



Jeanneau Merry Fisher 855 från Son, Norge. Sidskotningen gör det smidigt att ta sig ut till fjordäck.



Beneteau Antares 880 visar boghjulen i Duv och dubbelmontaget gör båten lättare att manövrera i hamn.

Billiga tvillingarna kamp

Vi ordnar en fajt på Oslofjorden mellan kabinbåtarna Jeanneau Merry Fisher 855 och Beneteau Antares 880. Vinnaren tar hem matchen på en smartare inredning.

AV MIKAEL MAHLBERG FOTO MAX CARLGRÉN OCH MIKAEL MAHLBERG

Det här är två kabinbåtar för familjen som söker en skyddad sommarstuga till sjöss. Till rimliga pengor. Beneteau Antares 880 och Jeanneau Merry Fisher 855 kostar båda dryga miljonen, bara marginellt mer än en tio år gammal Nimbus i samma storlek. Det låga priset kommer till stor del av att fransoserna är bestyckade med dubbla utombordare i stället för diesel, en stark trend när dieselmotorerna blir dyrare och

utombordarna allt effektivare. Båtarna ser ut som tvillingar men är i själva verket halvsyskon. De skruvas ihop i samma fabrik i Polen och båda är låga, med stora, rektangulära ventiler på skrovsidorna. Antares 880 är lite rundare, MF 855 är stramare i designen.

Jag kör dem i Son, Norge, och kan konstatera att körupplevelserna är jämförbara. Båda är kompromissar mellan rymd invändigt och goda sjöegenskaper. Resultatet är lätt-

drivna båtar i smul sju, men inget att åka snabbt med i grova vågor.

BENETEAU ANTARES 880 är först ut. En elak kuling tar tag i den höga överbyggnaden när jag backar ut från Y-bommarna, men dubbla utombordare ger kontroll. Med den ena i back och den andra på gas framåt svänger båten på en femtining. Dubbelmontaget förklarar var sig åter när jag drar på, acceleratören är snabb även om skrovet har en markerad planingsritskeln. Med 300 hästar är prestandan sportig för att vara en 30 fots familjebåt: 37 knop i lå bakom åarna. Här går båten lätt på vattnet och är kul att köra.

Ute på Oslofjorden säger dock det fylliga skrovet ifrån, det stöter rejält även om det går torr. Jag

drar ned till 20 knop, lägsta fart innan skrovet ramlar igenom planingsritskeln. Nu lutar det åt andra sidan ordentligt. Den höga båten behöver trimplan, vilket saknas här men ingår i standardutrustningen på svenska båtar. Bogpropeller – standard i Sverige – är också ett måste. Norskbåten har en, men "pysevispen" strejkar när jag är på väg in mot kaj, vinden tar direkt tag i överbyggnaden och vi nödländas mot Y-bommarna.

När turerna kommer till Jeanneau blåser det betydligt mindre. På den lugna fjorden går båten högt, planar lätt och lutar knappt någonstans. Hur den beter sig i grövre sjö får jag aldrig veta, men eftersom slagen är breda och båten har samma bredd som Beneteau är min gissning att

de är jämgoda. Tyvärr saknar MF 855 trimplan i den svenska grundversionen. Du bör köpa till det.

DÄREMOT ÄR JEANNEAU betydligt tystare i kabinen än sin konkurrent, något som till största del beror på att dess Yamaha-motorer väsnas mindre på höga varvtal än Antares Suzaki-spisar. Det här är en riktigt tyst båt där man kan prata i normal samtalston i 25 knop. Irriterande nog glider den ljudlöpande skjutdäcken mellan salong och akterdeck upp i svängarna, men det händer också på Beneteau Antares 880. Dörren är likadan på båda båtarna. Låset är helt enkelt för klant.

Det här är ett motoralternativ som av dieselfantaster säkert betraktas

med skepsis på så här stora båtar. Men fördelarna är uppenbara. Båtarna blir snabba. Med en bränsleåtgång på cirka 2,2 liter per distans i en marschfart om 25–30 knop är varken Beneteau eller Jeanneau – tvärtom emot vad man kan tro – exceptionellt törstiga i marschfart. Visst, en tur från Stockholms innerstad till Sandhamn och tillbaka landar med dagens bränslepris på cirka 2 000 kronor, men det är knappt mer än vad motsvarande 30-fotare med diesel drar. Servicekostnaderna är lägre för utbordare än för diesel och det är lättare att serva motorerna – eller ersätta dem.

Vill man få ned både soppa- och servicekostnader ytterligare kan man välja en singel 250-hästar i stället för dubbelmontage. Då



TESTAD AV

Mikael Mahlberg



Jeanneau Merry Fisher 855 utanför Son, Norge. Sidodörren gör det smidigt att ta sig ut till fördäck.

Billiga tvillingar

Vi ordnar en fajt på Oslofjorden mellan kabinbåtarna Jeanneau Merry Fisher 855 och Beneteau Antares 880. Vinnaren tar hem matchen på en smartare inredning.

AV MIKAEL MAHLBERG FOTO MAX CARLGREN OCH MIKAEL MAHLBERG

Det här är två kabinbåtar för familjen som söker en skyddad sommarstuga till sjöss. Till rimliga pengar.

Beneteau Antares 880 och Jeanneau Merry Fisher 855 kostar båda dryga miljonen, bara marginellt mer än en tio år gammal Nimbus i samma storlek. Det låga priset kommer till stor del av att fransoserna är bestyckade med dubbla utombordare i stället för diesel, en stark trend när dieselmotorerna blir dyrare och

utombordarna allt effektivare.

Båtarna ser ut som tvillingar men är i själva verket halvsyskon. De skruvas ihop i samma fabrik i Polen och båda är höga, med stora, rektangulära ventiler på skrovsidorna. Antares 880 är lite rundare, MF 855 är stramare i designen.

Jag kör dem i Son, Norge, och kan konstatera att körupplevelserna är jämförbara. Båda är kompromisser mellan rymd invändigt och goda sjöegenskaper. Resultatet är lätt-

drivna båtar i smul sjö, men inget att åka snabbt med i grova vågor.

BENETEAU ANTARES 880 är först ut. En elak kuling tar tag i den höga överbyggnaden när jag backar ut från Y-bommarna, men dubbla utombordare ger kontroll. Med den ena i back och den andra på gas framåt svänger båten på en femöring. Dubbelmontagets fördelar visar sig åter när jag drar på, accelerationen är snabb även om skrovet har en markerad planingströskel. Med 300 hästar är prestandan sportig för att vara en 30 fots familjebåt: 37 knop i lå bakom öarna. Här går båten lätt på vattnet och är kul att köra.

Ute på Oslofjorden säger dock det fylliga skrovet ifrån, det stöter rejält även om det går torrt. Jag

TESTAD AV



Mikael Mahlberg



Beneteau Antares 880 visar bogpropellern. Den och dubbelmontaget gör båten lättmanövrerad i hamn.



drar ned till 20 knop, lägsta fart innan skrovet ramlar igenom planingströskeln. Nu lutar det å andra sidan ordentligt. Den höga båten behöver trimplan, vilket saknas här men ingår i standardutrustningen på svenska båtar. Bogpropeller – standard i Sverige – är också ett måste. Norskbåten har en, men ”pysevispen” strejkar när jag är på väg in mot kaj, vinden tar direkt tag i överbyggnaden och vi nödlandar mot Y-bommarna.

När turen kommer till Jeanneau blåser det betydligt mindre. På den lugna fjorden går båten högt, planar lätt och lutar knappt någonting. Hur den betar sig i grövre sjö får jag aldrig veta, men eftersom slagen är breda och båten har samma bredd som Beneteaun är min gissning att

de är jämgoda. Tyvärr saknar MF 855 trimplan i den svenska grundversionen. Du bör köpa till det.

DÄREMOT ÄR JEANNEAU betydligt tystare i kabinen än sin konkurrent, något som till största del beror på att dess Yamaha-motorer väsnas mindre på höga varvtal än Antares Suzuki-spisar. Det här är en riktigt tyst båt där man kan prata i normal samtalston i 25 knop. Irriterande nog glider den ljuddämpande skjutdörren mellan salong och akterdäck upp i svängarna, men det händer också på Beneteau Antares 880. Dörren är likadan på båda båtarna. Låset är helt enkelt för klen.

Till sist ett ord om utombordare. Det här är ett motoralternativ som av dieselfantaster säkert betraktas

med skepsis på så här stora båtar. Men fördelarna är uppenbara. Båtarna blir snabba. Med en bränsleåtgång på cirka 2,2 liter per distans i en marschfart om 25–30 knop är varken Beneteau eller Jeanneau – tvärtom emot vad man kan tro – exceptionellt törstiga i marschfart. Visst, en tur från Stockholms innerstad till Sandhamn och tillbaka landar med dagens bränslepris på cirka 2 000 kronor, men det är knappast mer än vad motsvarande 30-fotare med diesel drar. Servicekostnaderna är lägre för utbordare än för diesel och det är lättare att serva motorerna – eller ersätta dem.

Vill man få ned både soppa- och servicekostnader ytterligare kan man välja en singel 250-hästare i stället för dubbelmontage. Då



BENETEAU



Ljus salong och god sikt, men bara föraren och en passagerare sitter vända föröver. Notera den helt öppna nedgången till ruffen.



▲ Okej förarplats sittande. Båda båtarna har mycket fin sikt med stora rutor och dubbla torkare.



Tvålagig spis men ingen ugn. Funkar för enklare matlagning.



▲ Godkänd stickkoj för ett par, om personerna inte är alltför långa.



▲ Sängen är avfasad i nederkant för att luckan till skåpet ska kunna öppnas. Synd, för sängen blir för smal.



▲ Toaletten är snarlik konkurrentens, ljus och fräsch och med en handdusch.



sparar man dessutom en del försäkringspengar – den riktigt dyra posten för de stöldbegärliga utombordarna.

På en kabinbåt är det insidan som räknas. Det är ju här som passagerarna ska spendera den mesta tiden ombord. Här har Beneteau och Jeanneau valt helt olika spår, och här utkristalliserar en tydlig vinnare.

VI BÖRJAR MED ruffen på Beneteau Antares 880. Konstruktörerna har satsat på ljus och rymd och skippat dörrarna mellan salongen och ruffen. Varken de två som sover i stickkojen eller paret i V-kojen i ruffen kan stänga om sig. En enkel gardin är det enda som skärmar av ruffen från salongen. Ljusa sommarnätter kan alltså bli ett problem, eftersom

gardinen inte klarar att av stänga ute allt solljus som flödar in från salongens stora fönster och taklucka. Stickkojen har överhuvudtaget ingen gardin. Klara nackdelar, alltså.

Vinsten med uppöppnandet är desto mer svårbegriplig. En bänk (för avklädning?) mitt emot toaletten är den enda finessen ombord som skulle omöjliggjorts av ett skott mot ruffen. Vem som är tänkt att sitta här och varför är högst oklart. Kanske den som väntar på att muggen ska bli ledig?

Kojerna är över lag något korta. Stickkojen som går tvärs håller god bredd för två personer, men när 1,95 meter långa teknikredaktören Max kryper in så tar det emot på längden. Nu kanske det inte gör så mycket, eftersom stickkojen oftast blir barnens sovplats. De lär trivas

så länge de är under 1,90.

Då är det värre att V-kojen i ruffen är väl trång för ett par. Sängen är säkert två meter på längsta stället, men eftersom det är en dubbelbädd ska ju bådas huvuden få plats. Här ställer sängformen till det. Den är avfasad i babords huvudända för att man ska kunna öppna luckan till ett förvaringsskåp. Mitt förslag till varvsledning är att skipa skåpet och bredda sängen. Som det är nu kan inte två långa personer sova här. Men återigen, detta är inget problem för en familj där ingen är över 1,80.

PÅ PLUSSIDAN NOTERAS en stor andel trä i ruffen, en hyfsad toalett (dock med hukhöjd) samt ordentligt med skåp och lådor för semesterpackningen.



▲ Här står du helst, eftersom det är svårt att se navigatören från sittplatsen. Plus för den smidiga dörren.



Pentrylocket var klen i testbåten, en prototyp. Kolla att den håller om du är spekulant.

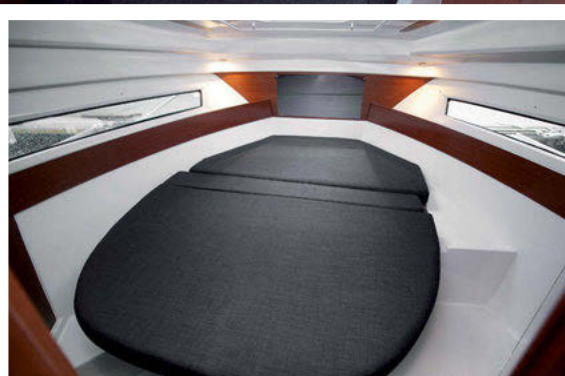


JEANNEAU

En smartare planering. Ryggstödet på dinettens förliga soffa är här vänt så att passagerarna ser föröver under gång.



▲ Stickkojen passar bäst för folk under 190 centimeters längd.



▲ Bra dubbelkoj som håller godkänd längd och bredd för två personer. Undertill är ett stort förvaringsutrymme.



▲ Toaletten har inte ståhöjd. På önskelistan står ett duschdraperi för att skydda lamina-tet mot duschstrålen.

Vi hoppas över till ruffen på Jeanneau Merry Fisher 855. Här finns det dörrar så det räcker och blir över. Både de två personerna i stickkojen och paret i ruffen kan stänga om sig så att det bildas en liten hall mot toaletten. En klassisk och i mitt tycke mycket bättre lösning än Beneteaus öppenhet. Man har alltid två dörrar mellan sig och grannen – oavsett om denne är på dass eller sover i ett annat utrymme. Det ger en trevlig illusion av privatliv, nog så viktigt i en familjebåt som ska klara veckors intensivt liv till sjöss.

Möjligheten till avskildhet har heller inte inkräktat på det fysiska utrymmet. Tvärtom. Stickkojen är i klass med Beneteaus men avskärmas som sagt av en dörr. Toaletten är till och med något bättre med cirka ytterligare tio centimeter stå-

höjd, även om det fortfarande är hukhöjd snarare än ståhöjd. Dubbelkojen i fören kan dras ut och fördes med en mellanläggskudde och blir då både bredare och längre än Antares 880:s. Ruffen är överlag bra planerad. Under sängen finns ett stort och lättåtkomligt förvaringsfack. En liten garderob där du kan hänga in kavajen är en uppskattad finess som saknas på Beneteau Antares 880.

Ruff mot ruff är en klar poängseger till Jeanneau Merry Fisher 855.

Segertåget fortsätter i salongen.

Här står återigen två inredningslösningar mot varandra.

Beneteau har valt det klassiska greppet. Förarstol med styrbord, pentry akteröver och mat- och passagerarplats i en U-soffa om babord. Soffan är bekväm, och de

sittande har bra utsikt åt sidorna och akteröver. Som U-soffa är den helt klart lyckad. Saken är bara att Jeanneaus lösning är smartare. Här finns två motstående soffor med bord emellan. Fyra äter bekvämt i hamn. När det är dags att kasta loss för man den främre soffans ryggstöd akteröver och får då två soffor där passagerarna sitter vända under gång, till skillnad från folket i Beneteaus U-soffa där hälften får titta på kölvattnet. Sådant stirrande främjar sjösjuka.

2-0 till Jeanneau. Den ronden avgör matchen, för i resten är de jämngoda.

BÅDA BÅTARNAS SOFFOR kan bäddas till reservkojer, en finess som jag bara kunde testa i Jeanneau. Med





▲ Hela familjen ryms för en fika i aktersoffan. Fransoserna har tagit väl vara på uteplatsen.

▼ På Jeanneau är möbleringen friare, en pall kan flyttas och även funka som extraplats vid matbordet i salongen.



Båda båtarna har sina poänger och brister.

Gemensamt är den goda sikten

» ett antal stänger och kuddar – rätt bökgigt – bäddar man en reservsäng med godkänd längd.

Pentryt är på båda två en enkel, tvålågig historia som saknar ugn och dessutom har minimala avställningsytor. Här får båda fransmännen duktigt med spö av många tio år gamla svenska kabinbåtar för samma pengar.

DET VIKTIGASTE STÄLLET i salongen är väl kaptenens arbetsplats. Båda båtarna har sina poänger och brister. Gemensamt är den goda sikten. Stora rutor sveps av dubbla, långa torkare som håller rent även i hållregn.

Jeanneau MF 855:s förarplats är bra när jag står, men mindre bra sittande. Stolen går inte att justera och jag hamnar därför långt från ratten. Navigatören är också vinklad på ett sådant sätt att den syns bäst från ståplats. En stor fördel är den dörr som leder ut till skarn-däck. I en stressad situation är det guld värt att kunna nå fördäck snabbt i stället för att tvingas gå omvägen genom akterdörrarna.

Beneteau Antares 880 saknar dörr, men däremot är det trevligare att sitta här. Navigatören är bra placerad och dessutom är Suzukis analoga instrument lättare att avläsa än de fyra digitala Yamaha-displayerna ombord på Jeanneau

(varför sitter inte alla mätare i en skärm, år 2011?).

VI GÅR UT ur salongen och avslutar på däck. Låt vara att detta är kabinbåtar, men de flesta föredrar att åka båt när det är solsken – och då helst utomhus. Här gör båda fransmännen en jämn och stark rond. Det finns soldäck (tillval) på båda båtarnas fördäck, och på akterdäcken kan man bygga ut sofforna till bäddar.

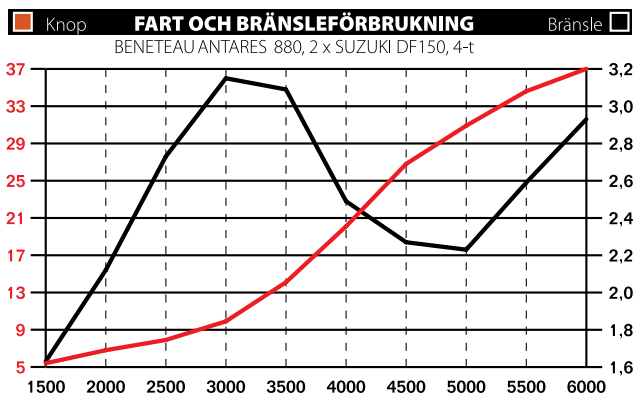
När det gäller utrymmen och sjöegenskaper kan båda fransmännen konkurrera med nordiska båtar. Priset är rena fyndet jämfört med Nimbus, Forbina, Aquador eller Saga. Men man ska veta att dessa trätyngda skandinav ger en annan kvalitetskänsla.

Ombord på fransmännen syns mycket mer plast. Värre är att en del detaljer är sisådär. Dörrarna till salongen har för klena lås och går lätt upp. Den värsta byggmisen upptäckte faktiskt Jeanneaus marknadschef. Under provturen satte han sig på pentrylocket – och brakade igenom! Skruvarna satt bara i yttersta lagret på laminatet och förklaringen till det var att båten är en prototyp.

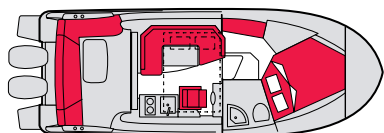
Kan man leva med sådana mis-sar är fransoserna vettiga köp. 🐾

Greenline 40 Hybrid





Propeller: 21" (stål). Ekonomisk fart är mellan 4500 och 5000 varv/ minut, 26,8–30,9 knop, 2,23–2,27 L/NM. Körfakta: Staffan Westerling, Marina Uppdrag.



BENETEAU ANTARES 880

LÄNGD 8,8 meter
BREDD 2,98 meter
VIKT 2 800 kg
MAX motor 300 hästar
PRIS 1 111 900 kronor med 2 x 150 hk

TESTKÖRNINGEN

LAST 2 personer
MOTOR 2 x Suzuki 150
FART 37 knop

VÄRT ATT NOTERA

+ Priset
 - Inget privatliv

KONTAKT

www.suzukimarin.se

SNABBKOLLEN

JA NJA NEJ

Bra pris?

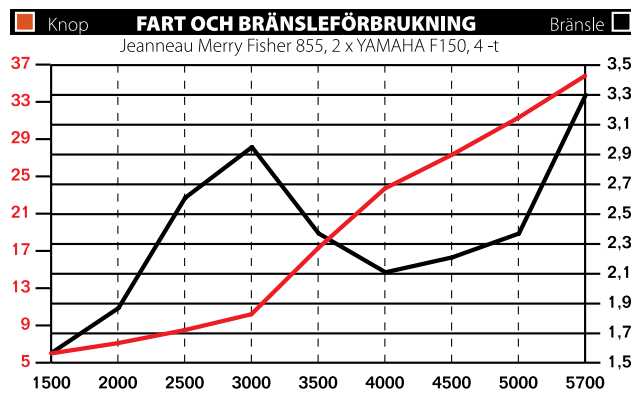
JA NJA NEJ
 Samma pris som en femton år gammal Nimbus.

Lättkörd?

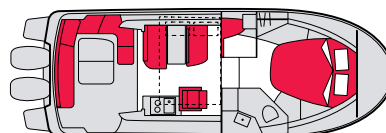
JA NJA NEJ
 Med bogropeller och dubbelmontage är svaret ja.

Nyskapande?

JA NJA NEJ
 U-soffa om borbord, pentry om styrbord. Vi har sett det förut.



Propeller: okänd. Ekonomisk fart är mellan 4000 och 4500 varv/ minut, 23,7–27,3 knop, 2,11–2,21 L/NM. Körfakta: Staffan Westerling, Marina Uppdrag.



JEANNEAU MERRY FISHER 855

LÄNGD 8,4 meter
BREDD 2,98 meter
VIKT 2 900 kg
MAX motor 300 hästar
PRIS 1 063 000 kronor, 2 x 150 hk

TESTKÖRNINGEN

LAST 2 personer
MOTORER 2 x Yamaha 150
FART 36 knop

VÄRT ATT NOTERA

+ Priset
 + Inredningen
 - Kvaliteten

SNABBKOLLEN

JA NJA NEJ

Välbyggd?

JA NJA NEJ
 Detaljkvaliteten är sisådär på en del prylar.

Bra familjebåt?

JA NJA NEJ
 Gott om plats för en familj på fyra.

Trivsamt?

JA NJA NEJ
 Lite plastig, men den låga ljudnivån under gång uppväger det med råge.

KONTAKT

www.rodinsmarin.se



Greenline 33 Hybrid



Greenline 70 Hybrid

BAVARIA & FABOLA
 SVERIGE

Greenline
 + HYBRID