

MARINO MUSTANG: KLASSIKER GÖR COMEBACK



LIVETOMBORD.SE

Båtnytt

NUMMER 8 2017 • ÅRGÅNG 56 • 79:90 KR • 89:90 NOK • 9 EURO

ITALIA 12,98 - RACE OCH CRUISE

TRE PERFEKTA SMÅBÅTAR

40
SIDOR TESTADE
BÅTAR

BUSTER S1
LINDER 445 MAX
PIONER 14 ACTIVE

MED 25 HÄSTAR



TEST
Båtnytt

IBIZA 680T
SEA RAY 320
ASKELOADDEN C65 CC

RESMÅL

VILDA VATTEN

Kajakäventyr i vackra Lysekil

TEKNIK

RULLMAST OCH BOM

Så fungerar det att ha segel på rulle

REPORTAGE

PLANANDE FINSK ELBÅT

På tyst och stilla färd med Merione

TEST

CHARMIG RODDBÅT

Vi faller för lilla Suvi 444



BÅTNYTT • NUMMER 8 2017

ASKELOADDEN C65 CC • SEA RAY 320 SUNDANCER • LINDER SPORTSMAN 445 MAX • BUSTER S1 • PIONER 14 ACTIVE • IBIZA 680T • SUVI 444 • ITALIA 12,98 • JEANNEAU CC 5,5 BR • MARINO MUSTANG

KÖP & SÄLJ DIN BÅT VIA OSS!

MOTORBÅTAR



X Elan Power 42 HT - 08 2-kabin, 2 toa
2 x D6-370 = 740 hk mkt. fint skick



• X Jeanneau Prestige 30 S Open - 07
2 x VP D3-190 = 380 hk



• Nimbus 280 Familia -05 mkt. bra skick
VP D3-160



• X Nimbus 310 Coupé - 00 Gott skick
Yanmar 4LH-STE 230 hk



• X Nord West 355 FB - 00 B-version = 3-kabin
2 x VP KAD44P-C 260 = 520 hk Vålutrustad



X Nord West 355 Coupé -99 fullutrustad
2 x VP KAD44P-C



Nord West 390 FB - 04 Toppskick
2 x VP D6 350 EVC = 700 hk



X Princess 38 FB - 02 TOPPSKICK Vålutrustad,
2 X VP TAMD 63P = 740 hk inomhusförvarad



X Sandvik 945 LS - 06 Inomhusförvarad,
Yanmar LHTE 140 hk mkt. fint skick



• • X Seafury 900 Open Carbon Edition -11
Ny motor 2017 (garantibyte) - Vetus VF5 250
systerbåt



Storebro RC 420 Biscay - 96 Vålutr, fint skick
2 X VP TAMD 72 EDC = 826 hk



Storebro RC 430 Baltic - 99 Mycket fint skick
2 x VP TAMD 73 EDC= 930 hk Få gångtimmar



• X Targa 27.1 FB - 04 Välskött och robust båt
VP D6 310 hk



Targa 35 FB - 02 Rejal "skärgårdsjeep"
2 x Yanmar 6LPA 315 HK = 630 hk



Westline 360 Sport - 14 Absolut toppskick
VP D6-370 hk

• Båten ligger i vår marina utomhus • • Båten ligger i vår marina inomhus x Besiktning klar av auktoriserad besiktningsman

BOSSE KNAPE TEL. 0705-299 112 | PETER ÖGREN TEL. 0723-299 114
NICLAS PETERSSON TEL. 0723-299 113 | EFVA WILLÉN TEL. 0709-147 573
VÄXEL TEL. 031-69 77 50 | MAIL: info@knapemarin.se

ADRESS: Hällefjordregatan 12, 426 58 Västra Frölunda/Göteborg (Fiskebäcks Småbåtshamn)



Medlem i
SweBoat
Båtbranschens Riksförbund



URVAL UR VÅRT
BEGAGNADE BÅTUTBUD

SEGELBÅTAR



X Arcona 400 - 03 2-kabin, nya segel - 2015



Dufour 45e Performance - 10 Bra skick, fina segel

VI STÄLLER UT PÅ DE FLYTANDE BÅTMÄSSORNA

MARSTRAND BOAT SHOW 25-27 AUGUSTI

ÖPPET VARV - ORUST 25-27 AUGUSTI

GUSTAVSBERG 1-3 SEPTEMBER



Hallberg-Rassy 39 Mk II Långfärdsutrustad, mkt gott skick



X Hallberg-Rassy 42F Mk II -96 Vålutrustad Fint skick



•• X Malö 36 -98 Fullutrustad, bra skick



Malö 41-43 Classic -02, Fullutrustad, långfärdsutrustad, mycket gott skick



X Najad 360 -87 Teakdäck 2017, nya segel 2017, ny motor 2013



Regina af Vindö 38 - 01 Däcksalong, mkt fint skick



X Sparman & Stevens 40 (Swan 40) totalrenoverad -94/-96 en båt som måste upplevas



SwedeStar 415 - 13 Fullutrustad, toppskick



X Tofinou 12M "Queen of the sea" -11 fantastisk seglare



X Wasa 420 -00 "specialbyggd i Twaron / Kevlar, måste ses



X-442 Mk 2 - 00 3-kabin, 2 toa, mkt. Fint skick



X-50 Classic - 10 3-kabin, kolfibermast, rullbom

- Båten ligger i vår marina utomhus
- Båten ligger i vår marina inomhus
- x Besiktning klar av auktoriserad besiktningsman

NU FINNS VI ÄVEN I STOCKHOLM: CHRIS KJELLBERG TEL. 0736-004415 | MAIL: chris@knapemarin.se

VÄSTERÅS: GUNNAR BRANGE MAIL: gunnar@knapemarin.se

MALMÖ/SÖDRA SVERIGE MATS LUNDWALL MAIL: mats@knapemarin.se

WWW.KNAPEMARIN.SE

AXOPAR
AWARDS



EXPLORE A WORLD OF POSSIBILITIES



37 CABIN



37 SPORTS CABIN



37 T-TOP



37 SUN-TOP



AXOPAR 

WWW.AXOPAR.COM

THE PRINCESS 49
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®





INA Marin AB
+46 8 732 03 60
info@inamarin.se


PRINCESS
CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

FIND OUT MORE AT [PRINCESSYACHTS.COM](https://www.princessyachts.com)

YAMARIN CROSS

64 Bow Rider



The sporty Yamarin Cross 64 Bow Rider is an elegant and spacious all-rounder. It is a practical and functional boat with perfect handling. Its perfect features make it well-suited for day cruising, fishing and connection rides.



Konekesko manufactures
Yamarin boats in Finland

facebook.com/yamarincom



www.yamarin.com

Powered by  **YAMAHA**
CROSS

INNEHÅLL

Båtnytt nummer 8 2017



18 Kabin med soffa i fören



44 Hög finish



12 Sportig med koj

- 7** Ledare
- 8** Nyheter
- 12** Test: **Askeladden C65 CC**
Vasst skrov med sovmöjlighet
- 18** Test: **Sea Ray 320 Sundancer**
Bowrider korsad med kabinbåt
- 24** Supertest: **3 styrpulpbåtar**
Bästa snurrebåten med 25 hk
- 34** Test: **Ibiza 680T**
Välutrustad med saftig prislapp
- 41** Test: **Suvi 444**
Roddbåt som är lätt att gilla
- 44** Test: **Italia 12.98**
Både för race och cruising
- 51** Test: **Jeanneau Cap Camarat 5.5 BR**
Gott om plats i liten båt
- 56** Test: **Marino Mustang**
Uppdaterad kultbåt
- 62** Reportage: **Merione 22LC**
Tyst och mjukt med eldrift
- 66** Resmål: **Lysekil**
Växlande vatten på kajaksafari
- 72** 16 matnyttiga prylar
Bästa utrustningen för matlagning
- 77** Teknik: **Rullmast och rullbom**
Så funkar rullade segel
- 80** Tekniknotiser
- 82** Krönika
- 84** Fem frågor
- 86** Tävling
- 90** Nästa nummer

66 Med kajak i Lysekil



62 Finsk elsatsning



72 Laga mat på land

UTTERN

KOPPLA AV.. OCH T70

TAR DIG MED

EST. 1964



Uttern T-serie, sportig och rymlig för alla tillfällen.

Ingenting slår en dag med vänner till sjöss. Den **skandinaviska designen** matchas av **superba prestanda** och komfort för upp till 6 eller 8 personer beroende på modell. **Flexibla och rymliga**, se vilken modell som passar dig bäst på Uttern.com!

www.uttern.com



SOMMARENS BÄSTA BÅTSKRATT?



MAX CARLGREN, CHEFREDAKTÖR

När jag själv testade den uppblåsbara badsoffan från förra numret. Skrattade så jag fick kramp i magen.



MIKAEL MAHLBERG, REDAKTÖR

När vi flög i elbåten Candela var det inte bara båten, utan också humöret, som lyfte.



ANNA SANDGREN, REDAKTÖR

Jag är alltid lycklig på sjön! Speciellt när barnen kör och hunden hejar på!



ANDERS JEPSSON, ANNONSSÄLJARE

När jag testade vattenskidor efter många års uppehåll. Alla skrattade, även jag.

FORTSÄTT ÖVA

Jag stod nere på bryggan med ena sonen och tittade på en snok som simmade i vattnet när blicken drogs ut i viken. Först förstod jag inte vad det var som fångade min blick, det vara bara en roddbåt och en liten motorbåt ute och rörde sig. Men efter att ha tittat ett par sekunder såg jag att de var på kollisionskurs.

Eftersom viken är stor tänkte jag att motorbåten skulle svänga snart, istället för att styra vidare rakt mot sidan på roddbåten, som roddes av ett par. En liten stund senare insåg jag att personen som körde motorbåten inte såg roddbåten, eftersom föraren satt längst bak i båten och styrde med rorkulten. Fören stod rakt upp, som den gör på en liten motorbåt i tio-tolv knop med endast en person ombord. Hade föraren respekterat skylten som läser 5 knop i utkanten av viken hade situationen aldrig uppstått, då hade båten legat plant i vattnet och föraren hade sett roddbåten.

När jag insåg att det skulle smälla började jag vissla och vråla. Det gjorde även paret i roddbåten, samt de bekanta till personen i motorbåten som stod på bryggan. Ett ögonblick senare träffade motorbåten roddbåten i aktern och studsade vidare åt sidan. Kollisionen blev inte så kraftig, men både personen i motorbåten och de i roddbåten blev skrärade. Vi uppfattade det som att personen i motorbåten var ovan, och snarast var ute och övningskörde.

Jag hoppas att händelsen inte skrämde bort personen i motorbåten från sjön. Jag hoppas också att det blev en tankeställare för densamme om vikten av att alltid ha bra uppsikt när du är ute med båten. När jag berättade om händelsen för en kompis som är frivillig sjöräddare berättade hon att de övar hela tiden. Så fort de är ute tränar de på allt från knopar och navigering till radar och bogsering. Dagen efter gjorde jag skärgården en aning säkrare genom att lära ena sonen att slå en pålstek och den andra att köra lilla snurrebåten.



Max Carlgren

CHEFREDAKTÖR
MAX CARLGREN

REDAKTIONEN

Båtnytt

Prenumerera - www.dintidning.se/batnytt,
Ring eller mejla vår kundtjänst
08-400 277 26, 09.00-17.00, pren.bn@egmont.se

CHEFREDAKTÖR
Max Carlgren
070-164 62 80
max.carlgren@egmont.se

REDAKTÖR
Mikael Mahlberg
076-537 66 78
mikael.mahlberg@egmont.se

REDAKTÖR
Anna Sandgren
070-316 19 19
anna.sandgren@egmont.se

FORMGIVNING
Lena Laurén
lena.lauren@egmont.se

ANSVARIG UTGIVARE
Max Carlgren

FÖRETAGSANNONSER
Anders Jeppson
Tel: 08 -545 160 76
anders@sb-media.se

MARKNADSANSVARIG
Nina Lindh
08-728 23 20
nina.lindh@egmont.se

ÖVRIGA MEDVERKANDE
Terje Bjørnsen, Roger
Borgelid, Karl Hallqvist, Joakim
Hermansson, Pär Olsson, Emil
Sergel.

KORREKTUR
Aileen Florell

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR
Per Kjellander

TRYCK
Egmont Printing Service

UTGIVARE
Egmont Publishing AB
Organisationsnr:
556046-9206
Pyramidvägen 7,
169 91 Solna
Telefon: 08-692 01 00
Telefontid: 8.00-12.30
ISSN 0005-6308

Båtnytt's material lagras elektroniskt. Externa skribenter, fotografer och tecknare måste meddela eventuella förbehåll mot detta. Utbetalt arvode inkluderar rätt till elektronisk publicering. För ej beställt material ansvarar ej. Eventuell skatt på vinster i tävlingar som anordnas av Båtnytt betalas av vinnaren.

Denna tidnings utlåning eller kopiering i förvärvssyfte förbjudes.

Citera oss gärna men ange källan.

Egmont Publishing behand-

lar kunduppgifter med modern informationsteknik och lagrar dessa för att kunna fullfölja kundrelationen samt för att kunna lämna erbjudande från Egmont eller från företag som samarbetar med Egmont.

Egmont Publishing är ett av Sveriges ledande medieföretag. Vi publicerar och skapar innehåll för ett hundratal magasin och webbplatser, som Hemmets Journal, Hus & Hem, Icakuriren, Kalle Anka & C:o, Vagabond, Bamse och KING Magazine. Vår verksamhet innefattar även

böcker, spel och aktivitetsprodukter, event och läsarresor, samt e-handel och digitala marknadstjänster. Vi omsätter cirka 1 miljard kronor och har cirka 300 medarbetare.

Vi är en del av mediekoncernen och stiftelsen Egmont, som delar ut mer än 120 miljoner kronor varje år för att bidra till att utsatta barn och ungdomar får ett bättre liv.

Läs mer på www.egmont.se. We bring stories to life

EGMONT
Publishing

NYHETER

Båtar, prylar & trender

667 hästar stark utombordare från Volvo Penta

Snart säljer Volvo Penta utombordare - på 557 och 667 hästkrafter. Via köpet av Seven Marine blir Volvo Penta leverantör av världens starkaste utombordsmotorer.

Volvo Penta köper aktiemajoriteten i den amerikanska firmen Seven Marine, som tillverkar världens starkaste utombordare. Det innebär en kursomläggning för Penta som lade ned sin egen snurrerstillverkning redan 1979.

– Den generella utvecklingen lutar mot utombordare, förklarar den tekniske chefen Johan Carlsson uppköpet.

Trenden inom marinbranschen har de senaste åren gått mot fler utombordare och färre inombordare. Även större amerikanska båtar från Sea Ray med flera, som traditionellt ofta haft Volvo Pentas bensinmotorer, har motoriserats med snurror. Det är mot bakgrund av detta som Penta köper upp Seven Marine, ett relativt litet bolag som gjort sig kända för sina hästkraftsstinna utombordsmotorer på 557 respektive 667 hästkrafter.

– De har karvat ut ett unikt segment. De har etablerat sitt varumärke och är fantastiska entreprenörer.

Carlsson menar att utvecklingen hos de andra utombordartillverkarna i stort sett stått still de senaste åren. Han säger att de flesta utombordare är utvecklade specifikt för marint bruk och ligger därför tekniskt efter Seven Marines enorma snurror, som bygger på de senaste bilmotorerna, något som kan leda till synergieffekter med Volvos senaste inombordare som bygger på samma block.

– Det är exakt samma basmotor, men Seven har en kompressor. Vi håller på att kartlägga synergieffekter i produktion och försäljning, säger Johan Carlsson.

Planen är nu att skala upp Seven Marines nischade årsproduktion på några hundra motorer och lansera märket globalt via Volvo Pentas återförsäljare och kontakter med olika varv. USA-marknaden går först och därefter kommer vi svenskar att få se de maffiga 667-hästarna i Sverige. Någon Volvo Penta-kåpa blir det dock inte i dagsläget.

– Vi kommer fortsätta under Seven Marines varumärke och behålla tillverkningen i USA, än så länge, säger Johan Carlsson.

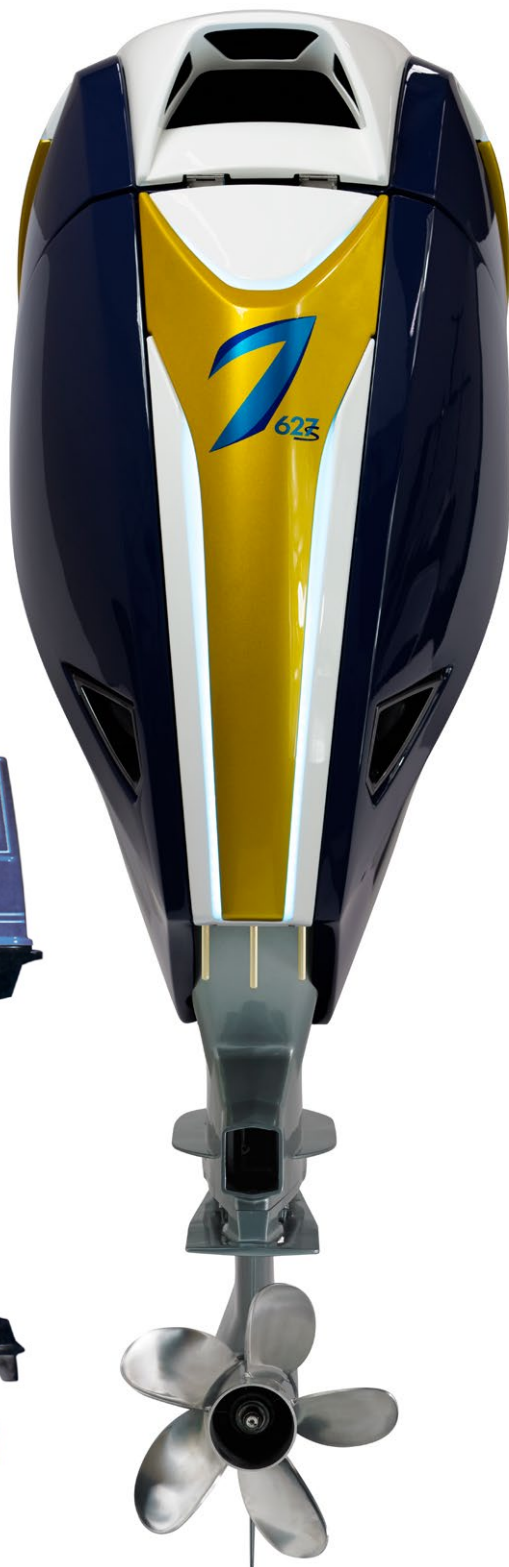
Han prisar den tekniska kompetensen hos Seven Marine, som med liten personalstyrka och små resurser lyckats utveckla en kraftfull motor som snabbt ledartröjan från konkurrenter som Mercury och Yamaha.

När det gäller framtiden för fossilbränsleddrivna motorer är han fortsatt optimistisk.

Volvo Cars har annonserat att de slutar utveckla dieselmotorer och ska gå över till eldrift. Ni har precis köpt ett bolag som tillverkar enorma förbränningsmotorer. Hur ser du på framtiden?

– Vi tror att framtiden kommer att bestå av ett antal olika kraftkällor, vi kollar på hybridisering, vi jobbar också som en del av Volvokoncernen med högeffektiva dieselmotorer och mer avancerad efterbehandling. Nu bygger man mycket av framtidstekniken på bensin i kombination med el, säger Johan Carlsson.

► Varför inte återanvända kåporna från 70-talet om det kommer en 700-hästare?





Silver med sump

Finska Silver, som var pionjärer på hybridbåtar med aluskrov och plastinsida, satsar nu stenhårt på rena alubåtar i BRX-serien. Nya Eagle BRX skiljer sig från mängden av plåtbåtar på flera sätt och är byggd med fiskeintresserade i åtanke.

I aktern finns en sump där fräscht sjövattnen pumpas in med elpump. Här finns också en dusch med tryckvatten

för den som tycker fångsten blodat ned alltför mycket.

Den smartaste finessen är möjligheten att ha fyra stolar bakom vindrutan, istället för två som brukligt är. De bekväma sittplatserna blir därför fler än i en normal bowrider, bra eftersom Silver BRX Eagle klarar en toppfart på cirka 45 knop med en 200 hästars Honda. silverboats.fi



Ny krog på Fejan

I sommar finns äntligen lagad mat återigen på populära Fejan i Stockholms norra skärgård. För två år sedan brann den gamla skärgårdskrogn ned, men i sommar driver Katarina och Michael Vinell en foodtruck i gästhamnen.

Här serveras vällagad husmanskost med skärgårdsprägel, på menyn står

klassiker som SOS, strömning på knäcke, Fejansill med citron och ramslök. För vegetarianer finns Mushrooms and chips samt flera andra rätter. Törstiga sjöfarare kan också svalka sig med ett flertal lokalproducerade ölsorter och snapsar.

fejansarkipelag.se

Den perfekta båtupplevelsen

Nyhet!

Vinnare av Best Of Boats 2016



BELLA 700BR

Mercury F150 EXLPT



Sportig och praktisk familjebåt.

Pris från
469.700:-

BELLA



MERCURY

Kampanj 2017

BELLA 550BR

med Mercury F100 ELPT

Pris från **1.595 kr/mån** (279.900:-)



Spara
35.500:-

INTERBOAT

Marina upplevelser för alla

www.interboat.se

Dalarö 08-501 501 05

Luleå 0920-22 80 25

Danderyd 08-545 914 40

Skanstull 08-556 709 00

Karlshamn 0454-180 15

Örebro 019-31 12 00

Vi samarbetar med: **svedea** **Swedbank**

Färre omkomna var fulla

Bara en dryg tredjedel av de 28 som omkom i båt förra året hade alkohol i blodet. Det är ett historiskt lågt rekord, enligt nya siffror från Transportstyrelsen.

Att alkohol ökar risken för dödsfall till sjöss är ett faktum. Under tidigare år har mellan 60 och 80 procent av de som omkommit i fritidsbåtolyckor druckit alkohol. Förra årets siffra på 35 procent är därför rekordlåg.

Det beror dock knappast på att båtfolket blivit mer återhållsamma, menar Jonas Ekblad, analytiker på Transportstyrelsen.

– Det är nog tyvärr slumpens skördar. Ingen kan påstå att man blir en bättre sjöman av att dricka sprit, säger han.

Statistiken visar också att det ingalunda är säkert att korka upp ens i hamn. De flesta dödsfall och allvarliga olyckor sker nämligen inte i storm och kuling, utan när båten är tryggt förtöjd, vid iland- eller ombordstigning.

– Oftast är det ju gamla gubbar som dör. Det är balansen där som spelar roll, den blir inte bättre av sprit, säger Jonas Ekblad.



135 båtar k-märkta

Sverige är som bekant ett av världens mest fritidsbåtstata länder och båtlivet är en viktig del av kulturarvet. Sjöfartsverket har därför k-märkt ytterligare elva båtar.

Totalt är nu sammanlagt 135 svenska trä- och motorbåtar märkta av Sjöhistoriska museet.

– Syftet med k-märkningen är att ge uppmärksamhet och uppskattning

gentemot de människor som satsar både tid och pengar på att vårda och använda äldre fritidsbåtar, säger Fredrik Blomqvist, intendent på Sjöhistoriska museet.

Bland de båtar som k-märkts finns så vitt skilda modeller som den 17,9 meter långa motorkryssaren Havsörnen II, lotssnipan Gudrun, och den knappt fem meter långa Långedragssjullen Ella-Stina.

**MARSTRAND
BOAT
SHOW**

25-27 augusti
marstrandboatshow.se



**ALLT PÅ
SJÖN**

I GUSTAVSBERG
1-3 september
alltpasjon.se



Välkommen till
Sveriges största
flytande båtmässor!

Fri entré & parkering

Arrangeras av
SweBoat 
Båtbranschens Riksförbund



MAXIMAL PRESTANDA, MAXIMAL VISIBILITET.



HDS
C A R B O N

REDO FÖR UTMANINGAR

Vi tagit prestanda, respons och pekskärmsteknik till en helt ny nivå. HDS CARBON är det mest mångsidiga ekolodet av sitt slag, med oslagbar upplösning och skärpa samt bättre flexibilitet, snabbhet och kraft. Fiska utan ansträngning – med överlägsen tydlighet Tvåkanaligt CHIRP-ekolod, dubbla nätverksanslutna ekolodskällor, StructureScan® 3D med SideScan- och DownScan Imaging™ och navigering – allt på en gång och snabbare än någonsin. Välj Carbon med 7-, 9- eller 12-tums pekskärm.

BESÖK LOWRANCE.COM/CARBON



SOLARMAX HD

LOWRANCE®

LYXIG STYRPUKPET

*Askeladdens nya, lyxiga styrpukpetbåt
duger för några natters camping. Men
bäst funkar den när det är bråttom.*

TEXT MIKAEL MAHLBERG FOTO MAX CARLGREN & MIKAEL MAHLBERG





Pa-pa-pa-pa. Plötsligt hörs ljudet av en skottsalva. Vi befinner oss mitt ute på en fjord utanför norska Bergen. Vem skjuter automatvapen? Hundra meter bort ser jag en svart ribb med gröna män i. De vinkar åt mig att försvinna från platsen – ögonaböj. Med andan i halsen lägger jag handen på gasen och på några sekunder flyr jag åt andra hållet i 49 knop.

Askeladden C65 CC med 300 hästkrafter på akterspegeln är en utmärkt båt om du som jag råkat hamna i närheten av den norska marinens övningar. Toppfarten är 49 knop och det är därmed inte många på fjärden, eller fjorden, som hinner ikapp dig. Sjöegenskaperna är också lugna och trygga – du kan gira hur tajt som helst utan att skrovet hugger eller släpper. I de lite större vågorna ute på fjorden går det mjukt, för att vara en båt på drygt sex meter. Vi har tidigare kört Askeladdens DC-modell med likadant skrov fast med ”bara” 200 hästkrafter där bak. De 100 fler hästarna på CC-modellen gör stor skillnad. Istället för cirka 40 knops toppfart och lite lätt trött gång, blir nu båten sportig och alert. Askeladden har till skillnad från många andra båttillverkare satsat på ett vasst skrov med 24 graders V-botten i aktern. Det är snudd på extremt för en familjebåt och ger också en skön gång i sjön, men kräver en något större motorstyrka för att verkligen komma till sin rätt.

Askeladden C65 finns alltså i tre olika utförande, dels C65 Daycruiser, dels en bowrider som helt enkelt heter C65 Bowrider och så dagens testbåt C65 CC – tilläggsnamnet står för center console.

I mitten av båten sitter en styrepulpet som ger hyfsat vindskydd för två personer. Förarplatsen har förstås navigator, men denna relativt lilla båt är också utrustad med bogpropeller – en lyx när du ska in eller ut ur hamnen.

I aktern hittar vi en rak soffa, där tre vuxna får plats. Det går att montera upp ett bord och vända förar- och

▲ Högt och stadigt gångläge. Här är det nästan stilla, när vi kommer ut på öppet hav är gången fortsatt stabil.



▲ Det är lätt att gå runt styrkonsolen, som ger hyggligt lä för två personer. Med konsolens tyngdpunkt mitt i båten blir balansen utmärkt.



▲ Förbrunnen är bekväm med stor U-soffa som rymmer upp till sex personer. Här sitter man bäst i låga farter.



▲ Med några dynor som förvaras i ruffen gör man lätt om soffan till en stor solsäng.



▲ Bogropeller är lyx på en drygt sex meter lång båt. För den som vill och har råd går det att extrautrusta Askeladden C65 CC till tänderna.



▲ Ett litet fack för mobilen med ladduttag borde vara självklart år 2017, men Askeladden är ett av få varv som lyckas komma ihåg den viktiga detaljen.

passagerarstolen bakåt, så att fem personer kan sitta och äta tillsammans. Den bästa finessen är dock att aktersoffans ryggstöd kan skjutas framåt, så att du sitter i soffan vänd akterut, på första parkett mot havet.

C65 CC-modellen saknar dock det vindskydd och komfort som bowrider- och dc-modellens större vindruta ger. Det blir ganska blåsigt för dem i aktersoffan och dessutom saknas skyddad solbädd i aktern. Om du efter förtöjningen känner för att sträcka ut dig med en bok i handen, får du istället välja förbrunnen. Här har Askeladden möblerat med en U-soffa som kan bäddas till en solbädd. Under gång är det här dock en blåsig plats.

I de lite större vågorna ute på fjorden går det mjukt, för att vara en båt på drygt sex meter

För barnfamiljen är Askeladden C65 CC ett väl spartanskt val. Vindskyddet är dåligt och de skyddade sittplatserna är få. Då passar Askeladdens skyddade bowrider- eller daycruiser-modeller betydligt bättre. Men för ett par utan barn är denna Center Console ett alternativ. Fördelen med mittpulpeten är att det blir lätt att gå runt i båten. Via breda gångbord tar jag mig snabbt mellan förskepp och akterbrunn. Och när det börjar regna – vilket det alltför ofta gör i norska Bergen – finns ett bra kapell som täcker hela akterbrunnen.

Till skillnad från många konkurrenter i klassen har C65 CC också ett litet krypin under styrpulpeten. Ruffen är knappast lämplig för storväxta. Kojlängden är cirka 185 centimeter och det är trångt för fötterna i fotänden. Men kypinet är mysigt och ljust tack vare två stora fönster. Här ryms två personer av medellängd. Under kojerna finns dessutom möjlighet att få en riktig spoltoalett med septiktank.



▲ Toalett med septiktank är extrautrustning och skjuts in under däck när den inte används. Frågan är vem som vill gå på muggen i ruffen?



FAKTA

ASKELADDEN C65 CC

TEKNISK INFO

- Längd 6,45 meter
- Bredd 2,45 meter
- Vikt 1 400 kilo
- Last 7 personer
- Bränsletank 230 liter
- Max motor 300 hästar
- Pris från 539 000 kronor med 150 hk

TESKÖRNINGEN

- Last 1 person
- Motor Suzuki 300 hk
- Fart 49 knop

VÅRT ATT NOTERA

- + Köregenskaperna
- + Möjlighet att sova
- + Stora stuvutrymmen
- + Finish
- Oskyddad jämfört med en dc/bowrider

OUTSPÅTT

Askeladden C65 CC är en lyxig styrpulpbåt med övernattningsmöjligheter för två. Stor körglädje, men har du barn är Askeladdens bowridermodell bekvämare.

KONTAKT

askeladden.no

▲ Det står 250 på motorkåpan, men motorn är i själva verket 300 hästar stark. Den gör C65 CC till en sportig båt att köra. Skrovet kräver minst 200 hästar för att komma till sin rätt, speciellt om det är lastat med de sju personer som båten är godkänd för.

Vill man, går det också att få en dusch på akterdäck, samt diskho. Tillsammans med kylboxen på 35 liter blir båten ett campingalternativ under några nätter.

Ruffen lär dock sällan användas till att sova i. Bäst funkar den som ett enormt stuvutrymme, där flytvästar, packning och kylväskor ledigt går in.

Den synliga kvaliteten och finishen är på topp, Askeladden gör helt enkelt snygga båtar. Numera sker produktionen i Polen istället för i Norge, vilket troligen har lyft kvaliteten. De lägre polska lönerna gör att varvet kan lägga fler timmar på varje enskild båt.

Prislappen avslöjar också att Askeladden siktar på premiumsegmentet.

För 532 000 kronor får du en basutrustad båt med 150 hästkrafter. Den motorn duger visserligen för att plana upp men ger liten körglädje. Båten kräver minst 200 hästar, speciellt med tung last. Prislappen ökar då med 30 000 kronor – en i sammanhanget liten summa. Ska du ha de vanligaste tillbehören för en körklar båt krävs dock ett Complete-paket för ytterligare 85 700 kronor.

Räkna med cirka 730 000 kronor för en fin båt med 300-hästare, dynor, kylbox, navigator, stereo och det som behövs för smidiga dagar till sjöss.

Kvalitet och finish är på topp

TRE KONKURRENTER

NORDKAPP 705 ENDURO RANGER

Nordkapps vindsnabba mittpulpbåt saknar kojor. Istället finns ett enormt stuvutrymme. Skrovet är smalare och går ännu bättre i sjön än Askeladden.

Pris Ca 650 000 kr



ASKELADDEN C65 BOWRIDER

Bjuder på större komfort tack vare vindrutan över hela båtens bredd. Här finns varken ruff eller kojor, men att sova i solbådden under det luftiga kapellet är minst lika skönt.

Pris Ca 630 000 kr



NIMBUS 21 NOVA

Nimbus var först med walk-around i Norden. Den kom för några år sedan, har större ruff än Askeladden C65 CC, men en spartansk sittbrunn och mindre bekväm förbrunn.

Pris Ca 700 000 kr



The 4x4 of the Sea!

Targa®



MODELLPROGRAM:

23.1 25.1 27.1 30.1 - NYHET 32 35 37 44 46 - NYHET

Upplev Targa live på båtmässorna!
Marstrand Boat Show 25-27 augusti . Allt På Sjön - Gustavsberg 1-3 september.

SEA4YOU

Sea4you Sweden AB
Skogsövägen 22, 133 33 Saltsjöbaden
Tel. 08-717 04 05 - www.sea4you.se

nordic marine

Nordic Marine Scandinavia AB
Lilla varvsgatan 12, 442 66 Marstrand
Tel. 0303-613 00 - www.nordicmarine.se

Den heter Sea Ray 320 Sundancer, men har inte så mycket gemensamt med de tidigare Sundancermodellerna. Detta är en hybrid av bowrider och kabinbåt.

TEXT MAX CARLGREN FOTO PÅR OLSSON

BOWRIDER MED SOVPLATS





Sea Ray 320 Sundancer är ett resultat av att företaget såg bowridermarknaden växa medan kabinbåtar på 30-40 fot med dåligt med utrymme utomhus gått tillbaka. Då föddes idén med en korsning av bowrider och kabinbåt, med bra plats att sola utomhus och möjlighet att klara en natt eller två i båten.

Resultatet är ett högt förskepp med solsoffa, en kabin som kan rymma fyra personer och massor av soffplats och solbädd i aktern. Den är inte lika hög som de gamla Sundancermodellerna, namnet har man behållit för att det är välkänt. Ser man båten från en låg kaj ser den rätt mycket ut som en traditionell cruiser, fast ovanifrån ser man en stor bowriderliknande båt.

Under däck är det ljust och rymligt, åtminstone i den främre delen av kabinen. Här finns en soffa som går att bädda till en ganska kort dubbelsäng. Man sitter utan problem fem personer kring bordet om det är matdags och tråkigt väder. Den aktere delen av kabinen skiljs från den främre med en gardin, så det handlar egentligen inte om två kabiner utan en stor som går att dela av med tyg. Funkar för en familj, men inte om två par vill ha det avskilt från varandra.

Toaletten på styrbordssidan är lite för låg för under-teknad, jag får kröka på nacken för att få in mina 195 centimeter. Här finns toalett, glashög och dusch. Mitt emot på babordssidan finns kylskåp och mikrovågsugn. Under finns skjutluckor som känns lite billiga och skramliga. Längst fram i fören sitter en tv som går att fälla in bakom

kuddarna. För att titta får du sitta i soffan och vrida på kroppen. Alternativt bulla upp med kuddar mot toaletten och köksskåpet och sitta med benen uppslängda i soffan.

Fören är bred och den stora soffan är ställd åt styrbordssidan. Framför finns plats att gå och när du ska ned i sittbrunnen går du längs babordssidan. Soffan rymmer tre personer, det finns armstöd mellan sitsarna och de yttre två har varsin mugghållare. Ett runt bord går att fästa framför soffan.

I fören finns elektriskt ankarspel och utrymme för tampar. Under soffan finns kabinen så här saknas det stuvutrymme. Men förvaring är inget problem. Du kan förstås få plats med massor nere under däck, men det finns också

▲ 320 Sundancer klarar av den stökiga sjön vid Mallorcas västkust, men det smäller och brakar en del.



◀ Förorplatsen är bekväm och stor. Skönt stöd för armen bakom gasreglaget uppskattas.



▲ Man kommer upp ur ruffen på babordssidan. Gången fram till fördäck nås via ett par trappsteg, där ståhöjden blir otillräcklig för en lång person.



▲ Pentryt finns längs styrbordssidan. Sofan rymmer massor av gäster, det finns även handtag under ifall man måste hålla i sig.



▲ Med bordet omgjort till solbädd får du ett stort utrymme för att sitta och prata, sola eller bada. Gången löper diagonalt genom brunnen.



▲ Ryggstödet i aktersoffan är svängbart så att du kan flytta ut närmare vattnet. Det skapar en öppen känsla.

stugar i alla soffor. Förarplatsen är rymlig med ratten rakt framför föraren och gasreglaget har ett bekvämt armstöd bakom sig så att du kan vila armen under gång.

Navigationen sköts i testbåten via två Raymarineskärmar där man även kan få upp motordata. Placeringen gör att personen som sitter bredvid föraren kan hålla koll på sjökortet om föraren vill koncentrera sig på att köra båten. Testbåten har även Mercurys automatiska trimsystem som sköter powertrimmet utan att du behöver fundera på det. Det var inte inkopplat under testdagarna. Dubbla motorer samt bogpropeller gör det lätt att peta in båten vid bryggan utan att bli stressad.

På babordssidan framför nedgången till kabinen finns en passagerarsoffa för två. Här finns handtag på båda sidorna så att alla tre kan hålla i sig, föraren har ju ratten att hålla i.

Akteröver finns en stor L-soffa. Ryggstödet mot den framvända passagerarsoffan kan fällas framåt, då ryms åtta personer utan problem i soffan. På styrbordssidan finns en liten vinklad soffa som rymmer en person med gott om plats. Bredvid finns pentry och kylskåp.

När jag rundar aktersoffan på styrbordssidan märker jag att soffryggen sitter lite löst. Det visar sig att det jag tror är ett konstruktionsfel i själva verket är ett svängbart ryggstöd. Genom att sänka bordet i akterbrunnen och vrida soffan får du en slags solfäderformad solbädd som sträcker sig ända från badbryggan in i sittbrunnen och ända fram till passagerarsoffan längst fram. Nästa steg är att börja blanda cocktails och dra på stereon.

Istället drar vi igång motorerna och gör oss redo att lämna kaj. Jag går fram i fören och lossar mooringlinan och slår i skallen i hardtoppen på vägen tillbaka in i sittbrunnen. Det är ståhöjd under hardtoppen men på väg från fören går man ned för några steg, där träffar min skalle taket. Standard är en enklare bäge, hardtoppen är tillval.

Jag morrar lite om båtar byggda för knattar och går till aktern med en näve fendrar. De ryms i ett stort utrymme under solbädden i aktern.

Med dubbla 6,2-liters 300-hästare finns det en massa kraft. Och den kraften behövs för att skicka iväg det stora ekipaget över havet. Dubbla motorer ger stabil gång, det går även att få ett automatiskt trimplanssystem med gyro som håller båten rak även i sidvind. Men gången är helt



► I fören hittar du soffan för tre som förvandlar denna salongsbåt till en bowriderhybrid.



▲ Den trevligaste platsen ombord är aktersoffan. Att kunna sitta vänd bort från båten ger en skön känsla av att vara mitt i havet.



▲ Ståhöjden är bra vid förarplatsen. Stående är sikten god, när jag sitter ned är balkarna något i vägen.



▲ Visst kan man sitta nere i ruffen och käka, men vem vill göra det – klart trevligare att sitta uppe på däck.



▲ Med bordet nedsänkt och en dyna förvandlas matsalen till sovrum. Det är inte stort men det går att få plats två personer.

FAKTA

**SEA RAY
320 SUNDANCER**

TEKNISK INFO

- Längd** 10,3 meter
- Bredd** 3,5 meter
- Vikt** Saknas
- Bränsle** 643 liter
- Antal personer** Saknas
- Motor** 500-700 hk
- Pris** Från ca 2,2 miljoner

TESTKÖRNINGEN

- Last** 3 personer
- Motor** 2 x 300 hk
- Fart** Cirka 41 knop

VÅRT ATT NOTERA

- + Solbädden i aktern
- + Bowriderkänsla
- Smäller i motsjö

OUTSPÅTT

Sea Ray försöker sig på en kombi av daycruiser och bowrider och lyckas hyggligt. Det är en stor båt som är smart planerad, som gjord för långa badutflykter.

KONTAKT

Sea Ray Center
searay.se

klart bättre än den för exempelvis 265 Sundancer som jag körde för ett antal år sedan. Den var inte funktionsduglig när trimplanen la av.

Ljudvolymen är okej i båten. Eftersom den har bensinmotorer är ljudvolymen bättre än med dieselmotorer, men det låter fortfarande en hel del. Känslan av att köra buss finner sig, det är inte sportigt men det är tryggt. Sjön är stökig men det går bra att dra på. Det smäller en del men det blir aldrig otrevligt. Förarsätena är höga med stöd för fötterna om du är kortare än undertecknad. 320 Sundancer är inte byggd för att braka fram i hög sjö. Den klarar det men ska det sitta tre personer i soffan på fördäck kommer du vilja ha platt vatten. Lite småvågor är inga problem, men när jag kör i grov sjö är det helt otänkbart att någon skulle få sitta i fören under gång.

320 Sundancer är som att ta med sig både stranden och en liten stuga, eller kanske snarare ett tält, dit du ska. Du kan sola och bada utan att någon annan skvätter sand på dig. Vill man stanna ute över en natt behöver inte fyra sova i ett tält eller ta in på hotell eller vandrarhem, utan man bäddar bara upp nere under däck.

Du får ingen stor kabin, men du får massor av solutrymme. Så den är snarare till för dig som vill ut och hänga på vattnet utan att behöva stiga i land, än för dig som vill bo bekvämt i båten. Det finns spis men jag tror inte att så många kommer att laga mat. De kommer snarare att använda de dubbla kylskåpen för att ha obegränsad tillgång till kall dryck när de hänger på sin privata strand.

TRE KONKURRENTER

**NIMBUS
305 DROPHEAD**

En svensk konkurrent med öppen och luftig design. Långt från det amerikanskt vräkiga, snarare nordiskt elegant. Plus för det smarta kapellet.
Pris Ca 2,3 miljoner kronor



**JEANNEAU
LEADER 30**

Pigga köregenskaper och hygglig kvalitet gör att vi gillar denna franska konkurrent. Sea Ray andas mer lyx och har mer plats för sol och bad.
Pris Ca 2 miljoner kronor



**AXOPAR
37**

Metern längre, finns i flera versioner, både öppen och med hytt. AC-versionen har en kabin i aktern och gott om plats att sola i fören.
Pris Ca 2,3 miljoner kronor





WWW.PREMIUMMARIN.SE



Vi ställer ut på
Marstrandsmässan
25-27 augusti

YANMAR

YANMAR



PREMIUM MARIN

Exklusiv återförsäljare för Skager i Sverige | 070-616 69 06

SMÅ BÅTAR MED STOR GLÄDJE



*En enkel snurrebåt
med styrpulpet
förgyller vistelsen
vid sommarstugan.
Vi testar tre favoriter
bestyckade med
likadana 25-hästare.
Vilken är bäst?*

TEXT & FOTO MIKAEL MAHLBERG

En liten styrpulpetbåt förgyller semestern i sommarstugan nära havet eller sjön. Med styrpulpet blir resan så mycket behagligare än rorkult. En motor på 20-30 hästkrafter räcker för toppfarter på 25 knop. Resan till fiskestället eller badön går därför betydligt snabbare än med en liten roddbåt med snurra. Ändå är våra tre testbåtar från kända Linder, Buster och Pioner så enkla att köra att du tryggt kan släppa ut tonåringarna. Vikten är också så låg att du enkelt kan traila dem eller dra upp dem på land.

Alla tre båtarna är motoriserade med Yamahas nya 25-hästare. Den väger bara 57 kilo och passar bra till de lätta båtarna. Styrkan räcker för att båtarna ska komma upp i plan även med tre eller fyra personer ombord. Du kan till och med dra en lättare vattenskidåkare.

Även om motorerna är likadana, skiljer sig våra tre testbåtar åt. Pioner är den norska, rotationsgjutna plastbåten med bra pris. Linder är den lätta insjöbåten, fiskarens favorit. Buster är byggd för större fjärdar. Vilken som passar dig bäst kan du läsa om på följande sidor.



LÄTT OCH RYMLIG FISKEBÅT

Linder 445 Max har enkelskrov i aluminium. Det gör den rymlig och lätt att dra upp på land eller trailer. Därför är det insjöfiskarens favorit. Linder 445 Max gör skäl för namnet. När jag sätter fötterna på aluminiumdurken känns skrovet djupare och bredare än konkurrenternas. Durken ligger lågt i skrovet och är bred. Matkassar, ankare och annat som man vill ställa ned, ligger skyddat. Att sätta ett litet barn på durken känns tryggt.

Båten känns klart störst i testet, trots att den faktiskt är minst och lättast. Anledningen är att Linder är den enda i testet som har ett enkelskrov i aluminium. Det är bara två millimeter tjockt och stjär minimalt med utrymme från den viktiga insidan, som Linder möblerat traditionellt. Tre tofter, midskepps, i aktern och fören, rymmer ledigt de fyra personer båten är godkänd för. Under kortare färder rymmer fler och Linder är tillräckligt stabil för att bära dem,



▲ De höga dubbla hajfenorna ingår i standardutrustningen och gör ombordstigningen både enklare och säkrare.



▲ Det lilla vattentäta facket i styrpulpens framkant rymmer instruktionsboken, fiskekortet och de andra fukt känsliga pinalerna du alltid vill ha ombord.

enkelskrovet lutar knappt när jag sätter mig på relingen.

Föraren sitter bakom en enkel pulpet, som dock har drickahållare och ett litet fack (ej vattentätt) för mobil eller solglasögon. Vindskyddet är hyggligt för föraren, dessutom finns plats för upp till en sju tums gps/ekolod – viktigt för den som fiskar seriöst.

Bakpå hänger Yamahas nya 25-hästare, som visar sig vara rätt motor. Ensam ombord kommer jag snabbt upp i plan. Toppfarten är nästan 26 knop, och även med tre normaltunga personer ombord kommer 445 Max upp i 20 knop. Båten känns sportig inne på plattvattnet. Av de tre testbåtarna imponerar Linder Sportsman 445 Max klart mest på min inre 13-åring.

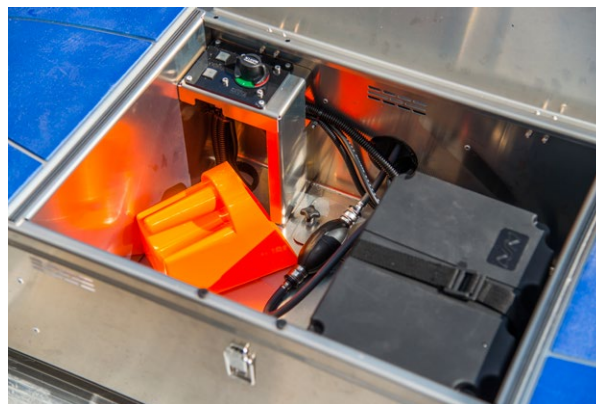
När jag lämnar skyddet från en udde och möter krabb sjö på Älgöfjärden, börjar det lätta skrovet gå oroligt. Båten väger bara 203 kilo, nästan 60 kilo mindre än testets tyngsta båt Buster Sr. Därför drar jag ned på farten. Skrovet passar bäst på lugnare vatten. I krabb sjö skramlar och låter det på klassiskt aluminiumbåtsvis också en hel del – tänk ljudet av att hamra på en tom kakburk.

Föraren sitter utan direkt ryggstöd, en miss som går att åtgärda med tillbehöret ryggstöd. Å andra sidan går en sådan här båt oftast korta sträckor, det vanliga utflyktsmålet är ett fiskeställe eller ö som sällan ligger längre bort än en halvtimme. Komforten på förarplatsen går därför att leva med.

Stuvfack är det däremot ont om ombord. I mittoften huserar bränsletanken på 25 liter. Endast i aktertoften, bredvid batteriet, finns ett litet utrymme för öskar, tampar och annat som man vill ha med sig. Ett litet vattentätt fack i styrpulpens framkant rymmer bruksanvisning och annat fukt känsligt som alltid bör finnas ombord.

Linder väger endast 203 kilo och det gör den lättast av båtarna att dra upp på land vid vinterförvaringen. Men enkelskrovet saknar självläns. Visserligen pumpar en automatisk länsypump ut slagvattnet, men vad händer när batteriet tar slut? Då är Busters och Pioners självlänsar bättre.

Tack vare låg vikt och rymligt inre är Linder insjöfiskarens favorit.



▲ Bredvid batteriet finns ett stuvutrymme som rymmer några flytvästar och öskaret.



▲ Med en vikt på bara 200 kilo är Linder en smidig båt att traila och dra upp på land. Bra för fiskaren som mest har båten på trailer.

Linder Sportsman 445 Max imponerar klart mest på min inre 13-åring.



▲ Tre tofter rymmer många människor. Tack vare enkelskrovet blir båten rymlig. Passagerarna sitter djupt vilket ger en trygghetskänsla.



▲ Föraren har fint vindskydd från pulpeten. Storfiskaren har möjlighet att montera upp till en sjutums navigator/ekolod på instrumentpanelen.



Ute på sjön går Buster betydligt lugnare och mjukare än Linder



▲ Buster S1 har självlänsande durk. Praktiskt, men det ger också något mindre innerutrymmen eftersom durken hamnar högre upp.



▲ Buster S1 har bra stuvutrymmen. Det i aktersoffan är stort men grejerna får dela plats med bensintanken.

BUSTER S1

BÄSTA SJÖGENSKAPERNA

Buster S har de bästa sjöegenskaperna av de tre båtarna. Det här är rätt val för den som fiskar på större vatten.

Jag tar hjälp av två tyska båtjournalister. De sätter varsin fot och 200 kilo på relingen, men Buster S1 lutar ändå knappt. Med flytmaterial i friborden är Busters näst minsta modell en stabil och trygg båt, något företaget framhåvt i sina broschyrer sedan 1980-talet.

Sjöegenskaperna är utmärkta för båtstorleken. Toppfarten med 25-hästaren är snudd på densamma för alla tre båtarna, Buster toppar 25,6 knop. Planingströskeln är märkbar med en person ombord. Men väl ute på sjön går Buster S1 betydligt mjukare och studsar mindre på vågtopparna än Linder. Här märks också skillnaden mellan Linders enkelskrov och Busters dubbelskrov, som är tystare i sjön. Åkturen är betydligt skönare. Buster har också en stor motorbrunn som hindrar vågor att tränga in i sittbrunnen, en viktig säkerhetsdetalj för den som ger sig längre ut på havet.

S1 betyder på Busterspråk en enkel styrpulp på styrbordssidan. Vår testbåt saknar mittoft och är därför lätt att gå runt i – smidigt för den som vill fiska. Men 4 300 kronors påslag för att få den tredje toften känns dyrt.

Stuvfacken är störst i testet, ett finns i aktern bredvid bensindunken och det andra i förtoften. I fören återfinns vi också en klassisk, praktisk Buster-detalj: skrovnumret är instansat i fördäcket, som är trubbigt, brett och lätt att stiga iland från. Det så kallade hajfeneräcket är tillval men rekommenderas för trygg ombordstigning.

Buster S1 har också som enda båt i testflottan en ordentlig självläns och vattnet som stänker in rinner faktiskt ut under gång. Du kan därmed också lämna båten obebakad vid bryggan under ett rejält regnväder.

Men självlänsen och de tjocka friborden med flytmaterial gör också Buster S1 trängre än Linder, testets andra alubåt. Durken ligger högt och passagerarna sitter i nivå med relingen. Vid ett tillfälle glider mobiltelefonen ur min bakficka, och det är rena turen att den landar i den för tillfället torra motorbrunnen och inte kanar rätt ut i havet. En liten sarg akterut hade löst detta problem.

Föraren sitter hyggligt skyddad bakom styrpulpeten om än inte lika bra som på Linder, har lagom avstånd till ratten men saknar ryggstöd vilket gör längre resor obekväma. Vi saknar också ett fack för småpinaler som mobil – speciellt då 12-voltstuttag för laddning sitter bredvid ratten.

Buster har alltså de bästa sjöegenskaperna och känns också bäst byggd. Skrovet är solitt, detaljerna känns välarbetade. Så är också S1 dyrare än konkurrenterna i testet, 138 000 kronor med Yamahas 25-hästare.



▲ Det är lätt att ta sig ombord via det breda förskeppet. Hajfena förenklar ombordstigningen ännu mer, men är tillval.

▲ Ett tyst, stabilt skrov och lugna sjöegenskaper gör Buster S till favoriten i hårt väder.



▲ Alla tre båtarna har bra räddningsstegar av liknande snitt. De gör det enkelt att klättra ombord efter simturen.



▲ Liksom de andra båtarna har Buster 12-voltstuttag, men saknar tyvärr ett fack att lägga mobilen i.

BEKVÄM OCH PRISVÄRD

Pioner 14 Active överraskar med bra pris och en bekväm inredning. Polyetenplasten är tålig mot stötar och slag, men frågan är hur styrpulpens infästning håller i längden.

Norska Pioneer bygger båtar i rotationsgjuten plast. Ett polyetenpulver läggs i en form, som sedan roterar i en 300 grader varm ugn. Pulvret smälter, fördelas i formen och vips, efter en timme är en Pioneer 14 Active färdigbakad!

Metoden har flera fördelar. Produktionen går snabbt, är billig och båten kan förses med en mängd små detaljer som är ingjutna i skrovet. Pioneer 14 Active är den bekvämaste



▲ Det rotationsgjutna plastskrovet är tåligt mot stötar och slag. Om en skada ändå uppstår, går det att laga med en värmepistol och en ny plastbit.



▲ De rundade formerna, den mjuka plasten och lätta stuvfacksluckor minskar risken att klämma eller slå sig ombord. Säkert!

båten i testet. Föraren har ett vadderat ryggstöd som gör Pioneer överlägset skönast att ratta lite längre sträckor. Båten är tryggt nog säkerhetsmärkt av Det Norske Veritas och kan bära fyra personer som ledigt ryms på de tre tofterna. Plastinredningen är mjuk och till skillnad från alubåtarna i testet finns här inga vassa kanter eller hörn att göra sig illa på.

Pioners inredning är betydligt mer välarbetad än de enklare alubåtarnas. Bland finnesserna kan nämnas den stora motorbrunnen, som skyddar mot att vågor tränger in när man backar mot vinden. Här ryms också tampar. Ankarret kan fästas i badstegen som är ingjutna i akterspegeln. Bredvid bensintanken under aktertoften hittar jag avdelade, små stuvfack så att tampar och småprylar slipper samsas med bränslepillet.

Mugghållare är ingjutna i plasten vid förtoften. Ett större stuvfack finns i mittoften.

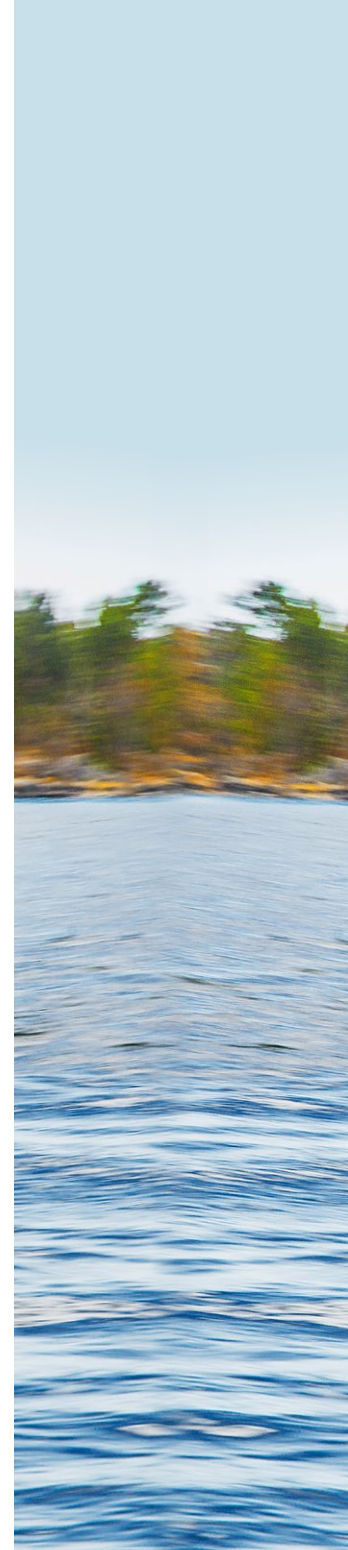
Föraren sitter som sagt bekvämt, i skydd av pulpeten. Komfortfinnesserna är: 12-voltsuttag för mobiltelefoner, fack för prylar samt en mugghållare. Med 25-hästaren – en likadan motor som i de övriga testbåtarna – kommer jag snabbt upp i plan och vi toppar 25,4 knop. Så fort vi börjar plana över de små, krabba vågorna märks det att båten är rotationsgjuten. Skrovet flexar märkbart, vilket inte känns obehagligt utan snarare verkar som en slags gasfjädring. Gången är mjuk. Pioneer 14 Active har också en tendens att bredsadda genom skarpa kurvor, vilket beror på en platt botten men också på det något flexibla plastskrovet.

Åter vid bryggan märker jag byggmetodens enda nackdel: pulpeten sitter väl rangligt infäst mot durken. Den flexar 10-15 cm när jag ruskar om den med ena handen. Plasten är helt enkelt inte tillräckligt styv för en solid infästning. Pioneer hävdar dock att det flexar – men håller.

Vid en snabb titt ser den norska plastbåten betydligt mer påkostad ut än både Linder och Buster. Som utflyktsbåt är den bäst i test tack vare många sittplatser och DNV-godkännandet för fyra personer. Ändå kostar den rotationsgjutna Pioneer 14 Active strax under 100 000 kronor med F25, alltså 20 000-30 000 kronor mindre än konkurrenterna i plåt.



▲ Förvaring finns i mittoften (bilden) där tanken förvaras, och i aktertoften. Tanken kan även förvaras i aktertoften.



▲ Först 2018 års modell är typgodkänd för Yamahas nya lätta 25-hästare. Men även en 20-hästare räcker till en toppfart på drygt 20 knop.

***Båten är tryggt nog
säkerhetsmärkt av
DNV-GL, tidigare känt som
Det Norske Veritas***



▲ Pioners lite udda lösning funkar, men det är något besvärligare att dra linan genom öppningen istället för att göra fast den runt en vanlig knape.



▲ Förarplatsen har mugghållare, plats för navigatör och 12-voltsuttag för mobilen, som läggs i facket högst upp.



TEST Båtnytt #08 2017 VINNARE

FAKTA

PIONEER 14 ACTIVE

TEKNISK INFO

Längd 4,11 meter
Bredd 1,73 meter
Vikt 220 kilo
Max motor 25 hästar
Max last 4 personer
Pris 95 800 kr m 25 hk

TESTKÖRNINGEN

Last 1 person
Motor Yamaha 25 hk
Fart 25,2 knop

VÅRT ATT NOTERA

- + Priset
- + Inredningen
- + Inga vassa hörn
- Styrpulpens infästning

KONTAKT

Pionerboat.se

FAKTA

BUSTER S1

TEKNISK INFO

Längd 4,43 meter
Bredd 1,81 meter
Vikt 260 kilo
Max motor 30 hästar
Max last 4 personer
Pris 138 000 kr m 25 hk

TESTKÖRNINGEN

Last 1 person
Motor Yamaha 25 hk
Fart 25,6 knop

VÅRT ATT NOTERA

- + Stora stuvor
- + Sjöegenskaperna
- Dyr
- Liten inombords

KONTAKT

Buster.fi

FAKTA

LINDER SPORTSMAN 445 MAX

TEKNISK INFO

Längd 4,51 meter
Bredd 1,75 meter
Vikt 203 kilo
Max last 4 personer
Max motor 30 hästar
Pris 134 500 kr m 25 hk

TESTKÖRNINGEN

Last 1 person
Motor Yamaha 25 hk
Fart 25,4 knop

VÅRT ATT NOTERA

- + Lätt
- + Rymlig
- Ej självläns

KONTAKT


Linder.se

Efter en dags flängande över fjärdarna utanför Djurö känner vi de tre testbåtarna utan och innan.

Buster S1 imponerar med hög byggkvalitet och sjöegenskaper som gör att vi vågar hålla full fart i den ihållande brisen på Älgöfjärden. Stora stuvutrymmen är en annan genomtänkt detalj. Buster S1 är den båt vi helst sätter oss i om vi ska åka på utflykt långt ut på havet.

Ändå känns Buster-konceptet med självläns och tjocka skrovsidor bättre avpassat för större båtar. Skrovet blir trångt, och besättningen sitter snarare på båten än i den. Priset är också högt.

Linder Sportsman 445 Max är insjöfiskarens val. Den lätta, rymliga båten passar bra på lugnare vatten och är lätt att slänga upp på en trailer. Men på större fjärdar och vågor känns Linder Sportsman 445 Max som en väl lätt båt.

Testlagets favorit blir Pioneer 14 Active. Den bekväma inredningen, bra skrov och många detaljer gör den till ett bra val oavsett om du ska fiska, åka på utflykt eller skjutsa ut gästerna till sommarstugan. Den mjuka plasten och de rundade hörnen gör det tryggt för barn att vistas ombord. Pioneer 14 Active har också överlägset bäst pris, 20 000 – 30 000 kronor lägre än både Buster och Linder. 

Testlagets favorit blir Pioneer 14 Active



MADE IN THE MIDNIGHT SUN

Finnmaster S6 är det perfekta mötet mellan sportighet och innovativa detaljer. I denna skärgårdsjeep kan du avnjuta sommardagarna till det maximala, tack vare sittplatserna och soldäcket som du lätt kan sätta upp i fören. Den breda styrkonsolen med den strömlinjeformade vindrutan garanterar att man sitter skyddad från vind även i högre fart. Vi har kryddat med många smarta detaljer som flera trappsteg för att underlätta ombordstigning, fenderhållare för att hålla ordning och reda på förtöjningsutrustning samt rejält med stuvutrymme för att du skall kunna ta med dig allt du behöver under dagen. Skenet från LED-lamporna i fören styr dig mot ändlösa äventyr på sjön.



FINNMASTER S6



FINNMASTER 55 SC



FINNMASTER 52 SC



För mer information och närmaste återförsäljare besök finnmaster.se

POWERED BY  **YAMAHA**



UPPSTICKKARE MED KOMFORT

Norska Ibiza är okänt i Sverige, men gör nu en offensiv med flera nya modeller. Den senaste daycruisern 680 Touring är en bekväm dagtursbåt med egen stil.

TEXT & FOTO TERJE BJÖRNSÉN TEXTBEARBETNING MIKKEAL MAHLBERG





Ibiza Boats må låta sydeuropeiskt, men faktum är att dessa helnorska båtar både byggs och tänks ut i båtbyggarmeckat Arendal i södra Norge. Märket fyller som bäst 25 år och har sedan starten 1991 haft en given om än något svajig position i Norge.

Mannen bakom allt heter Helge Duus, en fartgalen typ som konstruerat och tänkt ut det mesta i båtarna. Kännetecknen har varit låg planingströskel, bra skrov och mer fokus på sköna dagsturer än övernattnig. Det gjorde Ibiza stora på 90- och 00-talen. Sedan dalade stjärnan och först efter de senaste årens modelloffensiv är märket tillbaka på banan. Numera finns också en svensk återförsäljare i Rodins Marin i Uddevalla.

Vi testar nya 680 Touring, en helt ny daycruiser som är den näst minsta modellen i den nya Touring-serien. Designen är modern och båtarna i serien är lika varandra oavsett om du tittar på den minsta 640 Touring eller den största 811 Touring.

Även mellanmodellen 680 Touring är lätt att känna igen med sin raka för och kraftiga fenderlister som löper från fören bak till aktern. Strax över vattenlinjen sitter ytterligare en kraftig gummilist. En praktisk lösning som underlättar när du ska lägga dig vid en brygga eller andra platser där du riskerar att skrapa gelcoaten. Det blir förstås inte lika mjukt och dämpande som en ribbkudde, men förhöjningen blir lugnare om du inte måste kasta ut fendrarna så fort du ska in till land.

Modellerna i den nya Touring-serien är inte bara lika varandra på utsidan, utan även på lösningarna inuti båten.

680 Touring är nästan som en miniversion av den större 760 Touring, som är utrustad med det mesta du behöver för en dagstur i skärgården.

I aktern finns en stor och bekväm U-soffa som rymmer sju personer. Dynorna är sköna och välstydda. Jag vågar påstå att soffan är rymligare än de som återfinns i de mer kända konkurrenterna från Flipper, Finnmaster och

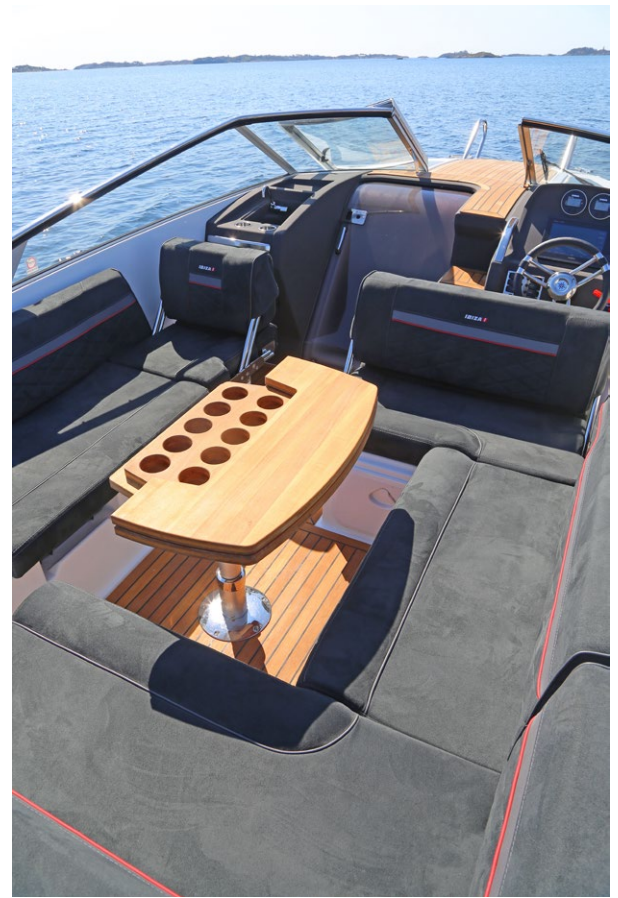
▲ Skrovet saknar på klassiskt Ibiza-manér planingströskel. Körglädjen är dessutom på topp.



▲ Soliga dagar uppskattar föraren den svarta instrumentpanelen, som inte reflekteras i vindrutan. Förarplatsen är på det hela taget bra.



▲ Ruffen är trång och mörk, eftersom Ibiza saknar fönster i skrovsidorna. Vill du sova ombord finns bättre båtar.



▲ Ibiza är gjord för att många ska kunna åka ut över dagen. Sittbrunnen är stor och har en U-soffa som sväljer sju till åtta personer.

Askeladden. Tillsammans med teakdäck i sittbrunnen, på badplattformen och på fördäck ger det en påkostad känsla.

Teaken är standardutrustning, precis som bottenmålning, hamnkapell, 30 liters kylskåp, pentry, solbädd och spoltoalett. Därmed är listan över extrautrustning behagligt kort, i huvudsak är det bogpropeller, ankarspel, navigator och trimplan.

När du vill ha full solbädd är det bara att fälla ned bordet, lägga på extrakuddarna och svänga runt ryggstödet. Det här är faktiskt den bästa sovplatsen ombord. Med kappellet uppe blir det en himmelssäng för två. Utgången till badplattformen sitter på babordssidan och det är lätt att komma ut för morgondoppet.



▲ Diska lär du sällan göra ombord på Ibiza 680T, men vattenkranen är bra när du glömt vattenflaskan hemma en het sommardag.

Därmed är listan över extrautrustning behagligt kort

Förarplatsen är överskådlig och testbåten är utrustad med en tio tums navigator från Garmin och motorinstrument från Yamaha ovanför. En bra detalj, som många tillverkare annars missar, är den grå instrumentbrädan som minimerar solreflexer i vindrutan. En annan bra detalj är handtaget, som medpassageraren i förarsoffan gärna håller fast vid i sjögång.

Så långt är Ibiza 680 Touring en hit - som känns lika rymlig som den större 760:an. Detta magiska trick avslöjas när vi drar i skjutdörren till ruffen och kryper in. Här inne är det trångt. Ibiza saknar till skillnad från marknadens övriga moderna daycruisers fönster i skrovsidorna, vilket gör att utrymmet känns än mindre. Det går att sova två personer, men den som vill övernatta ofta bör titta på en annan båt.

Här i ruffen finns också en riktig spoltoalett, gömd under styrbords kudde.

Tidigare på dagen har jag testat Ibizas flaggskepp, den stora 811 Touring – en övernattningsbar bobåt med två hytter och toalett. När jag nu sätter mig bakom ratten på den



▲ Tio personer sitter bekvämt ombord, även om CE-skylten bara godkänner sju.

TRE KONKURRENTER

FLIPPER 670 DC

Med stor sittbrunn och en mindre ruff är Flipper 670 DC en utmärkt dagtursbåt, precis som Ibiza. Skrovet är sportigt. Priset är dock rejält mycket lägre, cirka 650 000 kronor välutrustad, med 225 hästar.



FINNMASTER T7

Med snygga T7 siktar Finnmaster precis som Ibiza på premiumskiktet. T7:an vann vårt stora jämförande båttest, och har en utmärkt, ljus ruff. Priset är 757 000 kronor med 175 hästar.



ASKELADDEN C65 CRUISER

Förra årets redaktionsbåt har ett mjukt, V-bottnat skrov som går bra i sjön. Möjlighet till spoltoa, bogpropeller och ankarspel gör den välutrustad. Från 597 000 kronor med 200 hästkrafter.



mindre 680:an förväntar jag mig en helt annan och mer yster gång.

Men med gasen i botten känns 680:an snudd på lika trygg och bastant som flaggskeppet. Några luftfärder och hopp i häckvägen från passerande båtar är helt odramatiska. Det här känns som en större båt än vad den är. En förklaring är den bastanta rutramen, att skrovet är tyst och att inget i utrustningen ombord rister eller brakar under gång.

Ibiza-skrovet har, som brukligt, nästan ingen planingströskel. Det är också lätt att finmanövrera inne vid bryggan, vilket gör bogpropeller till en onödig finess för de allra flesta.

Motorrekommendationen är från 150 till 200 hästar, och på vår testbåt sitter en 175-hästare. Den räcker till 41 knop och planingströskeln är som sagt snudd på obefintlig. Motorn räcker gott till, för med 200-hästaren ökar farten bara med en knop – till 42 knop, enligt Ibizas egna mätningar. Skrovet känns lättdrivet och skulle säkert klara sig fint även med 150 hästar, vilket ger hyggliga 38 knops toppfart.

Toppfarten kanske känns viktig för dig som ska köpa ny båt – men frågan är hur ofta du trycker plattan i mattan med packning på durken, småbarn i aktersoffan och en morbror med hatt på passagerarstolen. I en marschfart på 23-26 knop dricker Ibizas Yamaha-motor på 175 hästkrafter ungefär en liter per sjömil. I maxfart dricker den troligen det dubbla.

Med en prislapp på 800 000 kronor är Ibiza 680 Touring 50-150 000 kronor dyrare än de flesta jämförbara konkurrenter i samma storlek. Visserligen är båten då laddad med prylar som ofta är extrautrustning hos andra tillverkare, men förklaringen till prisnivån ligger också i att båten byggs i högkostnadslandet Norge.

FAKTA

IBIZA 680T

TEKNISK INFO

Längd 6,80 meter
Bredd 2,54 meter
Vikt 1 500 kilo
Motor 150-200 hk
Max last 7 personer
Pris 798 000 kronor med 200 hk

TESTKÖRNINGEN

Last 2 personer
Motor Yamaha 175 hk
Fart 41 knop

VÅRT ATT NOTERA

+ Rymlig sittbrunn
 + Kvalitetskänsla
 - Trång ruff

OUTSPÅTT

Norska Ibizas senaste modell imponerar som dagtursbåt. Egen stil och rymlig inredning. Men väl trång för den som ofta övermattar.

KONTAKT

lbizaboats.no
 Rodinsmarin.se

Enduro 605

Från 339.900 inkl. Evinrude E-TEC 115



Nordkapp

Bäst i klassen!

Nya Evinrude G2 150 - 200

Från 159.900:-



EVINRUDE | G2™

STING 610 BR

Från 359.900:-
inkl. E-TEC 150kW



2017



STING

FINSK RODDBÅT IMPONERAR

Mitt råd till svenska båtproducenter är: köp en Suvi 444, vänd på den och kopiera rakt av. Finnarna kan nämligen bygga roddbåtar som inga andra.

TEXT MIKAEL MAHLBERG FOTO ANDERS KURTÉN & MIKAEL MAHLBERG



Min norske kollega Ulf Wesley Johnsen rodde från Oslo till Köpenhamn på 60 dagar. I mestadels motvind kämpade han fram 468 kilometer över öppet hav – och hann fram i tid för att slippa fira sin 71-årsdag ombord på den med mat och dryck tungt lastade roddbåten från finska Suvi.

Att Ulf valde en Suvi beror på att de avlånga roddbåtarna från Finlands bästsäljande båtmärke är överlägset lätta att ro, även i högre sjö. Det långa och smala skrovet går mjukare genom vågor och glider fram lättare. Tack vare en markant köl är det också lätt att hålla kursen – något som alla som hanterat ett par åror vet är det svåraste med att ro.

En blåsig junidag tar jag ut nya modellen Suvi 444 för en roddtur på sjön Venejävesi i finska Tavastland. Här testar journalister från hela världen de finska båtbyggarnas nyheter. Nordanvinden har piskat upp sjöns vatten till krabba vågor som får Buster och Yamarin-båtar att flyga. Självt får jag kämpa mig ut från bryggan med årorna, men tack vare det smala skrovet och kölén glider skrovet bra och snart är vi ute på sjöns öppna vatten.


För att kunna bära en tiohästars motor är Suvi 444 något bredare än varvets klassiska avlånga roddbåtar. Men den snipliknande aktern är kvar, liksom kölén som gör det lättare att hålla kursen för åror. Och jämfört med svenska roddfavoriter som Ryds 390 och HR 440 är Suvi 444

fortfarande både smalare och längre. Det ger ett mer lättrott skrov och dessutom mjukare gång i sjön för motor.

Bakom mig dyker plötsligt Busters produktutvecklingschef Anders Kurtén upp i Busters nya minsting, Mini, med styrpulpet och 9,9-hästare. Vi kör ett improviserat dragrace. Med nerverna på spänn halar jag in årorna, drar igång min 9,9-hästare och ger full gas. Den långa Suvin tippar genast upp i plan och fräser iväg över vågtopparna. Den betydligt kortare Bustern kämpar för att komma upp i plan och hamnar långt efter, trots att det är en ren motorbåt.

Med gasen i botten gör Suvi 444 19,7 knop - inte illa med tio hästar. Med två personer sjunker den till 18 knop, och med tre ombord gör Suvi 444 cirka 13 knop. Fortfarande betydligt snabbare än deplacerande farter och tillräckligt snabbt för att du ska orka åka till det där lite mer avlägsna fiskestället.

I övrigt är det här en enkel men funktionell båt. Här finns två läsbara stuvutrymmen, i mittoften och akterbänken. Årtullar finns vid både mittoft och förtoft, så att två personer kan ro samtidigt. En säker finess är den lilla motorbrunnen som fångar de vågor som slår över akterspegeln när jag backar mot vinden.

Suvi är Finlands största båtmärke men relativt okända i Sverige. Underligt, för Suvi 444 är suverän och till råga på allt överkomlig. Prislappen för denna roddbåt som även går utmärkt för motor landar på 20 900 kronor. 

FAKTA

SUVI
444

TEKNISK INFO

Längd 4,44 meter

Bredd 1,50 meter

Vikt 115 kilo

Last 4 personer

Motor 4-10 hk

Pris 20 900 kronor utan motor

TESTKÖRNINGEN

Last 1 person

Motor Yamaha 9,9 hk

Fart 19,7 knop

VÅRT ATT NOTERA

+ Lättrodd

+ Kursstabil

+ Mjuk gång i sjö

+ Lättplanande

OUTSPÅTT

Suvi 444 är en utmärkt roddbåt som också presterar på topp för motor. Den avlånga skrovformen gör båten lätt att ro och klyver vågorna mjukt när du kör i högre farter med motor.

Utmärkt köp.

KONTAKT

suvi-boats.com



▲ I mittoften finns ett låsbart stuvfack för flytvästar, tampar och annat som alltid bör finnas ombord.



▲ Årklykorna har fasta åror. Roddaren sitter antingen på mittoften eller förtoften, beroende på om det finns en eller flera roddare.



▲ Bensintanken ligger i aktertoften och ger många sjömils räckvidd. Med närmare 20 knops toppfart och sjövärdigt skrov kommer du snabbt långt.



▲ Tack vare motorbrunnen går det bra att backa mot vågorna, trots smal akter. Med 9,9 hästar gör Suvi 444 nästan 20 knop med en person ombord.

PRESTANDA I ITALIENSK

12.98 är unga Italia Yachts fjärde nominering i European Yacht of the Year, en båt med högsta finish för såväl racing som cruising i lyxklass.

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO BERTEL KOLTHOF & JOAKIM HERMANSSON



LYXFÖRPACKNING



Italia Yachts är egentligen ett ganska ungt varv, startat så sent som 2010 i Chioggia, ett par mil söder om Venedig, av entusiasten Franco Corazza och några av hans passionerade seglarvänner. Corazza var tidigare danska X-Yachts agent i Italien, men bestämde sig för att ta steget fullt ut och starta ett eget varv för produktion av ännu lite lyxigare prestandabåtar. Först ut i modellprogrammet var 10.98, som följdes av 13.98 (vinnare av lyxklassen i European Yacht of the Year 2013) och flaggskeppet 15.98. Italia Yachts 9.98 Fuoriserie lanserades 2015 och skiljer sig från syskonen genom att vara en renodlad kappseglingssracer, som hittills tagit två raka VM i havskappsegling, 2015 i Barcelona och 2016 i Köpenhamn.

I nya Italia Yachts 12.98 känns en hel del igen från tidigare modeller, tack vare att samma handfull designers, med varvets egen Matteo Polli i spetsen, varit inblandade även i den här båten.



Italia Yachts 12.98 är en riktig segelbåt, inte bara en vanlig båt med segel

Det brukar ju heta att många kockar ger en sämre soppa, men när det gäller 12.98 kommer det talesättet på skam. Här verkar det istället som att var och ens expertis utnyttjats helt rätt. Inte minst gäller det interiören, signerad Laura Boscolo Meo, som kombinerar vita paneler, bänkskivor och textilier i kontrasterande harmoni med snickerier av den finaste sidenmatta teaken. Interiören karaktäriseras också av det stora antalet grepplistor och handtag som finns att hålla sig i, liksom av att skarpa kanter och hörn är helt bortrationaliserade. Intrycket blir klassiskt elegant och nutida sofistikerat på samma gång.

I salongen hittar vi en U-soffa om babord, med en rak tresits mittemot, och mellan dem ett bord som kan flippas över och fördubblas i storlek. Vid navigationsplatsen sitter man med näsan i färdriktningen och ryggen mot toalettväggen, och har plats för laptop eller båtsportkort på den uppfällbara bordsytan. Navbordet och den stora toaletten med integrerad dusch stjälar visserligen en del utrymme, men inte värre än att salongen väl matchar andra 13-metersbåtar. L-pentryt på babordssidan är traditionellt utformat och har vita Corian-bänkskivor med uppdragna kanter, dubbla hoar och snygga vita skåpsluckor som bryter av mot teakluckorna i övriga delar av inredningen.

Båtens ägare bor bekvämt längst fram i fören, med eget privat toaletttrum som bara kan nås via en dörr inifrån hytten. Här finns toastol i längdriktningen samt duschplats som avskämmas med dörr i frostat glas. Dubbelbädden i ägarhytten är dock hög och ganska svår att komma upp

i, men med mer än tillräcklig bredd och längd för att två personer ska kunna sova bekvämt. De båda akterhytterna är snudd på lika stora, avskilda i båtens mitt av ett teknikutrymme för motor, varmvattenberedare och andra installationer. I respektive garderob ryms gott om både hängande och liggande klädesplagg.

Både skrov och däck byggs i sandwichkonstruktion, med en kärna av PVC-skum i olika densitet beroende på

▲ Ganska traditionella skrovformer, helt utan skarpa slag men med rak och smal stäv och lite mer bredd ovanför vattenlinjen i aktern, ger fina seglingssegenskaper



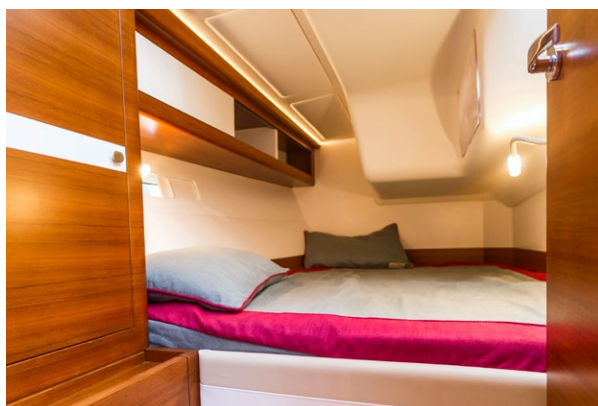
▲ Styrbordssidans toalett och navigationsplats stjälar en del utrymme från salongen i Italia Yachts 12.98, som annars är både ljus och elegant med snickerier av finaste teak.



▲ L-pentryt på babordssidan är traditionellt utformat och har vita Corian-bänkskivor med uppdragna kanter, dubbla hoar och snygga vita luckor.



▲ Vid navigationsplatsen sitter man i färdriktningen, och har plats för laptop eller båtsportkort på den uppfällbara bordsytan.



▲ De båda akterhytterna är snudd på lika stora, avskilda i mitten av båten av ett teknikutrymme för motor, varmvattenberedare och andra installationer.



▲ Dubbelbädden i förens ägarhytt är hög och ganska svår att komma upp i, men tillräckligt bred och lång för att två personer ska kunna sova bekvämt.

belastning, som sedan täcks med E-glasfibermatta. Plasten vakuuminjiceras inte utan handlamineras istället på traditionellt vis, dock med segare vinyleter, som är ett motståndskraftigare alternativ till vanlig polyesterplast. Längs skrovet löper det som varvet kallar båtens ryggrad, ett parti med singellaminat, helt utan sandwichmaterial. Runtomkring kölen vidgas det området, och på insidan skrovet lamineras ett kolfiberförstärkt ramverk fast. Ramverket ska ta upp och fördela ut lasterna från mastfot och kölinfästning, en trygg och säker konstruktion som även exempelvis X-Yachts, Arcona och Dehler använder sig av.

Hela akterspegeln fälls ner och blir till en väl avpassad badplattform, som nås lätt från den rymliga sittbrunnen. Dubbla rattar ger god passage vid ombordstigning i aktern. Matteo Polli påpekar att sittbrunnen är lika bred som i den en meter längre 12.98, trots att båtens maxbredd faktiskt är en hel decimeter mindre. Det kan förklaras av att Italia Yachts 12.98 generellt är bredare i aktern och smalare i fören än sin närmsta storasyster, vilket ska ge ännu bättre seglingsegenskaper:

– Italia Yachts 12.98 är en riktig segelbåt, inte bara en vanlig båt med segel, fastslår Matteo Polli med ett belåtet leende, samtidigt som han visar det specialdesignade tågverket med stickade inslag i de italienska kulörerna grönt, vitt och rött.

– Det är ännu ett exempel på vår ambition att allt ska vara genomtänkt in i minsta detalj, menar han.

9/10-delsriggen med dubbla 20 graders bakåtsvepta

spridarpar från danska John Mast står med yttervant av rod dragna ända ut på fotlisten, där skrov och däck integreras i en helhet. Med innervanten, även de i rod, nära överbyggnaden, blir passagen längs det breda skarndäcket problemfri. Den något överlappande focken kan skotas i snäva vinklar via skenorna uppe på rufftaket, där skotpunkterna är justerbara från sittbrunnen. Både tackline till gennakern och inrullningslinan till försegelrullen döljs i fotlisten, innan kanaler under paneler i rufftaket tar över. Det är en smart lösning som ger mindre omväg och friktion än att dra linorna i den sedvanliga bågen längs mantågsstöttorna. Lika smart och snygg är den bågformade recessen, som helt döljer den nedfällda sprayhooden, liksom att sittbrunnsbordet döljs helt och hållet under en lucka i durken.



◀ Den privata främre toaletten nås via en dörr inifrån ägarhytten i fören. Här finns toa samt duschplats som avskämmas med dörr i frostat glas.



◀ Gennakern är på generösa 140 kvadratmeter, halsas inte så långt framför förstaget och hissas inte ända upp i masttoppen, men ger ändå härlig effekt på farten.

FAKTA

ITALIA
12.98

TEKNISK INFO

Längd över allt 12,98 m

Skrovlängd 12,6 m

Längd i vattenlinjen 11,10 m

Bredd 4,16 m

Djup 2,2 m

Vikt 7 950 kg

Kölvikt 2 640 kg

Storsegel 57 kvm

Fock 46 kvm

Gennaker 140 kvm

Masthöjd 19,6 m

Bränsle 200 l

Vatten 330 l

Motor VP 40 hk

CE-godkänd i klass A för 12 personer

Design Matteo Polli & Laura Boscolo Meo

Pris från 3,6 miljoner kronor

VÅRT ATT NOTERA

+ Finaste finish rakt igenom

+ Många smarta detaljlösningar

- Hög bädd i förens ägarhytt

OUTSPÅTT

Storasyster 13.98 vann European Yacht of the Year 2013, och 12.98 är unga Italia Yachts fjärde nominering. I 12.98 har konceptet förfinats, men det handlar fortfarande om en båt med högsta finish som snabbt och enkelt kan växlas mellan racing och cruising.

KONTAKT

italiayachts.it eller italiayachtsnordic.se

TRE KONKURRENTER

X4³

Danska X-Yachts följer nu upp sin X6 med X4³, som även den ska erbjuda såväl utmärkta seglingsegenskaper som modernt rymlig interiör. Det stora segelplanet balanseras av väl tilltagen blyköl, på en båt av vakuuminjicerad epoxi i sandwichkonstruktion.



DEHLER 42

Tyska Dehlers 42-fotare har kapacitet att vinna race, och är med sina attraktivt prissatta tillvalspaket ett plånboksvänligare alternativ än Italia 12.98. Ändå byggs den avancerat, med kolfiberförstärkt inerram i skrovet och vakuuminjicerad vinylester runt sandwich.



J/122E

Amerikanska J/Boats lämnar aldrig något åt slumpen, och J/122E har haft stora framgångar på kappseglingsbanorna. Den har traditionellt snygg design utan krusiduller, som ger sköna seglingsegenskaper och god interiör komfort.



Häckstaget i lätt och stark dyneema justeras hydrauliskt, och storskotstravaren löper på en lång skena under durknivå. Dessa kan trimmas från rorsmans position vid någon av styrpedestalerna från danska Jefa, med italienska rattar i komposit från Carbonautica, men det finns också plats för en dedikerad storskotstrimmare. Båda sitter på en upphöjd kant som förhindrar att baken blir blöt om vattnet kommer rinnande längs skarndäck, men med den nackdelen att det är svårt för en medellång person att nå ner och ta spjörn med fötterna. Dock saknas rostfria bågar, så kallade crashbars, att hålla sig fast i uppe på pedestalerna, men sådana kan väljas till av den som önskar.

Trots att vi bara är en kvartett i sittbrunnen på Italia Yachts 12.98 under Båtnyttets provsegling, så ger båten initialt ett intryck av att sitta lite på aktern i vattnet. Enligt Matteo Polli ska det inte vara så när båtens tankar är fyllda och alla segel, ankare med kätting och annan utrustning finns på plats. Det i mitt tycke onödigt baktunga långskeppstrimmet verkar dock inte påverka seglingsegenskaperna nämnvärt, inte ens i ett hett möte mot den danska ärkekonkurrenten X43. Ganska traditionella skrovformer, helt utan skarpa slag men med rak och smal stäv och lite mer bredd ovanför vattenlinjen i aktern, ger fina seglingsegenskaper. Varken i fart eller höjdtagningsförmåga märks egentligen några större skillnader, inte ens på parallella bidevindskurser och under ivrigt segeltrimmning av de båda varvens representanter. Gennakern är på generösa 140 kvadratmeter, halsas inte så långt framför förstaget och hissas inte ända upp i masttoppen, men ger ändå härlig effekt på undanvindsfarten.

Alltid otroliga **priser** - över 700 hotell i Europa



Boka 2-6 nätter

BÄSTSÄLJARE!



Inklusive middag & spa-entré!

Västkusten | Brastad

Spa-lyx till minipris

Vann Spa, Hotell & Konferens ★★★★★

Njut av Spa och avkoppling med utsikt över vackra Gullmarsfjorden!

- 2 x övernattn inkl. frukostbuffé
- 1 x 2-rätters meny/buffé
- Gratis SPA-inträde
- Badrock och tofflor på rummet
- Gratis internet och parkering

SPARA UPP TILL 591:-
Från endast
1.579:-

Ank. 17/08 - 29/12-17 | Säsongstillägg 100 SEK | Andra paket + ankomster se hemsidan

Ett tryggt val

✓ Solid ekonomi

✓ 25 års erfarenhet



Stor succé i 4 länder



Populära Tällberg!



Utsikt över Siljan

Dalarna | Tällberg

Mitt i Dalarnas natur

Tällbergsgårdens Hotell ★★★

- 2 x övernattningar
- 2 x frukostbuffé
- 2 x dagens varmrätt
- Gratis parkering
- Gratis internet

Ank. 17/08 - 09/03-18 | Andra paket + ankomster se hemsidan

SPARA UPP TILL 971:-
Från endast
1.679:-



Bo på populär kro!



Inklusive halvpension!

Själland | Næstved

Kroferie på Sjælland

Hotel Menstrup Kro ★★

- 2 x övernattningar
- 2 x frukostbuffé
- 2 x 2-rättersmeny/buffé
- Gratis parkering
- Inklusive miljö tillägg

Ank. 17/08 - 21/12-17 | Säsongstillägg från 150 SEK | Andra paket + ankomster se hemsidan

SPARA UPP TILL 634:-
Från endast
729:-



Besök vackra Skagen!



Inklusive halvpension

Nordjylland | Aabybro

Superpris Aabybro

Hotel Søparken ★★★

- 2 x övernattn. m. frukostbuffé
- 2 x 3-rättersmeny/buffé
- 1 x kaffe m. sötsak
- 1 x välkomstdrink
- Inkl. miljö tillägg

Ank. 17/08 - 21/12-17 | Säsongstillägg från 100 SEK | Andra paket + ankomster se hemsidan

SPARA UPP TILL 165:-
Från endast
829:-



Inklusive halvpension



Besök Travemünde vid Östersjökusten

Östersjökusten | Lübeck

Uppliv Lübeck

BW Nordic Hotel Lübecker Hof ★★★★★

- 2 x övernattningar
- 2 x frukostbuffé
- 2 x 3-rättersmeny/buffé
- 1 x välkomstdrink
- Tillgång till bastu

Ank. 17/08 - 30/12-17 | Andra paket + ankomster se hemsidan

SPARA UPP TILL 237:-
Från endast
1.249:-

Ange kod: BÅT

Kontakta vår kundtjänst mån-tors: 9-18, fre-17.30 och lör-sön 10-15

www.risskov.se



040 611 61 30



EX-Series

A new beginning



There is only one way to **RIDE**

Powered by our award-winning new TR-1 engine – and with the revolutionary and intuitive RiDE® system on the EX DeLuxe - these 3-seater models are designed to introduce a whole new generation of riders and their families to the joy of buying a brand new watercraft - and to open up the exhilarating world of fun and excitement it promises.

EX Delxue

95 900:-



EX Delxue

95 900:-



EX Sport

85 900:-



www.yamaha-motor.se

 **YAMAHA**
Revs Your Heart



RYMLIG BOWRIDER

Cap Camarat 5.5 BR erbjuder två sol-
däck och plats för sex personer under
gång. Dessutom är den rolig att köra.

TEXT ANNA SANDGREN FOTO MAX CARLGREN



Som bekant fortsätter bowridern sitt segertåg här i Skandinavien, något flera av Europas storproducenter både upptäckt och agerat på. Världens största båttillverkare, franska Jeanneau, har till säsongen 2017 lanserat två nya bowriders. Båda modellerna sägs vara inspirerade av skandinavisk design och anpassade för att attrahera båtintresserade såväl på våra breddgrader som i Medelhavsregionen. Båtnytt har tidigare testat Cap Camarat 6.5 BR. Nu kör vi lillasystemen 5.5 BR. Båten är utan tvekan minst i den sydfranska jättemarinan dit vi rest för att testa Jeanneaus många nyheter för året, men så är det också en med svenska mått mätt ovanligt stor mängd megapjäser samlade vid bryggan. Den som är bekant med Cap Camarat-flottans utseende lär känna igen skrovlinjerna, framförallt från Cap Camarat 6,5 WA, som lirat i samma storleksliga och delar bland annat den bulliga fören och breda mittpassagen. 5.5 BR saknar likt sitt större syskon 6.5 BR överflödigt lyx, men är ovanligt funktionellt och effektivt planerad. Trots sin en meter kortare längd, bjuder den på i stort sett samma innehåll som 6.5, bara något mer ihoptryckt. Den stora skillnaden ska visa sig ligga i gångegenskaperna.

Precis som 6.5 BR har vår testbåt försetts med ett rejält grabbräcke i stäven och ett brett fördäck. Det gör det lätt och tryggt att gå ombord. Räcket går hela vägen fram till vindrutan, vilket är ett stort plus. Ett tips är att åtminstone ta bort en av dynorna, om du vet med dig att passagerarna kommer gå av och ombord via stäven, annars lär de knappast hålla särskilt många säsonger. Dispositionen

av den främre sittbrunnen motsvarar i stort sett den på storasystemen, men i något nerskalad modell. En skillnad är att det på 5.5 BR finns långsgående soffor på både babords- och styrbordssidan, samt att sofforna tillsammans med en förlig sittbänk, som också täcks av samma sorts dynor, bildar som en U-soffa. Fiffiga ryggstöd placerade mot skotten bildar sköna stöd för den som vill använda soffan till en divanliknande solbädd. Genom en iläggsdyna kan även hela förbrunnen göras om till soldäck.

Jag blir alltid lika glad när jag får nöjet att testa båtar som bjuder på överraskningar. Cap Camarat 5.5 BR är en sådan positiv överraskning. Här sker det i form av förvaltandet av den relativt lilla ytan. För denna 5,5 meter långa båt bjuder, utöver två solbäddar, dessutom på två platser för samling runt matbordet. Utöver det mer gängse matbordet i den aktr sittbrunnen går det också att bänka sig till bords framför vindrutan.

Dynorna hålls på plats med hjälp av tygband och plastfästen i båten. En lösning som visserligen fungerar, men där spännet i plast lär slitas snabbt. Bekväma ryggstöd skapas genom mindre dynor på vardera sida om skotten, som du sätter fast på samma sätt som sittdynorna. Längst fram i stäven väntar en stuv. Även under sittbänkarna finns goda stuvutrymmen. Du kommer åt dem genom dörrar på båda sidorna om pulpeten. Dessa dörrar är helt lösa och lyfts enkelt ur sin ram. Visst kan det vara något krångligt med lösa dörrar/luckor, men fördelen är att du kommer åt ordentligt. Rejala knapar i stäven och en bra läs-/lyftögla är

▲ Bågen i aktern för vattensporter är tillbehör på Cap Camarat 5.5 BR.



▲ Det är avskalat vid förarplatsen. Navigator och motorinstrument samsas med en mugghållare och ett litet fack.



▲ I fören kan två personer sitta vända framåt eller ett gäng runt ett bord. Med iläggdyna bildas en stor solbädd.



▲ Jeanneau har satsat på att skapa en elegant känsla trots att priset ska hållas lågt. Det är avskalat men med snygga detaljer.



▲ Passageraren har en stol som går att fälla upp om man vill halvstå. Handtaget och pinnen till vindrutans gör att du kan hålla i dig hyggligt.

annat positivt på båten. Fästen för fendrar är det däremot ont om och det saknas fenderförvaring.

Passagen mellan förar- och passagerarkonsol är fördömligt bred och det är lätt att röra sig ombord. På 6.6 BR fanns en tvådelad dörr. På 5,5 BR är det bara konceptet med den övre delen som först vidare. I klartext betyder det att du öppnar en del av vindrutans, liksom en halv dörr, för att passera mellan för och akter. Vid förarplatsen väntar en skönt upprensad instrumentbräda. Här finns Yamahas motorinstrument och plats för navigator, en välplacerad mugghållare och skön ratt, samt bra fotstöd. Vindrutans skyddar helt ok vid sittande körposition. De två offshorestolarna har höga ryggstöd, är skålformade och mycket bekväma. Vid aktiv körning föredrar jag att halvstå lutad mot det uppfällda sittstödet. Då får jag känna av en del vinddrag i håret, men sikten är god. På passagerarsidan finns ett rejält handtag att hålla sig i, samt ett lättåtkomligt stuvfack i ovankant på pulpeten och infällda mugghållare, fotstöd, samt usb-uttag. Även om det inte direkt finns något att klaga på, så bör det sägas att utförandet är enkelt och finishen kunde ha varit högre i både plastarbeten och utrustning. Men man får onekligen en funktionell båt med stort användningsområde för en rimlig penning.

Den raka aktersoffan är även den bekväm, även om man som passagerare får stå ut med vinddrag. Det finns handtag för passagerarna på båda sidor om aktersoffan, förvaring under soffan och en stuv i durken. Ett bord kan sättas upp framför soffan och genom att snurra runt



FAKTA

CAP CAMARAT
5.5 BR

TEKNISK INFO

Längd 5,48 meter
Bredd 2,36 meter
Vikt 800 kilo (utan motor)
Last 6 personer
Max motor 115 hk
Bränsle 100 liter
Design Jeanneau
 Design/Sarrazin Design

TESTKÖRNINGEN

Last 3 personer
Motor Yamaha 115 AETL
Fart 34,9 knop
Pris Ej satt.

VÅRT ATT NOTERA

- + Rymmer mycket på liten yta
- + Dubbla soldäck
- + Rolig körning
- Plastig
- Finishen i detaljer

OUTSPÅTT


Cap Camarat 5.5 BR har gott om plats trots att den bara är 5,5 meter. Man kan sola och bada och äta ombord, dessutom är den rolig att köra.

KONTAKT

jeanneau.com
 yamaha-motor.eu

▲ Tre personer rymms utan problem i aktersoffan, står man ut med att sitta lite trångt går det in en person till.

fåtöljerna skapas en matplats för 4-5 personer. Det finns nämligen väl tilltagna soldäck på båda sidor om vindrutan. Dynorna här är tillval. Färgvalet på kuddar och inredning känns modernt. Att kliva ombord via aktern är också lätt. Två breda badplattformar underlättar steget. På styrbordsplattform finns en rejäl bad-/räddningsstege monterad och på babordssidan döljer sig ett stuvfack för tampar och ankare. Vår testbåt är utrustad med en enkel båge för vattensporter. Är du en sann vattensportentusiast kan du köpa till en större vattenski/båge/ett wakeboardtorn. Även i aktern finns det två rejäla knappar för tampar och en lättåtkomlig räddningsstege.

Vår testbåt är utrustad med en 115-hästare från Yamaha. Den ger en rejäl knuff i aktern och i ett maximalt uttrimmat läge kommer jag upp i 34,9 knop. Detta trots att våghöjden inte är att leka med. Jag kör aktivt och har totalt fokus, båten är liten i de livliga Medelhavsvågorna, men framförallt har jag roligt. 5,5 BR är relativt bred för sin längd och bottenvinkel i aktern är dessutom på knappa 16 grader. Det gör båten stabil och lättdriven, men det ger också en något stötig färd, framförallt i motsjö. En lämplig marschfart hittar jag runt 23-24 knop, då blir färden bekväm och ekonomisk. Visst, sett till gångegenskaperna hade båten vunnit på att vara något längre, som i fallet med 5,5:s större syskon. Med tanke på allt som Jeanneau ändå lyckats pressa in i en båt som längdmässigt mäter knappa 5,5 meter, är det här onekligen en båt som både ger mycket nöje och stor flexibilitet i användandet. 

TRE KONKURRENTER

AMT
175 BR

AMT lanserar en ny bowrider som även den går i avskalad stil, gjord för dagsturer. Den är något mindre och klarar max 80 hästar.
Pris Ej satt

UTTERN
T57

Uttern har ett bra skrov och ett mer påkostat utseende. Den ser mer ut som en amerikansk bowrider än en avskalad nordisk.
Pris 338 000 med 115 hk

YAMARIN
56 BR

Yamarin är kända för sina bra skrov och goda sjöegenskaper, 56 BR är inget undantag. Lite kantigt utseende och en lite högre vindruta som ger skydd.
Pris 357 000 med 115 hk



NORDISK MÄSTARE



Varje båt från FASTER är ett välgjort finskt hantverk. Ingen massproduktion. Den är som bäst hemma i de varierande nordiska väderförhållandena, vid våra steniga stränder och grunda vatten. Med en FASTER kommer du alltid fram, oberoende av väder och typ av strand. FASTER är robustare byggd av specialstarkt, obehandlat marinaluminium. Den är helt vattentät, med fogar som är svetsade för hand och den har tjockare sidoplåtar än andra aluminiumbåtar.



Återförsäljare: Piteå: Storfors Varv & Marina, tel 0911-31270 • Kramfors: BN:s Motor, tel 0612-10910
• Stockholm: Jobs Marin, tel 08-96 21 30 • Gustavsberg: Genuine Marine, tel 08-7162332
• Väddö: Älmsta Aluminiumbåtar tel 0176-50344 • Strängnäs: P.L. Målarbåtar, tel 0152-10065
• Mellerud: Fritzens Maskin, tel 0530-10270



www.faster.fi

FASTER
Aluminium Boats



NÄR DÅTID ÄR FRAMTID

Redan 1969 sjösattes den första Marino Mustang. Med ett utseende som piggar upp, ett skrov som imponerar och en bränsle-effektivitet som slår det mesta, erövrar den nyproducerade kultbåten nya hjärtan.

TEXT ANNA SANDGREN FOTO MIKAEL MAHLBERG



När finska familjeföretaget Marino återupptar produktionen av sin klassiska Marino Mustang, som första gången sjösattes 1969, är resultatet en välkommen och lustfylld vitamininjektion till branschen. Redan vid bryggan väcker den knallröda Mustangen gamla nostalgikänslor till liv och får glada tillrop från förbipasserande. Även bland skaran av normalt rätt så svärflörtade båtjournalister sprids minnesljuva leenden. Själv kastas jag tillbaka till min barndom och drömmen om den där busbåten som jag länge närde, men som aldrig blev verklighet.

Nu har den plötsligt återuppstått och jag är ivrig att, trots ett lika idogt som ilsket regnande, direkt få kasta loss med denna solskensglidare. Jag har spanat in båten under olika båtmässor och tidigare även fascinerats över de två finska ungdomarna, Seppo Muraja och Arto Kulmala, som 1970 korsade Atlanten med sin Marino Mustang. Med en 36-hästare från Archimedes Penta på akterspegeln kastade de loss från Dakar på Afrikas västkust och nådde efter 47 dygn Sydamerika. Bränsle till sin båt, Psycopaatti, hade de bara för en mindre del av färden, resten av sträckan seglade de. Det säger en del om den 4,3 meter långa (korta) båtens sjövärdighet. Att skrovet även nådde stora framgångar under tidigare Roslagslopp är allmänt känt. När nu Mustangen gör comeback växer samtidigt en ny racingklass fram i Marinos regi. Det handlar om tuffa race med Marino Swing-modellen, den öppna versionen av vår testbåt.

Dagens Mustang tillverkas från samma form som användes i slutet av 1960-talet. Alla båtar är handupplagda

och fabriken har kapacitet att tillverka cirka 40 båtar per år. Färg på både skrov och motor får kunden välja själv och varje båt tillverkas bara på beställning. Själva båten, utan motor, kostar drygt 100 000 kronor. Den rekommenderade motorstyrkan ligger på mellan 20 hästkrafter upp till 50, även om båten med en person ombord sägs plana även med en 15-hästare.

Utöver två fåtöljer består inredningen av två långsgående soffor med förvaring under. Ytterligare förvaring finns i stäven, precis framför förarens och passagerarens

▲ Färgmatchning in i minsta detalj. Köparen har runt 200 olika färger att välja mellan och motorn går att få i samma färg som skrovet.



▲ Detaljrikedomerna i tidstypiska detaljer går igen även i knaparna, som dessutom är stora nog att fylla sin funktion väl.



fötter. Den portabla soppatanken har en given placering i aktern. Den är placerad dold under akterdäcket vars öppning täcks av matbordet, som enkelt fälls upp mellan sofforna. Som tillval finns också ett kapell. Även vattenskid-/wakeboardhållare kan beställas till och enligt de som har hunnit prova, ska båten fungera utmärkt även som vattensportsbåt – men då krävs en motor i det högre spannet, mellan 40 och 50 hästkrafter. Den nätta vikten på 250 kilo (utan motor) gör också Mustang till en bra och enkel båt att traila.

Nu kan man ju fråga sig om båten verkligen är så rolig att köra som det påstås och om den gamla 60-talsdesignen fortfarande håller måttet nog att attrahera dagens köpare. Svaret på den sista frågan är ja. För försäljningssiffrorna skvallrar om mer än 60 sålda båtar sedan starten för drygt två år sedan. En av förklaringarna är att det idag inte finns någon liknande nostalgiflirtande båt på marknaden. Svaret på den första frågan ska du få nu:

Jag klättrar ombord via fördäcket och kastar försiktigt benen över vindrutan. Att ligga mellan två y-bommar i yvig sjö, är inte den optimala tilläggnen för den som inte är hyfsat normalrörlig. Det här är snarare en båt man

förtöjer sidlänges. Väl ombord bänkar jag mig i den vita fätöljen och fattar den lika vita ratten. Färgmatchningen båten igenom är konsekvent och instrument anpassade för att matcha tidsandan, det enda utstickande undantaget är gasreglaget som i det här sammanhanget faktiskt inte är särskilt snyggt. Det är dock något som de två ägarbröderna Fagerström letar ersättningar till. Jag slås direkt av hur lågt

▲ Som gjord för dagsutflykter. Inredningen är enkel men fungerar fint för en familj på glidartur. Luckan i aktern fälls enkelt upp till ett matbord.



▲ Sjögenskaperna imponerar. Det 22-grader vassa skrovet i kombination med välutvecklade steglister skär vågorna exemplariskt och helt utan att hugga fast i svängarna.

En lustfylld vitamininjektion



◀ Familjeföretaget Marino startades 1958 av Tor-Björn Fagerström. Han var kemiingenjör på Bensow och intresserad av det då nya tillverkningsmaterialet glasfiber. Han började tillverka sin första jolleplugg i sin källare. Resten är historia.

Bakom ratten är jag lycklig, just som det där barnet som äntligen fått sin dröm att gå i uppfyllelse



▲ Ratt och instrument matchar väl. Utförandet är enkelt men funktionellt. Det enda som sticker ut är gasreglaget, men det ska förmodligen ersättas.

jag sitter och hur nära vattenytan jag befinner mig. Med tanke på dagens våghöjd ställer jag in mig på att bli blöt av överskvättande vatten och baxar ut från hamnen. Så är det dags. Vår testbåt är utrustad med en 30-hästare från Tohatsu och jag är inte direkt inställd på fartupplevelser. Jag gör några kraftiga girar och båten lyder blint mina rattutslag. Visst, det här är en liten båt och som passagerare får man hålla i sig i svängarna, men färden är helt odramatisk och trygg. Något överskvättande vatten existerar inte. Vindrutan skyddar fint och skrovet är välkonstruerat. Bakom ratten är jag lycklig, just som det där barnet som äntligen fått sin dröm att gå i uppfyllelse. Förklaringen till de goda gångegenskaperna är att båten balanserar lätt på sitt 22-gradiga skrov och att steglisterna är väl utvecklade och gör sitt jobb effektivt. Det känns som att ratta en lyckad hybrid av en gocart och en klassisk tysk sportbil, men utan den stora törsten på soppa.

Det här är helt enkelt ett klockrent framtidskoncept. Eller borde i varje fall så vara. För i tider där vi talar alltmer om miljön borde en liten lätt båt, som är solig att köra utan bränsleslukande jättemotor, föra oss in i framtiden. Det är bra jobbat av en modell från 1969.

FAKTA

MARINO MUSTANG

TEKNISK INFO

Längd 4,30 meter
Bredd 1,70 meter
Vikt ca 230 kilo
Skrovinkel 22 grader
Last 4 personer
Motorstyrka 15-50 hk
Bränsle lös tank

TESTBÅTEN

Last 2 personer
Motor 30 hk Tohatsu
Maxfart 28 knop
Pris 18 840 euro.

VÅRT ATT NOTERA

- + Designen
- + Sjöegenskaperna
- + Konceptet i stort
- Opraktisk vid tilläggning mellan y-bommar

OUTSPÅTT

En sann nostalgitripp, där ett redan uppseendeväckande och glädjeskapande utseende förskönas än mer av en imponerande sjövärdighet och vassa köregenskaper. En äkta godbit för den som gillar att köra/åka båt och gärna drar till sig andras uppskattande blickar.

KONTAKT

marino.fi

THE FORD MOTOR COMPANY PRESENTS



A living icon

Kan du se dina drömmars Ford Mustang framför dig? Sveriges mest sålda sportbil. Kraftfull och dynamisk med toppmodern teknik. En levande ikon kan bli din!

FORD MUSTANG

Pris från **373 000:-**



Go Further

Bränsledeklaration blandad körning: 8,0-13,6 l/100 km, 179-306g CO₂/km. 5 års garanti och 10 000 mil. Bilen på bilden kan vara extrautrustad. Med reservation för feltryck.

LUGNANDE EL

En tur i finska elbåten Merione visar hur trevlig en båtresa kan vara: tyst, stötfri, luktfri och billig i upp till 20 knop.

TEXT & FOTO MIKAEL MAHLBERG



CHOCK



▲ Torqeedos elmotor levererar 80 hästkrafter, är relativt tyst och ger en ordentlig acceleration.



Min hand släpar i det ljumma vattnet. Vaggad av vågornas brus, skrovets gungande och elmotorns tysta surr börjar ögonen klippa. Efter en dags hoppande i finska aluminiumbåtar, är det skönt att varva ned med eldrift i 13 knop. Trots att det blåser friskt på sjön Vanajavesi är sjögången inte alls besvärande. Det långsmala skrovet på Merione 22 LC glider igenom sjöarna utan slag, istället för att gå över dem.

Här, på finska testeventet Finnboat Floating Show, är Merione helt klart den udda fågeln jämfört med de bensindrivna konkurrenterna.

Bakom projektet står kompisarna Lars Holmberg och Thomas Andersson. Planerna på en eldriven passbåt föddes när sjömacken nära deras sommarställen utanför Orust lade ned. Plötsligt blev det långt att åka bara för att tanka.

– Vi har sommarhus ungefär tre distans från fastlandet, och man blir trött på att fylla dunkar så att pojkarna kan åka vattenskidor. Så vi började tänka att det vore perfekt att kunna tanka vid bryggan, utan att spilla bensin i vattnet.

Resultet av spånandet – och ett samarbete med Pekka Vahtera och Meyer Yard i Finland – är denna knappt sju meter långa båt med gott om sittplatser i fören och aktern. Här sitter upp till sex personer skönt under färden, även i fören. Tanken är nämligen inte att det ska gå särskilt fort. Skrovet har lång vattenlinje och platt botten för att plana lätt. Maxfarten är 25 knop, men idealfarten ligger snarare på 13-14 knop. Det är en rofylld fart men ändå tillräckligt

Det är långt från den ögonpoppande accelerationen i en Tesla men elmotorns kraft känns ändå



snabbt för att hinna med den där badutflykten eller fiske-
turen på en dag och ändå hinna hem till middagen.

Framförallt är det en trevlig fart, när du väl vant dig vid att koppla bort stressen. Jag halvligger i aktersoffan och läser en tidningsartikel på telefonen utan att hålla i mig. Fartvinden är minimal. Plötsligt hör jag ett motorvrål bakom oss, vänder på huvudet och ser två finska aluminiumbåtar svepa förbi oss i 35 knop. Förarna, två ryska journalister som kör ikapp, verkar vara i extas över farten. Men det är passagerarna som fångar min uppmärksamhet. På deras läppar har leendena frusit och nu håller de krampaktigt fast i räckan och soffkanter. Det är uppenbarligen bara förarna som njuter ombord.

Lite senare, efter exakt 35 minuters färd, är vi framme i hamnen där en varm kopp kaffe och örflar (i Sverige kallade kanelbullar) väntar. Trots att Merione kört mellan 13 och 20 knop har de snabba alubåtarna bara kommit fram tio minuter tidigare än oss. De har mött svallvågor och tvingats dra ned, medan vi kört rakt igenom.

Under durken ligger Meriones kraftkälla, ett litiumjonbatteri från tyska Torqeedo på 32 kWh. Batteriet är ursprungligen utvecklat för elbilen BMW i3 och därför praktiskt nog platt. Jämfört med en vanlig båt har Merione en betydligt lägre tyngdpunkt. Motorn, också den från tyska Torqeedo, hänger visserligen på akterspegeln men är lättare

än en fyrtakts bensinmotor. Tillsammans väger batteripack och motor cirka 500 kilo. Eldrivelinans tyngre vikt jämfört med förbränningsmotorer räddas upp av att Merione är byggd som en tävlingsbåt, i ett kompositmaterial med kolfiber. Merione är dock inte byggd för att tåla gång i tvåmetersvågor i 50 knop. Fördelen med låga farter är att skrovet kan byggas för mindre påfrestningar och därmed bli lättare. Tillsammans väger båt och motor bara 1050 kilo, tillräckligt lätt för att dra bakom en personbil på ett vanligt B-körkort.

Jag får ta över rodet. Gasreglaget är förstuds elektro-niskt och ganska litet. Men när jag knuffar det framåt, sätter Merione direkt fart och vi är strax uppe i 20 knop. Elmotorn har en annan acceleration och snabbare respons än en förbränningsmotor. Det är långt från den ögonpoppande accelerationen i en Tesla men elmotorns kraft känns ändå. Elmotorn är tystare än en förbränningsmotor men den har ett lätt irriterande vinande ljud på toppfart. Vi närmar oss bryggan och lägger till. Så fort vi lägger i backen, bromsar elmotorn direkt med full kraft från start. Mäktigt!

Toppfarten med den 60 kW starka Torqeedo-motorn är för dagen 22 knop med fyra personer i båten. Vid förarplatsen sitter Torqeedos display som visar hur långt vi kan åka innan batteriet måste laddas och ankomsttid. Den stora knäckfrågan är förstuds: hur långt kommer vi?

▲ I toppfarten 22 knop går Merione mjukt, men den bäst farten ligger på 13 knop. I 5 knop är räckvidden 25 sjömil.

FAKTA

MERIONE 22 LC

Längd 6,75 meter

Bredd 2,1 meter

Vikt 450 kilo (båt), 1050 kilo (med drivlina)

Motor 60 kW Torqeedo

Batterier 32 kWh litiumjonbatteribank från Torqeedo/BMW

Toppfart 22 knop i test

Räckvidd

20 knop: 10 sjömil

13,5 knop: 13,3 sjömil

8,2 knop: 16,5 sjömil

Pris 1,4 miljoner inklusive motor och batterier

KONTAKT

merione.se

► Komforten är på topp ombord: pösiga soffor med bra ryggstöd är skönt i 13 knop.



► Merione 22 LC är byggd i kolfiberkomposit, men för att ge ett klassiskt intryck är en del detaljer belagda med trälaminat.



► Batteribanken är platt och får därför plats under durken.




▲ Föraren har koll på förbrukning, räckvidd och ankomsttid via Torqeedos egen skärm.

Tyvär inte särskilt långt.

I 20 knop är räckvidden 10,5 sjömil. Drar vi ned farten till 13,5 knop ökar den till drygt 13 sjömil och i 8,2 knop kommer man 16,5 sjömil. Först i deplacerande farter, i Meriones fall under sex knop, sjunker energiåtgången så mycket att batterierna ger mer än aktionsradie på några sjömil. I 5,5 knop räcker batterierna till 25 sjömil.

Thomas Andersson menar att båtmänniskan i gemen sällan åker långt ändå. De intervjuer han gjort med båtägare, tillverkare, organisationer med mera ger bilden av att de flesta åker några sjömil. Då spelar räckvidden och farten mindre roll. Dessutom går laddningen ganska snabbt tack vare Torqeedos tre laddare, som i idealfallet kan fylla ett helt tomt batteri på tre-fyra timmar, om eluttaget i hamnen klarar det. Och när det kostar några kronor att tanka fullt kan många ha överseende med kortare räckvidd.

Kanske har han rätt. Klart är i alla fall att Torqeedo tar saftigt betalt för batterier och elmotor. Cirka 600 000 kronor kostar paketet, vilket gör att en komplett Merione 22 LC går loss på 1,4 miljoner kronor.

Vad Merione 22 LC gör allra bäst är att visa potentialen i en teknik som kommer att ge oss lugnare, skönare och tystare båtturer. Jag längtar dit. 

Lysekil är ett center för äventyr och erbjuder en skiftande skärgård, öppet hav och ett rikt djurliv. Vi fick uppleva både meterhöga vågor, spegelblankt hav och nyfikna sälar under några dagar av spännande paddling på västkusten.

TEXT EMIL SERGEL FOTO ROGER BORGELID

SVERIGES VILDASTE VATTEN





Vinden vägrar lägga sig. En stark västlig vind har haft ett hårt grepp om de senaste dagarna. Vinden skapar vågor och med tanke på hur exponerat Lysekil ligger så är vi lite tveksamma till att ge oss ut. Men imorgon ska det antligen mojna och vad är bättre i livet än att vakna upp i ett tält med ett spegelblankt hav utanför?

– Se till att ha en plan om ni går runt. Och om det skulle hända så tycker jag att alla ska gå i land och dricka något varmt, säger Torbjörn Söderholm som hyr ut kajaker till oss och som har lång erfarenhet av kajakpaddling.

Egentligen är det nog ingen fara säger Torbjörn till mig lite vid sidan av. Men det är bra att sätta igång lite beredskapstankar om något skulle hända.

Han har säklart helt rätt. Vi paddlar ut väldigt fokuserade och vågorna sköljer ibland över kajaken på babords sida när vi paddlar norrut. Men kajakerna är stabila och det är aldrig någon fara. Behåll farten, sätt paddeln i vågtopparna och blicken framåt. Då går det bra. Efter ett tag så har vårt sällskap vant sig. Vi är fyra tappra paddlare. Förutom mig själv så följer Ulrika, Linda och fotografen Roger med. Vi har tagit sikte på Bockholmen som en första anhalt för att se hur mycket vi orkar paddla idag. Det tar ju alltid mer tid än vad man tror att packa kajakerna, fylla på med färskvatten och få ner dem i vattnet. Klockan är efter 18 när vi äntligen paddlar ut. Ut i en skärgård som bara väntar på att upptäckas.

Lysekil ligger en dryg timme norr om Göteborg och havet har präglat stadens knappt 8000 invånare sedan

länge. Här har det alltid fiskats och det har varit en viktig handelsplats. Idag är också staden en knutpunkt för äventyr och området kring Lysekil erbjuder klättring i världsklass, dykning i den djupa Gullmarsfjorden, som erbjuder ett rikt marint djurliv, och det finns mängder av vandringsleder och klippor att både vandra och springa på. Men vi har bestämt oss för att utforska skärgården, som är en av Sveriges förnämsta. Stora och Lilla Kornö är några av de stora öarna som dominerar utsikten och längre ut i ytter-skärgården erbjuder Brandskär fina vikar och klippor. Vi paddlar nordost för att få så mycket skydd som möjligt men eftersom vinden legat på i några dagar så är det bara

▲ Knubbsälarna dyker ofta upp bakom kajaken. Vi provade att paddla baklänges och då dök de faktiskt upp framför oss.



▲ I ytterskärgården finns grunda laguner skyddade från havet, som gjorda för bad och matpaus.

Behåll farten, sätt paddeln i vågtopparna och blicken framåt



att acceptera att det går hög sjö och att det går långsamt i motvinden när vi tar oss ut bland öarna.

Jag gillar det spontana upptäckandet. Att inte ha rekat tältplats. Att gå iland och springa runt på öar i jakt på den perfekta golfgreenen eller den där havsnära klippan som ligger tillräckligt högt för att inte vara någon risk för vågor. Känslan av att inte veta var man ska sova är en härlig känsla tycker jag. Jag springer upp på toppen av Bockholmen och blickar ut. Det blåser säkert tio sekundmeter så det gäller att hitta lä på den östra sidan av någon ö. Det finns gott om alternativ. Tältplatsletandet visar också vilken slags personlighet man är. Är gräset grönare på andra sidan eller ska man nöja sig? Vi hittar en ö som alla tycker duger och börjar bära packpåsar. Jag blir alltid förvånad över hur mycket som ryms i min kära kajak. Det är en norsk kajak med extra stor sittbrunn för mina 192 cm. Vi har en nära och kärleksfull relation.

Vi lyxar till det med enrisrökt korv (har de verkligen rökt den i enris?), ost och vin i petflaska. Vi äter så mycket så att vi inte orkar äta middag senare utan somnar mätta och med en förhoppning om mindre vind.

Säl är en stor anledning att paddla i Lysekils skärgård. På västkusten finns det mest knobbsäl men vi har även gråsäl och vikare i våra svenska vatten. Faktum är att det är ett problem för Länsstyrelsen att ingen jagar säl, de är helt enkelt för söta.

I den yttre skärgården utanför Lysekil finns det gott om säl och det tar ungefär två timmar att paddlar ut till säl-

▲ En av fördelarna med att paddla är att du kan ta dig in på ställen som du inte kan nå med vanliga båtar.

kolonierna. Tänk på att hålla avståndet till sälarna och att vissa öar har sälskydd, så ha koll på sjökortet. Ett tips om man vill komma lite närmre de nyfikna sälarna är att paddla baklänges. Ofta dyker de upp bakom kajaken utan att man ens vet om det, men paddlar man baklänges så kan de alltså dyka upp framför en.

Vi vaknar upp till en spegelblank morgon. Vinden har äntligen lagt sig. Morgondopp, kaffe, massor av frukost och sen stuva ner allt i kajakerna och komma ut utan att skrapa dem för mycket i klipporna. Nu har vi en väderlucka för att ta oss ut i den yttre skärgården, bland kobbar och skär dit de större båtarna inte når. Över öppna vatten och grunda kanaler paddlar vi ut mot Brandskär. Men det blir en hel del badstopp på vägen. Trots att det är tidigt på säsongen så domnar inte fötterna bort i vattnet. Alltid ett gott tecken.

BRA ATT VETA

SÅ TAR DU DIG HIT

Antingen med egen bil eller med buss 841 från Göteborg.

BOENDE Antalet tältplatser är många, både på sten och klippa. Håll koll på fågel- och sälskydd under vissa sommarmånader, då det kan råda landstigningsförbud.

TURFÖRSLAG Om havet tillåter så är öarna kring Brandskär ett fint mål. Man kan också be om att bli släppt norr om Lysekil och sedan paddla tillbaka söderut längs med kusten, för att slipa paddla tillbaka till samma ställe som man kom ifrån.

BRA LÄNKAR På alltomlysekil.se kan man läsa det mesta om området.

KAJAKUTHYRNING Bäst kajaker och bäst kunskap hittar du hos Nautopp.

LÄS MER på nautopp.se
FÖR SKÄRGÅRDSKARTOR utekartan.se

***Mina axlar är
sönderbrända och
vattnet är snart slut***





▲ Himlen bjuder på skådespel när vi slår läger efter en dag full av upplevelser.

Någon timme senare paddlar vi över vilt öppet hav och kommer fram till den vackra ön Brandskär. Den består av flera stora laguner som erbjuder perfekta mat- och rastplatser. Vattnet är turkost mot de vita klipporna. Det är en perfekt stund. Den första riktiga sommardagen. Vi stannar länge. Jag får dessutom leka MacGyver. Några av oss har visst glömt både kåsa och bestick och det blir lite svårt att äta pasta med händerna så jag får tag på lite drivved som jag med ovan hand försöker tälja till en sked. Det blir tillräckligt bra. Större delen av pastan hamnar i folks magsäck istället för på klipporna. Vi äter oss alldeles för mätta och ligger och jäser likt sälar på klipporna. Mat kan ju



◀ Vattnet är klart och sikten är god. Cyklop och snorkel är bra att ha med.

▲ Upphittad drivved fungerar utmärkt som skärbräda eller tallrik när det är dags att äta lunch.

vara lite svårt på paddlingsturer. Fördelen är att om man lägger det längs ner i kajaken mot vattnet så är det i alla fall lite svalt. Vi vågar ta med kassler som blandas med pesto och pasta. De där paddlingsjackorna vi fick med oss av den säkerhetsmedvetna Torbjörn används nu enbart som kuddar på klipporna.

Fotografen har fått span på några ställen som vi måste utforska. Precis söder om Brandskär ligger en supersmal kanal på ön Tån. Det går inte ens att paddla den smalaste biten utan man får lägga paddeln längs med kajaken och sedan ta tag i klippväggarna. Vi utforskar omgivningarna och alla de små smultronställen som man hittar genom att paddla runt i de grunda vattnen mellan kobbar och öar. Det visar sig att vi ska avsluta dramatiskt. Roger pratar om en lodrät vägg som sticker rakt ner i havet. Vi tar sikte på Bläckhall och kommer fram till en mäktig vägg som säkerligen är över 40 meter hög och helt lodrät. Vi försöker komma så nära som möjligt och sällan har jag känt mig så liten i en kajak. Det är tur för oss att vattnet är still, igår hade vi kastats in i klippväggen av vågorna.

Solen börjar stå lågt på himlen, mina axlar är sönderbrända och vattnet är snart slut. Det börjar helt enkelt bli dags att bege sig hemåt. Hemvägen är alltid monoton, lite tråkigare, med blicken mot civilisation snarare än natur. Men kroppen börjar bli nöjd och huden behöver vila. Nästa gång vill jag längre ut och djupare in i den vilda skärgården. **B**

KÄKA UTE!

Om du saknar kokmöjligheter i båten får du laga mat på land. Här är prylarna som gör det enklare att bli mätt.

TEXT **MAGNUS REITHNER**



TRANGIA STORMKÖK 25-1 UL

Lätt stormkök med två kastruller (1,75 samt 1,5 l) och en stekpanna. Tillverkat i en lättare aluminiumlegering som är 50 procent starkare än vanlig aluminium. Vikt: 845 gram. Pris: 595 kronor.

PRIMUS POWER IGNITOR III

Spetslågan från Power Ignitor III har en temperatur på hela 1300°C och tänder flytande bränslen även när det råder storm. Pris: 249 kronor.



UCO FLATPACK GRILL & FIREPIT

Kompakt och enkel grill som går att fälla ihop till ett platt paket. Packmått 35x26x3,5 centimeter. Pris: 379 kronor.



THERMOS LIGHT & COMPACT

Termos som håller innehållet varmt i 12 timmar och kallt i 24 timmar. Tillverkad i rostfritt stål och rymmer 500 ml. Pris: 265 kronor.



SIGG HOT & COLD FOOD JAR

Mattermos på 0,3 liter som håller maten varm i sju timmar eller kall i 14 timmar. Tillverkad i dubbelväggigt 18/8 rostfritt stål. Pris: 325 kronor.



PRIMUS CAMPFIRE PREP SET

Stiligt redskapsset med kökskniv, stekspade, rivjärn, slev och gaffel. Kommer i ett behändigt skydd av PU-behandlad polyamid. Pris: 649 kronor.



TENTIPI HEKLA 7

Elda säkert med den här hopfällbara eldspisen. Försedd med ben som kan placeras på slator för att inte sjunka ned i snö eller förstöra underlaget. Packmått 33,5x11x2,2 centimeter. Pris: 495 kronor.



KATADYN BEFREE

Vattenflaska med filter som renar vatten. Reningen sker med 0,1 mikrons (mikrometer) precision vilket innebär att filtret reducerar protozoer med 99,9 procent och bakterier med 99,9999 procent. Pris: 399 kronor.



PRIMUS ESSENTIAL STOVE SET

Nytt kök som är perfekt för dem som söker ett funktionellt och prisvärt kök. Enkel montering. Innehåller två aluminiumkastruller och en stekpanna med nonstick-beläggning. Pris: 999 kronor.



LED LENSER H7R.2

Pannlampa som ger full överblick av matplatsen. Ljusstyrkan kan justeras mellan 20 och 200 lumen och du kan välja om du vill ha en fokuserad ljuskägla eller ett bredare allmänljus. Pris: 1 199 kronor.



LIGHT MY FIRE MEAL KIT 2.0

Matkit med bland annat tallrikar, burkar, skärbräda, mugg och en gummisele som håller allt samman. Alla delar går att packa i varandra. Pris: 179 kronor.



KLEAN KANTEEN GROWLER

Flaska med vakuumisolerade väggar tillverkad i 100 procent rostfritt 18/8 stål. Håller drycken vid sin ursprungliga temperatur i flera timmar och bevarar dryckens kolsyra. Pris: 655 kronor (1 892 ml)



MORA CAMP FRITIDSYXA

Smidig yxa som endast mäter drygt 30 centimeter. Yxhuvud av epoxy-lackerat borstål och skaft av polypropylen. Vikt 0,5 kilo. Pris: 395 kronor.

BIOLITE CAMPSTOVE 2

Friluftskök med inbyggt batteri på 2 600 mAh. När man eldar i köket (med pinnar och kottar) omvandlas värmen till elektricitet som lagras i batteriet och sedan kan användas för att ladda upp telefoner med mera. Pris: 1 595 kronor.



LIGHT MY FIRE ADD-A-TWIST

Förvaringsburkar som går att skruva ihop med varandra. Varje förpackning innehåller tre burkar i storlekarna 540, 300 och 112 milliliter. Pris: 279 kronor.



MUURIKKA STEKHÄLL

Stekhäll med en diameter på 48 centimeter och en vikt på 5 kilo. Tillverkad av varmvalsat stål och svagt skålad för att hålla maten på plats. Pris: 795 kronor.

ETT BÄTTRE BÅTLIV

Frossa i tester och pedagogiska gör-det-själv-filmer på www.livetombord.se



Artiklar och filmer med
tusentals tester av segel-
och motorbåtar

PRESENTERAS AV

Båtnytt



Båtlivets fem
viktigaste knopar

FILMEN PRESENTERAS AV

POLYROPES
YACHTING
of Sweden



Polerskolan
- så uppnår du perfekt glans

FILMEN PRESENTERAS AV



Vinterförvara i sjön
- tänk på detta

FILMEN PRESENTERAS AV



Så lagar du
sandwich

FILMEN PRESENTERAS AV

**WEST
SYSTEM.**



Kört sönder propellern
- så gör du!

FILMEN PRESENTERAS AV



livet
ombord.se

Båtnytt

RULLA IN & GÖM STORSEGLET

Bekväma seglare nöjer sig inte med att rulla in förseglet, utan vill också kunna bli av med storseglet inne i mast eller bom. Så här går det till.

TEXT JOAKIM HERMANSSON

Försegelrullarna har mer eller mindre revolutionerat segelhanteringen av fockar och genuer, och bara från Seldén i Långedrag skeppas tusentals Furlexrullar ut över världen varje år. Med en rulle och tillhörande förstagsprofil slipper man krångliga pistolhakar och att ha de otypliga seglen i oformliga högar, som kan glida ner i vattnet eller blåsa upp och skymma sikten. Det är förstås gott och väl, men storseglet då? Det är ju ofta mer än dubbelt så stort och ännu mer skrymmande än förseglen... Jo, man kan faktiskt smidigt rulla in det också, antingen horisontellt på bommen eller vertikalt i masten. Båda lösningarna blir vanligare och vanligare, och säljs såväl till fabriksnya båtar som för eftermontering på gamla trotjänare.

Av alla nya segelbåtar som levererats från det tyska storvarvet Bavaria under senare år har nio av tio utrustats med rullmast redan från början. Enkelhet och bekvämlighet är de stora fördelarna med en rullmast, och inrullningen går förhållandevis snabbt. Därmed kan man kvickt justera segelytan när vindförhållandena ändras, utan att lämna sittbrunnen. Med vertikal inrullning är det ju bara E-måttet, alltså bomlikslängden, som behöver rullas in, och därför behöver man inte rulla speciellt mycket för att åstadkomma en verklig förändring av segelytan:

– Med rullmast hissas storseglet bara en gång per säsong, och seglet är beslaget i samma ögonblick som det är inrullat. Rullmasten är också förlåtande, så det är ingen katastrof om man skulle göra lite fel, framhåller Mats-Uno Fredrikson, marknadschef för Seldén Mast AB, som bland annat levererar riggar till just Bavaria.

– Med vår rullmast har man ett utväxlat uthal 2:1 som gör att utrullningen går lätt. Även inrullningen har samma utväxling, tack vare vinkelväxeln i masten, förklarar han vidare.

På rullmastens minussida finns främst att det inte är möjligt med vanliga horisontella lattor och den form och större akterrunda som dessa kan bidra till. Stående lattor ger inte samma möjligheter till akterrunda, men utvecklingen går framåt och danska Elvström Sails har exempelvis utvecklat ett storsegel med en böjlig toppskädda. De kallar sin innovation för fatfurl, och levererar den bland annat till Hallberg-Rassys båtar med rullmast. Andra avigsidor med rullmast som brukar nämnas är att de medför en högre tyngdpunkt och därmed vekare båt, samt att det kan vara svårt att bli av med seglet om något skulle haka upp sig i inrullningen.

På en rullbom är det viktigaste och mest kritiska när seglet ska rullas in eller ut att ha den rätta vinkeln mellan mast och bom, annars kan seglet krypa på inrullningsaxeln så att lattorna trycks ut ur lattfickorna, eller helt sonika bryts mot akterkanten. Danska Furlerboom har lång erfarenhet av att leverera bommar med inrullningssystem, och dylika problem har svenske agenten Johan Delin i Saltsjöbaden aldrig märkt av. Själv har han seglat med rullbom i tio år på sin X-46.

– Har man en kick med lyftfunktion kan vi montera distanser i kicken, så ställer den sig automatiskt i rätt vinkel när kicken och skotet släpps, beskriver han, och tillägger att X-Yachts standardutrustar kickarna till sina rullbombsbåtar på detta sätt.

FAKTA

FURLERBOOM RULLBOM

Den minsta bommen kostar 160 000 kr. Den vanligaste typen är T20, för båtar på 42-46 fot, och kostar 235 000 kr. Furlerbooms hölje är av glasfiber, men kan fås i kolfiber mot 35 procents pristillägg. Axeln tillverkas alltid av kolfiber. Vid montering på modernare båttyp krävs inte så stora ingrepp, mer än att något block möjligen kan tillkomma.

SELDÉN RULLMAST

Prisexempel för en Linjett 33

Rullmast med spinnskena, däcksbelysning, gångljus och kablar, 107 000 kr

Bom, 14 100 kr

Stående rigg av vajer, 14 500 kr

Löpande rigg av dyneema, 6 600 kr

Furlex 204S, 19 700 kr

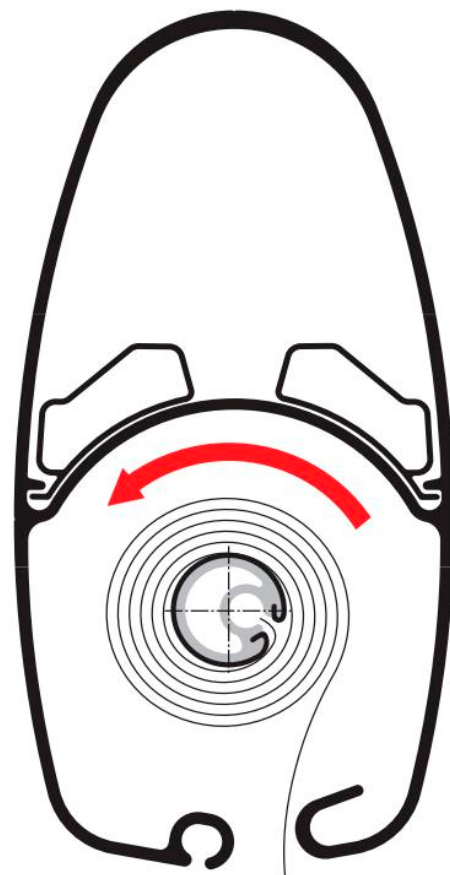
Rodkicker med fjäder, 4 000 kr

Totalt 165 900 kr



FOTO: Furlerboom

▲ En Beneteau 50 med rullbom från Furlerboom där skotpunkterna är infästa på mitten. Höljet kan fås i glasfiber eller kolfiber, medan axeln alltid är av kolfiber.



▲ Seldéns rullmast i genomskärning.



▲ Gransegels HPF-rullstor har tre vertikala lattor och avancerad skärning som maximerar ytan med bibehållen form och twist.



▲ Elvström Sails har utvecklat rullstorseglet fatturl, som här syns på en Hallberg-Rassy 55 närmast kameran. Skillnaden mot ett traditionellt rullstorsegel, som på Hallberg-Rassy 48 MkII i bakgrunden, är påtaglig.

– Kopplar man sedan linan till en elvinsch så går det extra lätt och smidigt, säger Delin.

Rullbommens fördelar är främst den lägre tyngdpunkten och möjligheten att ha ett helt normalt storsegel med full akterrunda, som ger större segelyta och utökade trimningsvariationer. Att seglet är försett med genomgående lattor är dock ett krav.

– När man revar lägger man en latta i underkant på inrullningsaxeln, som håller ut seglet. Vanligt uthal är tillval, förklarar Delin.

– Att det är så smidigt att öka eller minska segelytan gör att man seglar mer än annars, och det är förstås också trevligt, tycker han, och påpekar att seglet alltid kan tas ner på vanligt sätt om något skulle kinka, eller om elen till vinschen tar slut.



▲ Med danska Furlerbooms rullbom förvaras seglet inrullat i bommen, och man kan hissa upp så mycket som man önskar.



Båtupptagningsvagnar med hög kvalitet.



Vår smidiga konstruktion förenklar upptagning och förvaring av din snipa eller motorbåt året om.



www.balstaslapet.se

0171-46 80 50

info@balstaslapet.se

Ta sjövägen till äventyret

Nyhet!

UTTERN D70

Se den i våra utställningshallar.



UTTERN



MERCURY



Sommarbåt!

UTTERN T51
med Mercury F80.

Pris från 1.450 kr/månad (254.470:-)

INTERBOAT

Marina upplevelser för alla

www.interboat.se

Dalarö 08-501 501 05
Danderyd 08-545 914 40
Göteborg 031-711 25 10
Karlshamn 0454-180 15

Norrköping 011-10 73 00
Sandviken 026-27 68 18
Skanstull 08-556 709 00
Örebro 019-31 12 00

Vi samarbetar med:

Kikare med app

Kowa TSN-533 Prominar är en smidig tubbkikare som ska konkurrera med större tubbkikare på marknaden enligt tillverkaren. Den är 27 centimeter lång och väger 810 gram. Frontlinsen är på 55 mm och ska släppa in bra med ljus, förstoringen är 15 till 45 gånger. Glaset består av ren fluorit, den är vattentät och fylld med torr gas som ger ett övertryck i tuben vilket ska förhindra imma och kondens mellan linserna.

En rolig detalj är att du med adapter kan ansluta många olika mobiltelefoner till kikaren och använda den som en telelins för att fotografera på långt håll. Har du en Iphone finns det även en app att ladda ned för ännu fler funktioner när du kikar med mobilen. Priset ligger på 19449 kronor. Känns det för brutalt finns en budgetvariant med mindre lins, kortare zoom och enklare glas för blott 3225 kronor. Focusnordic.se



Nya skärmar

Raymarine släpper nytt och satsar på att göra sin Axiom-serie lite större och lite bättre. Den nya serien heter Axiom pro och kommer med skärmar på 9, 12 och 16 tum. De är alltså större än den tidigare Axiom-serien, men den största skillnaden är att Pro-serien även har knappar där den vanliga Axiom-serien endast har pekskärmen för inmatning och styrning av navigatören.

De kommer med Raymarines Real Vision-ekolod men kan uppgraderas

med ett internt Chirp-ekolod på 1 kW som ska ge både bättre upplösning på detaljer och bättre sportfiske på djupt vatten. Raymarine säger att Axiom Pro riktar sig till sportfiskare till havs och priset börjar strax under 30 000 kronor när de börjar säljas efter sommaren. Skärmen ska vara fullt läsbar i starkt solljus och vara läsbar även med polariserande solglasögon, något som vissa skärmar har problem med.

Raymarine.se



Nya uppgraderade

Mercury F40, F50 och F60



SmartCraft

Uppgraderad med fler funktioner.



Startspår är standard

Ger tryggare ägande samt lägre försäkringspremier.



Big Tiller

Som tillbehör kan man installera en stor rorkult som ger fler funktioner för dig som vill styra med rorkult.



Motorerna är nu SmartCraft-kompatibla med både varvräknare och logg. Tack vare den uppdaterade elektroniken kan man installera fler givare och därmed få mer information i sina instrument.

Man kan även komplettera med Vessel View Link som gör att din Simrad plotter blir din kommunikationsplattform med motorn.

Genom Simrad-plottern kan du bland annat styra trollingfunktionen.



Active Trim

Active Trim är ett tillbehör som sköter ut och intrimningen av motorns vinkel mot akterspegeln och gör ditt båtåkande enklare.

mercurymarine.com

 **MERCURY**
GO BOLDLY.™

NÄR SÅNGEN FRÅN SIDVENTILAREN TYSTNAR



Du som gillar mullret från maffiga motorer, V8:or som vrålar, dieslar som dunkar. Ensemblen stämmer upp till en sista maffig sonett. Sen är det slut!

Kanske blir slutklämmen en Volvo Pentatombordare på 667 hästkrafter. Göteborgsbolaget har nämligen köpt upp Seven Marine, som gör världens största snurra på närmare 700 hästkrafter.

Samtidigt har Volvo Cars annonserat att de från 2019 elektrifierar samtliga modeller.

Båtbranschen har sällan gått så i otakt med resten av världen.

Vi på sjön kan välja mellan större och större förbränningsmotorer, resten av världen ställer om till el.

Det kommer att bli några svåra år på sjön. Men kanske också de mest spännande sedan förbränningsmotorn ersatte seglet för hundra år sedan.

När elbilsboomen väl kommer, sisådär 2021-22, alltså om fyra år, lär bensin och diesel så småningom bli en marginaliserad vara och priset skjuta i höjden. Andrahandsvärdet på planande båtar, speciellt de nya och dyrare, lär sjunka till botten. Långsamma båtar, som snipor, äldre deplacerande träskutor och varför inte Bavarrias nya 34-fots deplacerande flybridgebåt, håller värdet. De kan nämligen billigt och enkelt motoriseras med en elektrisk drivlina.

Med dagens, och morgondagens, batteriteknik blir det däremot svårt att få upp en tung hyttbåt i plan under en längre sträcka. För att lyckas med det krävs batterier med hög energidensitet, ungefär dubbelt så effektiva som dagens

bästa. Lyckligtvis krävs dessa batterier även för att flygplan ska kunna drivas på el och därför pågår ett intensivt utvecklingsarbete. Räkna med att det fungerar år 2045.

Fram till dess kan vi njuta av ett gäng spännande båt-mässor. Det sägs att nöden är uppfinningens moder, och jag är säker på att båttillverkarna kommer att hitta på en mängd spännande, tystgående, avlånga modeller som dessutom bara kostar några kronor att tanka.

Fram till dess får vi njuta en sista gång av sången från sidventilaren. R

***Vi på sjön kan
välja mellan
större och större
förbrännings-
motorer, resten
av världen
ställer om till el***





har aldrig lämnat
så mycket värme!

Wallas 22Dt Dieselvärmare
- endast 0,6 - 0,9Ah strömförbrukning.
Läs mer på sleipnerab.se



Mente Marine
For the right attitude!

ACS automatisk trim!

Enkel installation - byt bara kontrollpanel och gör dina trimplan automatiska!

ACS R & RP använder den senaste teknologin ombord. Inbyggda sensorer mäter avvikningarna i gångläget samt kursändringar med hög precision, utan några rörliga delar. Avancerade program lär sig din båts rörelser, något som gör att ACS kan installeras på allt från en liten styrepulpetbåt till en stor lyxyacht.

ACS R

- För hydrauliska och elektriska trimplan
- För alla båttyper
- Trimmar båten i sidled

ACS RP

- För hydrauliska och elektriska trimplan
- Snabbare planing
- För alla båttyper
- Trimmar båten både sid- och längdsskepps

Läs mer på sleipnerab.se



Sleipner är en världsledande tillverkare av bogpropeller system för fritidsbåtar och kommersiella fartyg. I tillägg producerar Sleipner ankar-spel, stabilisatorsystem, hydrauliska styrsystem och propellerutrustning, samt distribuerar många av de mest kända marina internationella varumärkena i Sverige och Norge.



SNABBBLADDNING I SKÄRGÅRDEN

Om fem år kan du snabbladda din elbåt i skärgården, om Patrick Anderberg får bestämma. Hans bolag E-Sea har fått stöd av statliga Vinnova för att utveckla framtidens laddstandard till sjöss.



Varför behövs snabbladdare i skärgården?

Vi tror att det finns kommersiella eldrivlinor med modern teknik för båtbranschen om två till tre år. Men det är lite av ett moment 22: kan du inte ladda din elbåt snabbt i skärgården så blir det meningslöst att köpa en. Vi utvecklar därför tre olika laddstandarder: vanlig brygggladdare, en snabbladdare, och sedan en likströmsladdare som är på 120 kW och laddar ungefär lika snabbt som en Tesla supercharger på landbacken.

Alltså kan du ladda ett fullt batteri på 20 till 40 minuter.

Ni har fått statligt stöd av Vinnova. Hur ser nästa steg ut?

Vi söker nu steg 2-pengar från Vinnova. Tanken är att bygga fungerande testanläggningar, sjömackar. Och anpassa båtar för den här tekniken. Om fem år är jag säker på att vi har ett gäng snabbladdare i skärgården och att priserna på batterier till båtarna gått ned betydligt.

Var ska laddarna finnas?

På många ställen i skärgårdarna och med cirka tio till tolv sjömil avstånd mellan varje snabbladdare. Då kan man åka fort mellan dem, precis som med en bensindriven båt. Du vill inte åka hem i dagens elbåtsfart, sex-sju knop, när du är ute med hungriga och trötta barn.

Hur ser elbåtarna ut då, om fem år?

Allt kommer från bilbranschen. För 100 år sedan var det bensinmotorer som konverterades till marint bruk. I början var de svaga så båtarna var lätt drivna, typ Pettersons-båtar. Den utvecklingen tror jag kommer att ske på båtsidan också.

Ett jätteintressant område är att använda moderna

begagnade bilbatterier. De är billiga och har kvar 70-80 procent av kapaciteten men håller denna lägre energidensitet i tio-femton år.

Personligen tror jag också på moderna katamaraner i aluminium med smala pontoner och som gör 16-17 knop. Däremot tror jag inte att man ska sätta elmotorer på gamla Targa, Nimbus eller Bertram. Då är det bättre att ösa på med en stor V8 eller två.

Det är mycket snack om elbåtar just nu. Men är det inte en fluga?

Nej. Men Sverige är lite efter. I Norge ska färjor som går kortare tider än 15 minuter vara emissionsfria år 2020, och de lär drivas på el. Och i Amsterdam förbjuds fossilbränsle-drivna båtar år 2025. Redan idag är förbränningsmotorer förbjudna på många sjöar i Tyskland och Schweiz. Det fina med el är att det blir så mycket billigare att köra båt. Idag tankar svenska folket sina båtar för två miljarder. I framtiden blir det en bråkdel av det, och då hoppas jag att fler kommer ut på sjön. ■

**... då hoppas jag
att fler kommer
ut på sjön**

SKÖN SOMMARLÄSNING!

Unna dig lite extra avkoppling i sommar! Prenumerera på din favorittidning och få den bekvämt hemburen till brevlådan.



Valfri prenumeration **169 kr** + fina gåvor på köpet!



BESTÄLL IDAG PÅ: www.dintidning.se/sommar

DINTIDNING.se
EGMONT

VINN EN VÄST!

Vet du vad det är för båtmodell på bilden?
Då kan du vinna en uppblåsbar flytväst från Baltic!
Mejla ditt svar till mikael.mahlberg@egmont.se
och märk mejlet "Båtfrågan".



VINNAREN

Rätt svar i förra numret var Nimbus 24. Det visste Eric Forsell i Valbo. Grattis!



MotorGuide® X5

www.mercury.se www.motorguide.com

Ankarfunktion
Med en enkel knapptryckning står du kvar på platsen

Enkel förflyttning
Byt position i valfri riktning i ankarläget

Heading lock
Ser till att du fortsätter på angiven kurs

Route record/playback
Spela in din rutt så kan du när som helst be motorn köra därefter

Cruise control
Ser till att din fart förblir densamma oberoende på vind och ström

INTRESSERAD AV EN 54-FOTAD KATAMARAN? PROVA MED EN FYRFOTA HÄST.

En fullträff på V75 och drömmen kan bli verklighet. I fjol delade V75 ut 155 miljonvinster. Det är fler än något annat spel i Sverige. Ta chansen, köp en Harry Boy – att segla till Spanien tar bara några veckor.



SPELET MED FLEST
MILJONVINSTER

V75 


Shrinkwrap & Boatcare



Skydda båten för transport eller vinterförvaring, med kraftig, seg och UV-beständig krympfilm.

Använd gaspistolen RIPACK 3000 för snabbt och snyggt resultat, förlängare finns som tillval i flera utföranden.

Bred och kraftig tape, självhäftande ventiler, VG-spännband, luckor med dragkedja m.m.

NYHET! Nu även fraktfritt i hela Sverige!

OMPACK, Lager i Göteborg • tel 031-40 69 00 • fax 031-40 65 50 • info@ompack.se • www.ompack.se

Vad vill du
läsa just nu?



Prova
en månad
gratis!

FLIPP

Magasinappen för hela familjen

- Få tillgång till över 30 av de mest populära titlarna hos Egmont Publishing.
- 49 kr/månad - **50% rabatt** för prenumeranter hos Egmont.
- Ingen bindningstid.



Beställ på www.flipp.se

Prenumerera:
www.dintidning.se/batnytt

Årets bästa
stalltips:
Läs V75-Guiden!
www.guiden.se



BÅTVÄRMARE

FÖRSÄLJNING • MONTERING
SERVICE • RESERVDELAR

- Webasto Även postorder
- Eberspächer
- Wallas
- Thermo
- Ardic



Ångshyddev 1, 181 31 Lidingö
Tel: 070-712 43 93 Fax: 08-767 83 80
www.sealcomfort.com

RESERVDELAR TILL USA-BÅTAR

Adam Marin

www.adammarin.se



Att slippa onaturliga klimatförändringar.

Stöd Svenska Naturskyddsföreningens
arbete med att försvara våra naturliga
rättigheter. **Bli Miljöfadder!**

För mer information ring 08-702 65 00
eller besök www.snf.se



Svenska Naturskyddsföreningen

SKITFRITT PÅ BRYGGAN OCH BÅTEN

Ugglan Helge rör huvudet i vinden.
Vi har även fler effektiva lösningar
för andra fåglar och skadedjur.

Beställ två eller fler
på webben så bjuder
vi på frakten

Beställ på webben!
**NU endast
499.-**
Ord. pris 599.-

www.motavack.se

Nordic Pest Products Tel: 08-20 14 00
www.motavack.se

HYR CHARTERBÅT

Kroatien, Grekland, Turkiet, Italien, Frankrike,
Malta, Västindien, Thailand, m.m.

Tel: 08-24 90 88 info@sunwavetravel.se

HENSONS TVÄTT & SJÖVERKSTAD

Vi översänder färdig
säck med betald
frakt, för inlämning
på posten.

Var tvättar du ditt båtkapell och segel?

HENSONSTVÄTT
Koppargatan 9, Lomma
Tel 040-41 26 36

www.hensons.se info@hensons.se

Medlem i **SweBoat**
Båtbranschens Riksförbund

Vi har Grymma Priser på allt till din motorbåt!

Propellrar	Motorblock	Olja
Avgaslimpor	Sötvattenssystem	Tillbehör
Servicemotorer	Kompleta Motorer	Reservdelar

Se vår nya hemsida, många bra erbjudanden!!

USAONLINE.SE
08-4464900

prispressarna.se

Bäst priser på båtmotorer

Prispressade Suzuki utombordare med 1 till 7 års garanti. Priser Från:

60 Hk	74900.-	rek (81900.-)
70 Hk	89900.-	rek (97900.-)
90 Hk	94900.-	rek (109900.-)
115 Hk	103900.-	rek (127900.-)
140 Hk	114900.-	rek (144900.-)
150 Hk	144900.-	rek (166900.-)
175 Hk	154900.-	rek (183900.-)
200 Hk	174900.-	rek (197900.-)

Vi levererar och monterar i hela landet
Monteringskostnad 4500:-
Våra motorer är CE märkta
Förmånlig finansiering finns
Vi utför försäkringsuppdrag

Är vi inte billigast? Hör av er så prispressar vi!

AAA
Högsta kreditvärdighet.

Selva utombordare:

50 Hk	66900.-
70 Hk	92990.-
100 Hk	111490.-
150 Hk	151990.-

08-7470526
www.prispressarna.se
info@prispressarna.se

Se prispressarnas hemsida för dom senaste priserna.

SEX METER ALUMINIUM



*Segelduell:
Bente 24 mot
Seascape 24*

*Test: Atlantic
Adventure 780*



**TESTER
TEKNIK
REPORTAGE**

*Duell: Helt i aluminium. Faster
625 CC mot Silver Eagle BRX*



kör svenskt !

Arronet
ALUMINIUMBÅTAR

BOKA EN TYST PROVTUR

Arronets gummiupphängda
hyttbåtar

marinmäklarna ab
hamnen nacka strand
www.marinmaklarna.se +46 8 466 95 15



marinmaklarna_nackastrand



marinmaklarna ab



Bästa Familjebåten i Europa 2016

SARGO 33

THE ALLSEASON BOAT



© Creamecia



Juryns motivering:

Den finska båttillverkaren Sarins Båtar erbjuder ännu en säker, rolig och sjöduelig båt för hela familjen – SARGO 33. De två kabinerna och den rymliga styrhytten garanterar fantastiska turer på sjön i alla väder. SARGO 33's skrov anses allmänt som ett av de bästa i sin klass och ger en bekväm färd oavsett väderleken. Båtens design är väl genomtänkt och ljudnivån är lika låg som i en modern lyxbil.

Tävlingen Best of Boats lanserades 2014 av 17 båtjournalister från 15 olika länder: De har en lång och bred erfarenhet av båttester och de är särskilt intresserade av båtägarnas praktiska behov. Juryn för Best of Boats består av dessa yrkesjournalister från olika delar av Europa.



www.inamarin.se



www.gillholmsmarina.se