

Beg-tester:

Contrast 33

HR 34

IW 31

Linjett 33

X 102

Beg test:

Contrast 33

Proper och populär

Båtnytt
expert på begagnade båtar, Curt Gelin, har valt ut fem segelbåtar värda en extra titt.

Seglingsmässigt och byggtekniskt blev Contrast 33 en kontrast till 1970-talets bulliga massbyggda IOR-båtar. Resultatet blev en proportionerlig snabbseglare där utförandet placerades i högsätet.

Proper, populär med prioriterade seglingsegenskaper, sades det om Contrast 33. Med all rätt. Denna slanka 33-fotare ritade Rolf Magnusson 1978 med spant-rutan från Ballad som utgångspunkt. Han förlängde skrovet från mittspantet och behöll bredden ändå bak för att få båten snabb.

Avsikten var att få en lättdriven båt med måttlig segelyta och ändå

bra fart. Partialrigg, självskotflock och svepta spridare kom till för att ge enkel segling. En kontrast till alla IOR-byggen. Genombrottet kom 1978 när konstruktören vann Tjörn Runt, och året därpå Gotland Runt. Så var det bevisat att en båt med samma deplacement som en halvtonnare seglade fortare med långa linjer.

Inredningen är bred som i en Ballad men både längre och bättre.



Inredningen är på topp från 1984 och framåt. Vacker mahogny och kraftiga böjda lister ger fin atmosfär ombord.

re. De första årens båtar hade långsgående jättepentry på ena sidan och en pompös rundsoffa mittemot. Akteröver fanns två öppna stickkojer. Toaletten låg midskepps framför huvudskottet och hade dörr så att man kunde stänga om sig. Det gäller också förpiken.

1984 ändrades inredningen och blev bättre disponerad. Soffan och långpentryt åkte ut och toaletten flyttade bakåt till nergången. Salongskojerna blev långsgående och hela båten blev betydligt bättre att bo i. Dörren till förpiken försvann dock.

Utförandet var bra på trädetaljerna från början. Båtbyggen i Karlstad valde teak i inredningen, och lackade allt ordentligt. Men innermodulen med durkar och kojer förblev i vit plast och gav ingen atmosfär ombord.

När planeringen ändrades kom en magnifik mahognyinredning in. Den har ypperlig ytfinish, kraftiga runda lister på alla kanter, nåtad durk med mera. "Mycket trivsamt", ansåg testfamiljen Albrechtson på sin tid.

En del tidiga Contrast 33 såldes i halvfabrikat och har sämre utförande.

Konstruktionen med skrov i balsasandwich och tilltaget ytterlaminat betyder vridstadga och superb ytjämnhet. Innerlaminatet har roving för att ta upp dragpåkänningar i skrovet.

Basinredda båtar får dubbel stadga medan de tränredda får stadga via kojfronter och kojbottnar lami-

nerade mot botten och skrovsidor. Skotten är plastade och i kölsvinet ger tvärbalkar grundstyrka.

Seglingsegenskaperna är mycket bra. Farten är utmärkt, blyköl och bra djup ger behaglig styvhet. Balansen i båten och roderkänslan är excellenta. 33:an seglar elegant upp och över sjö, landar mjukt, känns lätt och spårar väl. Särskilt tilltalande är att båten är direktstyrd. ■

Data

Contrast 33

Längd ö a	9,85 m
Längd v l	8,30 m
Bredd	3,07 m
Djupgående	1,65 m
Deplacement	4 160 kg
Kölvikt (bly)	1 700 kg
Stor + genua l	57,0 kvm
LYS-tal	1,16
Motor	Yanmar 15 hk
Konstruktör	Rolf Magnusson
Tillverkare	Contrastbåtar
Tillverkningsår	1979–1987
Prisläge	320–475 000 kr

+ Toppfinish (efter 1984), fin seglare, elegant.

- Smal inredning, underriggad i lätt vind.

Ett lyckat avsteg

Båtar som begåvats med vackra linjer åt det klassiska hållet blir med all säkerhet populära. Hallberg Rassy 34 är ett sådant bygge.

Om HR 34 har sagts mycket gott. Bland annat att den är en utmärkt kombination av rymlig bobåt och en välseglande långfärdsbåt. Tanken med HR 34 var att skapa en båt för yngre seglare. Pådrivare var unge Magnus Rassy, som fick German Frers att rita ett modernt, snabbt skrov med kort köl och hög partalrigg. Skrovet är av medeldeplacement med mycket vackra linjer. Bredden är tilltagen för bärighet och utrymmen. Friborden är medelhöga och förskeppet har väl utlagda bogar. Ej att förglömma är det elegant utdragna akterskeppet.

German Frers egen kommentar:

”HR 34, med sin effektiva köl och fraktionsrigg, är ett avsteg från den gängse HR-stilen. Detta är en yacht som är mer prestandaorienterad, men väl inom Mr Rassy's sedvanliga direktiv. Den är lätt att segla och välbalanserad. Allt som allt en mycket behaglig yacht som kommer att förbli attraktiv i många år”.

På den punkten är det lätt att hålla med. HR 34 har ”det”.

Inredningen har god volym, är väldisponerad med aktertoalett och stängbar akterkabin. Första tre åren fanns långsgående pentry och L-soffa men efter 1993 förlängdes ruffen 25 cm så att ett riktigt vinkel-pentry kunde få plats.

Skotten till akterkabinen och

toaletten flyttades akterut och vips fick HR 34 ytterligare en tvåmeterskoj i salongen. Även övriga kojor ombord håller goda mått. Bästa kojen finns i aktern, stor nog att höra hemma i betydligt större byggen. HR:s lyxiga porslinshandfat är standard också i 34:an.

Utförandet är som man kan förvänta sig av ett Orust-varv: böjlimmade kraftiga lister på skotten och runt dörröppningar, massivträ i koj-

fronter och i överskåp. Allt trä lackas minst tre gånger, resultatet är tydlig kvalitetskänsla. Teakdäck och riklig utrustning ingår.

Konstruktionen är CE-godkänd för oceansegling. Divinycellisulning i skrovet ger vridstads på köpet. Första skiktet sprutas medan mattor och vävar läggs för hand. Balkar i kölstråket och laminerade skott ger ytterligare styrka.

Seglingsegenskaperna är extraordinära för en långfärdsbåt. LYS 1,18 talar sitt tydliga språk och på meritlistan finns seglar i Orust Runt. Men viktigare är båtens härliga driv och styvheten, som gör att den bara niger till och accelererar i en by. Roderkänslan är den bästa och båtens rörelser särdeles behagliga. ■



Ljust, vackert, ombonat och rymligt kännetecknar inredningen i HR 34. Notera det kraftiga bordet.



OWE TOLLESBY

Data

HR 34

Längd ö a	10,28 m
Längd v l	8,64 m
Bredd	3,42 m
Djupgående	1,85 m
Deplacement	5 300 kg
Kölvikt (bly)	2 100 kg
Stor + genua 1	62,0 kvm
LYS-tal	1,18
Motor	VP2030 28hk
Konstruktör	German Frers
Tillverkare	Hallberg-Rassy
Tillverkningsår	1990–
Prisläge	900 000–1,2 milj kr

- + Suverän seglare, excellent finish, rymlig.
- Masten på däck, ingen garnering på skåp och hyllor.

Gedigen långfärdsbåt

Världskonstruktörerna Sparkman & Stephens i New York ritade IW 31 åt IW-varvet i Henån. Idag är den forna kappseglaren en solid långfärdsbåt.

IW 31 ritades av berömda Sparkman & Stephens i New York och byggdes av IW-varvet i Henån som en gedigen havsskappseglare/kryssare. Till en början var den konkurrensduglig på kappseglingar och vann även, i vässat utförande, Gotland Runt 1969. Men snart skenade utvecklingen ifrån båten. Det djupa skrovet kryssade ungefär som andra, men tappade på slör.

I stället kom IW 31 att bli idealisk som långfärdsbåt. Tanken var att rita en välseglande cruiser/racer enligt den dåvarande RORC-regeln. Skrovformen blev den karaktäristiska för sin tid med smala ändskepp och djupt förskepp för att få fina krysssegenskaper. Båten för-

sågs med rejält displacement för att tåla hård segling. Vidare fick den en relativt smal vattenlinje och en förhållandevis bred köl.

För seglare som uppskattar klassiska skrovlinjer är IW 31 bland de yppersta. Studera de låga friborden, S & S oerförliga spränglinje och den speciella "RORC-bulan" mitt på, som ger intryck av trygg sjövärdighet.

Inredningen är trång med dagens mått mätt, men normal för en 60-talare. Kravet på komfort var underordnat sjöegenskaperna och säkerheten till havs. Det var konstruktörernas käpphästar.

Ståhöjden är måttliga 1,73 m, längsta kojen 1,98 m och svänggrummet inget för en familj på jakt

efter sommarhus på sjön.

Standardplaneringen är tidstyvisk med stickkoj, ett litet pentry, salong med bord i mitten, toalett framför huvudskottet samt förpik.

Olika varianter förekommer, eftersom båten såldes i halvfabrikat. Sittkomforten på kojerna duger. Fem får plats runt bordet.

Toaletten är trång, men vikkörar ger bra avskildhet. Även förpiken är trång och passar egentligen bäst som stuv eller barnkoj. Bäst sover man i salongen.

Utförandet är inte "Orustnäsigt". Mycket teak och fina skåp i ljus flätat rotting, men vekt pentryskott, klens kantlister och inntak i plast. Egentligen inget att yvas över.

Konstruktionen är gedigen med kraftigt skrovlaminat, genomgående mast, laminerade skott och solida beslag i brons. Kölen är tyvärr av järn (risk för rost), men solitt infäst med en 70 cm bred fläns i skrovet och bottenstockar därtill.

Kölbultarna har fått anmärkning för att de är överplastade och därmed omöjliga att efterdra.

Roderaxeln är kraftig och sitter bakom en bred skädda.

Seglingsegenskaperna är mjuka. IW 31 rör sig med härlig tyngd, känns mycket stabil, har enastående slutstyvhet och utstrålar en kraft i sitt seglingsätt.

Balansen är perfekt och att tillfälligtvis släppa rodet går alldeles utmärkt om båten är rätt skotad. Men den är också tungstyrd, en egenhet S & S ansåg viktig för en god kryssbåt.

I hög sjö trycker sig båten mjukt och kraftfullt genom vågorna och ger en solid känsla. ■



Fina krysssegenskaper och utmärkt slutstyvhet gör IW 31 till en fin hårdvindsbåt.

Data

IW 31

Längd ö a	9,30 m
Längd v l	7,45 m
Bredd	2,70 m
Djupgående	1,60 m
Displacement	3 600 kg
Kölvikt (bly)	1 600 kg
Stor + genua 1	46,9 kvm
LYS-tal	1,08
Motor	VPMD7 13 hk
Konstruktör	Sparkm. & Stephen
Tillverkare	IW-varvet
Tillverkningsår	1968-1978
Prisläge	90-140 000 kr

- + Solid seglare, klassiska linjer.
- Tungstyrd, grovt utförande.



ULF HOLMSTEDT



Beg test:

Linjett 33

Allround & vinnande

Linjett 33, så traditionell hon är, har visat sig vara en riktig vinnare i tävlingsammanhang.

Vinnande traditionalist är en bra rubrik på Linjett 33. Efter tre totalsegrar i Gotland Runt lovar denna båt något extra.

Bakom 33:an står klanen Gustavsson på Rosättra Varv, med Mats, Jan och Ola med hustrur och söner som lägger stor omsorg på utförandet, vilket gett båten exceptionellt gott rykte.

Avsikten med 33:an var helt enkelt att bygga en uppföljare till 32:an. Konstruktören sökte 50 procent mer utrymme och segling till 25 procent högre pris.

Skrovet är traditionellt och allroundbetonat. Linjerna formar sig väl akterut för fint släpp i krängt läge. Förskeppet är jämförelsevis fylligt, men vattenlinjen smal och sektionerna fint U-formade.

Kölen är smal, men rätt grund och längre än normalt för måttligt djupgående. Genom att göra ruffen hög och bred har man tjänat mycket volym invändigt.

Partialriggen är 15,5 m hög och förhållandevis brett stagad. Den har

dubbla, svepta vantspridare och fiolstag i toppen. Lösningen ger en smäcker och lätt mast med utmärkt stadga. Segelytan är stor utan att vara extrem. Att masten går genom däck är ett plus för styvheten.

Det som utmärker båten mest är dock sittbrunnen där man har placerat rorsman fram och gastarna bak. Inredningen erbjuder en bekväm akterhytt, fin förpik, stor toalett och vinkelpentry. På dagens Linjett 33 är salongskojerna långa och kartbordet är rättvånt. Ståhöjden är beskedliga 180 cm.

Utförandet är utsökt i varm, mörk mahogny, med böjlimmade hörn och kanter. Massivträ med in-

tarsia i överskåpen, nåtad durk och fem lager traditionell lack för porfyllnad är tecken på kvalitet.

Konstruktionen är inriktad på styrka och liten vikt. Därför är skrovet byggt i sandwich med balsa som distansmaterial. Bottenlaminatet är solitt och mäter 25 mm längs kölstråket. Skotten är laminerade på bägge sidor. Lägg till att kölen är nerbyggd och lång nog att klara grundstötningar.

Seglingsegenskaperna är lugna. Linjett 33 seglar angenämt med fin balans och ett litet trivsamt tryck i rodrät. Roderverkan är något fördröjd för att få kursstabilitet. Karakteristiskt för seglingsegenska-

perna är också att Linjett 33 svarar väl på vindökningar, kränger till makligt, accelererar och har förnämligt glid mellan byarna. Styvheten är utmärkt, med lagom initialvekheter och ordentlig slutstyvhet. Farten är bevisat god. Tre totalsegrar i Gotland Runt – hittills – med söner och brorsöner till konstruktören som besättning säger en hel del.

Data

Linjett 33

Längd ö a	10,10 m
Längd v l	8,25 m
Bredd	3,22 m
Djupgående	1,63 m
Displacement	4 350 kg
Kölvikt	1 780 kg
Segelyta	59,50 kvm
LYS-tal	1,17
Motor	Yanmar 18 hk
Konstruktör	M. Gustavsson
Tillverkare	Rosättra Båtvarv
Tillverkningsår	1994 –
Pris (ny)	820 000 kr

- + Hög kvalitet, skönseglande, fin finish.
- Neutralstyrd, avig styrplats, takskotning.

Beg test:

X 102

Segling framför boende

X 102 vänder sig till den som söker en snabbseglare och som står ut med ett trångt inre.



Data

X 102

Längd ö a	9,99 m
Längd v l	7,80 m
Bredd	3,37 m
Djupgående	1,90 m
Deplacement	3 700 kg
Kölvikt (järn)	1 600 kg
Stor + genua 1	65,8 kvm
LYS-tal	1,19
Motor	Yanmar 18 hk
Konstruktör	Niels Jeppesen
Tillverkare	X-Yachts
Tillverkningsår	1981–1987
Prisläge	325–425 000 kr

- + Spännande seglare, detaljrik, akterruffad.
- Vek för familjen, trång toalett, litet pentry.

är större här än i dagens X-båtar.

Konstruktionen är lätt och stark. Skrovet är handupplagt med Feretmatta som distansmaterial. Botenstråket är homogent och 22 mm tjockt.

Ovanför kölen finns ett fackverk av galvat stål genom vilket kölen är bultad. Masten står på densamma och vanten är fästa i samma "stege".

Seglingsegenskaperna är spännande. LYS 1,19 och IMS 670 sec/M antyder fartpotentialen. Båten är accelerationssnabb, lätt driven och rolig att styra. Den ligger lätt på rodet och svarar snabbt. I sjö slår det flacka förskeppet. Med 35 procents vikt i kölen och 15,6 m rigg är det naturligt att båten känns vek och krävande. Det är som sagt en snabbseglare. ■

Segelbåtstesterna på sid 34–38 är skrivna av Båtnyttis expert på begagnade båtar, Curt Gelin. Testerna bygger på material ur hans bok "300 segelbåtar i test" utgiven av Nautiska Förlaget.

Den ger nerv åt seglingen. Inte tu tal om annat. X 102 är en snabbseglare som fortfarande håller måttet. Framför allt vad gäller finish och karisma.

Konstruktören Niels Jeppesens avsikt var från början att se vad han gick för som konstruktör i internationella sammanhang. Med trekvartstonnaren X 102 ställde han upp i VM 1981 och vann med "Soldier Blue", en seger som följdes av ytterligare segrar de två nästkommande åren.

Med detta i bagaget bildade Niels Jeppesen X-Yachts i Haderslev, som kom att bli världsberömt. Det som utmärker X 102 som racer är akterruffen som är elegant dold i relingen och inte syns utifrån. Att den rymmer två låga men långa kojor är svårt att tro.

1985 kom X 102 Mk II med högre sargar, bredare sittbänkar och med skrovlinjer som borgade för ett potent skepp. Deplacementet hölls nere, förskeppet smalt och flackt och bredden koncentrerades till mitten med en smal vattenlinje och fartgivande U-formade sektioner från för till akter.

Kölen är effektiv med stort djup, smal profil och kort bas. Rodret är helt frihängande med en minimal balansdel.

Riggen med dubbla, raka vantspidare, över- och underbackstag ger en duktig seglare mycket att trimma.

Inredningen är "sportig", för att inte säga trång. Här ryms dock sammanlagt fem vuxenkojor och en barnkoj. Till akterruffen måste man krypa via stickkojen. Alla kojorna är bekväma med tjocka dynor. Vissa X

102 har sjökojor under däck, andra har bokhyllor. Förpiken är smal och toaletten saknar avskildhet.

Pentryt som är utrustat med ett fotogenkök som standard är knappast någon bekväm arbetsplats men duger med lite god vilja.

Utförandet är mycket bra. Vacker knivskuren mahogny i hela båten, kojfronter, durk och pentry inkluderade. Faktum är att träkänslan



X 102 har akterruff med två låga men långa kojor.