

# PROV & TEST

Magasinet

Båtnytt  
**TEST**



**Fem sätt att åka billigt:**

## VÄLJ SNIPAN SOM PASSAR DIG BÄST

De komma från öster, de komma från väster . . . Sniporna är på väg tillbaka, sedan stigande bränslekostnader gjort det för kostsamt att forsa fram över fjärdarna. Då blir de traditionella skroven, som skyndar långsamt med liten motor, åter attraktiva alternativ.

Av Torbjörn Gustafson & Båtnytt's testlag Foto: Kjell Johansson

■ ■ I många former trivs det sköna. Så även snipor, om än just skönheten kanske kan diskuteras i många fall.

Men det är robusta skrov med traditionella linjer som ger intryck av trygg säkerhet i alla väder.

Och som har den i dag mycket uppskattade förmågan att ta sig fram med mycket måttlig motoreffekt.

Fort går det som regel inte, men det stora flertalet båtåkare sätter å andra sidan inte farten först och främst.

Själva sjölivet är betydligt viktigare. Särskilt då om flytetyget i princip ersätter eventuella sommarstugedrämmor, som inte kan förverkligas.

Förutsättningen för ett i allo lyckligt sjöliv är emellertid att det baseras på rätt typ av båt.

För även om snipor ytligt sett kan förefalla lika som bär, finns det åtskilliga variationer, både ifråga om prestanda och egenskaper.

Vilket bör vara fullt klarlagt innan man skrider till ett så viktigt beslut som båt köp.

Rent allmänt sett har snipor av ålder haft ord om sig att rulla präktigt.

Detta är, som så mycket annat, en sanning ►

# PROV & TEST

Magasinet

## En miljövän av fem

med modifikation.

Skrovformen har anor från fiske- och bruksbåtar som skulle kunna lastas tungt men drivas lätt, med segel eller åror.

Samt driva så litet som möjligt medan redskap sattes eller drogs.

### Barlast ger balans

Helt naturligt blir ett sådant skrov lättroligt utan last. Och så är oftast fallet med snipan som nöjesbåt.

Bränsle, vatten, utrustning och bagage ger som regel inte tillräcklig vikt för att fungera ens som barlast.

Stuvans grejerna sedan utan tanke på tyngdpunkt och trim, blir resultatet lätt en "rullebytta", både under gång och vid stillaliggande.

Ju längre och smalare skrovet är, desto större roll spelar belastning och viktfördelning.

Därför uppfattas t ex de fylligare sniporna från vår västkust och Norge som mindre "ranka", än motsvarande typer med ursprung på ostkusten eller i Finland.

I gengäld är de senare mera lättdrivna och trivs bättre med Östersjöns ofta krabba och oregelbundna vågor.

Överdriven lättrolighet kompenseras med barlast som, rätt avvägd och placerad, kan ge en "helt ny båt".

En viktig detalj, som tyvärr ofta slarvas bort från tillverkarhåll, av kostnadsskäl eller ren obetänksamhet. Till men både för den egna produkten och snipans goda namn och rykte i allmänhet.

Ingen barlast där den rätteligen skulle behövas, en felberäknad eller illa placerad sådan, kan i sämsta fall ytterligare framhäva skrovets mindre goda egenskaper. Främst rullningen och även tendensen att "sitta på häcken" om farten pressas upp.

### Formen avgör farten

Den sistnämnda egenheten har medverkat till att ge snipan ett ganska oförtjänt rykte om långsamhet.

Men allting är relativt som bekant. Jämförd med en planande båts hastighet, är snipans beskedliga marsch i sju - åtta knop givetvis inte mycket att komma med.

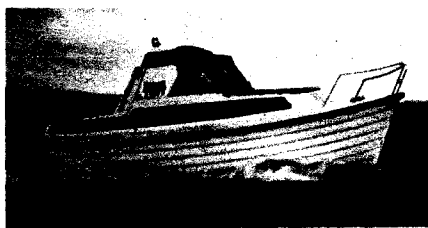
Tittar man däremot närmare på vilka motoreffekter som behövs för att uppnå respektive farter, blir bilden helt annorlunda. Med identisk kraftinsats, t ex tio hk, för båda typerna, skulle snipan sannolikt vara snabbare än ett planande skrov av samma dimensioner och vikt.

Inom viss ganska bestämd gräns behövs det nämligen relativt liten effekt för att knuffa fram det sanna snipskrovet. Även då det är lastat.

Den övre fartgränsen bestäms av skrovets längd och form. Grovt räknat gäller tumregeln antalet knop = meter längd i vattenlinjen.

Med vattenlinjelängd på t ex sex meter, blir således den ekonomiska toppfarten ca 6 knop. Vilket också brukar hålla ganska bra i praktiken.

Pressas farten över denna gräns, kostar de extra knopen oproportionerligt mycket i



## DOGGER BANK

Längd	7,5 m
Längd i vattenlinjen	7,0 m
Bredd	3,1 m
Djupgående	0,7 m
Deplacement	2,5 t
Motor (i testbåten)	
BMW D50 (33 kW/52 hk)	
SAE vid 3000 rpm)	
Bränsletanke	170 l
Vattentanke	150 l
Pris	149 850

Tillverkare Sjögren Marin, Göteborg.

### Kommentarer

Robust snipa med västkustlinjer ovan vattennet men ganska mycket modifierad därunder, vilket bl a visar sig i fartprestanda.

Betydligt mindre traditionell i överbyggnaden vars "styrhus" baserats på targabåge och stora vindrutor enligt modern modell. För- och akterkapell kan vikas mot bågen och är därmed ur vägen.

Sikten från förarplatsen är bra, utom då akterkapellet används.

Breda skarndäck med gott halkmönster gör det lätt att förflytta sig på däck. Räckverk, grepplistor och handtag finns där de bäst behövs.

Stuvlyckor i för och akter för förtöjningsändar, fendor och ankare.

Exteriören i sin helhet är enkel och rejäl utan extra krusiduller och samma tänkande går igen också i inredningen.

Med BMW:s trecylindriga diesel på ca 45 ahk, hörde båten till de snabbaste i testet.

Andra motoralternativ finns också att få. Sjö- och manöveregenskaper hörde till de bättre och framför allt låter sig snipan styras under backning. Därmed står inte det annars ganska stora vindfånget som överbyggnaden utgör.

Dogger Bank har bra kursstabilitet och kräver inte ständig stöttning ens i sjögång.

Främsta kritiken gäller bullerisoleringen som borde kunna göras betydligt effektivare. Nu är värdena i högsta laget.



enkel och robust konstruktion  
lätthanterlig även vid finmanövrering.



bullerdämpningen  
topplanternans avskärmning otillräcklig.

### TESTVÄRDEN

RPM	FART	BRÄNSLEFÖRBR	BULLER dB As
	knop	liter/h	fr fp sb ar
2800	9,2	*9,6	88 86 85 94
2600	8,4	*8,0	84 83 82 93
2400	7,5	*6,0	84 81 82 92
2200	7,0	*4,7	83 81 80 87

Aktionstid (2600 rpm) 21 h = 170 M

fr = förruff; fp = förarplats; sb = sittbrunn; ar = akterruff

\* p g a tekniska svårigheter att mäta BMW-motorns bränsleförbrukning, gäller angivna siffror endast som riktvärden.



## TRISTA 26

Längd	7,9 m
Längd i vattenlinjen	6,8 m
Bredd	2,6 m
Djupgående	0,8 m
Deplacement	1,8 t
Motor (i testbåten)	
Yanmar 2QM20	
Bränsletank	120
Vattentank	60
Pris	114 000

Säljare: Fabola AB, Nacka

### Kommentarer

Halvt plast, halvt trä, med tydliga finska särdrag. Dvs ett relativt smalt skrov i förhållande till längden, vilket tillsammans med låg vikt ger bra fartegenskaper även med liten motor.

I gengäld blir båten mera rank, lutar påtagligt i snäva girar och reagerar för belastningsändringar också vid stillaliggande. Framför allt med bara en eller två personer ombord.

Här skulle mera barlast göra nytta om båten ofta körs med lätt last.

Det långsmala skrovet är inte heller så roderkänsligt vid manövrer, framför allt inte vid backning.

Däremot inverkar propellerns rotationsriktning kraftigt, vid backrigt och dikt bordsroder svänger båten 360 grader dubbelt så snabbt som åt styrbord - 90 respektive 180 sek.

Medan backning i snäv åtta på marschvarv visade sig omöjligt.

Detta får alltså tas med i beräkningarna vid manövrering och är i praktiken en ren vanelek.

De mest påtagliga fördelarna är mycket mjuk gång, även i kraftig sjö.

Viss kritik riktades mot sikten från förarplats, där vindrutorna förefaller i lägsta laget, samt bristen på förvaringsutrymme för tampar och fendor etc på däck. Totalt sett en god sjöbåt och därtill snygg att se på, vilket också har sin betydelse.



mjuk gång i sjö  
lättdriven  
mycket "tråkös" acceptabel bullerdämpning



bängstyrig vid vissa manövrer  
begränsad sikt från förarplats

### TESTVÄRDEN

RPM	FART	BRÄNSLEFÖRBR	BULLER dB As
	knop	liter/h	fr fp sb ar
2400	6,9	9,9	78 82 80 88
2200	6,6	9,9	78 80 78 86
2000	6,4	7,0	73 77 76 77
1800	6,1	7,0	72 75 75 76



## COMET 26

Längd	7,8 m
Längd i vattenlinjen	6,75 m
Bredd	3,07 m
Djupgående	0,95 m
Deplacement	2,3 t
Motor (i testbåten)	
BMW D 50 33 kW/52 hk	
SAE vid 3000 rpm	
Bränsle	260 l
Vatten	130 l
Pris	175 000
Säljes av: Saltsjöplast AB, Åkersberga	

### Kommentarer

Näst längst, bredast, rymligast, dyrast och mest norsk av testets deltagande båtar. Med fyllig akter på gränsen till kryssarhäck och utlagd i skrovet tills det egentligen inte finns så mycket kvar av de ursprungliga, traditionella sniplinjerna. Med en överbyggnad som strängt taget är mera praktisk än vacker och något av uppkäftig brutalitet i profilen.

Fick mycket gott betyg för sjö- och manöveregenskaper med praktiskt taget samma girförmåga åt båda hållen vid såväl fram som back.

Toppoäng också för kursstabiliteten och förefaller praktiskt taget okänslig för lastförskjutning i sidled, vare sig båten rör på sig eller ligger stilla.

Inte så konstigt med tanke på skrovformen och ett deplacement på nära två och halvt ton.

Däcksarrangemang inklusive räckverk, halkskydd och stuvrum för attiraljer undgick kritik.

Sikten från förarplats är mycket bra genom tre vindrutor med kraftiga torkare och defroster.

Kraftigt utlagd för ger torr gång också i sjö.

Testexemplaret var försett med dieselmotor på 45 ahk, vilket får anses vara ungefär nedre gränsen för den effekt ett så pass stort och tungt skrov kräver.

Ytterligare några hästkrafter skadar inte om båten körs tungt lastad. Andra motoralternativ finns också att tillgå.



sjö- och manöveregenskaper kursstabiliteten



något "kantig" överbyggnad

### TESTVÄRDEN

RPM	FART	BRÄNSLEFÖRBR	BULLER dB	As
	knop	liter/h	fr	fp sb ar
3100	8,7	*10	78	85 86 90
2900	7,6	*9,7	76	84 83 88
2700	7,2	*8,1	75	80 81 83
2500	7,0	*6,3	73	79 76 79

Aktionstid (2700 rpm) 32 tim = 231 m fr = förruff; fp = förarplats; sb = sittbrunn; ar = akterruff

\*p g a tekniska svårigheter att mäta BMW-motorns bränsleförbrukning gäller angivna siffror som riktvärden.



## MYRSKY JANNE 800

Längd	8,0 m
Längd i vattenlinjen	7,1 m
Bredd	2,4 m
Djupgående	0,7 m
Deplacement	1,4 t
Motor (i testbåten)	
Yanmar 2 QM15 20 H	
16,2 kW/22 hk vid	
2800 rpm	
Bränsletank	40 l
Pris (basmodell)	97 000
Säljes av: Fisksätra Marin, Sthlm.	

### Kommentarer

En rolig historia som representerar ett nygamalt tänkande på båtfronten. På skrov med i stort sett traditionella, finska linjer, dvs förhållandevis långt och smalt, har konstruktören anammat fiske- eller arbetsbåtarnas modell.

Med kombinerat styrhus och ruffutrymme i aktern, självlänsande "arbetsbrunn" i mitten och en liten "skans" med ett par kojplatser i fören.

Kombinationen blir i det här fallet en båt som både kan användas för t ex fiske eller transport, men samtidigt i stort fyller uppgiften också som familjeflytetyg, om kraven på komfort och elegans hålls rimliga.

Sjöegenskaper och manöverförmåga liknar i stort övriga snipers, med den skillnaden att det krävs viss motvikt föröver om skrovet inte ska sticka nosen i skyn. Skeppare och besättning befinner sig ju som regel i styrhuset.

Skrovformen sätter också viss, bestämd gräns för farten - ca sju knop - eftersom aktern annars gräver ner.

Sikten från den helt skyddade förarplatsen är förträfflig och enda bekymret är egentligen bristen på ordentligt sjökortsbord.

Myrsky-Janne är främst en båt för dem som har ärenden på sjön och vill hållas där i komfort också när vädret grinar till eller i regn och kyla under kalla vår- och höstdagar.



oöm, tålig och sjöduglig skyddad förarplats med god sikt i alla väder.

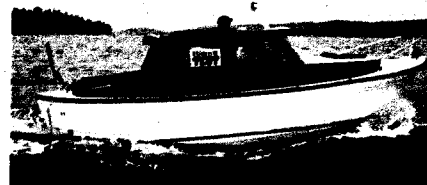


saknar grabbdäck på för- och akterdäck, kräver viss vana vid manövrering, särskilt backning.

### TESTVÄRDEN

RPM	FART	BRÄNSLEFÖRBR	BULLER dB	As
	knop	liter/h	fr	sb fp
2650	7,8	3,8	82	80 84
2450	6,8	2,7	80	78 83
2250	6,4	2,1	76	79 81
2050	6,3	2,0	75	79 80

Aktionsradie (2 450 rpm) 14 tim = 100 M. fr = förruff; sb = sittbrunn; fp = förarplats.



## MINICAT 25

Längd	7,5 m
Längd i vattenlinjen	6,8 m
Bredd	2,4 m
Djupgående	1,05 m
Deplacement	2,9 t
Motor (i testbåten)	
Yanmar 2QMqt 10,3	
kW/15 hk vid 3000 rpm	
Bränsle	100 l
Vatten	100 l
Pris	ca 130 000
Säljes av: Saxum Båt, Lidingö.	

### Kommentarer

Disposition, barlast (närmare 900 kg) och djupgående påminner egentligen mera om en motorseglare än om en ren motorbåt. Mycket riktigt kan den här snipan också fås riggad och frågan är om inte detta trots allt är bästa varianten.

Motoreffekten är i minsta laget för ett deplacement på nära tre ton och trots ett stort roder - förmodligen i första hand tänkt för segling - är manöveregenskaperna inte mycket att skryta med. Styrans ordningen höll inte heller för påfrestningarna vid backmanöver, med nära nog roderhaveri som följd.

För övrigt har konstruktören troget bevarat snipskrovet och gjort en båt som rör sig mycket lugnt och stabilt i sjön. Stabiliteten vid stillaliggande är inte att klaga på och förklaras givetvis av den bastanta barlasten.

Också kursstabiliteten får godkänt. Arrangemangen på däck och i sittbrunnen påminner återigen om segelbåten. Det är lätt att ta sig fram överallt och gott om räckverk plus mantåg att hålla fast i. Skarn-däcken är breda och väl halkmönstrade.

Exteriört sett är båten inte oäven att se på, med välproportionerad överbyggnad och en hel del trädetaljer.

Förarplatsen verkar däremot ditsatt i efterskott och är allt annat än bekväm. Sikten framåt är urusel också med rena rutor och blir lika med noll då det immar.

Att sedan skepparen inte ser stäven sittande på förarplats underlättar inte manövreringen.



stabiliteten och gången i sjö gott om svängrum på däcken



för liten motoreffekt underdimensionerat styrsystem tung och trög i manövrer

### TESTVÄRDEN

RPM	FART	BRÄNSLEFÖRBR	BULLER dB	As
	knop	liter/h	fr	fp sb
2850	6,4	3,5	80	78 72
2650	6,2	2,6	80	75 75
2450	6,0	2,1	79	79 82
2250	5,7	2,0	78	82 82

Aktionsradie 38 tim = 238 M. fr = förruff; fp = förarplats; ar = akterruff.

## Skepparens ögonfröjd

form av extra kraftinsats.

Samtidigt som akterskeppet gärna trycks ner och drar med en förskräcklig massa vatten. Därmed går också en del av sjöegenkaperna förlorade.

### Hybrid ger mer hastighet

Fenomenet beror på en naturlag. Men också sådana kan kringgås.

Till exempel genom att skrovet görs mycket långt i förhållandet till bredden eller, ännu vanligare, att botten "plattas ut" under vattenlinjen, speciellt i akterskeppet. Därmed blir bärighet och släpp betydligt bättre och farten kan ökas utan de nysnämnda, negativa effekterna.

Den här utvägen praktiseras flitigt, framför allt på modernare konstruktioner och ibland till den grad, att "snipan" visserligen har de traditionella linjerna ovan vattenlinjen, men är ett halvplanande skrov därunder.

Resultatet blir i praktiken en hybrid som visserligen går fort, men ibland också dras med snipans sämre egenskaper utan att ha några av de bättre.

Så till exempel bevaras det spetsiga akterskeppet med svårutnyttjat utrymme. Samtidigt som skrovet inte längre är så kursstabil eller vakar i sjön på det sätt som var de ursprungliga typernas adelsmärke.

Det finns avskräckande exempel på den saken, men dessbättre blir ändå flertalet kompromisser av det här slaget hyggligt acceptabla.

Vilket man sedan föredrar, är en fråga om tycke och smak.

Detta var en av orsakerna till vårt udda urval av testbåtar.

I kvintetten finns nämligen exempel på såväl traditionella snipskrov som mera moderna och modifierade varianter.

Här finns också representanter från såväl ost- och västkust, liksom från Finland och Norge.

Tillsammans bildar de ett representativt tvärsnitt av marknads snipor av olika stilar och modeller.

Dessutom i en storleksklass som svarar mot normalfamiljens utrymmesbehov och ekonomi. Så mycket mindre kan "familjebåten" inte gärna vara och dessvärre inte mycket billigare heller.

### Praktisk planlösning

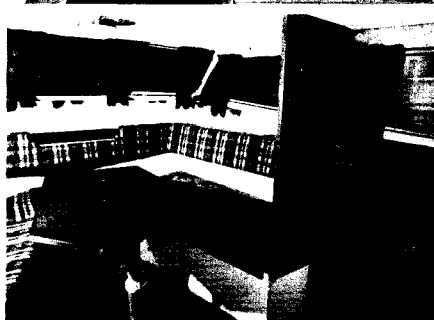
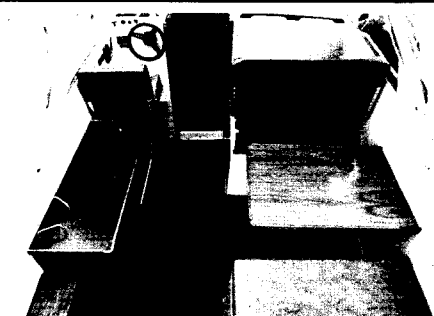
För att "standardfamiljen" om två vuxna och ett par ungar ska kunna bo bekvämt ombord, krävs egentligen fyra fasta kojplatser.

Dvs sängar som praktiskt taget står färdiga att användas, utan plock med bord, skivor och lösa dynor.

Gärna också i separata avdelningar där den eller de som så vill, kan krypa till kojs ostörda av andra aktiviteter.

Detta grundtänkande tycks glädjande nog ha accepterats av flertalet förnuftiga båttritare, efter att i många år ha försökt övertrumfa varandra i antalet kojplatser, utan större hänsyn till bekvämligheten.

Fyra av de fem testbåtarna var försedda



## DOGGER BANK

I Dogger Bank har innerutrymmet delats upp helt konventionellt i förruff med kojor, sittplatser och toalett. Sittbrunn midskepps med motorrum under durken samt en akterruff.

Totala antalet kojplatser anges till åtta, av vilka fem i förruffen och tre i aktern – ett påstående som förefaller väl optimistiskt och i praktiken också orealistiskt eftersom det blir trångt om armbågsrummet med åtta personer ombord på dagtid.

Såvida inte alla sitter stilla på bänkar och säten.

I övrigt är inredningen praktisk utan större krusiduller. De snickerier som förekommer är av standardklass, liksom ventilation och ljusinsläpp.

Enkelheten gör det dessutom möjligt för båtköparen att åstadkomma egna arrangemang utan att några större ingrepp i basinredningen behövs göras.

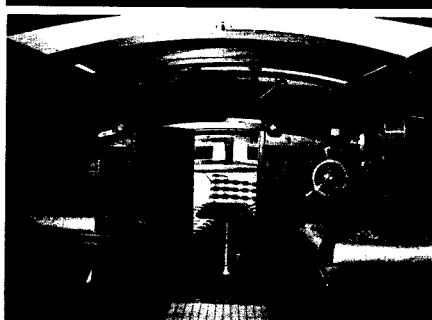
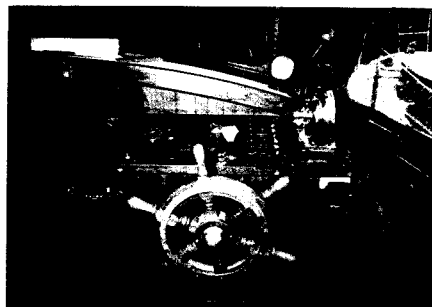
Targabågen med stora vindrutor är en modern nyck med både för- och nackdelar. Till de förra räknas möjligheten att "åka öppet" de gånger vädret så tillåter och till de senare svårigheten att hålla värmen inne och vätan ute i sämre väder.

Åtskillig eftertanke har ägnats de praktiska detaljerna ombord. Pentryt har t ex fått både färsk- och sjövattpumpar, vilket naturligtvis är praktiskt för den som vill ligga ute längre perioder.

Bordsplatser finns både under däck i förruffen och i sittbrunnens dinette.

Motorrummet är väl tilltaget för en båt av den här storleken och de flesta service detaljerna kan nås utan större besvär. Däremot lär det knappast gå för sig att handstarta maskineriet.

På säkerhetssidan saknas vidare avstängningskran för bränslet samt möjlighet att snabbt ordna nödstyrning. Ett par påtagliga brister som Dogger Bank har gemensamt med flertalet andra båtar i testet. Allt sammantaget är Dogger Bank en bra standardsnipa i den moderna stilen. Tilltalande också ifråga om priset.



## TRISTA 26

Allt trävirket ombord gör Trista 26 gammaldags ombonad och trivsam, även om det naturligtvis också ställer vissa krav på det framtida underhållet för att behålla sin fräschör.

Gammalmodigt vackra är också de välda taken i förruff och styrhus, med balkar i trä. Över huvud taget är båten främst ägnad för den som vill pyssla om henne och ta besväret för trivselns skull.

För- och akterruff ger tillsammans fyra ordentliga, fasta kojplatser. Längre har inredarens ambitioner inte sträckt sig i första hand, även om det finns möjlighet att åstadkomma ytterligare liggplatser för tillfälligt bruk.

Separat toalettavdelning och en rätt rymlig garderob har planerats in i förruffen som också har sedvanliga stuvrum under kojerna.

Sittbrunnen midskepps är relativt rymlig men störs av den upphöjda lädan över motorn.

Plan durk är alltid att föredra och om den höjts en aning, kunde den samtidigt ha gjorts självlänsande.

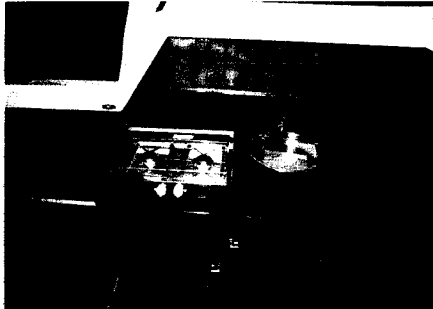
Vissa anmärkningar gjordes också mot kapellet, som är för lågt för att tillåta bekväm i- och urstigning.

Bordet är i minsta laget, med plats för högst ett par personer som vill sitta bekvämt. Det kan dock göras större utan direkta svårigheter.

Pentryt har i stort godkänts, med undantag för arbetshöjden. Återigen ett fall för hemmasnickaren, eftersom det finns goda möjligheter att rätta till smådetaljerna. Förarplatsen – övre bilden – fick mindre bra betyg på grund av den begränsade sikten.

En ommöblering av instrumenten skulle ge bättre utrymme för sjökort mitt framför förare och dessutom bör kompassen flyttas för att undgå påverkan av en del instrument.

Allt i överensstämmelse med testbåtens ägare, som far länge och vida omkring så snart tillfälle ges.



## COMET 26

Den här norska snipan imponerade först och främst genom sitt stora innerutrymme och sättet på vilket det utnyttjats.

Båten var också den volymmässigt största i testet och hör egentligen hemma i en klass för sig.

Genom att aktern plattas ut till den grad att snipformen praktiskt taget försvunnit har man fått utrymme för en praktisk akterruff med en dubbel- och en enkelkoj med bord och skåp däremellan. Härunder finns också arrangemang för nödstyrning om olyckan skulle vara framme. Ytterligare en fullängds dubbelkoj är inpassad i ett utrymme under sittbrunnsturken på styrbordssidan, med inkryp från förruffen.

I den sistnämnda kan slutligen sittbänkar och bord förvandlas till liggställning. För ovanlighetens skull motsvaras också antalet kojplatser av motsvarande svängrum inombords till dagligt bruk.

För normalfamiljen räcker det med god marginal.

Förruffens toalettavdelning har som standard en hålltank, som kan tömmas med egen pump på djupt vatten eller med utsugning via däckbeslag i hamn.

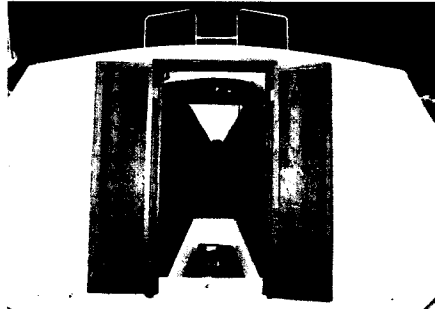
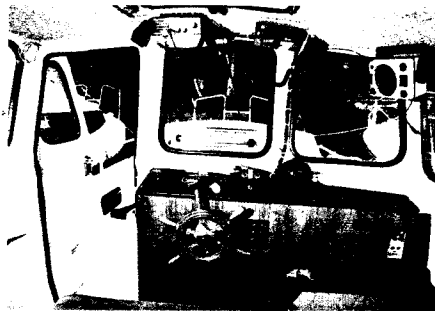
En primär finess som båten inte borde ha varit ensam om i testet.

Sittbrunnens är plan så när som på en liten men förarglig förhöjning intill pentryt. Detta för att ge plats åt motorn på höjden.

Åtkomligheten i motorrummet bedömdes genomsnittligt som bra. Dock saknas också här avstängningskran för bränslet och möjlighet att handstarta maskinen, i den händelse det enda – men mycket stora – batteriet skulle tappa orken.

Plus erövrade också förarplatsen, där utrymme finns för sjökorten på plant underlag medan instrumenten placerats på en smal men lättläst panel omedelbart bakom ratten – övre bilden.

Pentryt – nederst – hörde till testets bättre, vilket det också borde vara med tanke på båtens prisklass.



## MYRSKY JANNE 800

Myrsky-Janne eller Stormskärs-d:o som båten kallas på den här sidan Östersjön, är ett av svaren på praktiskt tänkande sjöfarares önskemål.

Styrhuset – övre bilden – och dess utrustning (ägarens eget val) förefaller vid första anblicken helt professionell, men fyller inte riktigt förväntningarna.

Svagheten ligger främst i bristen på utrymme för sjökort och svårigheten att hitta riktigt vettiga platser för en del nödvändiga tillbehör, t ex kompassen. Testexemplaret var dock ingalunda färdigsnickrat utan som de flesta andra av samma typ, inköpt som "basmodell", för inredning efter ägarens eget tycke och smak. Bakom förarplatsen och under däck finns plats för ett par kojor, samt utrymme nog att arrangera pentrybänk och bord.

Självfallet kan det här "boutrymmet" inte bli vare sig lika stort eller elegant som i rena "lustbåtar".

För om styrhuset är skrovet helt öppet i en självlänsande sittbrunn vars plana durk bara bryts av motorlådan.

Här finns det sittplatser om vädret är tjänligt och utrymme att lasta nära nog vad som helst.

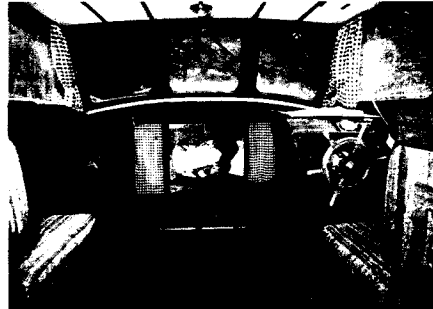
Och det är givetvis båttypens stora fördel, bl a för fiskeintresserade eller folk med stora transportbehov.

Förpiken har balkats av till en liten kabin med två fasta kojor och ingenting mera. Plats finns dock för en eventuell toalett av den mindre typen.

Tyvär har konstruktören gjort några små eftergifter åt fåfångan som gnager allt det praktiskt oömma i kanten.

Till exempel de två förpiksdörrarna i trä, som redan efter ganska kort tids användning blir modifierade.

Samma inkonsekventa material har också använts för motorlådan och det är synd. Liksom att motorn bara med svårighet kan handstartas och att nödstyrning inte hölls i minnet. Just på en sådan här båt.



## MINICAT 25

Kanske är konstruktören seglare i första hand, med tankarna främst på det utvändigt praktiska.

Den självlänsande sittbrunnen kan man knappast klaga på. Inte heller på överbyggnaden av salongsmodell, med öppningsbart vävtak för soligare stunder.

Resten av innerutrymmet tycks emellertid ha tänkts och ritats mera av en slump. Förpiken med kojplatser går an, när man väl ålat sig dit förbi salongens bord. Visserligen finns bara förhängen mot salongen, men det går an, vänner emellan. Resten av utrymmet disponeras i stort av två kojor/sittbänkar. Av vilka den på styrbordssidan hämmas av förarplatsens instrument och reglagekonsol.

I någon mån störs också intrycket av att föraren i princip har fötterna på huvudkudden. Genom det här arrangemanget har inga åkande, utom skepparen, någon njutbar utsikt.

Och även denne högt uppsatte person har problem eftersom vindrutorna ligger långt bort, med ynkliga torkare och tendens att imma igen. Sidofönstren skymms dessutom av skrymmande gardiner – övre bilden. En hel del negativa synpunkter skulle också kunna läggas på pentryt, med en opraktisk kombination av kök/vask.

Det vore också mycket önskvärt med mera utrymme för proviant och pentrypinaler. Och med mera stuvrum i båten över huvud taget.

Garderob i egentlig mening saknas och för eventuell toalett finns endast plats förberedd i förpiken.

Allra sämst ställt är det emellertid med motorrummet, där maskinen visserligen kan startas för hand och vissa detaljer är väl åtkomliga, men där t ex oljepåfyllningen vållar allvarliga problem.

Det är synd att en utifrån sett så trevlig båt, måste vara så illa genomtänkt på insidan. Att flertalet "osynliga" träytor dessutom är helt obehandlade, gör naturligtvis inte helhetsintrycket bättre.

med två separata ruffar, medan Mini-Cat i stället hade en avskärmd förpik.

Bästa sovkomforten erbjöd Comet 26, som också var längst och bredast i laget.

Här hade konstruktören till och med lyckats placera in en tredje liten sovbinge, som vid behov kan skiljas av med en vikdörr från extrautrustningslistan.

Barnfamiljen till sjöss upptäcker snabbt fördelen med att kunna ha en eller ett par kojor färdigbäddade, ungefär som sängarna därhemma.

Där åkrötta och kanske griniga ungar kan stoppas undan då kvällen kommer eller behovet påkallar en liten siesta.

Ungefär lika stor vikt läggs vid en funktionell toalett, där svängrum smäller högre än en aldrig så elegant och pimpinätt inredning.

Om utrymmet är begränsat, måste "muggen" få komma i första hand. I skrov av de här dimensionerna, blir det då sällan plats över för ett tvättställ som verkligen fyller sin funktion.

Det blir ett dubbelvikt vattenplask och tandkrämssprätt, som snart sätter spår i en ömtålig inredning – lurvig matta på durken och teakfaner på väggarna är ingen ovanlighet, trots att ingen vettig människa har sådant hemma i bostaden.

I små båtar är ett litet handtvättfat på toan och en stor plastbalja i sittbrunnen eller på däck en betydligt mera praktisk och vettig kombination. Om än inte lika utställningsfärdigt som "dockskåpsdassen".

Av hänsyn till miljö och medmänniskor måste det också vara helgalet att snåla in på septictanken. Bara "Cometen" erbjöd denna civilisationens välsignelse som standard.

## Pentryptitesser

Det har helt elakt sagts att dagens båttritare inte själva använder sina konstruktioner, för i så fall skulle inte pentry och förarplats se ut som de gör på sina håll. Därmed må vara hur som helst, men nog verkar det ibland som om vissa attribut fått sin utformning och placering mera på en slump.

Våra fem testbåtar gav syn för sägen. Det syndas ibland grovt med elementära detaljer som arbetshöjd, avställningsytor, förvaringsutrymmen för köksutensilier, proviant och sopor.

En aldrig så prydlig rostfri vask blir meningslös om den inte rymmer en tallrik på tvären eller är så lågt placerad att diskaren måste stå dubbelvikt.

En säkerhetsspis omgiven av eldfarliga material, är en direkt brandrisk om något går snett.

Enbart ett pampigt kylskåp löser inte alla proviantförvaringsproblem – här skulle för övrigt ett studium av ofta förekommande förpackningsdimensioner liksom läskbacars mått, kunna bidra till förbättringar.

Allt redan välkänt, omtjat och teoretiskt lätt att rätta till, men tydligen oerhört svårt att omsätta i praktiken.

Här återstår bara för varje enskild båtägare att noga studera vad som bjuds och själva bedöma detaljerna med utgångspunkt i egna erfarenheter och behov.

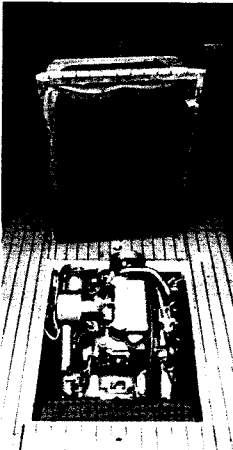
Och saknas praktisk erfarenhet, är det bara att jämföra hur motsvarande arrange-



Gott om svängrum med ståhöjd under uppfällt kapell är en fördel. Exemplet ovan är hämtat från Comet 26. Det saknar dock, som de flesta andra, ordentliga sidofönster för siktens skull.



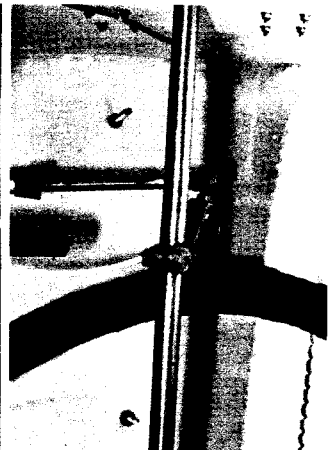
Allting är relativt, inte minst uppfattningen om pentryt. Det här kallar tillverkaren för "stort" men enda användbara avställningsytan lutar och spis/vask är för liten.



Buller och vibrationer ägnas för litet intresse. Det räcker inte med skumplattor i motorhuvud för att dämpa en hårdjobbade diesel.



Motorservice är stundom ett okänt begrepp för herrar båttritare. I Mini-Cat 25 gick det inte ens att fylla på olja i motorn, eftersom pluggarna täcks av fast durk. Mycket få motorer är dessutom åtkomliga för handstart.



Klent dimensionerade detaljer i Mini-Cat 25. Kabelstyrningens dragstång böjdes vid backmanöver. Dessbättre fanns också rorkult till hands. En finess som många snipor tyvärr saknar.

mang ser ut därhemma, och är tänkt att fungera ombord.

Arrangemangen vid förarplatsen är en fråga om både komfort och säkerhet. Att kunna sitta eller stå bra under körningen, med god sikt och lättåtkomliga reglage, är naturligtvis det väsentligaste.

Vidare bör det finnas gott om plats för sjökort, mitt framför skepparen och gärna också hos eventuell "navigator". Samt en deviationsfritt placerad och lätt avläst kompass.

Instrumentpanel med klockor och knappar kan däremot placeras där den syns bäst och bländar minst men framför allt är ur vägen.

Undantaget är naturligtvis motorövervakningsinstrument och kontrollampor som av säkerhetsskäl behöver synas.

## Snålheten bedrar säkerheten

På testbåtarna gavs det blandade karameller, minst sagt.

På Trista 26 ockuperade instrumentpanelen utrymme som väl behövs för sjökort, i Myrsky-Janne fanns knappt kortrum alls och i Mini-Cat 25 sitter föraren upplagen bakom en märklig konsol midskepps i ett säte som bara dess designer kan älska.

Överlag är det ganska klart ställt med vindrutetorkarnas effektivitet och när mörkret faller på, visar det sig att lanternorna oftast bländar på grund av otillräcklig eller felaktig skärmning.

Bara en av båtarna, Comet 26, var utrustad med defroster som standard.

Självklart får inte sådana enkla men säkerhetsfrämjande detaljer glömmas bort och framför allt inte komma på efterhand till förmån för mera iögonfallande "krams". Där riskerar man att fuska bort snipans goda sjöegenskaper i något som mest liknar Bibelns beryktade grynvällingsaffär.

En del exempel redovisas i bedömningarna av varje enskild båt, gjorda av testlagets medlemmar på grundval av ett gemensamt inspektionsprotokoll.

Meningen med testet var givetvis inte att kora en individuell segrare genom inbördes kamp.

Därtill var de deltagande båtarna alltför olika, så valda med vett och vilja, som redan påpekats.

Konklusionen blir i stället att även om det finns en snipa för varje smak har ännu ingen lyckats snickra ihop idealtypen, som passar alla individuella behov och önskemål. Inte ens i snipans vänkrets.