

Akter-ruffare för "fattiga" och rika

av Ramon Fridén

Fyra helt nya akterruffade motorbåtar hör till de intressantaste nyheterna som presenteras på Göteborgs båtutställning nu om ett par veckor. Billigaste alternativet NORA 20 kostar 69 000 kr helt färdig och mycket välutrustade FLIPPER 850 hamnar i prisklass strax under 200 000 kr. Sveriges största tillverkare av fritidsbåtar Albin Marin kommer med en 26-fotare ritad av rutinerade konstruktören Per Brohäll. Den verkliga prissensationen står Pelle Petterson för. Hans nya MAXIM kommer att säljas för introduktionspriset 118 500 kr.

Alla dessa svenska nykonstruktioner är mycket genomtänkta och representerar var och en på sitt sätt en form av nytänkande.

□ NORA 20 med akterruff bygger på ett gammalt beprövat skrov och på en helt ny idé. 20-fotskrovet som tillverkats i över 250 exemplar har i den här nya versionen försetts med en sorts jättelik trimlåda i aktern. Denna låda fylls automatiskt med 100 liter vatten och stabiliserar båten vid stillaliggande. Så fort båten drivs framåt sugts vattnet ur och trimlådan fungerar i stället på så sätt att den lyfter upp aktern ur vattnet.

Utombordsmotorn sitter fäst i trimlådan och är därför mycket lätt att komma åt. Hela aktern har kunnat utnyttjas som boutrymme.

Trimlådan gör att båten inte besväras av någon sorts plastingströskel. Gångläget är detsamma i 3 som i 23 knop. Genom att skrovet förlängts på detta sätt får man en mindre slingrig gång i låga farter. Som standard är NORA 20 gjord för en motoreffekt på 55 hk. Då får man en marschfart på cirka 18 och en toppfart på 22 knop med fyra personer ombord. Nöjer man sig med en 28 hästars motor beräknas marschfarten kunna ligga omkring 15 knop och toppfarten något över. Bränsleförbrukning omkring 1 lit/distansminut, i marschfart med 55-hästaren.

NORA 20-skrovet fungerar utmärkt i högre farter även när

NORA 20

det blåser emot och sjön går hög. Som alla planande skrov slår det naturligtvis i förskeppet, men drar man ner farten till 12–15 knop åker man riktigt behagligt även när det blåser framifrån.

Tillverkarna har koncentrerat sina ansträngningar i den bakre delen av NORA 20. Förutom trimlådan är det akterruffen man satsat på. Fönster runt om gör den ljus och luftig. Utrymmet är bra även för en långväxt person. Man kan naturligtvis inte stå, men man sitter bekvämt på kojerna och det finns gott om utrymme på durken emellan. Längden på kojerna är fullt tillräcklig

(2 m), men en hylla längst bak gör det obekvämt att lägga sig och att lyfta på huvudet. Klädseln är snygg och vassa hörn är avrundade så att man inte ska skada sig. Kort sagt tycker jag att akterruffen på NORA 20 är en aldeles utmärkt barnkammare.

Sittbrunnen är trång för fyra personer och matplats finns endast för två/tre personer åt gången. Pentrydelen är enkel, men fungerande. Förarstolen är ställbar i alla lägen och sikten är bra även i dåligt väder. Förpiken är enkel, men kojerna räcker till även för fullvuxna. Ventilation saknades på vår provbåt, vilket är oförlåtligt.

Kapellet har ståhöjd men är i övrigt lite väl torftigt. Lucka vid förarplatsen saknas och

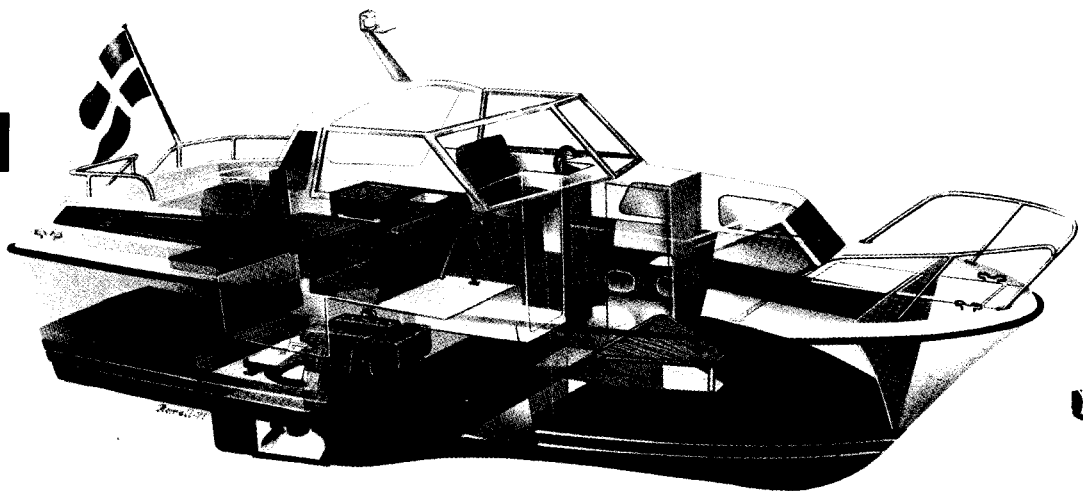
grapp-stropparna på taket sitter fel. När det gäller säkerheten på däck måste vi anmärka på att där inte finns något handtag på vindrutans kant. Nu måste man balansera på – det visserligen ganska rymliga – gångbordet mellan förpulpiten och stropparna på kapelltaket. Just den sträcka där det är som enklast att tappa balansen.

Tillverkaren av NORA 20 satsar i första hand på att ta fram halvfabrikat nu till sommaren. Omkring 40 000 kostar en sjöfärdig båt inklusive en 55 hästars utombordare, om man monterar inredningen själv. Men då sitter huvudskottet på plats och allt plastjobb är klart. Onekligen ett bra prisalternativ för familjen med begränsade resurser. ■



NYA båtar

MAXIM



□ Den mest prisvärda båten av de här fyra akter-ruffarna är tveklöst Pelle Pettersons MAXIM. För 118 500 kr får man en flytande sommarstuga som verkligen känns rymlig, men framför allt ombonad. Dessutom är MAXIM förmodligen en av de snyggaste båtar som ritats i den här storleksklassen.

Det här introduktionspriset gäller – om vi förstått saken rätt – fram till ett visst datum i vår. Hur mycket båten sedan kommer att kosta är ännu inte helt klart, men det ska inte bli någon våldsamt höjning enligt tillverkaren.

MAXIM representerar liksom NORA 20 ett nytänkande när det gäller framdrivningsmekanismen. Pelle Petterson har valt att göra ett mycket lättdrivet skrov för att kunna använda minsta möjliga motorstyrka. Han har dessutom placerat motorn mitt i båten och monterat propellern via ett s k S-drev. En nykonstruktion av Volvo Penta som världens övriga motortillverkare just nu som bäst håller på att plagiera.

MAXIM drivs av en Volvo-diesel på drygt 60 hk som alltså överför kraften via ett drev, placerat nästan mitt i botten. Bakom drev och propeller sitter rodret. Detta ger en mängd fördelar. Propellern får en rak vinkel, bakåt, och förlorar alltså inget av sin kraft på grund av att den "vispar snett" i vattnet. Motorns placering ger

också en bra viktfordelning i båten under gång. Motorn behöver inte – som man säger – lyfta upp sin egen tyngd ur vattnet. Montaget med S-drevet gör att man får ner motorn djupt i botten på skrovet. Det ger låg tyngdpunkt och bra inbyggnadshöjd.

Inredningen är originell och hemtrevlig. Akterruffen är skön med den breda dubbelkojen och den mjuka klädseln på väggarna. Sittbrunnen är den plats ombord som känns mest gyttrig. Här känns inte rymden i båten trots att ytorna väl räcker till för en familj. Förutom förarstolen finns plats för två vuxna med fin sikt framåt.

Förpiken innehåller två koder och toalett. Plus ett trivsamt utrymme under sittbrunnen. Detta kryp-in rymmer en bred och skön dubbekoj och blir förmodligen favoritplatsen för familjens barn.

MAXIM är som sagt en snygg båt. Däcksutformningen har givit en säker båt att gå på vid av- och pålastning. På köpet har man fått en stor solplats över akterdäck.

Standardutrustningen är inget att skryta med. Sådana viktiga tillbehör som badstege och kompass saknas. Men detta är väl något som man får ställa i relation till priset för båten.

En detalj som MAXIM är ensam om i det här gänget är den självlänsande sittbrunnen. Avsikten med självlänsen är väl inte i första hand att den ska ge säkerhet för överbrytande sjöar i hårt väder. Tanken är nog lite mer alldagligt praktisk. Man ska kunna skölja sittbrunnen för att på så sätt hålla den ren från all den smuts som samlas under en helt vanlig semesteretur.

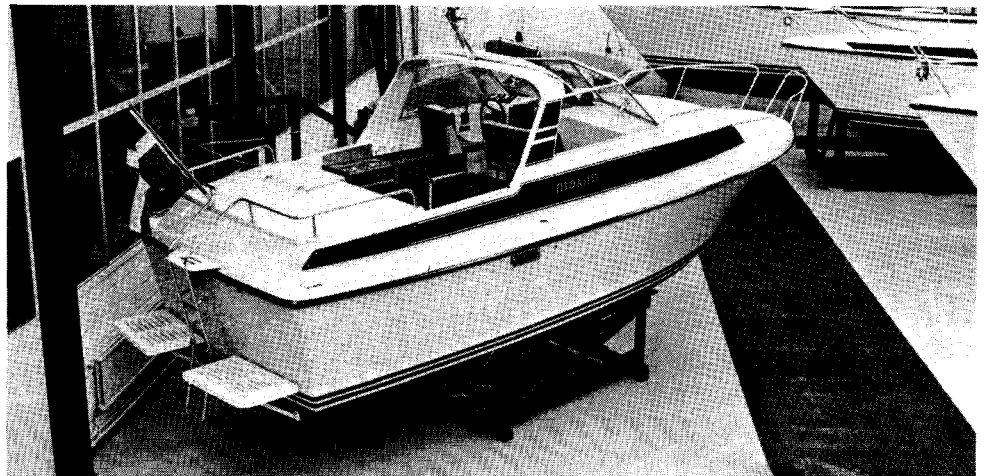
MAXIM har enligt tillverkaren redan sålts i över 200 exemplar. Det är därför beklag-

ligt att vi inte fått tillfälle att prova båten i sjön.

Med den placering som rodret har mitt under båten borde manövreringsegenskaperna vid fart framåt bli utmärkta. Hur båten reagerar vid bakmanövrar återstår däremot att se.

Fartresurserna uppges till 15 knop med normal belastning – alltså 2–3 personer ombord plus utrustning och fulla bränsletankar. Med tanke på att motorn bara ger drygt 60 hk ställer vi oss lite tvivlande till den uppgivna toppfarten. Men om den stämmer – då har Pelle Petterson ännu en gång visat att han är en föregångare när det gäller att skapa konstruktionstänkandet inom fritidbåtsektorn.

Oavsett om marschfarten FÖR MAXIM ligger runt 12 eller 14 knop, så vill jag nog utnämna den till det här årets mest intressanta båt. ■



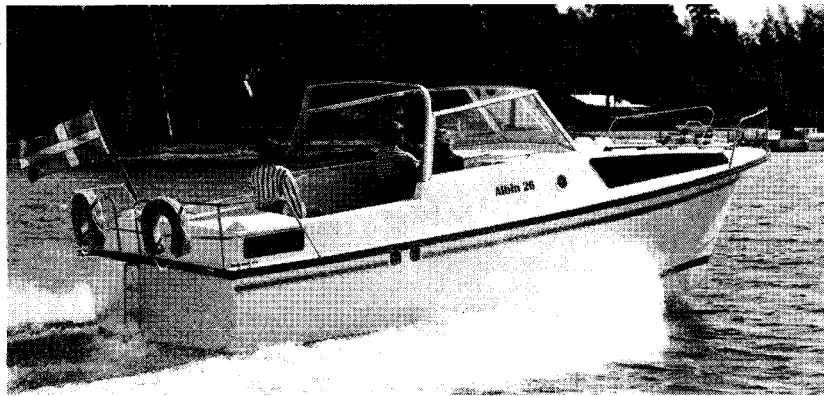
ALBIN 26

□ Albin Marin har en tradition när det gäller akterruffade motorbåtar. En av världens första – om inte den allra första – familjebåt med en separat ruff i aktern presenterades redan 1967 för den svenska publiken. Albin 25:an har nu blivit en klassiker och förra året lade man ner tillverkningen. Per Brohäll ritade Albin 25:an och han har också ritat Albin Marins nya akterruffare – ALBIN 26.

ALBIN 26:an skiljer sig på många sätt från sin företrädare. Nykonstruktionen har försetts med en betydligt kraftigare motor på 130 hk, som ska ge en toppfart på omkring 18 knop. Kommer i standardversion att säljas med en något svagare motor i billigare prisalternativ, men då stannar marschfarten vid cirka 15–16 knop.

När vi provade prototypen i Vänerens vintervågor hade motorn svårt att få upp arbetstemperaturen så pass att vi kunde få ut full effekt. Skrovet går mycket mjukt och behagligt i motsjö och tar nästan inte alls över sig stänkvatten. Båten är lugn och stadig på rodet även i medsjö och vi kunde inte märka några allvarliga tendenser till slingrig gång. Ljudnivån på prototypen var alltför hög i sittbrunnen för att medge behaglig konversation vid samtal. I akterruffen går det överhuvudtaget inte att vistas under gång, på grund av motorljudet.

ALBIN 26 har sin traditionellt motormontage. Dieselmotorn sitter ungefär mitt i båten och kraften överförs via en lång stång till propellern i aktern. Detta kan göra exempelvis backmanövrar ganska besvärliga, i någon mån har detta kompenseras genom ett större roder än vanligt. Vi tyckte



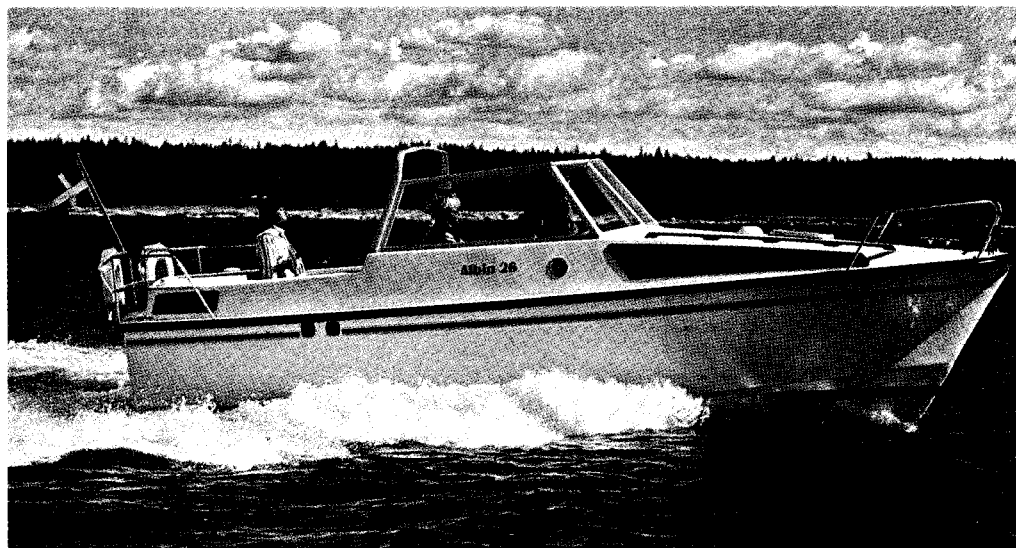
nog ändå inte att roderverkan vid backmanövrar är mycket att hurra över.

Man kan säga att konstruktören satsat på sittbrunnen och förpiken när han ritade ALBIN 26. Förpiken är stor och rymmer en hel massa folk. Det är lite trångt att komma in till bordet, men när man väl är där så kan man tränga ihop sig 8–10 man. Med hjälp av bordet som mellanlägg får man ut en dubbelkoj som är den största vi någonsin stött på i en fritidsbåt av den här storleken. Stickkojen här är rymlig på bredden och tillräckligt lång. Ståhöjden i förpiken är 1,90. Vidare rymmer förpiken en

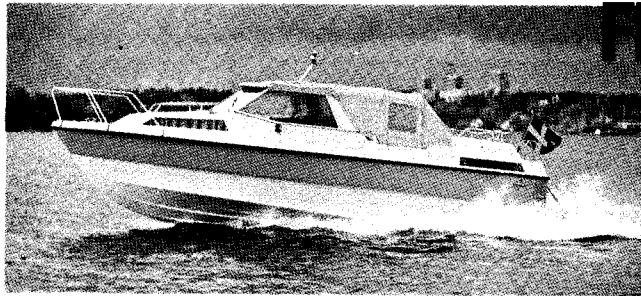
luftig toalett med möjlighet till att placera in en dusch.

Sittbrunnen har gott om sittplatser för både familj och medföljande vänner. Förarstolen klarar av två personer och i vinklesoffan bakom sitter fyra passagerare bekvämt, samtidigt som de har fri sikt runt omkring. Pentrydelen är stor och välutrustad. Det finns gott om lådor och avställningsytor. Meningen är att ALBIN 26 ska få ett fast tak över sittbrunnen och inte som på bilden bara ett kapell. Säkerheten på däck och runt båten för övrigt är bra med räcken och hållare där de behövs för balansen. Om akterruffen kan

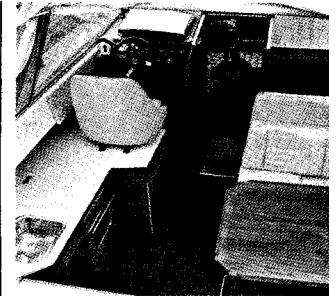
man säga att den är ganska trist. Fungerar som sovutrymme men bjuder inte på några extravaganser. Kunde varit mer ombonad och trivsamt på något sätt. Nu finns där två stickkojer i ett ganska mörkt utrymme, där man absolut inte kan vistas under gång. Bullret är outhärdligt. Vi tror dock att ALBIN 26 är en ganska behaglig båt att vistas i under en semester. Den har rymd och det är väsentligt. Priset kommer att ligga omkring 160 000–170 000 kronor beroende på vilket motoralternativ man väljer. Jämförelsevis kan man nog konstatera att detta pris är ganska normalt. ■



NYA båtar



FLIPPER 850



□ FLIPPER 850 är den största båten i Flipper-klassen. Konstruktören Sigurd Isaksson och hans team kallar båten för bussen. Det ligger något i det namnet. 850:an känns lite som en buss när man åker i den. Går tungt och stadigt och uppför sig lugnt i sjön även när det blåser. Båtar med sådan här ganska skarpt vinklad bottenform kan bli vingliga i vattnet.

FLIPPER 850 är en dyr båt. Strax under 200 000 kommer den att kosta nu till våren. Men man måste se till vad man får för priset. 850:an är minst sagt mycket välutrustad och tillbehör och sådana saker kostar stora pengar i dag. Vi tycker nog att det är vettigare att sälja en välutrustad båt dyrt, än att vända på steken och sälja en avklädd version till billigt pris. Tillverkaren är oftast expert på tillbehör och vet vilka som är bäst. Köparen gör ofta en dålig affär när han ska försöka utrusta båten själv.

Volvos nya turboladdade diesel på 130 hk ger FLIPPER 850 en maxhastighet på 22 knop. Marschhastigheten ligger på omkring 18–20 knop. Då åker man bekvämt och förbrukar bränsle för cirka en krona per distansminut. Ljudnivån håller sig kring 75 decibel i sittbrunn och förpik under normal körning. Akter-ruffen är för bullrig att vistas i under gång.

Ett planande skrov stampar nästan alltid när det körs i motsjö. Så också FLIPPER 850. Särskilt om båten lutar lite i sidvind. Man saknar trim-

plan. Undervattensskroppen på en motorbåt måste alltid bli en kompromiss. Antingen har man ett vasst skrov som går mjukt i sjön, men som i övrigt uppför sig vingligt så fort farten minskas eller vid stillaliggande, eller också har man ett skrov med platt form som går hårt och stampigt men är en stadig plattform att vistas på vid exempelvis stillaliggande.

850 är en kompromiss, som sagt var. Den går fint och stadigt i sjön, men för familjens trivsel ombord bör man dra av på gasen när man går i krabb motsjö. I medsjö slingrar den här typen av skrov en aning. Under en längre tidsperiod kan det bli trötande för föraren att hela tiden sitta och parera med ratten. Uppförandet är dock helt normalt för den här typen av skrov. FLIPPER 850 planar snabbt och villigt redan vid låg fart. Tar nästan

inte över sig någon stänksjö alls.

Vinkeldrevet i aktern ger en perfekt manövreringsförmåga. Lätt att lägga till och enkelt att ta sig ur trånga hamnar.

När det gäller komforten har jag svårt att tänka mej en mer behaglig semesterbåt för familjen än FLIPPER 850. Man har tre utrymmen att vistas i och ett att vara ensam i – toaletten. Den här toaletten ligger vid sidan av akterruffen och har dusch, make up-bord och övriga bekvämligheter som man kan vänta sig ombord på en båt i den här prisklassen. Akterruffen har en lite originell inredning med koj tvärskepps, ovanpå motorhuv. Ytterligare en koj längsgående placerad.

Sittbrunnen har gott om utrymme för manövrering, utsikt och samvaro. Vid bordet sitter man fyra vuxna bekvämt, och bredvid förarstolen finns plats för två personer. De har god sikt framåt. Ett par invändiga grabbräcken borde man kostat på sig i sittbrunnen. Man bör också tala om att två av de kojor som utlovas i broschyren är för korta. De som åstadkommes

när bordet sänks ner i dinnet. Bara 1,82 långa. Bredden 85 centimeter räcker inte till för att man ska kunna tala om dubbelkoj.

Förpiken är uppbyggd enligt gängse mönster och har två ordentliga kojor. Inredningen är smakfull och man saknar inte många detaljer i standardutrustningen.

Däcksdesignen på FLIPPER 850 upplever jag som helt uppbyggd kring säkerheten. Man har överallt något att gripa tag i när man befinner sig utanför sittbrunnen. Gångborden är breda och väl halkskyddade. Badstege och en bred fin plattform i aktern gör det lätt att komma ombord från vattnet.

Kanske skulle även en stävstege ingå i standardutrustningen. Den höga fören kan göra det svårt att ta sig ombord från en låg klippstrand. ■

Pris inkl. standardutrustning	Mått	Vikt	Fart	Motor	Antal fasta kojor	Anm	Tillverk och försäljning
NORA 20 Pris: 69 000 kr	Längd: 6.85 m Bredd: 2.25 m	1 000 kg	23 knop	Utombordare 55 hk	4	Kan fås med andra motoralt Max motorstyrka 75 hk	AB Bergslagsbåtar. Tel 0580/116 20
MAXIM Pris: 118 500 kr	Längd: 7.60 m Bredd: 3.00 m	2 000 kg	15 knop	Volvo Penta MD 21 64 hk (diesel)	6	Båten är försedd med självläsande sittbrunn	Pelle Pettersson AB Tel 031/28 21 40
ALBIN 26 Pris: 160 000 kr	Längd 7.95 m Bredd 2.88 m	2 500 kg	16 knop	Volvo Penta MD 40 130 hk (diesel)	5	Kan fås med turboladdad diesel som ger 18 knop för priset 170 000 kr	Albin Marin Tel 0550/156 60
FLIPPER 850 Pris: 190 000 kr	Längd 8.50 m Bredd 3.00 m	2 700 kg	22 knop	Volvo Penta Pro 40 130 hk (diesel)	6	I standardutr. ingår bl a värmeanläggning	Flipper Marin Tel 08/756 03 50