

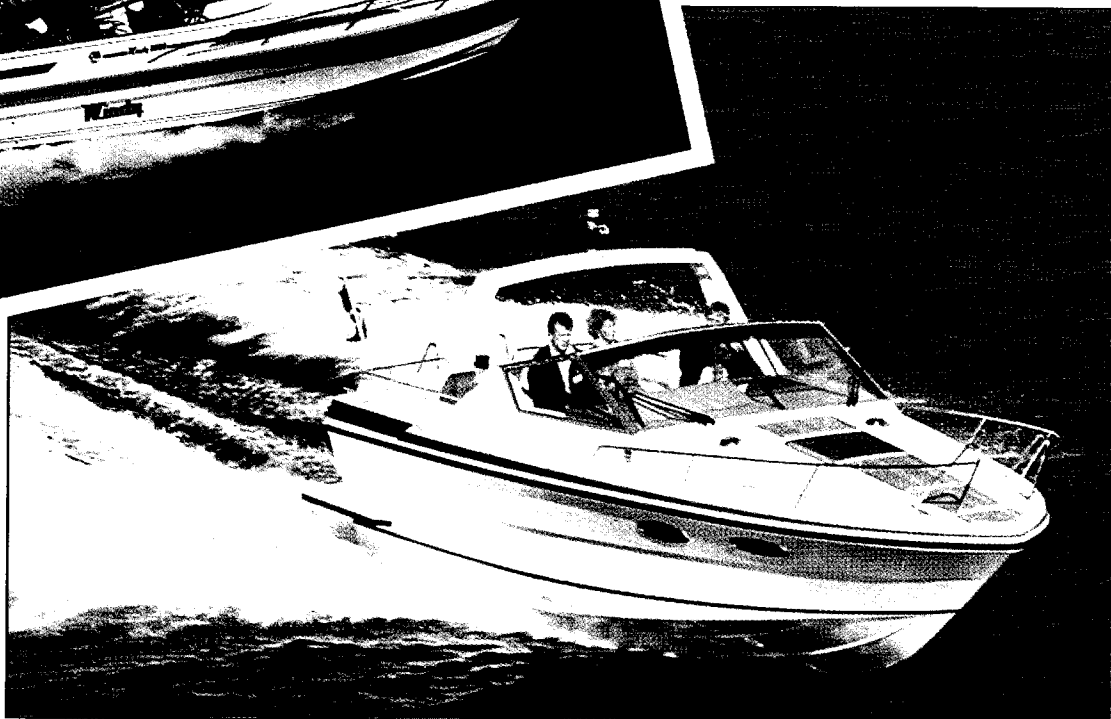
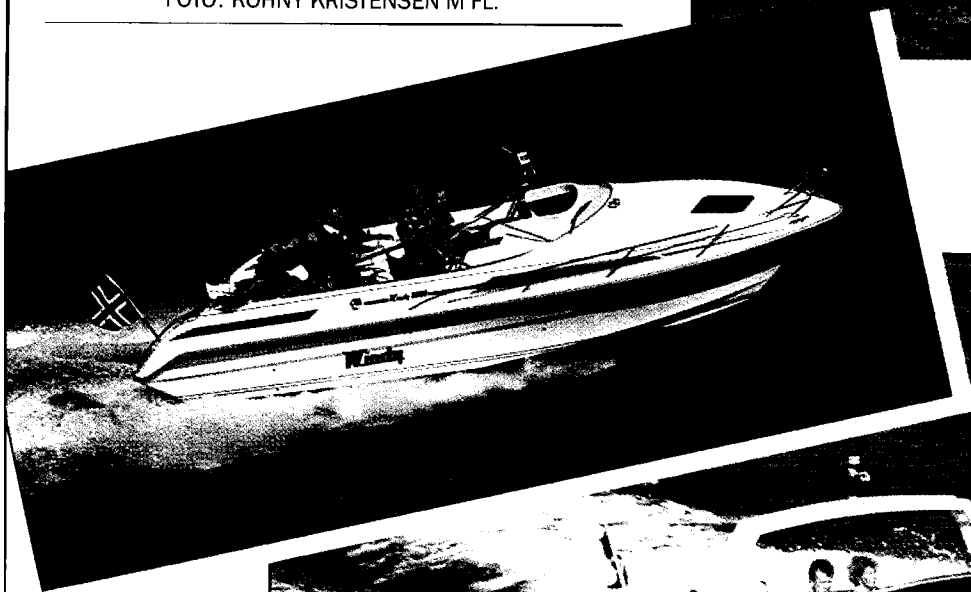
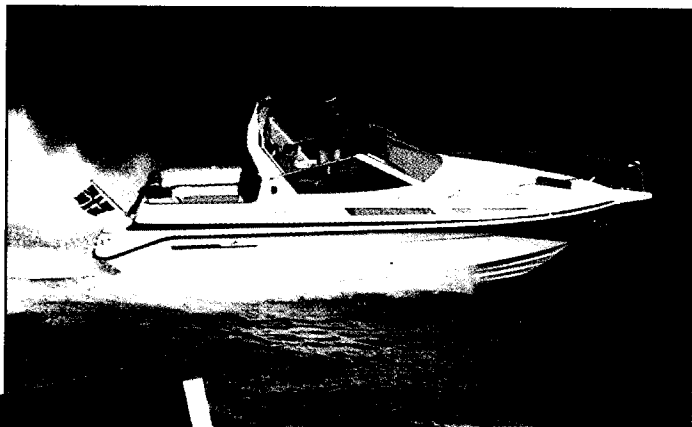
Vi har provat 7 norska båtar:

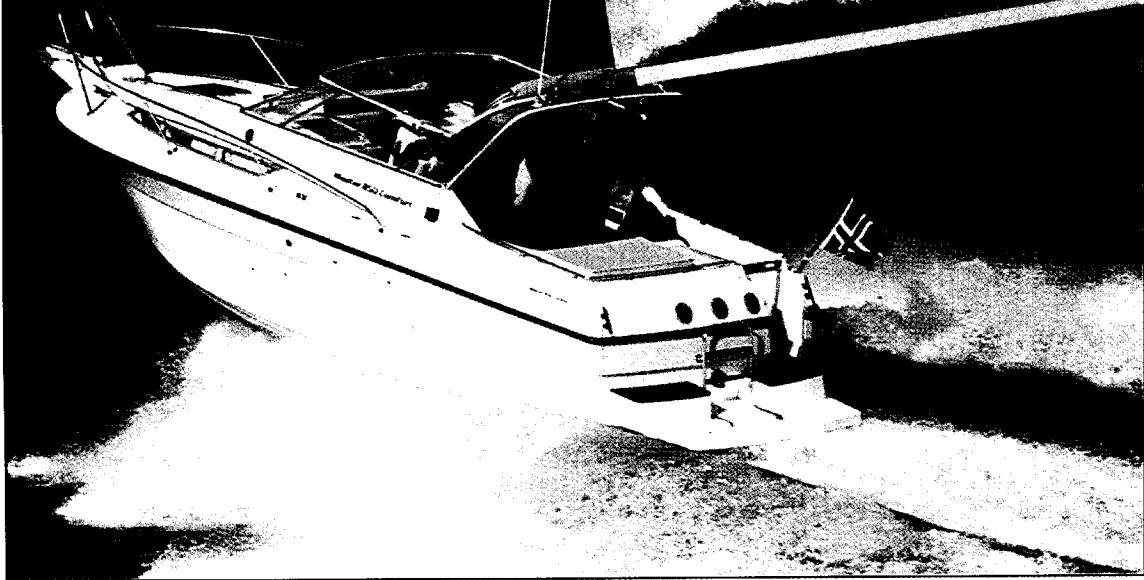
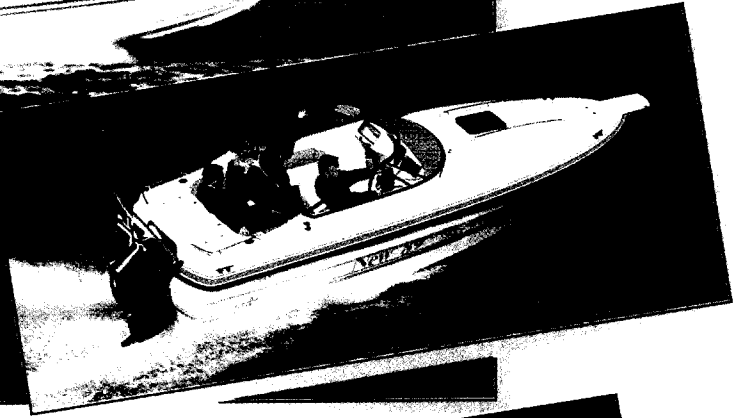
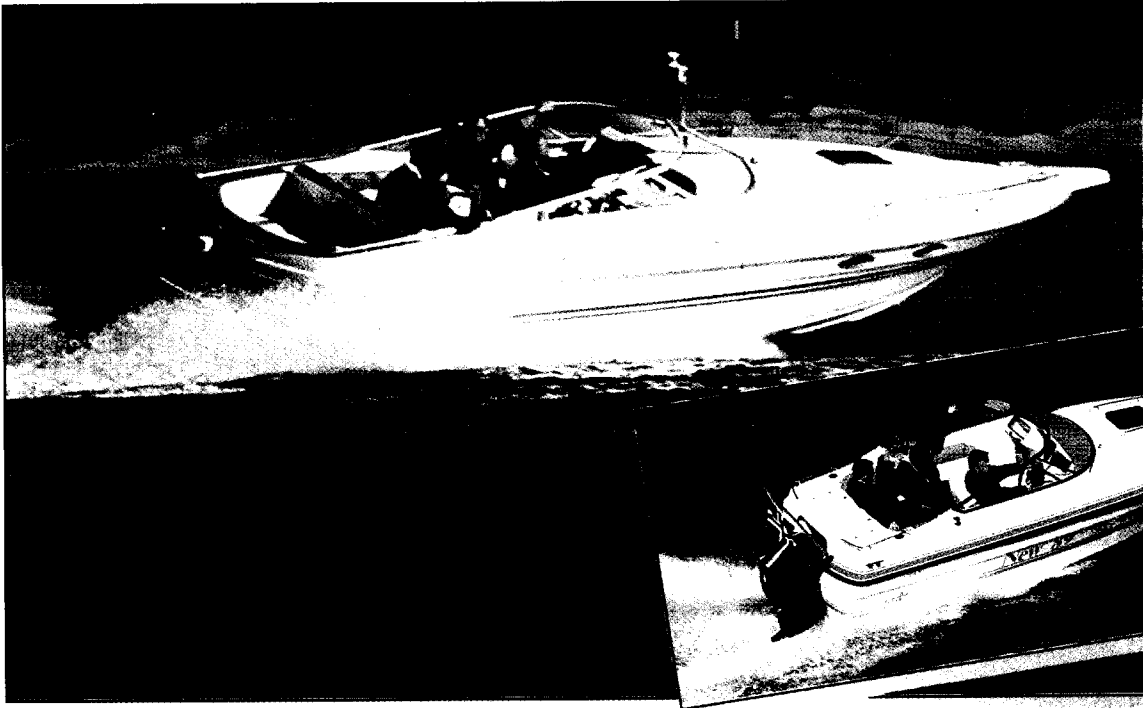
Var är krisen?

De norska varven går just nu på kryckor - med några få undantag. Anledningen är att normmännen smällt igen plånbocken.

Vi har provkört sju nya norska båtar och kan konstatera att inte beror krisen på dåliga båtar.

TEXT: LASSE GENBERG
FOTO: ROHNY KRISTENSEN M FL.





Dracos nya 27-fotare är en snabb och bränslesnål kabin/daycruiser med en stor och bekväm sittbrunn, en styvmoderligt behandlad försalong och en förarplats som är ett offer för formgivarens penna. Kvaliteten är som alltid när det gäller Draco mycket god.

Dracobåtarna har sin egen stil. Den är inspirerad av italiensk formgivning, tillmötesgår kraven på amerikansk komfort och bygger på norska, fina båtbyggartraditioner. Kvaliteten är hög rakt igenom, liksom priset och fartresurserna.

Förra årets nyhet, Draco 2700 Sterling, kan klassas som en kabinbåt med stora utrymmen, eller en daycruiser med stora innetrymmen.

Utrymmena i sittbrunnen har kommit i första hand, bo-utrymmena i andra. Det är efter den linjen som båten ska bedömas.

Båtens uppläggnings bjuder inte på några nyheter eller överraskningar.

Förare och passagerare sitter mitt i båten, halvannan meter bakom en stor, välvd vindruta, som är en central del i båtens svepta linjer. Sittbrunnen akteröver består av en mycket stor U-formad soffa med sidoförskjutet bord. Från dörren i akterspeglin går en fri passage fram till skjutdörren ner till salongen och där återfinns en rund soffa, pentry, toalett och en liten minikabin.

Så ser moderna kabinbåtar ut nuförtiden. Det är ett trevligt koncept om man vill ha en

Draco 2700 Sterling:

Bränslesnål



båt för fint väder. Sätter man kapell på försviner en del av charmen. Och en bra bit av sikten.

Salongen ger en onödigt instängd känsla därför att ljusinsläppen är små. Soffan är nästan en sluten cirkel och det är bra när man sitter, men känns lite udda när man ska koja. Den räcker dock till för att kallas för dubbelkoj när man vinklar upp ryggstödet.

Minikabinen gör skäl för namnet. Kallar man den för en stor, bred dubbelkoj med instick, i separat utrymme, så kommer man närmare sanningen.

Pentryt är överambitiöst. Ett skåp i huvudhöjd stjälar av salongens rymd och förstärker känslan av att vara instängd. Skåpet måhända behövs som stuvutrymme, men det är felplacerat. Kylskåpet finns bordvards bortom vasken, ett tecken på att man lagt puzzel på konstruktionsavdelningen och försökt göra det bästa av ett givet koncept.

Toaletten är normalstor för en 27-fotare, men inte särskilt bekväm. Stuvutrymmena bedömer jag som tillräckliga utan att ha tillbringat en semester i båten.

Förarplatsen är på de flesta båtar idag placerad om styrbord. Anledningen är att föraren ska sitta på den sida varifrån de båtar kommer som man har väjningsplikt för.

På Storebrors båtar är förarplatsen om babord med motiveringen att föraren för det mesta sitter halvt vänd inåt båten mot passagerarna och därmed har den korrekta sittställningen för att hålla utkik om styrbord.

På Draco 2700 Sterling finns en dubbelsits om styrbord för förare och navigatör och en stol om babord för passagerare.

Vindrutan är stor och välvd, men inte så extremt som på vissa andra Dracomodeller.

Den höjda sittpositionen är standard på nästan alla moderna båtar av den här typen, men blir inte roligare för det. Man sitter utsatt för vinden och har den stora glasytan till största delen under horisonten med utsikt mot däck. Den kraftiga lutningen ger reflexer och lägger ett mjölkvitt skikt över hela ytan.

Det är irriterande. Regnar det så blir vindrutans storlek än mer påtagligt därför att vindrutornas svepyta är så begränsad.

Instrumentbrädan är ren och överskådlig med de flesta knappar på rad. Nödvändiga instrument sitter i blickfånget. Plats för sjökortmodell större noteras tacksamt, liksom ett litet fack för pennor och ett glas. Körställningen är reglerbar och bekväm. Man sitter stadigt, vilket är viktigt i en båt som är gjord för farter över 30 knop. Båtens paradutrymme är U-soffan akterut. Den är marknadens bästa och då kan man jämföra med väsentligt större båtar. Här sitter 10 man bekvämt, vindskyddat (turbulensvindar blir det alltid), med gott om plats för benen, men ändå inte ivägen för den som ska ta sig från för till akter.

Dörren ut till den helt integrerade badplattformen är perfekt. Att man måste ta bort en del av soffan för att komma ut spelar i sammanhanget ingen roll. Kompromisser är ofrånkomliga på båtar.

Badplattformen är djup och dörren, som går utåt, stjälar inte alltför mycket utrymme. Istället för en konventionell ankarbox, som alltså inte får plats, finns händiga stuvfack i själva akterspeglin. Dusch och badstege saknas inte.

Jan H Linge har ritat Draco 2700 Sterling. Skrovets linjer

har tydliga drag av Draco 2400 Styling. Alla Linges båtar slutar på "-ling", Fjordling, Soling, Smiling, Draco Styling osv.

Vad beträffar egenskaper i sjön så har Jan H Linge lyckats ännu en gång. Det är en stadig båt han ritat, inga överdrifter åt något håll. Båten går mjukt genom sjöarna, kränger ner värdigt i kurvorna, aktern kanar inte iväg och propellern har ett stadigt grepp i vattnet (tack vare Volvos Duoprop). Accelerationen är så snabb att man hinner med, planingströskeln kommer man raskt över och gångläget i 30 knop är perfekt.

Toppfarten med två Volvo Penta 205/290 (sammanslaggt över 400 hk) med DP är imponerande 39 knop och bränsleförbrukningen 2,95 l/distansminut. Drar man ner till 20 knop sjunker bränsleförbrukningen till hälften 1,5 l/distans. Väljer

man 25 knop är bränsleförbrukningen drygt 1,6 l/distansminut.

Snabb och ekonomisk att köra med andra ord.

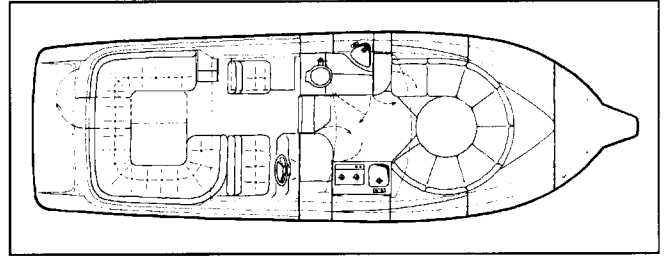
Kvaliteten är en av Dracos kapphästar. Allt ska vara stadigt och rejält byggt för att tåla hård sjö. Det märks kanske inte när man tar en provtur på fjärden eller fjorden en lördagsförmiddag, men väl när det blåser 15 m/sek och man står på allt vad njurarna håller.

Och det märks med åren. Dracos båtar är godkända av Norske Veritas, vilket betyder att allt som har med säkerheten ombord är betryggande.

Tittar man på inredningen så ser man att Draco är konservativa. Mycket trä. Bra arbeten. Gediget.

Samma sak när det gäller säkerheten på däck. Breda däck, grabbräcken, dubbla knapar på fördäck osv.

Det är synd att detta goda säkerhetstänkande tar slut precis i höjd med targabågen.



Där slutar nämligen skarn-däcket därför att sittbrunnen behöver båtens hela bredd.

Fina sommar dagar går det an att öppna kapellet och smita ner i öppningen, men under gång en höstdag... då känns det osäkert att pilla med dragkedjan och trevande leta sig in genom kapellöppningen.

En sammanfattning:

Ett härligt skrov med fin fart och god bränsleekonomi. En stor, rymlig och praktisk sittbrunn. En förarplats som drabbats av formgivarens penndrag och en lite styvmoderligt behandlad salong. Bra kvalitet, fin finish, hög säkerhet. Bra andrahandsvärde.

Data Draco 2700 Sterling

Längd	8,10 m
Bredd	2,85 m
Vikt	3,00 ton
Bränsle	400 l
Vatten	80/100 l

Pris med en Volvo Penta 271/290 DP (270 hk) 539 200 kr. Toppfart 35 knop. I standardutrustningen ingår bla transportvagn, septictank, dubbla vindrutetorkare, svetsade fenderfästen, kylskåp. Förberedd defroster.

Tillverkare: Draco A/S Flekkefjord, Norge, 00947-4323155. Svenska återförsäljare: **Stockholm:** RMAB Marin, 08-988400. **Lidköping:** HL-båtar, 0510-61205. **Udevalla:** Rodin Marin, 0522-86480.



Autohelm Tridata: Mängder av värdefull information i ett enda lättinstallerat instrument. Fart, djup och avstånd visas samtidigt på en stor och lättläst bildskärm.

Ett nytt



Tack vare en ny revolutionerande uppfinning - Sea Talk - kan du koppla ihop ST-50seriens olika instrument med en enda kabel. Ekolod, fart/logg och vindinstrument ger dig en av de finaste uppsättningar instrument som överhuvudtaget går att köpa.

Unikt



System

Du kan lätt koppla på ytterligare instrument som t ex ST-50 kompass, Multi Function Display och Close Hauled/VMG. Egentligen finns det inga gränser för Sea Talk. Redan nu kan du t ex också koppla in Autohelm 7000.



SEATALK · THE WAVE

OF THE FUTURE

Från och med nu finns bara två sorters instrument. De som förstår "Sea Talk" och de som inte gör det.

Sea Talk är en unik uppsättning instrument, autopiloter och elektroniska kompasser som kommunicerar fritt. Som delar information utan att behöva en snårskog av kablar och överflödiga givare. Och som gör all information, även från radionavigatorer, radaranläggningar och plottrar, tillgänglig var som helst ombord.

Med Sea Talk kommunicerar alla instrument via en enda kabel, vilket förstås gör installationen oändligt mycket enklare än om du ska koppla ihop ett vanligt "integrerat" system.

Autohelm

Marknadsförs i Sverige av: Axhede & Hansson, Nya Varvet, 421 71 Västra Frölunda. Tel. 031-29 11 11.

Ja tack! Jag vill veta mer om Sea Talk-systemet.

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

Motorbåt Segelbåt

Skicka kupongen till Axhede & Hansson, Nya Varvet, 421 71 Västra Frölunda. Tel. 031-29 11 11.

VIB 4/89

Saltö 2800:

Skiljer sig från mängden

Att bygga en 28-fots motorbåt idag är som att kasta sig in i ett getingbo. Leif Löfgren har lyckats bra. Han har goda idéer, folk omkring sig som kan bygga båtar och ett fint namn att förvalta.

Motorbåtar på 27-29 fot finns på snart sagt varenda båttillverkares program. Klassen är rena getingboet, konkurrensen stenhård. Att skilja sig från mängden är inte lätt. Det blir knappt lättare när det finns ett grundkoncept som alla konstruktörer följer och som tilltalar båtköparna.

En förpik eller ska vi kalla det för salong, en minikabin med sovplatser under förarplatsen och en stor sittbrunn. Pentryt ligger antingen i sittbrunnen eller i salongen.

Går konstruktören sin egen väg och gör en akterruff hamnar han utanför stråket. Den risken tar ingen.

I förra årets skörd av nya båtar hittade vi dock en lite annorlunda 28-fotare som är frukten av svenskt båttänkande och norskt båtbyggeri och som bär ett klassiskt namn i båtkretsar - Saltö.

Saltö 2800 Royal Crown, som skapelsen heter, är ritad av Leif Löfgren, Design AB som tidigare byggt Saltöbåtarna i Sverige. Han har tillsammans med en norsk båtbyggare slagit upp en fabrik i Flekkefjord,



granne med Dracobåtar. Förutom 28-fotaren finns en 31-fotare på programmet.

Leif Löfgren har mycket båt i sina händer och han har förmåga att komma med några nya tonslingor i en redan utspelad melodi.

Saltö 2800 har det konventionella, och för dagen alenarådande konceptet med salong, minikabin och öppen sittbrunn med targabåge. Det som gör båten annorlunda och att den känns "ny" är detaljlösningarna.

Salongen är inte så mycket att orda om, om man ser hur saker och ting är placerade. U-soffan står i mitten. Den är bäddbar. Pentryt om babord är något vinklat. Höjden är perfekt och utrymmena väl tillvaratagna. Toaletten om styrbord är fullt tillräcklig både när det gäller utrymme och utrustning. Minikabinen är en

stor dubbelkoj under förarplatsen med en ordentlig utgång till sittbrunnen. Det gör att den inte känns så trång.

Salongen är ljus. Insläpp genom takluckan och portlights i sidorna. De senare ger ingen vidare sikt utåt, men släpper in ljus och det är viktigt. En mycket snygg klädsel och harmonisk färgställning ger ett exklusivt intryck. Många ljuspunkter och rampbelysning bidrar till intrycket.

Salongen slutar vid soffans förkant. Utrymmet föröver är reserverat för en jättelik ankarbox där fendrar, ankare, tampar, pytsar mm får plats. Nås utifrån däck naturligtvis. Många konstruktörer väljer att utnyttja det utrymmet till allmänt stuvutrymme, vilket är en sämre lösning eftersom tex sängklä-

derna är mer lättstuvade.

Eftersom Leif Löfgren valt att hålla nere takhöjden på minikabinen så är förarplatsen inte så högt placerad. Föraren sitter på en dubbelsoffa väl skyddad av vindrutan. Den är naturligtvis välvd, men inte märkvärdigt stor och inte så hårt vinklad, vilket gör att föraren kommer tämligen nära den och har därmed en fin sikt. Vindruteramarna är kraftiga och rutan förstärkt av en tunn mittstolpe eftersom risk finns att det blir spänningar i stora glasytor.

Den övre vindruteramen har en ränna där kapellet kan träs in, precis som storseglet sticks in i mastrännan. Men bara någon centimeter av kapellet träs in, nämligen själva repet (likt kallas det) och ena halvan av ett blixtlås. När kapellet ska på trär man blixtlåset och kan glömma alla knäp-

pen och hyskor som är besvärsliga att få på plats och som dessutom släpper in vatten mellan fästena.

Den lösningen får efterföljare.

Förarens instrumentering är överskådlig och återhållsam. Plats för sjökort finns under en klaff. Sätet är reglerbart och eftersom raten också är ställbar så finner var och en den riktiga körställningen. Den utmärkta förarplatsen toppas av två parallelltorkare med två hastigheter. De sveper över en maximalt stor yta och är utan tvekan de bästa jag sett på en familjebåt under miljonen.

Även de manar till efterföljd. Visserligen kostar torkarna 2000 kr/st, mot normalt 500 kr, men de är värda varenda krona.

Sittbrunnen akter om föraren kan utformas på många sätt. Leif Löfgren har valt en dinette bakom föraren:

*"Jag tror att de flesta vill ha ett fast bord att sitta vid under gång och något stadigt att sitta vid under middagen. Bordet kan förlängas så att folk längs hela aktersoffan får plats vid det. Faller man ner bordet får man en 2 m lång solyta, bordvards beläget och alltså ur vägen. Tillskillnad om man båd-
dar upp solplatsen över hela båtens bredd.*

- Jag funderade länge på att sätta en dörr i akterspegeln. Det är på modet just nu och är naturligtvis bekvämt. Men jag fann att den var mer i vägen än till nytta. En dörr i akterspegeln ska ju öppnas inåt, av säkerhetsskäl. Risken finns ju annars att man drullar ut när båten sätter fart och dörren inte är ordentligt stängd. Men med en dörr så blir motorrummets takhöjd väldigt snålt tilltagen. Dessutom måste man göra ingrepp i aktersoffan och börja trolle med lösa bitar som ska bort och på plats. Jag valde istället att göra ordentliga steg ingjutna i akterspegeln och sätta dit ledstänger. Den som inte kan ta sig ut på badbryg-

gan nu har nog svårt att vistas i båt överhuvudtaget."

Den stora överraskningen spar Leif till sist när han demonstrerar båten. Han plockar bort dynorna på dinetten och aktersoffan, lossar på några beslag och lyfter på hela sittbrunnsturken med soffa och bord upp i luften med hjälp av gasfjädrar.

Nu kan fyra man kliva ner i motor- och stuvutrymmet. Perfekt för servicemannen. Om det dessutom blir några enkla luckor i turken så man slipper möblera om hela sittbrunnen för att komma åt en läsk så blir konstruktionen perfekt.

Skarndäck är det smala gångbord som löper längs båtens sidor och gör det möjligt att ta sig från för till akter. Eftersom det är smalt måste man ha något att hålla sig i hela vägen. På en del båtar finns inget skarndäck. Det har gått åt till innerutrymmena. Då får man ta sig upp på fördäck via en lucka i vindrutan.

På andra båtar slutar skarndäck vid sittbrunnen, för att ge just det utrymme maximal bredd.

Ska man då ta sig ut på badplattformen när kapellet är uppe så får man träckla sig ner genom kapellfliken och ta vägen genom sittbrunnen.

Ytterligare varianter är att skarndäck är så smalt att man inte vågar gå på det. Ett sk kosmetiskt skarndäck.

Att ha ett tillräckligt brett skarndäck runt hela båten, alltså även akterut, är ett viktigt säkerhetskrav. Finns sedan något att hålla sig i hela vägen så blir det en poäng med det hela.

På Saltö 2800 finns ett brett skarndäck runt hela båten. Det finns också något att hålla sig i - även när kapellet är uppe.

Fördäcket är plant. En teaksektion för och akter om luckan ner till salongen ger en halkfri zon. Säkerheten på däck får alltså många plus.

På badplattformen finns en ankarbox, i fördäck ett stort utrymme för fendrar, tampar mm. Stuvutrymmena för den sortens pryglar är alltså ordentligt tilltaget och praktiskt löst. Övriga stuvutrymmen bedömer jag som tillräckliga utan att ha försökt klämma in en semesterpackning.

Saltö 2800 kan förses med olika motoralternativ. Volvos bensinare på 270 hk ger en toppfart på 37 knop. Mercruisers 330 hk ger ytterligare 3-4 knop. Fartresurserna finns i skrovet. Vilket fartområde man vill ha är en fråga om motorval. Dubbelmontage, tex två lite mindre dieslar går utmärkt.

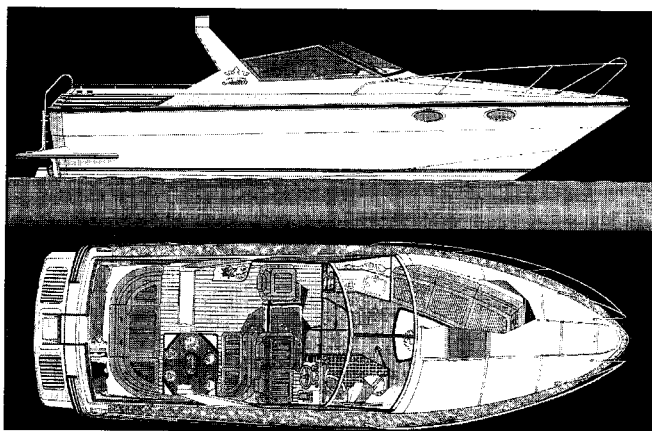
Gångegenskaperna i lite tuffare sjö fanns ingen möjlighet att prova då jag åkte Saltö 2800. En provtur i tämligen lugnt, skyddat vatten vittnar om en god acceleration och ett uppträdande som en båt med 20° V-skrov ska ha. Inga tendenser att skära i böjarna eller kavitation. Backförmåga högst normal. Vindfång:

måttligt. En båt med en V-botten går ju fint även om motsjön växer. Det handlar om att anpassa farten till vattenmotståndet. Kör man på för hårt blir smällarna till slut outhärdliga, i alla fall var 4:e våg. De kritiska egenskaperna blottas i sidsjö (då alla båtar är outhärdliga) och medsjö då förstaven kan bita sig fast och aktern lyftas på ett obehagligt sätt. Många gånger är det en körteknik, men ibland hänger det på konstruktionen.

20° V-botten som Saltö 2800 har är en bra kompromiss. I skyddade farvatten går den utan anmärkning och svall från andra båtar är inget problem. På havet i grövre sjö får man vara beredd på att det kan smälla till.

Sammanfattning:

Saltö 2800 Royal Crown är en konventionell 28-fotare, med många genomtänkta detaljer när det gäller säkerheten, men också komfort. Tillsammans med en bra finish överlag bidrar det till att höja båten över mängden.



Data Saltö 2800 Royal Crown

Längd	8,45 m	Vikt	2,8 ton
Bredd	2,95 m	Bränsle	400 l
Djup	0,80 m	Vatten	170 l

Pris med en Volvo Penta bensin V8 211/290 DP 506 000 kr.
Tillverkare Saltö Boats, Flekkefjord, Norge, 00947-4324844.

Svensk återförsäljare, Duvnäs vikens Marina, Saltsjöbads-
vägen-Strandpromenaden, 08-718 05 00.

Akterruffen från 60-talet kommer i en 80-talsversion på smart inredda Master 850 Comfort.

Master 850 Comfort är en av de smartast inredda motorbåtarna i sin klass. I den blandas gammalt med nytt, amerikanskt med nordiskt och resultatet blir strålande.

Grundtanken är en mittmonterad diesel på rak axel i ett halvplanande skrov med maximalt utrymme i ändskeppen.

Akterruff låter 60-tal, men presenteras här i en 80-talsversion med dörr från sittbrunnen i akterspeglens ut till badplattformen.

Nackdelen med akterruff har ju varit att den blockerar akterpartiet och det har krävt åtskilligt klättrande för att ta sig ut på den numera obligatoriska badgryggan.

På Master 850 går inte akterruffen över hela båtens bredd. Om styrbord finns en passage med dörr i akterspeglens och i passagen finns nedgången till akterruffen.

Smart och elegant.

Sittbrunnen är helt öppen. Om babord framför akterruffen finns en L-formad soffa med bord. Förare och passagerarstolar finns i förkant. Akter om föraren har konstruktören placerat en liten kommod för porسلin, kan man tänka, och för att få en avställningsyta där mat och disk kan mellanlanda på väg från eller till pentryt.

I ruffen, eller salongen, kan köparen välja mellan två inredningar. Antingen en konventionell, bäddbar U-soffa med bord, eller en dubbelkoj om styrbord och en kort soffa om babord.

Pentryt om babord vid ned-

Master 850:

Smart inredd!



gången och toan om styrbord är lika i båda versionerna.

Jämför med den konventionella lösningen idag med minikabin under sittbrunnen så vinner den här lösningen på två punkter:

- 1) Två väl skilda sovutrymmen.
- 2) Akterruffen är alltid större än en akterkabin. Dessutom tar inte sittbrunnen stryk.

Många ser en fördel i mittmonterad motor på rak axel. Den konstruktionen har - enligt många beg båthandlare - ett bättre andrahandsvärde än

en båt med inu-drev. Se bara på Albin 25:an.

Vilken inredningsversion man väljer i salongen är en smaksak. Många vill kunna sitta inomhus och äta och har ingenting emot att sova på matbordet. Andra uppskattar att ha ett orört sovutrymme och kan gärna sitta och äta under kapell även när hösten kommer.

Jag uppskattar möjligheten att välja.

Master 850 Comfort är lika välbyggd som välplanerad. Inred-

ningen har en smakfull blandning av trä och plastlaminat. Färgsättningen är knappast djärv, men ljus och återhållsam.

Sittbrunnen är djup och vindskyddad. Vindrutan saknar stolpar och når runt hela sittbrunnen. Targabågen är plexiglasad.

Ruffen har ordentliga ventiler längs med ruffsidorna, men varför inte kosta på några spotlights i skrovsidorna. De ger ingen utsikt, men släpper in mycket ljus.

Kort bedömning:

- Pentryt är tillräckligt stort. Är bra placerat vid nedgången, men är för säkerhets skull ändå utrustat med en fläkt.

- Toaletten är inte större än på andra båtar, men fullt tillräcklig. Toastolen är på denna båt, som på så många andra, gjord för människor byggda i en annan skala än vi normala jordmänniskor.

- Förarplatsen är normalt utrustad. Sikten är bra därför att vindrutan inte är hårt vinklad och inte av jätteformat. Två bra vindrutetorkare och defroster höjer betyget.

- Akterruffen har en stor dubbelbenge, liten avklädningsyta och garderob. Fullt tillräcklig.

- Sittbrunnen ger plats åt 5-6 personer under gång och medger passage.

- Säkerheten på däck tryggas av ett brett skarndäck och grabblister. Mittknop finns.

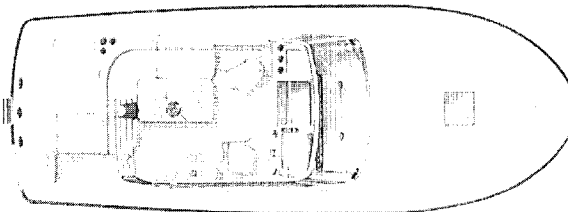
Saknas: ett handtag på targa-bågen.

- Kvaliteten på plast och träarbete är av god nordisk standard. Inredningen är gjord med omtanke i de små detaljerna -glashållare, många ljuspunkter, fiffiga stuvfack, rundade hörn osv.

- Gången i lite krabb sjö i skyddade farvatten var trygg och säker. Fartresurserna är med dagens mått mätt måttliga 20-25 knop, beroende på vilket motoralternativ man fastnar för. Dubbla Yanmar 85 hk är ett för den som vill ha en båt som lyder varje manöver. Volvo Penta TAND 41 på nästan 200 hk är det billigaste alternativet och fullt tillräckligt.

Sammanfattning:

En smått genialisk inredning i snygg förpackning. Gediget hantverk i stort som i smått.



Data Master 850 Comfort

Skovrlängd	8,10 m
Bredd	3,15 m
Djup	0,70 m
Vikt	3,0 ton
Motor, enkel	135-200 hk
Dubbelmontage	2x85 hk
Fart	20-25 knop
Bränsle	300 l
Vatten	160 l

Konstruktion: Jan Bjerke/
Helge Duhs

Tillverkare: Master Trading,
Arendal 00947-4116444.

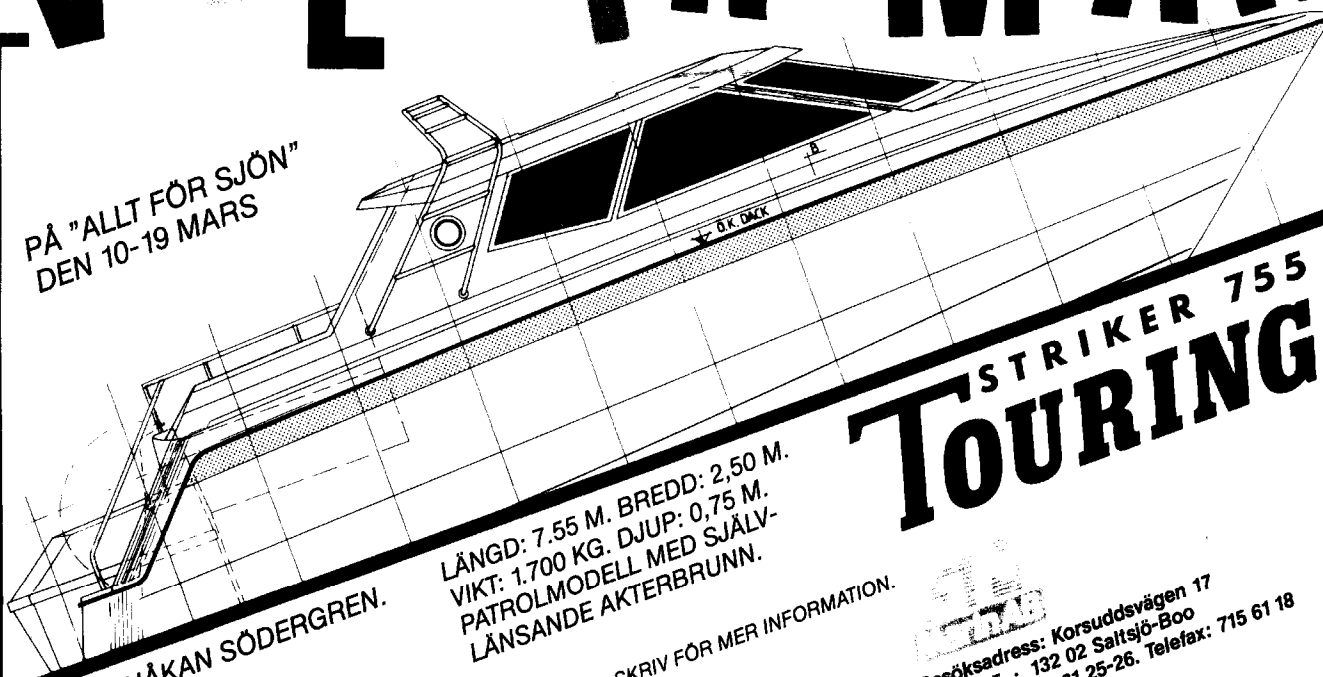
Svensk generalagent: HL-
båtar, Lidköping, 0510-
61205

Priser: Med Volvo Penta TAMD
41 på 192 hk 581000 kr, med
2 x Yanmardiesel på 85 hk,
646300 kr.

I standardutrustningen in-
går bla varmvattentank,
dusch, septictank, hydraulis-
terade stolar, hydraulisk styr-
ning, trimplan mm.

V R L P R M I Ä R

PÅ "ALLT FÖR SJÖN"
DEN 10-19 MARS



DESIGN: HÅKAN SÖDERGREN.

LÅNGD: 7,55 M. BREDD: 2,50 M.
VIKT: 1.700 KG. DJUP: 0,75 M.
PATROLMODELL MED SJÄLV-
LÅNSANDE AKTERBRUNN.

RING ELLER SKRIV FÖR MER INFORMATION.

STRIKER 755 TOURING

Besöksadress: Korsuddsvägen 17
Box 2005 · 132 02 Saltsjö-Boo
Telefon: 08-715 61 25-26. Telefax: 715 61 18

Båtagare PROVAR 7 NORSKA BÅTAR

Windy 8000 avviker från den traditionella Windy-stilen och är mer trendig. Men bakom linjerna återfinns allt det vi vant oss vid på Windy-båtarna och som gjort dem klassiska - genomtänkt planering, fint hantverk, hög säkerhet.

Windy-båtar har sedan några år tillbaka en slogan som är knutet till själva namnet. På engelska naturligtvis, eftersom det mesta av produktionen exporteras och engelska är sjöspråket framför andra. Det lyder: "Most boats follow trends. A rare few establish them."

Jag kan hålla med om uttrycket (De flesta båtar följer trender. Endast ett fåtal skapar dem - fritt översatt) när det gäller sättet att tänka och att bygga båt, men knappast när det gäller formgivningen. Och det är väl det man tänker på när det gäller trender.

Windy-båtar har snarare kännetecknats av att de inte hoppat från trend till trend, utan hållit en klassisk stil, en tidlös elegans som förknippats med kvalitet, ett högt pris och ett bestående andrahandsvärde.

De numera klassiska Windy 22 och Windy 23 med anor från 60-talet vittnar om det. Och kabinbåtarna som byggts på senare år har hållit samma stil.

Den båt som bryter den klassiska stilen är Windy 8000. Där har Jan Linge hoppat på det italienska/amerikanska trendtåget och skapat en båt som riskerar att förväxlas med vilken daycruiser som helst i 8-metersklassen.

När det gäller utseendet.

Windy 8000:

En riktig Windy



Sättet att bygga och detaljarbetet är gudskelov detsamma som på alla Windy-båtar.

Windy 8000 är en daycruiser med en helt vanlig disponering. Sittbrunnen består av två stolar vid vindrutan och en enorm U-soffa akteröver med fällbart bord.

I ruffen finns pentry vid nedgången, en toa och en bäddbar U-soffa.

Förarplatsen har en reglerbar stol, mjukt polstrad och med kraftiga sidostöd. Sitsen kan fällas på biografmanér så att man kan stå upp ordentligt. Instrumenteringen är sparsam, men tillräcklig. Ytan under vindrutan är gråtonad för att minska reflexerna i vindrutan. Ratten är ställbar, motorreglaget sitter fritt. Allt är funktionellt och praktiskt. Nedgången till ruffen har en bred öppning med vikdörrar. Den som står vid pentryt och lagar mat får ståhöjd i öppningen och befinner sig halvvägs i sittbrunnen. Det arrangerandet är nödvändigt när ruffen är liten och saknar ståhöjd.

Vindrutan är välvd och sträcker sig runt halva båten.

På vindruteramen sitter ett stadigt grabbräcke hela vägen.

U-soffan akteröver är egentligen en enda stor dyna som sträcker sig över motorrummet ända till akterspejeln. Ryggstödet består av en polstrad bäge som kan fällas åt båda håll. Fälls den akteröver blir den ett ryggstöd, fälls den för över fungerar bägen som en gavel till soldäcket.

Detaljarbetet på Windy-båtarna har alltid varit hantverksmässigt. Så även på modell 8000. Det är kort och gott en fröjd att skåda. Det gäller dynor, träarbete och plastarbetet. Vet man sedan att skrovet är byggt med god marginal så finns det inte mycket att oro sig för. Detsamma gäller säkerheten i motorinstallationen, genomföringar mm.

På platt, tämligen skyddat vatten utan andra vågor än de som andra båtar skapar går Windy 8000 som ett skållat troll i en toppfart på drygt 42 knop med en 330 hk V8:a. Bensinförbrukning ca 2 l/distans. Drar man ner farten till 25 knop sjunker förbrukningen till 1,7-1,8 l/d och väljer man en mindre motor så kan man köra i en marschfart på 30 knop till en kostnad av 1,5

l/d. När man inte har någon grov havssjö att prova båtar i kör man på svall och försöker få båten i obalans genom olika manövrar.

Windy 8000 tar sådana övningar med ro. Den är kursstabil, tål skarpa svängar utan att tappa orken eller släppa greppet och att dansa fram över vågorna i en havsvik känns nästan enformigt.

Det är gott körbetyg.

Sammanfattning:

Med Windy 8000 gör tillverkaren ett litet avsteg från Windy-båtarnas klassiska utformning, men inte när det gäller planering eller kvalitet.

Data Windy 8000

Längd	8,00 m
(med badplattform)	
Bredd	2,24 m
Bränsle	320 l
Vatten	120 l
Motoralternativ:	180-365 hk. Pris: Med Volvo Pentas V8:a på 270 hk, 470 000 kr.
Tillverkare:	Windy Boats, Skarpsnes, Norge, 00947-4195 600.
Svensk generalagent:	Kornhalls varv, Kornhalls färjeläge, 0303-202 05.

NB 840:

Salongsbåt från 70-talet

NB 840 är en mycket traditionell salongsbåt byggd för det nordiska klimatet. Den skulle mycket väl kunna ställas ut på båtutställningar för 10-15 år sedan.

En del tar det som en elakhet, andra som ett positivt omdöme.

Erik Allers heter en modig man som i dagens krisfyllda norska båtmarknad vågar starta eget. Med sin NB 840 försöker han återuppliva den norska traditionen att bygga båtar för nordiskt klimat.

Han anser att norska båttillverkare sneglar för mycket på varandra och alla nykonstruktioner ser likadana ut. Just nu är det en stark trend att bygga snabba kabinbåtar med drag av daycruisers - ett försök att tillfredsställa båtköparna på sydliga och nordliga breddgrader.

En omöjlig uppgift, enligt Erik Allers. Här uppe i norr är vi mest betjänt av en täckt salongsbåt med ett litet öppet akterdäck. Vill vi ha sol på oss så får vi öppna en lucka i taket.

NB 840 är en mycket traditionell båt. Vill man vara elak så kan man påstå att båten mycket väl kunde premiärvisas för 10 år sedan.

Många uppfattar den elakheten som ett positivt omdöme.



Styrkan i NB 840 är att den är byggd inifrån. Formgivaren - i den mån han har funnits med i bilden - har kommit in i ett skede då det varit dags att foga ihop bitarna.

Salongen är alltså rejält tilltagen med fin runtomskikt. Föraren sitter om styrbord bakom en tredelad ruta som är precis så stor som sikten kräver. Varje ruta har en torkare och defroster - torkarna har inte pausläge och är inte försedda med spolare, men de sitter upptill och sveper över en stor yta.

De gör sitt jobb. Bakom förarstolen sträcker sig pentryt hela vägen till salongens akterkant. Det är rejält tilltaget, men inte på något sätt lyxigt utrustat. Mitt emot står en U-soffa.

Allt är mycket traditionellt och mycket funktionellt.

Förpiken är ett lite svagare utrymme. Båten har en imponerande bredd - 3,30 på 8,40 m längd - men den är inte utnyttjad här framme. Erik Allers har valt att inreda förpiken på ett litet "fegt" sätt. Visserligen finns det ett stort matbord i salongen, men kanske, kanske vill folk också sitta i förpiken och äta kulna höstdagar eller då de vill ha det litet intimt, så därför är det bäst att ordna med en V-formad soffa med bord emellan som kan sänkas och bilda en dubbelkoj. Så har han resonerat.

Ett modigt sätt att inreda förpiken hade varit att ställa in en ordentlig, bred, tjockdynad dubbelbinge med nattygsbord och gott om plats för kläder och satsa lite storstilat på toaletten - ett av de viktigare utrymmena ombord. Då hade inte den lilla, felderade minikabinen om babord fått den

huvudroll den har idag och som den definitivt inte klarar av. Jag tror nämligen inte att folk som köper en båt för en halv miljon kronor nöjer sig med en instickskoj eller en bäddbar V-soffa som huvudkoj.

Därmed sagt att förpiken är en dålig kompromiss. Alltifrån den bäddbara soffan, minikabinen, toaletten och garderoben. Till och med ljusinsläppen är något mittemellan. Ska förpiken vara en matplats ska det vara rejäla ljusinsläpp, är det ett sovutrymme behövs inte mer än att man kan se ut. Uteutrymmet - akterdäcket, som nås via skjuddörrar från salongen - har Erik Allers valt att göra litet och helt oinrett. Så vill man ha det i Norge. Säkerheten på däck är ett viktigt

kapitel på den här typen av båt som förväntas vara igång tidiga vårar och sena höstar med regn och rusk, mörker och hala däck.

Man tar sig utan svårigheter från för till akter, men steget ner till den utanpåliggande badplattformen är inte det bekvämaste.

Knaparna är väl tilltagna, mittknapar finns.

På en salongsbåt på 8,5 meters längd finns det gott om stuvutrymmen. Den avgörande frågan är därför inte hur mycket utan hur det är placerade, avdelade och åtkomliga. NB 840 är även här mycket konventionell och bjuder inte på några överraskningar, vilket är ett gott betyg.

Vi provkörde båten i skyddade farvatten. Det blåste 6-7 m/sek, men svallen från andra båtar var stundtals grova.

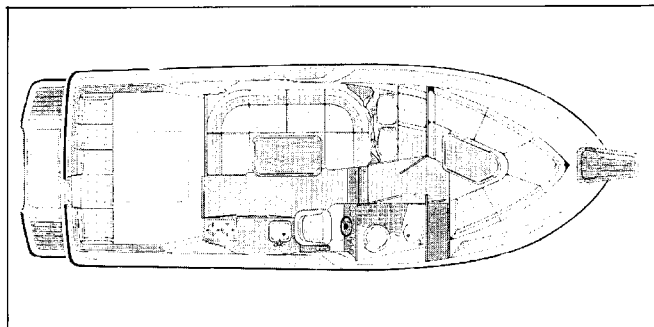
Det utmärkande för skro-

vet, som är svagt V-format och försett med en liten köl, är: lättdrivet; ingen markant planingströskel; inga tendenser att släppa i kraftiga svängar. Det uppträder kort och gott mycket belevat - och torrt, vilket är nog så viktigt för de som tänker sig ut till havs. Med en Volvo Penta diesel på 200 hk är toppfarten 28 knop och marschfarten 23-24.

Kvaliteten är överlag god, utan att på något sätt vara påkostad. En del beslag och en del av utrustningen känns hopplockad och båten gör ett amatörmässigt intryck - vilket är missvisande.

Sammanfattning:

En rejäl salongsbåt av mycket traditionellt snitt med en fint planerad salong, en kompromissfylld förpik och bra förar-komfort. Säkerheten på däck får plusbetyg liksom gångegenskaperna och kvaliteten överlag. Minus för en del "amatörmässiga" detaljer.



Data NB 840

Längd	8,40 m	Pris med en Volvo Penta TAMD 21 på 200 hk och Douprop 52000 NKR. Tillverkare: NB Marine, 5328 Herdla, Norge, 00947-514 68 30.
Bredd	3,30 m	
Djup	0,80 m	
Vikt	4,4 t	
Bränsle	250 l	
Vatten	200 l	
Motorstyrka	130-200 hk.	

wallas båtkök – säkrare, bekvämare finns inte.

Safeflame
ceramic

Ingen öppen låga, ingen explosionsrisk och lika lätt att använda som elspisen hemma.

I Safeflame koket sker förbränningen i slutet rum under den keramiska kokplattan. Rök-gaserna och vattenångan som förbränningen producerar förs ut i det fria. Kabinluften hålls

darigenom torr och välventilerad.

Köket har ej något bränsle under tryck och då finns ej heller någon risk för explosion. Bränslet i separat 5/10 l behållare ger 50-100 driftstimmar utan besvärliga

driftsbrött för bränslepåfyllning under matlagningen.

Safeflame köket tänds automatiskt vid påslagning, tändstickor behövs ej! Uppvärmningen är snabb och effekten steglöst reglerbar. Hygienisk keramisk spishåll, lätt att hålla ren.

Safeflame Ceramic är morgondagens kök som snabbt vinner terräng i båtvärlden. T.ex. i Norge säljs det mer Safeflame kök än av alla andra båtkök tillsammans. Till den som en gång använt ett Safeflame Ceramic kök, duger inte något annat kök.

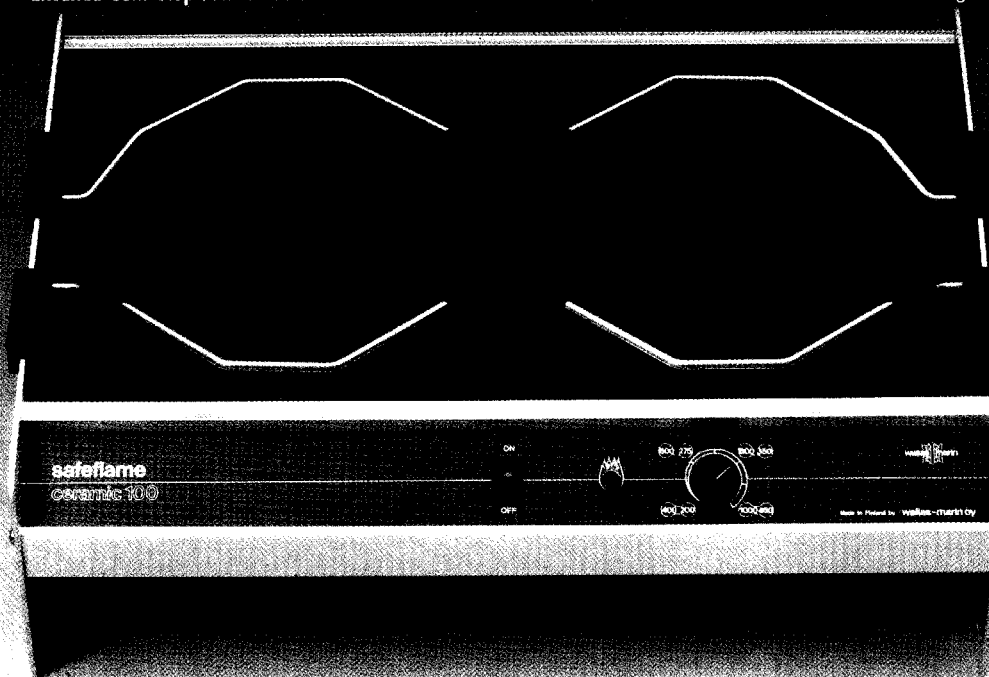
wallas

Tillverkare:
wallas-marine
Åbo, Finland

Importör:
wallas

031-420000

Forsberg



Scands nya Dynamic-serie är nog de trendigaste båtar som tillverkas här uppe i norr. Den nya dagbåten 8600 är snabb och elegant, men finishen når inte upp till den övriga standarden.

Scand Boats i Arendal betecknar sin Dynamic 8600 som en "day/weekend-cruiser". Det är att fånga båten i ett nötskal. Det är en lite drygt 8 meter lång båt för fina solskensdagar och snabb färd ut till badklippan.

Det blev konstruktörens Alf Jensens sista båt och ett prov på hans förmåga att hitta rätt i trenderna.

Med Scands "Dynamic-serie" fångade han upp de senaste signalerna från Italien och omsatte dem i norsk serieproduktion med sikte på en europeisk marknad.

Dynamic 8600 har det modernt välvda fördäcket och runda hörnen i akterspeglarna, den svängda, långt tillbaka-dragna vindrutorna och den spaciösa sittbrunnen. Färgen är genomgående krämgul med inslag av grått och rött.

Dynamic-serien började med 7100, fortsatte med 8600 och vråläket 11000 kommer i vår.

Enkelt beskrivet är Dynamic en stor dagbåt. I ruffen finns sov möjligheter för 2-3 personer, en liten toalett och ett pentry. Det är ett krypin. Pentryt klarar ståhöjden därför att man sticker upp huvudet genom luckan.

Sittbrunnen är inte maximalt utnyttjad med olika arrangemang, utan lite slösaktigt disponerat med en aktersoffa och akter om den en solplats, en sidosoffa med ett smart bordsarrangemang och en härligt stor förarstol av GT-modell, fast mjuk och pösig.

Scand Dynamic 8600:

Trendig dagbåt



Perfekt båt att åka ut i med ett sällskap på 4-5 personer.

Fartresurserna är imponerande. Med dubbla V 8:or på 270 hk (Volvo Penta 271/290 DP), når man 51 knop. Med en singelmotor av samma storlek 37 knop. Båten har deltagit i olika distanslopp i Norge och gjort bra ifrån sig. Skrovet är alltså kapabelt att klara av de förväntningar som utseendet skapar.

Föredrar man dieseldrift och väljer en Volvo Penta TAMD 41 DP så blir toppfarten lite drygt 30 knop.

Om komfort, formgivning och fartresurser är i topp så är själva utförandet, finishen, inte på samma nivå. Detaljarbetet vittnar om att det handlar om en båt som serieproduceras i ett effektivt tempo. Hantverk präglar inte bygget.

Naturligtvis ska utförandet

ställas i relation till priset. Man får vad man betalar för.

Några detaljer glädde mig: En fin badplattform med ordentlig stege. Grabbräcken runt hela sittbrunnen. Mittknappar.

Sammanfattning: Dynamic är en stor, lyxig dagbåt med eleganta, moderna linjer och fina fartresurser i skrovet. Minus för en finish som inte når upp till den övriga standarden.

Data Scand Dynamic 8600

Längd 8,49
(inkl bogspröt)
Bredd 2,98 m
Bränsle 650 l
Vatten 100 l
Motoralternativ från
270 hk och uppåt. Pris:
Med en Volvo Penta
271 (V8:a på 270 hk)
424 000 kr.

Tillverkare:
Scand Boats Arendal,
Norge, 00947-41
85077.
Svensk generalagent:
Scand Boat Svenska
AB, i Stockholmstrak-
ten, 08-748 0115
(Fisksätra), på väst-
kusten 031-68 24 25.