kungsviken.