

SNABBSEGLARE ELLER SOMMARSTUGOR?

Sommarstugor eller snabbseglare? Den frågan ville vi ännu en gång ha svar på. Gäller det i lika hög grad eller i högre grad på båtar i halvtonsstorlek? Eller har man lämnat containerstadiet här och börjat få fina seglingsmaskiner?

I Stockholms skärgård jämförde vi Granada 31, C&C 30, Mamba 31 och Compis 97.

Båtnytt
TEST

SNABBSEGLARE ELLER SOMMARSTUGOR?

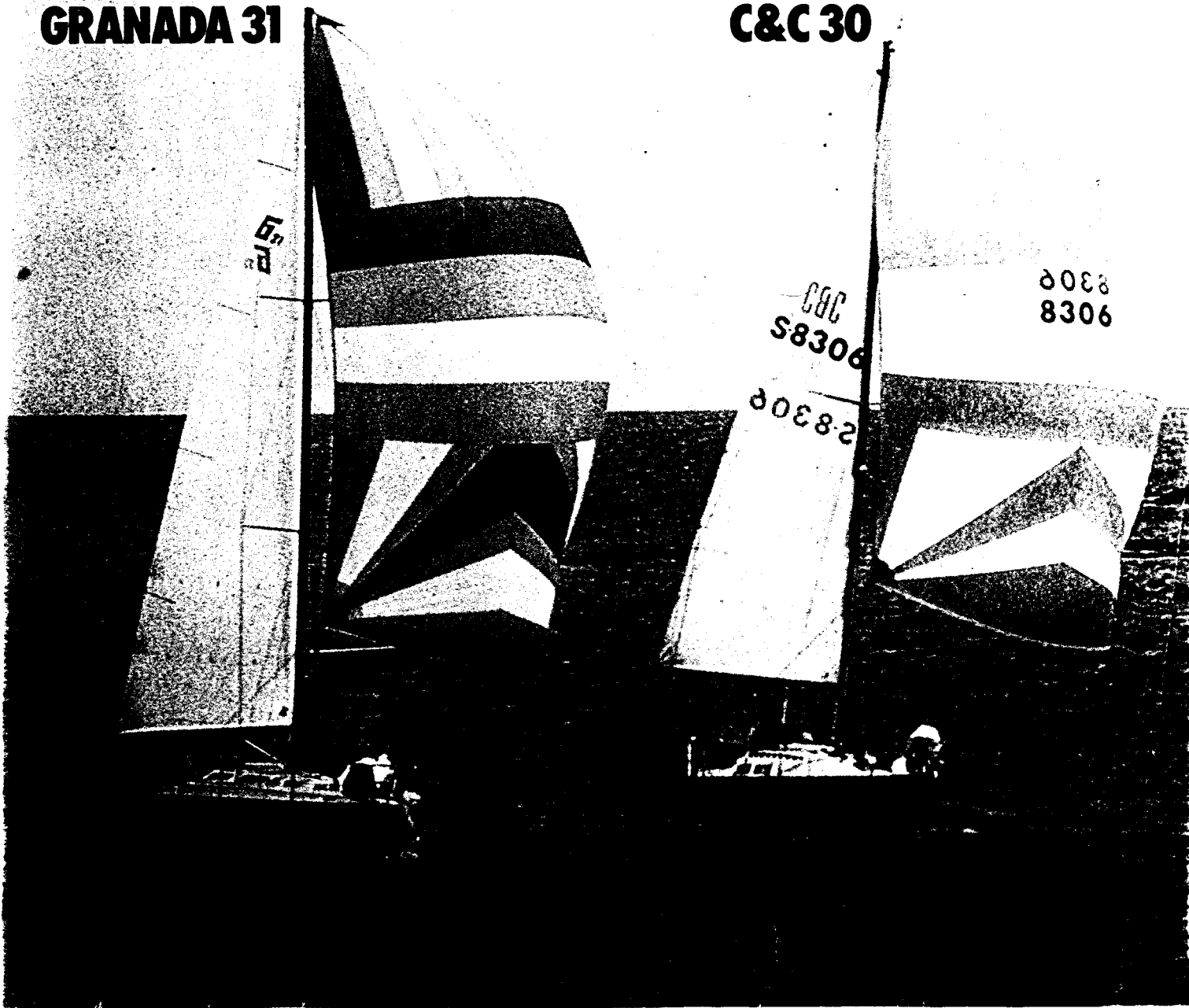
Sommarstugor eller snabbseglare? Den frågan ville vi ännu en gång ha svar på. Gäller det i lika hög grad eller i högre grad på båtar i halvtonsstorlek? Eller har man lämnat containerstadiet här och börjat få fina seglingsmaskiner?

I Stockholms skärgård jämförde vi Granada 31, C&C 30, Mamba 31 och Compis 97.

AV CURT GELIN OCH BÅTNYTT'S TESTLAG FOTO BENGT WESTLUND

GRANADA 31

C&C 30



■ ■ Frågan är om inte halvtonnarna i högre grad än andra båtar motsvarar många familjers krav på en idealbåt? Här får de bra med plats, sjövärdighet och hyggliga seglingsegenskaper till en rimlig kostnad.

Att så är fallet bekräftas till delar av utbudet i den här klassen. Vi tror inte vi har alltför fel om vi påstår att det finns 30–35 modeller att välja mellan. Ingen annan klass kan visa upp den floran.

Den här gången har vi valt att jämföra fyra halvtonnare, Granada 31, C&C 30, Mamba 31 och Compis 97. Deras gemensamma nämnare är att de allihop utger sig för att vara värdiga kappsglare och familjebåtar.

För att berätta lite om båtarne kan vi nämna att Granada 31 är en gammal bekant. Hon gick som långtestbåt sommaren 1977 och fick sitt under bl a Gotland Runt det året. Numer kommer hon med

ny rigg, tyngre köl och ändrade smådetaljer. Denna båt kan sägas vara en sorts riktmärke i den här jämförelsen, en båt att utgå från.

C&C 30 är Canadadesignad, tyskbyggd från början, men numera byggd i Borlänge. Den har funnits här i Sverige sedan hösten 1978.

Mamba 31 är inte heller helt ny. Hon lanserades 1979 och har således hunnit segla nästan två säsonger nu. Just den här typen har blivit uppskattad. Varvet i Värmland uppger att de sålt över 100 exemplar.

Compis 97, slutligen, kom hösten 1979 i färdigt skick. På ritning har den visats tidigare. Konstruktören är densamme som till vanliga Compis – Bernt Andersson.

Vår ambition med jämförelsen var att undersöka var och en av båtarne ur fyra vinklar. Först ville vi få klarlagt om båtarne når upp till de mål deras konstruktörer satt.

För det andra ville vi veta hur

båtarne är att bo i.

För det tredje önskade vi skaffa oss en bild av seglingsegenskaperna. Duger de i halvtonssammanhang? Hur sjövärdiga är de?

I fjärde hand var idén att få fram hur båtarne är byggda. Vilken kvalitet och vilket utförande har de?

John, Barbro, Peo och Göran

I syfte att klara dessa ambitioner tog vi som vanligt hjälp utifrån. Vi bad John Albrechtson att uttala sig om seglingsegenskaperna, Barbro Holmström och Peo Olausson om bovänligheten och Göran Karlsson från Sjöfartsverket att bedöma uppbyggnad.

Detta att Sjöfartsverket stod oss bi, beror på att Göran och hans folk på båtprovningen gör en stor undersökning av hur normerna fungerar på båtar, som inte har blå skylten. Idén med den var också att grab-

barna på båtprovningen skulle få veta om de bedömer lika sinsemellan.

Merparten av detta arbete utfördes på båtmässorna i våras, både i Göteborg och Stockholm.

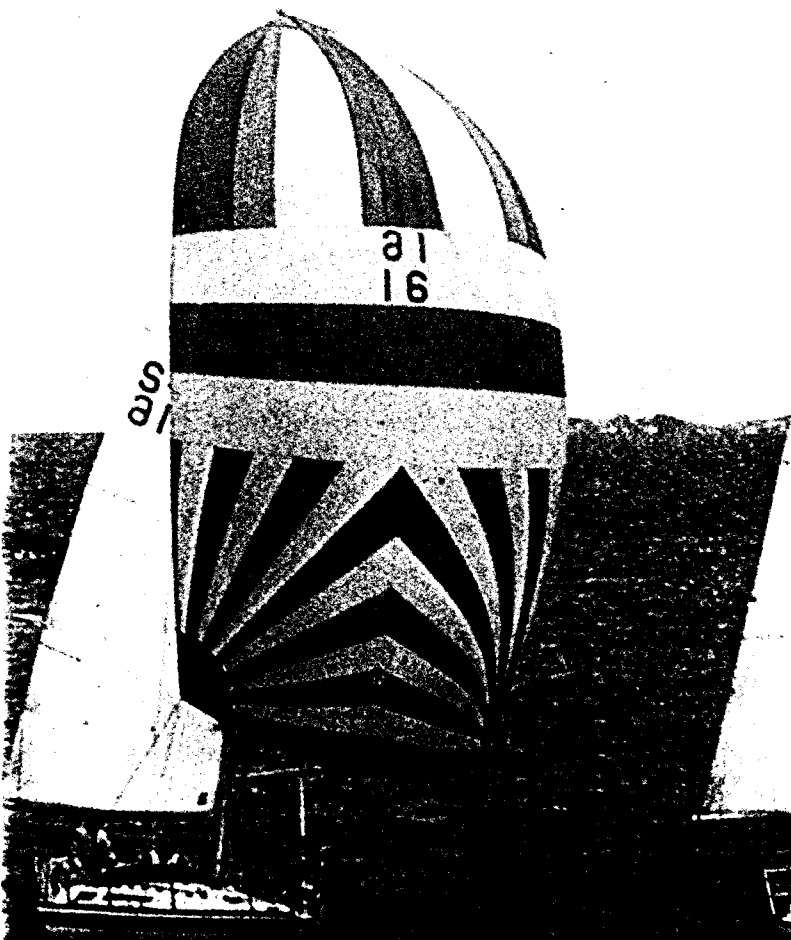
Undersökningen skjuter in sig på vissa viktiga detaljer, vilka därefter betygsätts efter en femgradig skala.

Av våra fyra testbåtar undersökte Göran tre av dem på mässorna. Den fjärde, C&C 30, vägrades han tillträde till av Stockholms-säljaren. Beroende på att någon varvsbyggd C&C 30 inte kunde levereras i tid till vårt test kunde Göran inte heller nu få en bild av C&C 30:ans kvalitet.

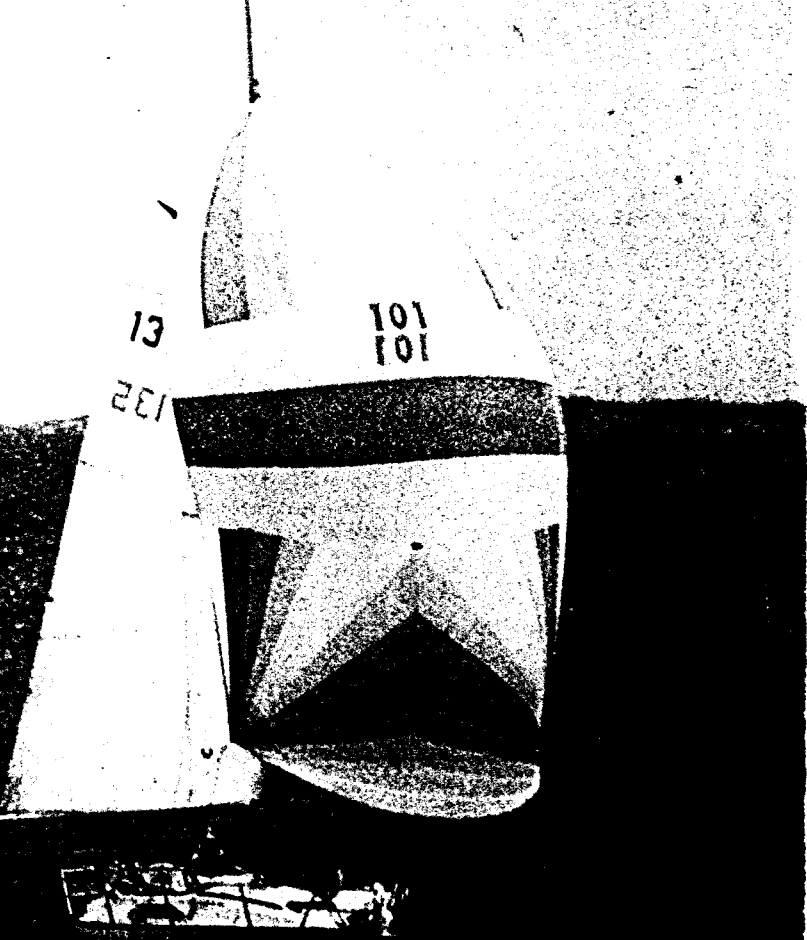
Resultatet av hans undersökning av de tre andra båtarne blev dock att dessa nära ansluter sig till normerna. Men för att få samma kvalitet, som båtar med blå skylten krävs detaljförbättringar. Framst beträffande kölinfästningar.

Båtprovningens arbete konc-

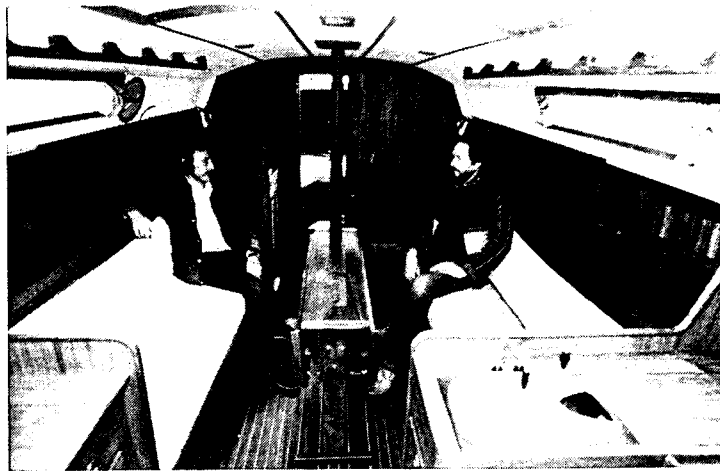
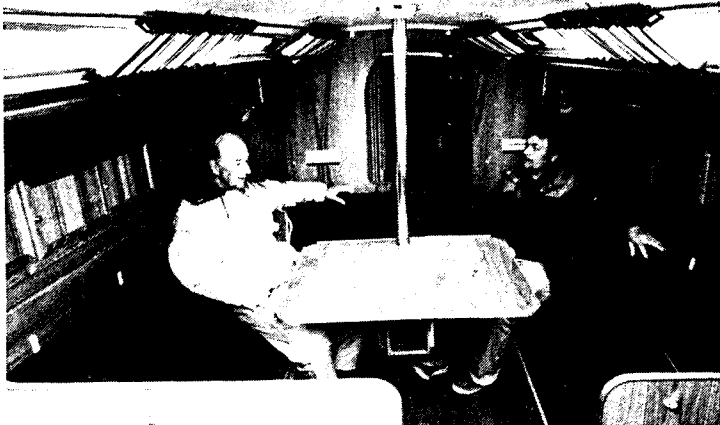
MAMBA 31



COMPIS 97



INREDNINGAR OCH BEKVÄMLIGHET I HAMN OCH TILL SJÖ



GRANADA 31

■ Granada 31 har en stor och sittvänlig brunn. Sargarna är vinklade samtidigt som bänkarna är lutade inåt/neråt.

Sikten framåt är ganska bra, men för att se riktigt bra måste man sitta på kanten. Stödet för fötterna tvärs över är precis lagom.

Ruffnergången är den i särklass bästa, mycket därför att tröskeln in i båten är låg. Därigenom blir inte heller avståndet från sittbrunn till salongsduk så stort.

Salongen är med andra ord lätt att komma ner och upp i. Enda minuset är hörnet vid diskbänken. Man anar en och annan skadad ända på grund av att det inte är tillräckligt rundat.

Grabbräcken och handtag finns där de skall vara i hela ruffens längd och vid luckan.

Utrymmena är mycket goda. Man har bra volym här och fin takhöjd ända framme vid toaletten. Det fina träarbetet ökar trivselen ombord.

Framkomligheten i ruffen är bra trots att bordet är fast.

Stuvutrymmen finns det gott om under alla kojerna. Vissa kan nås både uppträff och från sidan. Fin finish inuti facken.

Fack även bordvarts. Dessa är utmärkta förvaringsplatser. Bra med hyllan ovanpå facken också. Den hyllan har dessutom en rejäl kant.

Kojerna är breda och bra sedan man fällt upp ryggstöden.

Tjocka kojdynor i tålig manchester ser bätriktigt ut. Man sitter bra på kojerna. Förmodligen kan man stuva en väldig massa folk runt bordet i den här båten.

Bordet är mycket stadigt och stort.



Det går att ta bort om man önskar. Frågan är bara var man då stuvor det?

I den här båten finns mattor på durken, vilket är opraktiskt. Dessa mattor var inte ens kantade.

Pentryt är i stort bra. Bra avställningsplats och arbetsytor. Men lädorna under diskhon är för korta och varför bara färskvatten? Varför ingen sopmaja? Bra belysning och plats för ugn.

Toa, tvättutrymme och garderob fungerar bra. Ventilation finns. Man kan få avskildhet med svängrum. Kluriga små hyllor imponerade.

Garderoben är vettig med rediga hyllor och lagom hängutrymme. **Förpiken** har bra höjd och gott om plats. Rediga hyllor bordvarts.

Navigationsbordet är utdragbart, en lyckad lösning. Men korten blir blöta i dåligt väder.

Granada 31 gör ett trevligt och gediget intryck. Utrymmena är goda och funktionella.

C&C 30

■ C&C 30 har också en stor sittbrunn, troligen den största i testet. Sikten framåt är bra. Något kantigt ryggstöd. Trevligt med teak på sittytorna. Ett stort stuvfack.

Ruffen är lätt att komma in i. Snycgt med träarbete runt luckan. Inredningen av teak ger ett bra intryck på mig. Här är rymligt, ljus och trevligt.

Framkomligheten i ruffen är bra trots det fasta bordet. I taket finns rejäla grabbräcken, liksom vid luckan. Så bör det se ut.

Stuvutrymmen finns det gott om. Bordvarts om varje kaja, i huvudhöjd, finns bokhylla och två skåp.

Sittkomforten är bra runt bordet och här finns plats för många också. **Kojerna** har bra madrasser.

Garderobsarrangemanget är också värt beröm för att ha både hängutrymme och hyllor.

Durkarna är snygga och praktiska utan matta.

Inom parentes vill jag nämna att det var en väldig skillnad på båten med tysk inredning och svensk. Den svenska, byggd i vår, är bättre.

Navigationsbordet är fint med skåp och hyllor för det mesta man behöver.

Sjögarderoben vid nergången är en bra idé och utrymmet väl nyttjat genom låda och hylla.

Stickkojen är bra med redig hylla bordvarts.

Pentryt är avgränsat från resten av ruffen. Man står liksom mitt i och har alla funktioner runt om sig. Det finns gott om förvaringsutrymmen här. Plus en kylbox.



En diskho med färsk- och sjövattneskranar. Belysningen är bra och trevligt att båten har ugn som standard. Frågan är om inte detta pentryt är bäst av alla fyra båtarna?

Toaletten har ett rejält handfat och hyggliga förvaringsutrymmen.

Plus för dörrarna som skiljer toan från både ruffen och förpiken. Ljus och ventilation önskas få bättre.

Förpikskojerna räcker inte för vuxna. Snyggt och isolerande med teakribbor längs bordläggningen. Bra med hyllor bordvarts.

Den främre delen av förpiken sviktar beroende på att här saknas en tvärslå.

Kojdynorna ligger direkt mot basinredningen i plast. Man får lätt problem med kondens i dynorna av det skälet.

Sammantaget tycker jag CC 30 har en omanad och funktionell inredning, som bör kunna fungera för längre seglatser.

► trerar sig på grundstötningstålighet, roder, brottanvisningar och skadeökande detaljer, åtkomlighet och reparerbarhet, brandsäkerhet, läckagerisk och sådana detaljer som rigg, halkskydd och förtöjningsbeslag.

Som vi ser problemet skulle kvalitetsbedömningarna underlättas för båtköparna om flera båtar hade blå skylt.

När vi i detta test ifrågasätter kölinfästningen på C&C 30 kanske

vi har fel. Om båten haft blå skylt behövs ingen diskussion. Båtköparen kan vara säker.

Vinnarbåtar?

Testbåtarnas mätetal IOR uppges till 21,7 fot, vilket placerar dem i klass V eller halvton. Men räcker någon av testbåtarna till? Har de en chans fartmässigt mot en halvtonnare modell 80? På dessa frågor

vågar vi säga bestämt nej.

Nå, men hur skulle en Mamba 31, C&C 30 eller Compis 97 klara sig i klass V IOR på ett Gotland Runt? 1980 års Gotland Runt kanske kan ge ledning om båtar av dessa typer finns med. Men den enda båt vi bedömer har en rimlig chans till placering är Compis 97.

Därmed vill vi ha sagt att man inte skall inbilla sig en räcka segrar på kappseglingens banan om man köper någon av de fyra testbåtarna.

Vilket inte betyder att de är dåliga seglare. Snabba är de förvisso. Men snabbare än andra halvtonnare typ Ballad, Scampi, Comfort 30, Beason 31 m fl, ja det återstår att se.

När vi seglade båtarna var vädrets makter välvilliga. Solen sken, vinden var 5-6 m/sek NO och vi seglade både i smult vatten och i krabb havssjö. På så vis fick vi en allsidig bild av egenskaperna.

Hårt väder är förstås bra om man snabbt vill ha besked om sjövärdig-



MAMBA 31

■ Mamba 31 har en bra sittbrunn med bra sikt framåt och bra plats för benen. Med rorsman på kanten blir det dock lite trångt för resten av besättningen. Två stuvluckor.

Nedgångsluckan är generöst tilltagen. Mycket snyggt utförd med träarbetet runt luckkarmen. Luckan är i akrylglas och lätt att skjuta.

Här är det enkelt att komma ner. **Ruffen** känns rymlig och det finns god plats att röra sig här nere.

Grabbräcken saknas i taket t ex över bordet. Det är svårt att röra sig om båten går för styrbord och krängor och gungar. Vid ingången finns handtag emellertid.

Stuvutrymmen finns under kojerna. Sängkläderna stuvas in bordvarts. Här finns verkligen gott om plats att stuva grejer.

Sittkomforten vid dinetten är utmärkt och man har då bakom sig en snygg bokhylla med skåp på var sida.

Kojerna består av en dubbelkoj vid dinetten och en dubbelkoj under sittbrunnen. Alla har rejält tjocka dynor.

Bordet är stadigt och bildar dubbelkoj sedan man sänkt ner det. De korta ryggdynorna passar ovanpå.

Durkarna är snygga att se på och praktiska. Tack för att man slipper mattor.

Navigationsbordet är bra. Man sitter utmärkt och sjökortslådan är lagom stor.

Den här ruffen kan man egentligen kalla för bostad.

Pentryt saknar ingenting. Här finns ugn, sex utdragslådor, dubbla djupa diskhoar, färsk- och sjövattnskranar. Den största arbetsyta jag sett på någon båt av den här storleken finns här.



Det förvånar emellertid att kanten är så låg att allt ramlar i durken vid krängning.

Plats för sopmaja finns på en dörr vid pentryt.

Isbox finns här också. Den är dock inte särskilt väl isolerad i locket.

Sammantaget ett bra pentry. En nackdel tycker jag är att man inte har direktkontakt med dem som är i sittbrunnen. Ventileringen av matos är ett annat bekymmer.

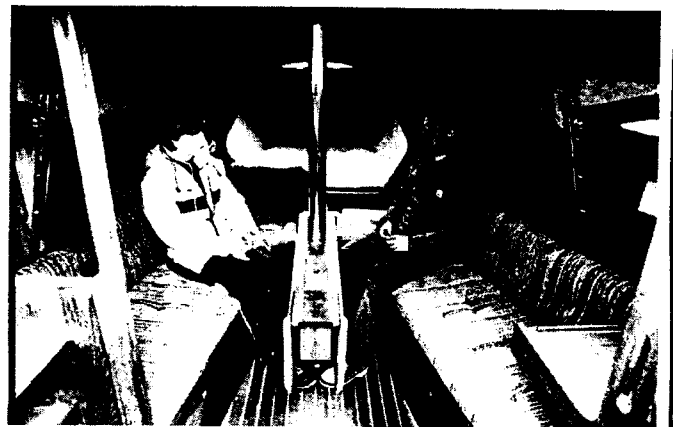
Durkarna har en bra dörr som ger avskildhet från ruffen vid besök på toaletten. Man stänger dörren om toaletten när den inte används.

Här framme är ljusst och rymligt med hyllor bordvarts.

Garderoben är delad i en hängavdelning och en hyllavdelning, vilket är precis vad man vill ha.

I Mamba 31 har konstruktören visat ett djupt engagemang i boendet.

Men frågan är om det inte är meningen att man skall märka att man är i en båt?



COMPIS 97

■ Compis 97 har en stor och högt placerad sittbrunn. Följden blir att man sitter väl och har förnämlig sikt framåt. Ett stuvfack.

Ruffnedgången är brant och hög. Definitivt inte barnvänlig.

Ruffen är rymlig och ganska ljus. Grabbräcken finns vid ruffluckan, men inte i taket.

Stuvutrymmen finns under kojerna som vanligt och i två utdragbara lådor under desamma. Bordvarts bakom ryggstöden finns också stuvplats.

Sittkomforten är bra på kojerna och dynorna är tjocka och i bra kvalitet.

Kojerna är inte särskilt breda men långa.

Utförandet gick inte riktigt att bedöma, eftersom båten inte var helt färdig ännu. Men den verkar inte fullt lika gedigen som Mamban och Granadan. Verkar lättare.

Durken är fin i randig teak. Bra att man slipper heltäckningsmatta.

Det finns ingen stickkoj på den här båten. Men i gengäld finns här en akterruff. Dit kan man ta sig inomhus från ruffen, vilket är en utmärkt tanke. Man vågar ha barnen i akterruffen utan risk.

Tyvär har idén inte fullföljts med en stängbar dörr till akterruffen. Nu går gåten från för till akter i en enda rymd. Bara på toan kan man stänga om sig.

Toaletten finns på styrbordssidan mitt emot pentryt. Där finns handfat för att tvätta fingrarna i och ett skåp för toaletsaker. Här är mörkt och dåligt med ventilation, såvida man inte öppnar dörren.



Garderoben finns på vägen till akterruffen. Dock skulle man uppskatta hyllor i en av dem. Backar finns enligt uppgift när båten blir levererad färdigbyggd.

Under sittbrunnen finns ett jättestort utrymme för segel. Ett väl utnyttjat utrymme. Bara man fick något att hänga upp stegen i taket med.

Akterruffen tycker jag är bra. Den är lätt att komma ner i. Kojerna är inte så långa med breda. Kojlängden kan man dock variera vid bygget.

Pentryt har bra arbetshöjd och yta. Det har stora förvaringsutrymmen men de var inte färdiga i detaljerna. Det behövs många små hyllor till för att det skall bli praktiskt.

Diskhon har färsk- och sjövattnskranar. Plats för soporna finns.

Navigationsbordet är för litet i mitt tycke. Man sitter baklänges. Compis 97 är okonventionell med ruff och förpik i ett svep. Personligen är jag inte road. Jag vill ha två avskilda ruffar.

het. Men alla, åtminstone nästan alla, i den här storleken är så pass rejäla att de tål hårdsegling. Havererar de beror det oftare på besättningen än på båten.

Intressant att notera var dock att de fyra testbåtarna skiljer sig väsentligt åt i sjöegenskaper. Mamba 31 och CC 30 representerar en skola, medan Granada 31 står för en annan och Compis 97 för en tredje.

Själva förordar vi egenskaper typ

Compis 97, där båten rör sig lätt och behändigt i sjön.

Olika inredningsskolor

Även när det gäller inredning skiljer sig båtarna åt. Compis 97 har en stil och planlösning, medan Granada 31 och C&C 30 har ungefär samma uppläggning. Medan Mamba 31 har ytterligare en.

Som Barbro Holmström ser detta

med inredning handlar det om man skall ha båtkänsla eller hemmakänsla ombord. Mamba 31 sätter den diskussionen i strålkastarsken genom att ha kök längs hela styrbordssidan.

– Var går gränsen för att man skall känna att man är i en båt? Hur mycket likt hemma skall man godta i en båt? Undrade hon.

Mot dom funderingarna står antalet sålda Mamba 31.

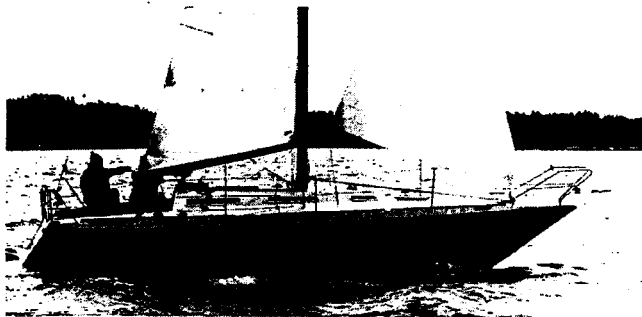
Särskilt praktiskt utifrån seg-

lingssynpunkt är inte Mambatypen av pentry. Ur hamnsynpunkt är den bättre. Nackdelen är matos inne i båten, och förlorad kontakt med dem som är i sittbrunnen.

Fördelen är ett stort och praktiskt pentry i hamn med fina avställningsytor och många lådor och många skåp.

Ju mer man seglar desto mer kommer man dock underfund med att ett U-format pentry vid nedgångsluckan fungerar bättre.

SEGLINGSEGENSKAPER



GRANADA 31

■ Granada 31 är en härlig båt att segla. Båten är mycket välbalanserad och har fin roderkänsla. Båten ger seglingsglädje.

Granadan är lite vek. Den måste revas ganska tidigt. I 5 - 6 m/sek gick hon lika fort som konkurrenterna trots Genua II mot Genua I tung.

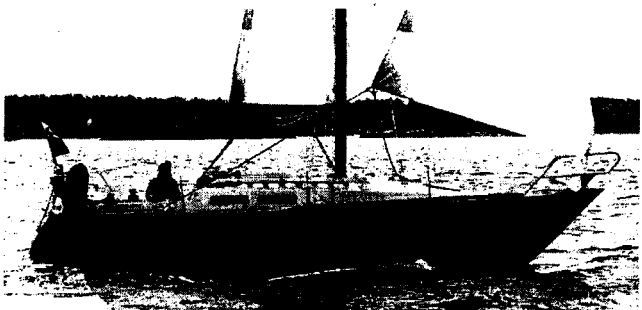
Accelerationen efter ett slag är utmärkt och båten har fint driv genom vändningarna, den tappar alltså inte nämnvärt med fart.

Vändradien är kort. Båten girar runt

på sin egen längd vid behov. Ändå är den kursstabil. På kryss kan man få den att segla själv.

Fartmässigt ligger hon åt lättvindshållet. I 5 - 6 m/sek går hon mycket jämnt mot de andra på kryss. På slör drar hon dock ifrån och är klart snabbare.

I havssjö gungar hon mera än andra. Tappar därför fart. Gunghasttendens. Beslag och placering utan anmärkning. Men skot och block till storen är klens.



C&C 30

■ C&C 30 känns lite stum i rodet med en viss fördröjning i reaktionerna som på en mycket större båt.

Balansen är fin med lagom tryck i rodet. Vid krängning är balansen fortfarande bra, men lovgirigheten ökar så att man känner båten.

Styvheten är bättre än för Granada 31 och något vekare än Mamba 31 och Compis 97. Slutstyv.

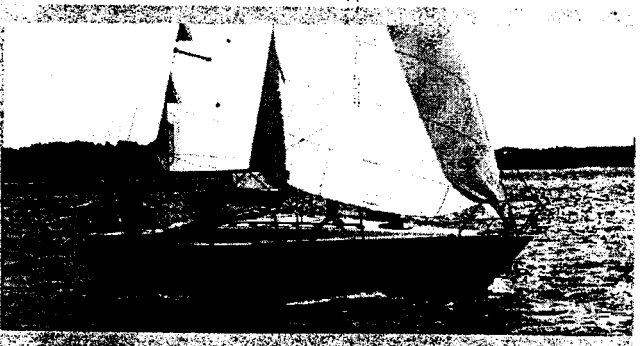
Accelerationen är inte lika fin som på Compis och Granada, men ändå bra.

Drivet genom en stagvändning är bra, här känns båtens tyngd.

Höjden är inte fullt densamma. Möjligen beroende på testbåtens lite gamla och utkörda segel.

Farten är beroende på höjden inte fullt densamma. Halkade efter de andra. Både på kryss, slör och läns.

Sjöegenskaperna i havssjön var ganska bra, lite dunsar beroende på fästa sidor.



MAMBA 31

■ Mamba 31 känns trygg och rejäl, lite stum. Rodret kärvade, vilket bidrog lite till avsaknaden av fingerspetskänsla.

Balansen är bra, båten kändes nästan neutral på rodet och förblir så även med mycket segel uppe.

Styvheten är större än för de andra båtarna. Den bar Genua I när de andra hade Genua II. Testbåten hade dock för kort mast.

Accelerationen är inte i klass med

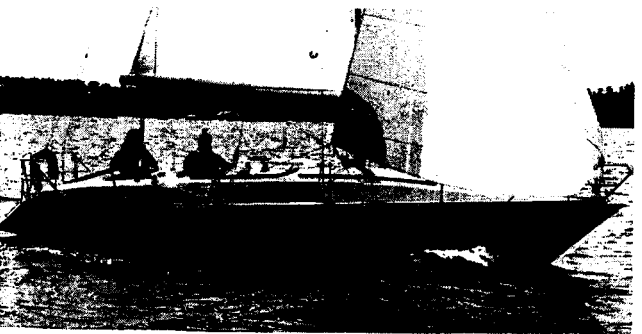
Compis och Granada. Stannar upp något fortare än de andra.

Vändradien är större än för de andra båtarna. Ingen båt man framanövrerar i tränga vättan med.

Höjden är bra. Möjligen delvis beroende på fina segel.

Farten är också bra. Håller jämna steg med Granada och Compis. Går bättre än Granada i sjögång.

Sjöegenskaperna är bra. Båten går mjukt och med bra driv. Inga stamp.



COMPIS 97

■ Compis 97 känns verkligen fin att segla. Man känner att båten lever och att den vill framåt.

Balansen är bra med lite lovgirighet, men blir lovgirigare då hon får kränga. Vilket betyder att det är dags att minska segel.

Styvheten är lagom och angenäm. Begynnelsevek men slutstyv. Läger sig mjukt och lugnt i byarna.

Accelerationen efter en stagvändning är bra och drivet genom slagen är

också fint.

Höjden är något bättre än för de andra. Även avdriften verkar något mindre.

Farten är beroende på bättre höjd, bättre än för de andra. I 4 - 6 m/sek skiljer det inte mycket till Granada 31. Men i hårdare vind går troligen Compis 97 bättre.

I havssjö vakar hon väl och verkar lätt i ändskuppen. Hela båten flyter över sjöarna.

Varierande skick

Båtarnas skick vid teststillfallet spelar roll för hur de blir bedömda. Vår önskan är alltid att ha seriösa och representativa båtar. Helst inga trekvartsfabrikat. Dessutom önskar vi oss alltid spritt nya båtar för att rättvist kunna redogöra för intryck. Inför testdagarna, i slutet av maj, hade vi redan i februari varskott

båtvarven om våra planer. Erfarenheten har lärt oss att vara ute i god tid.

Vi bjöd in Trio 92, Birdie 32 och Windex 92 förutom Compis 97, Mamba 31 och C&C 30. Men alla kom inte med. Konflikten spräckte möjligheterna.

Windex 92 fick inte fram sin Lasse Bergström-mast från Florida och hade inte centerbordet klart till den båt, som fanns på mässan i

Stockholm.

Trio 92 fick inte träningsredningsdetaljerna i tid till en båt som skulle levereras till Stockholm. Att skicka upp sin utställningsbåt till Stockholm visade sig inte möjligt för varvet ifråga.

Birdie 32 saknade köl och var långt ifrån färdig nertill. Mässbåten var bara ett hölje och således inte sjöklar.

I det läget bjöd vi in Granada 31

vår gamla bekant från -77 i hopp om att kunna visa hur mycket den förbättrats och för att vi vet att den håller hög klass. Testbåten var spritt ny och i utmärkt skick.

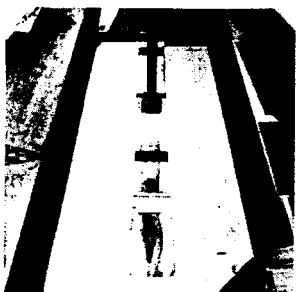
Compis 97:an var ett ännu inte helt färdigt trekvartsfabrikat. Att rättvist bedöma den inredningen var därför svårt.

C&C 30:an var en två år gammal båt byggd i Tyskland och inte representativ för de båtar som nu byggs

KVALITET OCH KONSTRUKTION



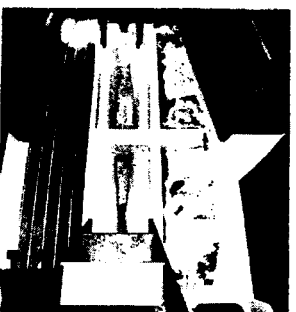
Granada 31 är en välgjord båt i det mesta. Skrovet görs i balsasandwich ner till ca 50 cm från kölen d v s även under vattenlinjen. På så vis får man ett vridstyvt och välisolerat skrov. **Kölkonstruktionen** är gjord med eftertanke. Skrovstjockleken i kölstråket är 30 mm, kraftigast i testet. Därutöver finns sju tvärgående och två längsgående bottenstockar. För att vara perfekt bör bottenstockarna vara i durkplanet och gå upp en bit mot friborden. Liten risk för skador. Rodret består av en 40 mm rostfri



C&C är svärbedömd ur kvalitetssynpunkt. Båten vi seglade var tyskbygd och inte representativ. De två båtar vi inspekterat i Göteborg var trekvarfsfabrikat och inte representativa. Den enda varvsbyggda båt vi kunnat se på var tyvärr inte tillgänglig i tid före pressläggningen. Vi har försökt ta hänsyn till detta och resonerar i stället om principiella detaljer i båten, inte utförandet. **Skrovet** görs i enkellaminat. Längsgående förstävningar finns inga i egentlig mening. Basinredet menar tillverkaren styrar upp. Detta är dock avbrutet vid



Mamba 31 byggs i enkellaminat med en längsgående stringers i skrovet. Denna sitter ca 60 cm från däckets men borde höjas något för att göra bästa verkan. **Skrovet** byggs upp med ett lager roving, som läggs mitt i laminatet. Vilket inte är lämpligt med tanke på problem med vidhäftning på efterföljande lager. Bättre med rovingen sist. Där gör den mest nytta. **I botten** är laminatet 10 mm och i själva kölstråket 25 mm. Därutöver finns sju tvärgående bottenstockar. Deras bygghöjd kunde vara bättre,



Compis 97 byggs också i sandwich med divincell som distansmaterial. Här är kärnan 15 mm jämfört med Granadan som har 10 mm. Ytterlaminaten är dock inte tjockare än på Granadan. Även Compis 97 har en del basinredning i plast. Syftet är att underlätta för trekvarfsfabrikatsbyggare. Här har man dock inte lika mycket *basinrede* som annars är vanligt. Bernt Andersson har nöjt sig med en modul i salongen och en akteröver, som ansluter mot botten och mot skrovsidan. På så vis får han en kant att montera

axel upphängd och lagrad på två platser inuti en hylsa. Bronsbussningar. Inga kniptendenser längre som fram på båten 1977. Nedre lagringen sitter dessutom i antydans till en skädda under aktern. **Basinredningen** består av fem moduler, vilka är avbrutna på olika ställen. Som längsgående förstävning fungerar de därför inte. Men sandwichkonstruktionen ger den önskvärda vridstyvheten. **Basinredet** är remsat till skrovet ovanpå topcoat. Ingen slipning ver-

huvudskottet. **Kölkonstruktionen** är gjord så att järnkölen monteras på en ficka. Slaget åt sidorna och akterut är skarpt relativt de andra båtarna. Detta skall ses i kombination med laminatets tjocklek i kölstråket, som är 18 mm enligt tillverkaren. Här finns visserligen riktad roving i detta område. Men frågan är ändå om 18 mm räcker? Några extra kilo plast här kostar inte många kronor, men ökar styrkan avsevärt. **Ur reparations**synpunkt är akterkanten av kölen dålig. Durken, som är en

del av basinredet, täcker hela bakre delen av botten. **Roderaxeln** är på 40 mm, vilket är helt betryggande. Lagringar i epoxi över mönster från C&C i Kanada. **Inredningen** är i plast, som täcks av teakplywood. Detta gäller kojisidor, skrovsidor och durkar. Onödigt tungt, anser vi. Bättre med bara trä. Dessutom är det svårt att få fin finish på detta vis. **Träarbetet** är bra, även på de två båtarna i första serien vi sett.

men kravet på ståhöjd inkräktar. Själva botten är ganska plan vid sidan om kölen och slaget är inte särdeles rundat. Risken är liten att något skall hända vid en grundsmäll. **Önskemålet** är bottenstockar som går upp mot bordläggningen och bättre höjd. **Topcoateringen** är normal, en del rinningar och glasfiberstrån under kojerna. **I Mamba 31** finns *inget basinrede* i plast. Här är hela båten uppbyggd i trä, vilket vi anser bra ur viktstyngpunkt och ur finishsynpunkt.

Redret är väldimensionerat med 30 mm axel och tre lagringar med bronsbussningar. Upp till sittbänken finns ett delrinlager. Detta knep och gjorde att axeln kärvade på testbåten. Den rostfria bränsletanken var inte slipad före fastlaminering. Risk finns att den lossnar. **Huvudskottet** och andra bärande skott är utfrästa före laminering till skrov och tak. **Innertaket** är i matta som limmats på plywoodskiva. Pryddigt gjort. **Utförandet** i stort är bra. Träarbetet och platarbetena håller bra klass.

utom görs kraftigare. **Huvudskottet** är urfräst, som sig bör. Men inte de övriga. **Huvudskottet** är dessutom bultat. Dubbel säkerhet, menar konstruktören. Onödigt, tycker vi. **Innertaket** gjort i lös plywood, som skruvas till taket. **Platarbetet** är mycket bra. Fullt i klass med Granada 31. Blank finish, väl rundade hör m m. Även träarbetet är bra. Rejäl dimensioner, snygg plywood, lamellimmade hörn och randig durk ser arbetat och bätriktigt ut.

i Borlänge. Därför såg vi också på två svenskbyggda båtar i Göteborg. Dessa uppgavs dock senare höra till en första serie. Nu görs båten enligt uppgift i nya former. Tyvärr fick vi inte tillgång till någon sådan i tid före pressläggningen. Vi återkommer till båten. **Mamba 31** var en ett år gammal båt och i några smådetaljer inte representativ. Riggen var dessutom i m kortare på testbåten än på dem

som görs i dag. Troligen blir seglingsgenskaperna något lite bättre därför.

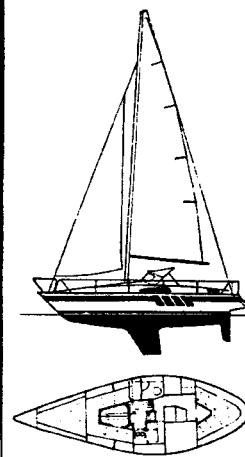
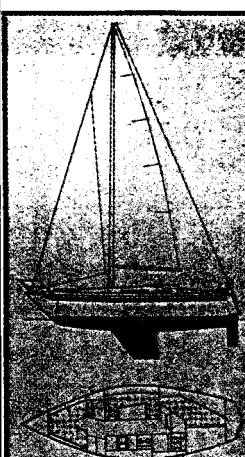
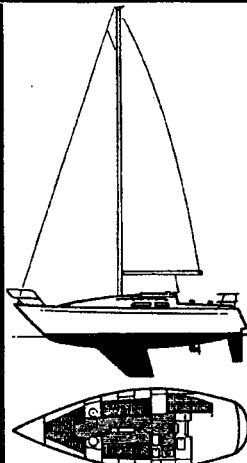
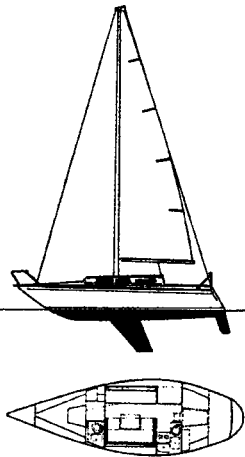
Vinnarbåt trots småfel

Trots småsakerna, kunde vi skapa oss en bra bild av båtarna. När vi efter genomgången satte oss ner för att försöka kora en vinnarbåt framkom att Compis 97 seglar bäst, Granada 31 har bästa finish och att

Mamba 31 är den bästa båten att bo i. **C&C 30** har svårt att överglänsa konkurrenterna i något särskilt. Den seglar bra men inte snabbare än de andra och är lika bra att bo i som Granada 31. **Om vi** skall framhålla en båt som mera familjebåt än någon av de andra, en båt som är en sammanfattning av snabbseglare och sommarstuga, blir det mycket jämnt

mellan Granada 31 och Mamba 31. Dessa båda båtar är synnerligen livkärda som seglare och familjebåtar. **När de** till slut kommer ner till pris anser vi att Mamba 31, som är drygt 6 000 kr billigare, ger lite mer för pengarna. Därför är den testets vinnare.

Båtnytt
TEST



TESTFAKTA	GRANADA	C&C 30	MAMBA	COMPIS 97
Längd ö a	9,39 m	9,15 m	9,35 m	9,70 m
Längd v l	7,39 m	7,18 m	8,00 m	7,75 m
Bredd	3,05 m	3,17 m	3,07 m	3,09 m
Djupgående	1,75 m	1,70 m	1,65 m	1,62 m
Deplacement	3 600 kg	3 800 kg	3 300 kg	3 000 kg
Barlast	1 800 kg (järn)	1 490 kg (järn)	1 600 kg	1 400 kg (bly)
Storsegel	18,36 kvm	16,0 kvm	16,5 kvm	22,00 kvm
Förtriangel	22,24 kvm	22,2 kvm	20,6 kvm	18,40 kvm
Spinnaker	73,80 kvm	73,0 kvm	70,0 kvm	59,0 kvm
IOR-mätetal	22,3 fot	21,7 fot	21,7 fot	21,7 fot
Scandicap	6,7	6,85	6,6	6,4
LYS-tal	1,11	1,09	1,09	1,10
Masttillverkare	Isomat	Swedespar	Isomat	Seldén
Fri segelhöjd	14,0 m	13,0 m	12,75 m	14,00 m
Skrovkonstruktion	Sandwich (balsa)	Enkellaminat	Enkellaminat	Sandwich (div-cell)
Laminat i fribord	4 + 10 + 2 mm (16 - 18 mm)	7 mm	8 mm	3,5 + 15 + 2,5 mm
v Botten, kölstråk	5 + 10 + 5 mm, 30 mm	9 mm 18 mm	10 mm 25 mm	16 mm 25 mm
Antal bottenstocker	Två längs, sju tvärs	Fyra + Två längs	Sju tvärs	Fyra tvärs + tre längs
Roderaxel diameter	40 mm	40 mm	30 mm	30 mm
Antal lagringar, material	Två, brons	Tre, Epoxi	Tre, brons	Tre, brons
Hopsättning skrov - däck	Laminerat	Bultat	Bultat	Bultat
Antal kojor	Fem	Fem	Fem	Fyra + två
BB koj längd x bredd	200 x 100 cm	194 x 70 cm	220 x 125 cm	205 x 60 cm
SB koj längd x bredd	200 x 80 cm	194 x 70 cm	250 x 100 cm	205 x 60 cm
Stäckkoj längd x bredd	197 x 102 cm	190 x 80 cm	200 x 65 (x 2)	198 x 35 cm
Förpik längd x bredd	203 x 193 cm	192 x 142 cm	185 cm	205 x 70 cm
Ståhöjd	185 cm	183 cm	179 cm	179 cm
Bänkhöjd	91 cm	89 cm	87 cm	90 cm
Vattentank	85 liter	100 liter	120 liter	120 liter
Ugn	1 200 kr	Ja	Ja	1 400 kr
Isbox	Ja	Ja	Ja	Ja
Sjövattenpump	Ja	Ja	Åtta	Ja
Antal lampor	Nio	Tio	Två	Åtta
Antal ventilatorer	Två	Två		Två
Motorfabrikat	Volvo MD7A/110S	Volvo MD7A/110S	Yanmar YSE 12	Volvo MD7A/110S
Effekt kW/hk	9,6/13	9,6/13	8,8/12	9,6/13
Motorvikt	192 kg	192 kg	140 kg	192 kg
Antal cylindrar	Två	Två	En	Två
Tankvolym	65 liter	45 liter	48 liter	Två
Antal batterier	Ett	Två	5,6 knop	25 liter
Fart för motor	6,5 knop	6,5 knop	Ja	Ett
Foldingpropeller	Ja	Ja	198 678 kr	6,4 knop
Katalogpris juli 1980	205 000 kr	198 100 kr. 156 100 kr	+ 8 %	Ja
Beräknat höstpris	+ 10 %	Ofrändrat 156 100 kr	Forshaga	197 000, 148 000 kr
Fritt fabriks plats	Gesten, Danmark	Borlänge	BK-Marin, Forshaga	215 00, 158 000
Tillverkare	Gesten Glasfiber	Rurin-Båt	Becker-Båt	Hammarö (Karlstad)
Säljare	Fisksåtra Marina	Canadian Boat	Förrädsvägen, Lidköping	Compie-Båtar
Adress	133 00 Saltsjöbaden	Varvsvägen, Lidköping	08/765 39 84	Scanmar Boats
Telefon	08/717 03 70	08/785 53 10	Bengt Karlsson	Värmdöväg, Saltsjö-Boo
Konstruktör	Jan Kjærulff	Cuthbertson & Cassian		08/715 54 54
				Bernt Andersson