

Test

RIVER 530 HYDRA

**LØFTER BÅT-
TYPEN TIL
NYTT NIVÅ**

NORGES
STØRSTE
BÅTBLAD

v
menn

BÅT

UKE 23 6. JUNI 2025

KLASSIKER:
**GOLDFISH
30 SPORT**

+ IKKE GLEM DISSE:
**BRUKTBÅT MED
HEKKAGGREGAT**

TRINN FOR TRINN:
**SLIK TAR DU SERVICE
PÅ UTENBORDS-
MOTOREN SELV**

Test

NORDKAPP ENDURO 830

**GODVÆRSBÅT
MED PONDUS**

SILVER PUMA BRZ

MYE BÅT FOR PENGENE

Test

PRAKTISK I BÅTEN:

**STOR TEST AV
HÅNDSTØVSUGERE**



59 BOW RIDER



— STABIL, MEN SPORTY OG RASK

Yamarin 59 BR er en sportslig båt, men også stabil og forutsigbar i sjøen, selv når værforholdene er krevende. Formen og bredden på skroget garanterer uansett en trivelig kjøreopplevelse. Det største motoralternativet er Yamaha F115 som gir toppfart på rundt 37 knop. Vindskjermen er utformet for å gi god beskyttelse for vind og sjøsprøyt, med fin skjerming også for de som sitter i aktersofaen. Området akter domineres av en stor sofa med vippear rygg som med et enkelt håndgrep gjøres om til en komfortabel solseng.



Yamarin 59 BR + Yamaha F115LB

536 000:-

Prisen tillegges leverings- og eventuelle kalrgjøringskostnader som varierer avhengig av forhandlerens lokalisering og praksis. Båtene på bildene har ekstrautstyr.

EmPOWERED BY  **YAMAHA**

INNHold

6 NYHET: VI MENN BÅT
I BEST OF BOATS-JURYEN

8 NYHET: MAREX 390

10 NYHET: GLASSFIBERLEGENDENE
FÅR SIN EGEN BÅTFESTIVAL

12 TEST: SILVER PUMA BRZ

18 TEST: RIVER 530 HYDRA

24 TEST: NORDKAPP ENDURO 830

30 PRØVEKJØRT: PRINCESS V50 OPEN

36 TEST: INVICTUS TT420S

40 TEST: HÅNDSTØVSUGERE

46 BLACK OPS I SOMMER?

50 KLASSIKER: GOLDFISH 30 SPORT

56 BRUKTBÅT MED
HEKKAGGREGAT: IKKE LA
DISSE GÅ I GLEMMEBOKEN

62 TRINN FOR TRINN: SLIK TAR
DU SERVICE PÅ UTEBORDS-
MOTOREN SELV

68 DRØMMEBÅTER



MANNSKAP



FAGREDAKTØR
Terje
Bjørnsen
t.bjornsen@
outlook.com



REDAKSJONSSJEF
Martin
Jansen
martin.jansen@
egmont.com

REDAKTØR VI MENN: Alexander Øystå
ART DIRECTOR: Tore Strøm
PRODUKSJONSKOORDINATOR:
Ingunn Pedersen
ANSVARLIG REDAKTØR/DIREKTØR:
Axel Walø

POSTADRESSE: Vi Menn Båt,
Postboks 4980 Nydalen, 0441 Oslo
TRYKK: Egmont Printing Service

ABO-SERVICE:
tlf. 22 58 52 30

ANNONSER:
HS Media
Tlf: +47 62 94 69 05
Mob: +47 45 20 79 78
mail: leb@hsmedia.no
Hjemmeside: www.hsmedia.no

**story
house**
EGMONT

Story House Egmont er en del av Egmont. Egmont er et av Nordens største mediekonsern med 6300 ansatte og aktivitet i 40 land. Vi er en stiftelse og Egmont Fondet deler årlig ut over 90 millioner kroner til et bedre liv for barn og unge. Vårt motto: We bring stories to life - har sterke publisistiske verdier. Vi står bak mer enn 700 magasiner, tegneserier, Klikk.no, TV 2, Nordisk Film, kinodrift, samt flere deleide selskaper.

RYDS



Svensk håndverk og innovativ teknologi

Samarbeidet mellom Yamaha og Ryds båter kombinerer svensk båtbyggertradisjon med verdensledende teknologi. Med Ryds sine bærekraftige og moderne båter, sammen med Yamahas pålitelige og drivstoffeffektive motorer, skapes en førsteklasses opplevelse på vannet. Her møtes kvalitet, presisjon og innovasjon – for deg som vil ha det beste til sjøs.





KÅRING: Her er jury og vinnere samlet under Best of Boats Awards i 2024.

Best of Boats Awards

DELTAR I PRESTISJEKÅRING

Vi Menn Båt blir norsk representant i juryen til «Best of Boats»-kåringen.



Best of Boats Awards startet opp i 2014 og består nå av 17 jurymedlemmer fra 17 land. Med Vi Menn Båt og Terje Bjørnsen, vår testansvarlig gjennom mange år, som det ferskeste tilskuddet i den prestisjetunge kåringen.

Tyske Stefan Gerhard tok initiativet til Best of Boats og er fortsatt juryformann. De savnet en sterkere forankring i Norden, og ville gjerne ha med en norsk representant i juryarbeidet. Ikke minst fordi norske båtbyggere har en sterk posisjon i mange europeiske markeder, og flere av dem satser på eksport.

Best of Boats-vinnerne blir kunngjort på båtmessen i Berlin i november hvert år, og juryen bruker erfaringene fra flere hundre båttester, som er gjennomført av medlemmene i nominasjonsprosessen. Alle de nominerte båtene må ha vært testet av minst fem jurymedlemmer før finalen.

– Nettopp testaspektet, sammen med den tydelige redaksjonelle forankringen i Best of Boats, gjorde oss trygge på at dette er en kåring vi kan stå bak, sier Terje Bjørnsen.

– Dessuten liker vi at båtene er kategorisert mer i forhold til bruksmønster enn størrelse – eksempelvis familie-båter eller sportslige båter. I tillegg er det viktig for Vi Menn Båt å være en del av et velorganisert, internasjonalt fagmiljø. En større erfaringsbakgrunn og bedre forståelse av en stadig mer internasjonal båtbransje, kan bare være til fordel for våre lesere, uttaler Bjørnsen.

– Dessuten ser jeg frem til å kunne vifte litt ekstra med det norske flagget. Allerede til 2025-kåringen håper Vi Menn Båt å bistå juryen med et norsk testarrangement. Vi har nemlig flere nye, norske båtmodeller som kan være med å kjempe i toppen.



TESTING: Vi Menn Båt har kjørt testmålinger siden bladet startet i 1998. Her Terje Bjørnsen i en Yamarin Cross 75 BR i 2021.

NORSK SUKSESS: Eneste norske vinner er Marex. De har riktignok klart bragden tre ganger. Sist med 440-modellen i 2024.

25
ÅR
JUBILEUM



BAVARIA S30 Open Merc 350 Kr 2 195 000



Se tilbud!



QUARKEN 271-Top Yamaha 300 HK kr 1 495 000



QUARKEN 27 Cabin Yamaha 300 HK kr 1 695 000



BAVARIA S29 Open Merc 350 Kr 2 095 000



BAVARIA SR35 HT 2 x Merc 270 diesel Kr 4 495 000



BAVARIA SR38 HT 2 x VP D4-300 Kr 4 995 000



Virtess 420 Coupe 2 x VP D6-380 Kr 7 295 000



BAVARIA S45 HT 2 x VP D6-380 Kr 7 395 000

Vi feirer!

I år feirer Bavaria Båt Norge 25 års jubileum. Vi har hatt gleden av å møte massevis av hyggelige båtinteresserte og fått mange gode kunder. Det har vært en fantastisk reise med mye båtglede og fine opplevelser. Med over 1000 solgte båter har vi betydelig erfaring i det norske markedet og et meget godt samarbeid med verftet. Dette vil markeres med spesielt gode jubileumstilbud på utstillings- og lagerbåter, samt fordelaktige betingelser på nye bestillinger. Hvis du vurderer investering i ny båt, er dette året å gjøre det!

Besøk vår permanente båtutstilling i Leangbukta eller gå inn på vår hjemmeside hvor du vil finne knallgode jubileumstilbud!

Priser oppgitt er std båt levert på vannet i Norge.

BAVARIA BÅT NORGE AS
Leangbukta 31
1392 Vettre

Telefon: 66 76 59 29
info@bavarianorge.no
www.bavarianorge.no

BAVARIA BÅT NORGE



KJENT STIL: Marex 390 bygger videre på stilen fra toppmodellen 440.

Marex 390

SVÆRT VIKTIG FOR NORGE

Turbåten fra Marex har egenskaper nordmenn liker.



Årets viktigste bobåtnyhet her i Norge er Marex 390. Det blir den nest største Marex-modellen og et viktig supplement til toppmodellen 440. Verftet har en særstilling hos norske turbåttbrukere, og for mange vil mindre størrelse og lavere prislapp passe veldig fint.

390 går inn i Scandinavia-serien, der to store sittegrupper – en på akterdekket og en

i cockpit – preger innredningen. Begge plasser som spiseområder, og med et ekstra sete på styrbord side blir det plass til 8 personer rundt det utvendige bordet. Innvendig gir en vendbar seterygg på copilotplassene ekstra sitteplass når det dekkes på til fest.

Byssa inkluderer en koketopp med gass eller induksjon (med generator) vask, dobbelt kjøleskap og fryser, eventuelt stekeovn.

Solcellepanel på taket sørger for strøm til kjøleskap og lys. Dermed kan du ligge lenger i uthavn uten landstrøm.

Baug- og midtkabin har dobbeltsenger med gode madrasser. I midtkabinen har du sofa til sitteplass eller ekstrakrøye for barn. Marex 390 leveres først med hekkaggregat, mens akseldrift kommer noe senere.

Og veldig viktig i Norge: Du kan få den med én motor.

COCKPIT:

Rommelig sofagruppe og praktisk bysse.



TEKNISKE DATA:

Lengde, m: 12,0

Bredde, m: 3,73

Vekt, tonn: 12,9

Motoralternativer:

2 x Volvo Penta D4-320

2 x Volvo Penta D6-380

1 x 480 D6 Volvo Penta

V-drive

AKTERDEKK:

Plass for inntil åtte personer og smarte løsninger som kalesjegardin rundt hele.



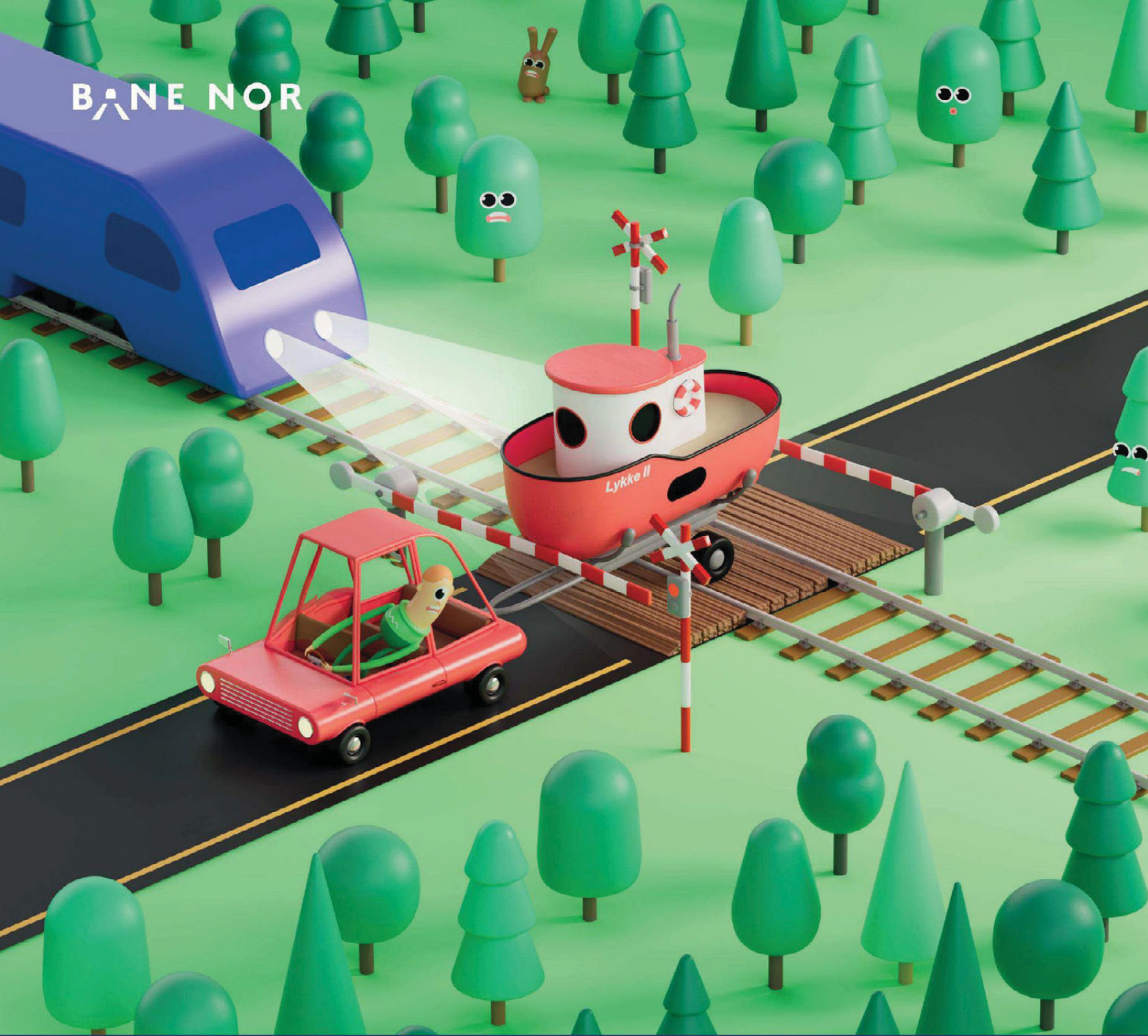
FORUT: Stor dobbeltseng med komfortable madrasser.



MIDTKABIN:

Sofaen kan også brukes til barnekøye





BANE NOR

➔ Ut på tur? Husk full kons ved sporet!

Det finnes ikke taxi-grønt på jernbanen! Toget bruker mer enn én kilometer på å stoppe og kan ikke svinge unna. Står du i sporet, går det galt! Når du blinker ut på veien for å se nærmere på det lange landet vårt, støter du kanskje på en planovergang. Når lyset pulserer hvitt og bommene står rett til værs, er det bare å kjøre på. Er lyset derimot rødt og bommene

på vei ned, må du stoppe i god tid og vente til kysten er klar. Skulle du allikevel være uheldig å bli fanget mellom bommene: husk at de er konstruert slik at de i de fleste tilfeller gir etter hvis du kjører dem ned. På en planovergang uten lys, lyd og bom, må du stoppe, se og lytte etter tog. **God tur!**





Risør Classic Boat Festival

FÅR SIN EGEN FESTIVAL

Nå får glassfiberlegendene sin egen båtfestival.



SPENNENDE:

Sporty Fjord med ikoniske Chrysler-motorer.

tradisjonelle trebåtfestivalen går som normalt i august, og på begge arrangementene blir det fri entre for publikum.

Arrangøren lister opp en lang rekke både seil- og motorbåter de mener er viktige. Der finner vi selvsagt Windy, Fjord og Draco, men også Coronet, Storebro, Selco og Herwa. På seilbåtsiden dominerer selvsagt Linges mange «-ing»-modeller som Soling, Yngling eller Gambling. Men også Najad, Hallberg-Rassy og Swan.

På nettsiden trebatfestivalen.no/classic finner du også presentasjoner av noen av de allerede påmeldte båtene. Ikke overraskende stiller det opp flere Fjordling, og blant alle fartsvidundrene blir nok den flott restaurerte 1966-modellen med klassisk Mercury rekkesekser et av trekkplastrene.

En oransje Fjord Wing SSP19 med to 140 hk Chrysler utenbordsmotorer (hvem kan glemme dem ...) og en Fjord-snekke viser spennvidden hos den norske plastbåtgiganten. Pluss en mengde andre godbiter.



Har du et minimum av båtinteresse og er i nærheten av Risør helgen 20–22. juni, vet vi hva du

skal gjøre: Besøke den nye festivalen for klassiske plastbåter. Her har du mulighet til å oppleve mye fint, og noe rart fra pionertiden fra 1950- til 1970-tallet.

Trebåtfestivalen i Risør, og avtroppende festivalleder siden 2015, Kari-Anne Røisland, er primus motor bak den nye og høyst fortjente satsingen på klassiske plastbåter. Den

NYSKAPNING: Kari-Anne Røisland avslutter karrieren som leder for Risør Trebåtfestival med en ny festival for klassiske plastbåter.



KOMMER: Fjordling 17.

Suzuki Motorkampanje



10% rabatt

på alle Suzuki påhengsmotor fra 2,5 - 350 Hk
Kampanjeperiode 1. mai - 30 juli 2025



**THE
ULTIMATE
OUTBOARD MOTOR**

Suzuki Marine har et landsdekkende forhandlernet med delelager i Norge.
Suzuki båtmotorer blir ofte foretrukket av båteiere som krever mer.

Finn din forhandler:

erling sande

erling-sande.no

MYE BÅT



FOR PENGENE

En rimelig båt med hyggelig innredning og spreke sjøegenskaper. Det liker vi godt, selv om bakgrunnshistorien er litt spesiell. ➤

TEKST OG FOTO: TERJE BJØRNSSEN



SPREK: Silvers bowrider byr på spenstige sjøegenskaper og gode sitteplasser.



RYDDIG: Førerplassen har fornuftig utforming og kartplotter i siktlinjen. Du kan også få 12-tommers skjerm, men nitommer fungerte helt fint.





LETTVINT: Gode trinn og fin pulpit gjør det trygt å balansere om bord med handleposen.

FIN INNREDNING OG ENKEL I BRUK

Vi må starte med et lite tilbakeblikk: I 2016 ble den nye Yamarin 81 DC lansert. Først ut i rekken av flere nye Yamarin-modeller, alle med spennende og

moderne linjer fra norske Eker Design AS. Slik gikk det likevel ikke, for store deler av Yamarins forhandlerapparat syntes design og fargevalg ble et altfor stort brudd med den konservative stilen Yamarin hadde gjort suksess med siden tidlig 2000-tall.

Dermed var det duket for en voldsom opprydningsaksjon i produktplanene hos Yamarin. Men det skulle snart vise seg at de fine båtene fra Eker Design slett ikke gikk i glemmeboken. Finske Silver hadde nemlig behov for å oppdatere sin serie av glassfiber-båter, og kjøpte rettighetene til 81 DC og de øvrige modellene Yamarin hadde skrotet.

Gjenbruk er en god ting, og jeg lurte på om Yamarin var litt raske på labben da de kastet Eker-modellene over bord. Ja, de var futuristiske i 2016, men nå i 2025 ser i alle fall testbåten – en Silver Puma BRz – bare moderne og fin ut. Mens Yamarins nærmest konkurrent 59 BR i mine øyne virker temmelig konservativ. Og da er vel begge de finske produsentene fornøyd.

Deilig med kraftig motor

Med den litt spesielle opprinnelseshistorien for Silver Puma unnagjort, kan vi ser nærmere på hva denne minste modellen i serien har å by på. Her har du en bowrider i en populær størrelse med lengde på 5,9 meter og et relativt slankt skrog på 2,1 meter. Båten passer til motorstørrelse fra 80–115 hk, og siden den importeres til Norge av Erling Sande AS regjerer Suzuki på hekken.

Testbåten er utstyrt med 115-hester og det er verdt å merke seg at det er noen viktige forskjeller på denne og 80-, 90- og

100-hesterne. Alle er firesylindrede, men 115 hk har volum på 2,05 liter, mens de mindre utgavene nøyer seg med 1,5 liter. Det gir vesentlig mer kraft enn bare de ekstra hestene. At 115 hk er drøyt 30 kilo tyngre, betyr neppe noe særlig for kjøreopplevelsen.

Flere faktorer gjør denne motoriseringen til full klaff på Silver Puma BRz. Skroget, uten steglist for øvrig, liker seg når det får fart over bølgene. Vi klokker inn en toppfart på kjappe 40 knop, noe skroget tåler fint og gir deg ordentlig fartsfølelse bak spakene. Den kommer i for seg allerede rundt 30 knop, og da er lydnivået mer behagelig og forbruket rundt 30 prosent lavere.

Båten har en ganske markert planingster-skel, men kan leveres med trimplan som ekstrautstyr. Selv uten det går Puma fint og billig rundt 20 knop, der forbruket faller ned mot 0,5 l per nautisk mil. Da holder tanken på 115 liter lenge mellom hvert marina-besøk.

I bølgene

I det store og hele er vi godt fornøyd med hvordan Silver Puma BRz fikser typiske bølgeforhold for en slik båttype. Den tar heksjøer og normal fjordsjø mykt. I mer åpent farvann tar den unna halvmetersbølger uten dramatikk, så lenge du holder farten rundt 20 knop.

Skal vi sette fingeren på noe, så blir det merkbart skrogstøy hvis du kjører fort i småbølger. Nå er ikke det helt ukjent for andre modeller i denne størrelsen og prisklassen, men greit å være klar over.

Førerplassen er utstyrt med en lettbetjent nitommers Raymarine Axiom kartplotter med ekkolodd, og er ellers oversiktlig med et behagelig armlene for gir/gass-armen. Sportssetene for skipper og copilot har vippepute i forkant, samt god sidestøtte med tilstrekkelig total komfort.

Behagelig aktersofa

I akterdelen av cockpit har Silver satset på sofa i full bredde med puter rundt det hele. Dagens båtmote dikterer passasje på en eller begge sider, men det går til en viss grad ➤



HYGGELIG: Innredningen er tradisjonell, men det gir også topp sittekomfort med godt utnyttet aktersofa.



FIN LØSNING: I baugen er det klassisk bowrider med en god sitteplass på hver side. God sklisikring i trinn og på dørk.

GJENNOMGANG: Dør og vindu holder det lunt og tørt i cockpit.

SKILLER SEG UT: Vi synes båten tar seg pent ut på vannet. Grei passasje mellom cockpit og baug, pluss «bulkefender» i baugen.



utover sitteplass og -komfort. Det slipper du her, men smarte trinn på hver side i forkant av sofaen gir likevel enkel ut- og innstigning. Store tau- eller dreggrom drar seg ut i bakkant av cockpit, der du også har badeplattform og -stige.

Den enkleste veien ut og inn av båten er fra baugen, der du har gode trinn rett forut og til sidene. I tillegg er det sitteplass til en person på hver side, slik at båten holder det bowrider-navnet lover.

Vindskjermen er akkurat passe både med tanke på båtens utseende og skjerming i cockpit. Det er gjennomgang i midten, tilstrekkelig bred og tett de fleste. Den nedre døren er en enkel konstruksjon, men gjorde jobben uten plett og lyte i vår testperiode.

I forrige utgave av Vi Menn Båt uttalte en av ekspertene vi spurte om båtmarkedet at såkalte «overliggere» kunne være gunstige kjøp nå i starten av 2025-sesongen. Det er nettopp Silver Puma BRz et godt eksempel på, siden mange forhandlere har fjorårsbåter inne til hyggelige priser. Eksempelvis koster båten slik vi testet den 399 000 kroner, og om vi ikke skal oppfordre til «løp og kjøp», får du utvilsomt mye båt for pengene til den prisen.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	5,9
Bredde, m:	2,1
Vekt tom, kg:	670
Vekt med motor, kg ca.:	870
Drivstoff, l:	115
Personer:	6
Anbefalt motor, hk:	80–115
Pris, fra kr:	399 000

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	3,0	56,0	1,5	0,5
1400	4,0	62,5	2,5	0,6
1800	5,5	64,0	4,0	0,7
2200	6,0	67,5	6,0	1,0
2600	9,5	74,0	8,5	0,9
3000	9,0	76,0	9,5	1,1
3400	21,0	77,5	11,5	0,5
3800	24,5	77,5	15,0	0,6
4200	27,5	80,0	18,0	0,7
4600	30,5	81,5	21,5	0,7
5000	33,5	85,0	24,0	0,7
5400	37,0	83,5	33,5	0,9
5900	40,0	88,0	41,0	1,0

VI MENN BÅT MENER:

Silver Puma BRz byr på mange av de gode egenskapene du forventer deg av en bowrider på rundt seks meter. Her er det fin plass for fire-seks personer på hyggetur, i tillegg er båten morsom og rask hvis noen har lyst til å sjekke hårfestet. Legg til moderne utseende, god sittekomfort og gunstig pris.





**START
SESONGEN
MED NY
KALESJE!**



Bestill nå!

Vi har kalesjemaler til over 2500 båtmodeller.
Sjekk og bestill her

kalesjer.no

eller ring oss **Tlf. 69 00 13 50**

TAR BÅTTYPEN TIL ET NYTT

TEKST OG FOTO: **TERJE BJØRNSSEN**



SPORTSLIG KJØREOPPLEVELSE: Den nye River-modellen har fine fartsegenskaper, og er den raskeste mykplastbåten vi har kjørt.

NIVÅ

River har lansert en av de mest spennende mykplastbåtene til nå. Det gjør at nyheten kan konkurrere på helt andre områder enn tidligere.

River Boats i Fredrikstad har lang tradisjon med rotasjonsstøpte båter i polyetylen, populært kjent som mykplast. I 2018 overtok Reidar Gjølstad og Christoffer Haarbye bedriften, begge med erfaring fra Eker Design og Hydrolift siden midten av 1990-tallet. I 2022 dukket den nye River 460 opp, og nå i januar 2025 debuterte River 530 Hydra på den store Boot-messen i Düsseldorf.

– Dette er en båt vi har holdt på med et par år, i tett samarbeid med slovenske Roto, som en gigant innen rotasjonsstøpte produkter. Sammen har vi utviklet 530 Hydra og katamaranen Korkyra 650. River tok hovedansvaret for 530, mens Roto har vært mest involvert i katamaranen, sier Reidar Gjølstad.

– Det er svært kostbart å utvikle en form for polyetylenbåter, og derfor må vi være helt sikre på at båten har de riktige egenskapene før vi går til det steget, forklarer Gjølstad.

For River 530 Hydra innebar det å bygge en prototyp, eller en såkalt plugg, som ble testkjørt grundig før det ble laget en endelig produksjonsform. I tillegg gjorde Haarbye flere avanserte 3D-analyser av skroget underveis i prosessen.

Bedre effektivitet

En av årsakene til denne møysommelige utviklingsprosessen er det steppede skroget. En løsning ofte forbundet med raske båter, gjerne med toppfart godt på nordsiden av 50-knopsmerket. Gjølstad understreker imidlertid at dette steppet ikke handler om fart, men om effektivitet og forbedring av egenskapene når båten skal i plan.

Jeg får anledning til et første møte med River 530 Hydra under norgesdebuten på Sjøen for Alle i mai. En stille morgen før messen åpner, sniker jeg båten ut av havna med Gjølstad som copilot.

Allerede mens vi løsner fortøyningene og legger inn fenderne, legger jeg merke til et par viktige egenskaper med den nye modellen. Det ene er svært god stabilitet når båten ligger i ro, det andre de gode plassforholdene om bord. Bredden på 2,17 meter er med å påvirke begge disse forholdene, dessuten er fribordet høyt og dørkplassen god. Dermed føles det trygt å bevege seg rundt i båten.





LETTVINT: Polyetylen er et robust materiale og bidrar til at båten er enkel i bruk. Stor dørkplass, tilstrekkelig passasje ved konsollen og mulighet for inn/utstigning via aktersofaen hjelper også.



FUNKSJONELL: Konsollen har plass til det meste du forventer i en slik båt, eventuell kartplotter får plass over gir/gasspak. Litt finslip på finish og design, så blir det bortimot perfekt.

ALLSIDIG: Konseptet er en praktisk konsollbåt med god bredde, mange sitteplasser og høy stabilitet.

SITTEPLASSER TIL HELE FAMILIEN

Masse sitteplass

Båter i denne størrelsen er ofte godkjent for seks personer, der det ikke alltid er like tydelig hvor folk skal sitte. River 530 Hydra tar dette til et nytt nivå, og er godkjent for åtte personer under CE-kategori C (kystforhold, bølger opptil to meter) og 10 personer under kategori D (beskyttet farvann, bølger på inntil 0,5 meter).

Takket være den store U-formede sittegruppen forut og en aktersofa i full bredde er det rikelig med sitteplasser om bord. Ryggstøtten på sofaen er litt smalere enn sitteputen, og sammen med vippepute på begge sider kan du lett komme deg ut og inn av båten. Puter, bord og soldekk forut er ekstraustyr.

I tillegg har 530 Hydra en bred konsoll for båtstørrelsen, med plass til to overraskende gode stoler bak vindskjermen. Her er det vippepute i forkant og høy rygg, pluss dempet stolsøyle, slik at sittekomforten blir svært god. Utformingen av konsollen gir

plass til kartplotter og gass/girspak i midten, to drikkeholdere foran copiloten, håndtak på hver side og fordypninger i overkant – sistnevnte fin for ting som mobiltelefon så lenge forholdene er rolige.

Fungerer i praksis

Et steppet skrog på denne typen båt kan virke som en gimmick uten særlig praktisk betydning. Etter å ha tøffet rolig noen minutter i fem knop, blir det motbevist når jeg tar båten opp i plan. Båten går svært lett opp og det går faktisk an å stabilisere farten allerede rundt 10–11 knop. Testeksemplaret er utstyrt med største motor på 100 hk, i dette tilfellet en kraftig toliters utgave fra Tohatsu.

Copilot Gjølstad forteller at et av hovedpoengene med steppet skrog er at båten også skal fungere fint med mindre motor.

– Anbefalt motorstørrelse starter på 50 hk, og den første prøvekjøringen viste nesten 30 knop i toppfart, sier Gjølstad. ➤



KOMFORT: Høy rygg, solid sidestøtte og lett demping i stolsøylen sørger for bedre sittekomfort enn normalt i denne klassen.



Indre Oslofjord viser seg fra en relativt rolig side. Det passer bra for gjennomføringen av testmålingene, men er ikke like fint når det kommer til bedømmelsen av sjøegenskapene. Det retter de store heksjøene fra en Fairline i halvplan ut fjorden på, og inntrykket er at båten oppfører seg ganske likt det du opplever med en familievennlig glassfiberbåt i samme klasse.

Har du kjørt en del med polyetylenbåter i bølger, vet du at det er et viktig kompliment

for 530 Hydra. Polyetylen er av natur mykere enn glassfiber, og dermed blir jobben med å gjøre båten stivere helt sentralt. Dette gjelder spesielt større modeller med høyt fartspotensial.

I dette tilfellet handler det om en prosess der båten blir støpt med flere lag, to stive innerst og ytterst, samt et skumlag i midten. I tillegg kommer såkalte «kissoffs», enkelt forklart innstøpte støttestag mellom dørk og skrog. Så langt jeg kan bedømme fra min

KVIKK

KOMBINASJON:

Med Tohatsu kraftige toliters 100-hester får båten vist hva den kan. Stepskroget sørger for at du skal få gode egenskaper selv med en 50-hester.

LAST OPP:

Sittebenkene forut sørger for flere sitteplasser. Bord og oppbevaringskasse er eksempler på ekstrautstyr til baugområdet. Sistnevnte sørger også for soldekk.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	5,3
Bredde, m:	2,2
Vekt, tom kg:	Ca. 480
Drivstoff, l:	50
Personer, CE-kategori:	C-8/D-10
Anbefalt motor, hk:	50–100
Pris, fra ca kr:	320 000

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	3,5	56,5	2,1	0,60
1500	5	65	3,5	0,70
2000	6	70	5,5	0,90
2500	7	79	8,8	1,20
3000	17	82	9,3	0,55
3500	21,5	84	12,5	0,60
4000	25,5	82	16,5	0,65
4500	29,5	82,5	21	0,70
5000	33	85	25,5	0,80
5500	35,5	86	30,5	0,85
5600	36	86,5	32	0,90

VI MENN BÅT MENER

Det er alltid morsomt med nye, gode båter. Og ekstra gøyalt blir det når produsenten strekker strikken, legger til elementer som skal forbedre opplevelsen for kunden – og lykkes i forsøket. Slik er i alle fall inntrykket etter den første testkjøringen av River 530 Hydra. Vi legger oss ikke borti hva slags materiale din neste båt skal være av, men registrerer at polyetylen med ett er blitt et alternativ for langt flere.

testkjøring fungerer det utmerket, selv om jeg nok helst ville hatt litt røffere forhold over tid.

Tåler kreftene

Uansett, den sterke Tohatsu-motoren lar den nye River-modellen spille på hele registeret. Båten trimmer fint ut og jeg noterer ny personlig fartsrekord i polyetylenbåt på 37,5 knop. Følelsen er livlig og sportslig, men ikke utrygg på noen måte.

Tabellen for testdata viser at du kan senke turtallet til behagelige 3000–4000 o/m og likevel ha marsjfart på 17 til 26 knop. Med støynivå på drøyt 80 dBA og forbruk i området 9 til 16 liter per time er det hyggelig både for ørene og lommeboka. Personlig liker jeg meg aller best mellom 4000–4500 o/m, da går Tohatsu-motoren på sitt peneste og du forflytter seg svært effektivt gjennom skjærgården.

Båten jeg kjører er et av de første eksemplarene, og det gjenstår noen småjusteringer før teamet hos River er 100 prosent fornøyd. Viktigst i dette tilfellet er likevel at River har fått til de tingene de ønsket da de startet utviklingen av båten, og at totalkonseptet virker overbevisende.

Og hvorfor det? I mitt tilfelle at jeg i løpet av testturen knapt har tenkt over at dette er en rotasjonsstøpt båt. Og da har River tatt båttypen til et nytt nivå.



FORDI DU ER I GODT SELSKAP

TA
KONTAKT PÅ
INFO@PANTAENIUS.NO
FOR ET
UFORPLIKTENDE
TILBUD!

TUSENVIS AV GRUNNER,
EN TRYGG AKTØR

PANTAENIUS
SPESIALIST PÅ BÅTFORSIKRING

STORT OG DEILIG: Det er pondus i dimensjoner og innredning i Nordkapps nye sundeck-modell.



KAN FORT BLI BÅTSOMMERENS HØYDEPUNKT

Nordkapps tredje modell på 830-skroget er blitt en hyllest til de fine sommerdagene. Her er det bare å legge seg på soldekket og håpe på høytrykk.

TEKST OG FOTO: **TERJE BJØRNSSEN**



ER GJERNE PASSASJER I DEN AKTERSOFAEN



FØLES BRA: En ting er fornuftig plassering av ditt og datt, men mest fremtredende på førerplassen er følelsen av å kjøre en gedigen båt.

SOLID POLSTRET: Sittekomforten er behagelig i de to sportsstolene på førerplass. Vindskjermen beskytter som den skal.



VARIABEL: Aktersofaen er god i seg selv, men er også en forvandlingskunstner for ommøblering.

De siste årene har det kommet en jevn strøm av flotte båtnyheter fra Nordkapp. Hver modell med en økende grad av selvsikkerhet i utførelsen. Ingen overlegen mine, men mer «vi vet hva vi gjør og hvorfor vi er flinke til det». Ofte blir det slik når en produsent finner ut hvordan ting skal fungere og gjør det i et mønster. Designer Espen Thorup oppsummerer det godt for Nordkapps vedkommende:

– Bak Nordkapp ligger det en filosofi om å bygge nordiske båter med et internasjonalt format. I Norden vektlegger vi funksjonalitet, og gjort på den rette måten fører det til tydelige fordeler for båtbrukerne, sier han.

Den senere tid har tallet 830 vært en gjenganger på nyhetssiden. I 2022 debuterte daycruiseren Noblesse 830, før den lukkede Coupe 830 dukket opp året etter. 2025 står nok en gang i 830s tegn, denne gang i form av Enduro 830.

Enduro-betegnelsen brukes nå både om de mindre konsollbåtene og de større sundeck-modellene, der 830 hører til sistnevnte kategori. Dermed får den også klassikeren Enduro 805 som «lillebror». Slik sett er sirkelen sluttet med Enduro 830, for «nye Nordkapp» startet på mange måter med lanseringen av Enduro 760 i 2009.

Slipper kuling denne gangen

Det har aldri vært noen hemmelighet at 830-skroget skulle brukes på flere konsepter, overraskelsen har mer dreid seg om når og i hvilken form de skulle dukke opp. Konstruksjonen har gitt gode egenskaper både for Noblesse og Coupe. De to gangene jeg har kjørt Noblesse, og den ene gangen jeg har testet Coupe, har det nemlig vært en værmessig fellesnevner: Kuling!

Så jeg vet veldig godt at skroget kjennes både trygt og komfortabelt under forhold der fleste ligger i havn. Dermed var det virkelig på tide å kjøre en 830-modell i kosevær: Et par-tre sekundmeter, godt over 20 grader og kun krusninger på vannet. Særlig når Enduro 830 i utgangspunktet er den mest åpne og solglade varianten av de tre. Jeg sier i utgangspunktet; for med T-top-taket kan du kneppe full kalesje rundt cockpiten, skru på Webastoen og være tørr selv om det bøtter ned. Men den opplevelsen sparer jeg gjerne til en annen gang.

Nå er det i stedet tid for å nyte godværsbåten Enduro 830. Det er ikke ofte jeg ønsker meg egen skipper når jeg er på båttest, men akkurat nå kunne jeg godt tenkt meg et saftig rekesmørbrød med noe godt til i aktersofaen, eller slanget meg på den gedigne solsengen forut. Bare sånn for å teste ut hva som passer i drikkeholderne.

Ambivalent forhold

Spøk til side, det er selvfølgelig best å være på førerplassen. Her finner du to solid polstrede sportsstoler og et velordnet dashbord, der nå Simrad har overtatt plassen for Garmin på elektronikkfronten. Vindskjermen gir god beskyttelse for fartsvinden, og på kjølige dager kan du tette glippen mellom T-top og vindskjerm med kalesjeduk. Uten T-top er det en mer ordinær sprayhood-løsning som gjelder.

T-top har jeg et ambivalent forhold til. Hadde jeg kjørt i Middelhavet med 35 grader og solen rett over hodet, så ja takk til T-top. Men erfaringen fra andre båter med denne takløsningen i Norge, er som følger: Litt oftere enn godt er skjermer taket for solens varmende stråler. Enkelt sagt koser de på solsengen seg i T-skjorte og shorts, mens skipperen tar på seg langbukse og jakke i skyggen av T-topen.

Kommer med dobbeltinstallasjon

Konstruksjonen virker uansett svært kraftig, og påvirker selvsagt tyngdepunktet noe. I tillegg måler jeg merkbart mer støy på førerplass her enn i Noblesse med tilsvarende motor. Det gjelder uansett fartsområde, og jeg tipper en kombinasjon av mindre skjerming fra interiøret mellom motor og førerplass, samt tendensen slike takløsninger har når det gjelder å «samle» motorlyden i cockpit, bidrar mest til det.

Ellers kjennes Mercurys V10-motor med 400 hester som en nær perfekt følgesvenn for Enduro 830. 5,7-literen byr på et solid kraftoverskudd i alle situasjoner, og vil sikkert klare brasene med mye folk om bord. Båten går i plan uten merkbart planingsterkel.

I området rundt 30 knop går den uanstrengt og de 400 hestene sørger for toppfart opp mot 50 knop. Båten jeg kjører er prototypen, så en del justeringer og finpuss gjenstår før designer Espen Thorup og resten av Nordkapp-teamet er helt fornøyd. Båten skal også testes med



LOFFER AV GÅRDE: Med flere soner og masse plass er Enduro 830 laget for lange, dovne hyggeturer i skjærgården.



dobbeltinstallasjon, noe de to 830-søsknene leveres med.

Imponerende plass

Det aller beste har jeg spart til slutt: Plassen om bord er imponerende. Eller for å sitere Espen Thorup: – Det er mye makt i bredden. Underforstått både i form av pondus og nytteverdi.

Enduro 830 måler 2,92 meter, eller cirka 40 cm mer enn den eldre Enduro 805. Aller best merker du det i cockpit-området. Jeg er ikke verdens slankeste, heller ikke lett som en ballerina på foten. Likevel glir jeg mellom T-top-bøyler, svinger meg inn mellom sofa, bord og skutesider med den største selvfølgelighet. Det er rett og slett god flyt i interiøret.

Sideryggene på sofaen legges enkelt ned til solseng, og den bakerste ryggstøtten kan skyves slik at det blir maksimal solplass, eller en hyggelig aktervendt sofa hvis du vil sitte den veien. Passasjen frem til soldekket

KRAFTPLUGG:

Vi er blitt ordentlig glad i Mercurys V10-motor. Den har masse fraspark når du skal opp i plan, solid effekt og nydelig gange.

forut er også eksemplarisk, godt hjulpet av solide rekker.

De fleste sundeck-båter i denne størrelsen gjemmer en kabin under dekk. Så også Enduro 830. Vi snakker selvsagt ikke om noen turbåt, mer en mulighet for to til å tilbringe enn natt eller to om bord. Takhøyden under dekk er mer begrenset enn i rene bobåter, men det separate toalettrommet har fornuftig størrelse og utforming. En wetbarløsning i cockpit gir enkle tilberedningsmuligheter, men passer best til forfriskninger på dagstur.

Eller for å snu litt på ordene: Forfriskende dagsturer. Nettopp det Enduro 830 er skreddersydd for.



HOLDER FOR ET PAR: Og da mener vi både personer og netter.

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	5,0	65,0	6,5	1,3
1500	7,0	69,5	11,0	1,6
2000	8,0	73,0	20,0	2,5
2500	11,0	78,0	25,5	2,3
3000	16,5	82,0	34,0	2,1
3500	24,0	83,0	40,5	1,7
4000	28,5	83,5	49,0	1,7
4500	32,5	85,0	75,5	2,3
5000	38,0	87,0	95,5	2,5
5500	43,5	88,0	114,0	2,6
6300	47,5	92,0	131,0	2,8

PRISER

Grunnpris med 300 hk V8, kr: **1 766 400**
Pris som testet med 400 hk V10, kr: **2 595 000**

VI MENN BÅT MENER

Dette behersker de nærmest til fingerspissene hos Nordkapp. Du merker godt at erfaringene fra stadig bedre båter de siste ti årene fører til – riktig gjettet – enda bedre båter. Enduro 830 er tredje variant på dette skroget, og viser at Nordkapp nå mestrer plattformtankegangen bedre enn de fleste. Den ekstra bredden om bord gjør ute-plassen til et høydepunkt, og ikke noe passer bedre enn i en godværsbåt som dette.



KYSTVERKET

ENDRINGER I SJØMERKINGEN

– LØFT BLIKKET, SE FREMOVER!

Kystverket oppgraderer sjøveiene på sør- og østlandet. Skipsleia får helt ny merking.

Løft blikket ditt, se fremover! Det kan ha kommet opp flere sjømerker enn plotterkartet ditt viser. ALLE fartøy langs hele kysten, både store og små, må sørge for å til enhver tid ha oppdaterte sjøkart.

Husk godt
sjøvett!

Pass farten!

BåtFart

Appen vår, **BåtFart**, gir deg oversikt over hvilke fartsgrenser som gjelder på sjøen der du er

BåtFart er gratis, reklamefri og uten sporing.

NB! Ikke bruk **BåtFart** som navigasjonsmiddel.

Last ned fra Google Play og App Store.

Noen båter gir deg godfølelsen straks du setter føttene på dørken. Jeg går fra den store badeplattformen, tar trinnene opp langs den flotte solsengen og entrer cockpiten i Princess V50 Open. Skuldrene senker seg, velværet siger inn – smaken av det søte liv. Vakkert og stilfullt, luksuriøst uten å være prangende. Mer om

det senere, men først noen viktig fakta:

Denne modellen så dagens lys i 2022; lanseringen av bakveggmodellen på Boot i januar, og så med den aktuelle Open-modellen i Cannes i september samme år. Konseptet og størrelsen gjør dette til en av de mest populære båtene i denne klassen, og V50 er derfor en viktig oppgradering til forgjengeren, produsert mellom 2018-2021. Utformingen står Princess for i samarbeid med marinearkitektene hos Olesinski samt et

velkjent designernavn – italienske Pininfarina.

I motorrommet regjerer IPS-systemet fra Volvo Penta. Du kan velge mellom to utgaver, enten IPS 600 med 2x440 hk og toppfart på 29 til 31 knop, avhengig av forholdene. Vil du ha litt ekstra krefter kan V50 Open også utstyres med IPS 650. Her er det 2x480 hk, mens toppfarten øker til 30-32 knop. Sistnevnte kan også oppgraderes med dynamisk posisjonering og «assisted

TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**

FOTO: **PRINCESS OG TERJE BJØRNSSEN**

JA TAKK, HER TAR VI GJERNE SOMMERFERIEN

Av og til kommer du om bord i en båt der du ikke får lyst til å gå i land igjen. Dette er en slik.

docking» for enklere manøvrering til og fra brygga.

Stilfull utforming

Testdagen er perfekt for å få frem de beste sidene i Open-modellen. 25 grader tidlig på formiddagen, blikkstilte sjø gir nesten middelhavstilstander i Indre Oslofjord. Hadde det vært regnbyger og sur vind, ville nok utgaven med bakvegg hatt noen fortrinn. Men det slipper jeg å tenke på nå.

Stein Ulltveit-Moe fra Princess Yachts Norway tar båten ut fra havnen ved hjelp av joystick-kontrollen. Denne båten er utstyrt med den største drivlinjen og det skal ikke store bevegelsene til før den glir sideveis ut fra brygga. Så en liten fingerballett med joysticken, før vi er klar av kaianlegget og rattstyring med tradisjonell gir/gasspak overtar.

På en dag som dette bidrar den store takluken og det åpne området mot akterde-

len til den deilige følelsen. Jeg har vært om bord i en del Princess-modeller, og solid håndverk med flotte materialer preger også denne modellen. Sitteplassene svinger seg elegant rundt i cockpiten; to sportsstoler på den ryddige førerplassen, og en lounge-aktig, tilbaketrukket sofa på babord.

En plass i solen

Lenger akterover en sofagruppe med bord, vis-a-vis en pent dandert utebysse, og helt ➤



FARVEL OSLO: Nesoddlandet passerer i bakgrunnen og kursen er satt mot fjernere farvann. Da er Princess V50 Open i sitt ess.



HØYDEPUNKT: To flotte
solsenger markerer avslutningen
på båten. På den mer praktiske
siden er det stor lagringsplass
under.

VELKOMMEN: Når du
entrer båten fra hekken er det
som å bli dratt inn i en annen
dimensjon. Som du ikke har
særlig lyst til å forlate.

SOLSENGENE BLIR DET RIFT OM





INNBYDENDE: Cockpitområdet har mange fine sitteplasser der to sofagrupper svinger seg elegant i interiøret.

LETTMANØVRERT: IPS-joystick og vanlige gir/gasskontroller. IPS-systemet gir suveren manøvrerbarhet, særlig i havn.

akter det store avslutningsnummeret: En solplattform der det fort kan bli kamp om plassene. De som går tapende ut av den, blir neppe furtne lenge, når de oppdager det store solområdet Princess har rigget til på fordekket.

Dermed har du all plass og litt til for å nyte de fine dagene, enten det er en dagstur eller som del av en lenger ferieutflukt. Jeg får prøve meg på skipperplassen, og når båten glir majestetisk opp i marsjfart rundt 25 knop, er det ikke fritt for at tanken om et lite mytteri sniker seg inn. Det hadde vært utrolig deilig å sette kursen utover Oslofjorden; brukt noen dager nedover Sørlandskysten, krysset Skagerak mot Skagen, før turen nordover hadde blitt en kavalkade over de beste Bohuslän-havnene. ➡



FOR TO: Førerplassen har to gode sportsstoler.

KOKKEKAMP: Under dekk finner du hovedbyssa, utstyrt slik at du kan diske opp med litt mer enn fiskeboller.

PRØVEKJØRT: Princess V50 Open



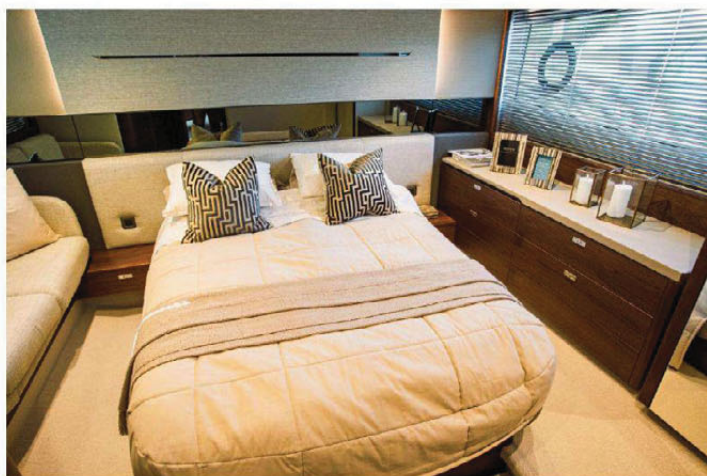
PÅ LANGTUR: IPS-systemet gir fin marsjfart og bruker lite drivstoff ved rolig kjøring. Mer plass for soling på fordekket.

TEKNISKE DATA

Største lengde, m:	16,02
Bredde, m:	4,08
Dypgang, m:	1,09
Vekt halv last, tonn:	19,1
Drivstoff, l:	1550
Vann, l:	414
Septik, l:	170
Motor:	IPS 600/650
Toppfart, knop:	29-32
Pris, testbåt:	Ca. 16,8 millioner

VI MENN BÅT MENER

Når båten koster i underkant av 17 millioner er det lov å stille visse krav. Uten å være ekspert på hva de rike og de vakre krever av livet om bord, vil jeg tro Princess V50 Open kan krysse av i mange av de viktigste boksene. Det har med følelsen av grunnleggende kvalitet å gjøre, pluss tidløs stil og eleganse i farger og materialer. Det blir aldri feil, verken i Bekkjarkvik eller St. Tropez.



MIDTSKIPS: Her finner du en rommelig og lekker eierlugar, behagelig sofa på en side og pen skuffeseksjon på den andre.



FINNER ROEN: Deilig sofagruppe under dekk. I utgaven med tre kabiner forsvinner den, og da klarer vi oss fint med to.

Tilbake til realitetene

Dessverre har denne vakre dagdrømmen en pris, nærmere bestemt kroner 16 790 625. Plopp, der sprakk den boblen. I stedet lander jeg i virkelighetens verden, og fisker trofast opp notatblokk og støymåler. Bare for å konstatere at jo, ikke bare er båten lettkjørt og grasiøs i bevegelsene, den er også svært stillegående. Rundt 75-76 desibel i 25 til 30 knop er behagelig i båtverden, og i tillegg er det bruset fra vannet du hører best.

Drømmer under dekk

Den beroligende brummingen fra de store sekssylindrede dieselmotorene legger du mest merke til i sakte fart. Forbruket varierer selvsagt stort med fartsområdet. Rundt 25 knop går det 140-150 liter i timen, men holder du deg i skrogefart på seks-syv knop blikker det så vidt 10 liter i timen. Og det er hyggelig å ha god tid, ikke sant?

Når det er på tide å takke for meg, skjer



KVALITET: De to dusj/toalettrommene er gode eksempler på omtanken for detaljer.

det i en lett euforisk sinnstilstand. Etter at vi har fortøyd, tar jeg meg god tid til å fotografere fasilitetene under dekk. Og siden varmen tydeligvis har gjort meg spesielt mottakelig for dagdrømmer, synker jeg ned i sofagruppen, blander meg en imaginær GT og tenker på hvordan det ville oppleves å ha dette som basecamp i noen uker.

Fra den innholdsrike byssa kan man trylle frem lekkerbiskener i uthavn, og de to store lugarene har standard som et velrennomert

luksushotell. Begge med egne toalett og dusjrom. Som «eier» hadde jeg lagt beslag på midtlugaren, med god plass fra skrogside til skrogside og en behagelig toseter om jeg ville trekke meg tilbake en stund.

Med stor møyne drar jeg meg ut av dagdrømmen og opp av sofaen. Og kan konstatere at det blir en aldri så liten nedtur å sette føttene på betongbrygga igjen. Med en Princess V50 Open har du det nemlig best om bord.

NY IMPORTØR JULE 2014

Tilbud på motorer fra VM

Hos oss får du også hjelp med komplette motoroverhalinge så vel som overhaling og maskinering av motorkomponenter som blokker, veivakslar, topper, råder med mer. Dieselveksted for overhaling av diesel pumper og injektorer.



OXE 300HP White Edition



VM Motori MR 504 LX
(2.0L QSD Cummins/Mercruiser)



VM Motori MR 706 LX
(4.2L Cummins/Mercruiser)



Overhalt VOLVO PENTA D4

Importør for VM Motori og OXE Outboard

VM produserer motorer og deler for Mercruiser/Cummins/Nanni/BMW

Deler for Volvo Penta, Mercruiser, Yanmar, VGT, Bukh, Marine Power, Peninsular, Hammerhead til "uslælige priser"

MARINEPOWER
THE FORCE BEHIND THE FUN!

OXE
DIESEL

MARINEDIESEL

VOLVO
PENTA

nanni

MOTRO AS
BÅT - MOTORER - VERKSTED - MASKINERING

Motro AS
Haakon VII gt. 6, 7040 Trondheim
www.motroas.no



RING OSS:
91 83 06 50

Vi har det du trenger til støp og reparasjon av kompositt:

- Glass-, karbon-, aramid- og NATURfiber i sydde og vevde formater. Tørre fiber og prepreg
- Polyester, gelcoat & topcoat
- Vinylester
- Herdere for polyester/vinylester
- EPOXY (HMS-vennlig og BIO)
- Multiaksial fiber og kombimatte
- Formprodukter (for å lage og vedlikeholde)
- Utstyr og rekvisitter for vakuum infusjon
- KJERNE - PVC, PET, BALSA, SAN mm
- LIM (for alle materialer)
- Mikrofiber, mikroballer, silica, glass bubbles
- Aceton
- Lufteuller, pensler, blandebegeer etc
- Sliping og polering
- Verneutstyr

Spør oss

hc-as.no

kompositthuset.no (nettbutikk)

67119400 office@hc-as.no

Adr.: Skuiveien 41, 1339 VØYENENGA

ETABLERT
1914

KOMPOSITTHUSET.NO
HANS **CLAUSSEN AS**

Vi har GelTint maskin og kan raskt levere gelcoat og topcoat etter RALfarge.
Emballasje i 5kg og 20 kg.



KUN DET BESTE ER GODT NOK

Særegent design er et varemerke for italienske Invictus. Men når du går om bord i den lekre TT420S, merker du fort at også andre dyder står høyt i kurs. Og det trengs med en slik prislapp.

TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**
FOTO: **PRODUSENTEN**



Eksklusive italienske båter har ofte dette lille ekstra som skiller dem fra konkurrentene. Og helt siden den første Invictus-modellen GT280 dukket opp i 2013, har det særegne designet vært et av de elementene. Her snakker vi ikke bare om en rett baug, for i stedet har Invictus formet baugen nesten som en pilspiss. Kombinert med de glatte, avrundede skrogsidene gir det båtene et helt særegent preg. Kanskje ikke etter alles smak, men de er utvilsomt enkle å plukke ut i mengden.

Designeren Christian Grande er mannen bak det unike Invictus-utseendet. De som kan sin båt-ABC, vil sikkert huske at Grande gjorde designet på mange vellykkede Sessa-modeller. En av de vi minnes aller best er selvsagt Sessa Key Largo 36. Den gigantiske, sennepsgule sundeck-båten vakte berettiget oppsikt da vi kjørte den her i Norge i 2009. Tre utenbords Yamaha V8-motorer på 350 hk var ikke hverdagskost i den norske skjærgården den gangen.

Denne gangen er norske farvann byttet ut med den italienske middelhavskysten, og selv om det har gått noen år og båtmodeller siden Key Largo 36, er det likevel ikke så





LEKKERT: Den store sundeck-båten har oppsiktsvekkende linjer, og varter opp med særdeles høy kvalitetsfølelse.



2009: Sessa Key Largo 36 på test.

vanskelig å finne igjen de grunnleggende trekkene. I Invictus TT420S snakker vi fortsatt om en gigantisk sundeck-båt, og selv om du kan få den med hekkaggregat, sitter det tre utenbordsmotorer på hekken av S-modellen.

Kan ikke bli mer feil

På testbåten er det også tre Yamaha-motorer med 350 hk hver, 1050 hk totalt. Men nå handler det om den nylig lanserte V6-modellen. Vil du ha V8-motorer på hekken, så kan ordnes. Da dreier det seg om tre Yamaha 450-hestere bakpå. Ikke det at vi lider noen nød med den aktuelle motoriseringen, for båten topper 45 knop, og går finest rundt 30

knop. Men så klart – har du råd til å betale rundt 700 000 euro for moroa (før avgifter), kan du sikkert smelle full pakke på akterspeilet uten at banken blunker.

Mange nordmenn forbinder fortsatt kvaliteten på italienske produkter med det labre nivået som kostet Fiat ryktet sitt på 1980-tallet. Ingenting kan være mer feil når det kommer til italiensk båtproduksjon, og særlig den mer eksklusive delen – der Invictus hører hjemme. Italienske verft og underleverandører er ledende når det kommer til kostbare superyachter, og denne håndverkstradisjonen smitter også over på mindre båter som Invictus TT420S.

FREDRIK FINNES



UNDER DEKK: I baugen er det en rommelig sofa-gruppe. Sitteputene på hver side skyves sammen til dobbeltkøye.

LUKSUS: Gjennomført i alle ledd, det er oppskriften for kostbare luksusbåter. Du får det du betaler for i Invictus.

SPESIELL: Glatte skrog-sider, lave kabinvinduer og pilspissform i baugen. Den store solsengen forut har innebygde høyttalere.





FLOTTE DETALJER: Typiske ståseter, slik man liker det i Middelhavet. Elegante farge/materialkombinasjoner i hele interiøret.

TEKNISKE DATA:

Lengde, m:	12,34
Bredde, m:	4,15
Vekt lettskip, kg:	10700
Drivstoff, l:	1220
Vann, l:	215
Septik, l:	112
Personer:	14
Soveplasser:	4
Kabiner:	2
Anbefalt motor, hk:	1050–1350
Pris, ca. kr:	10 millioner

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	5	12	2,3
1500	8	21	2,8
2000	9	38	4,2
2500	11	64	6,2
3000	12	90	7,5
3500	19	108	5,8
4000	25	143	5,7
4500	32	165	5,2
5000	36	218	6,1
5500	40	295	7,4
6100	45	347	7,7

VI MENN BÅT MENER:

En tur med Invictus TT420S er som en smugkikk inn i livet til de rike og de vakre. Ja, vi vet at misunnelse er den sjette dødssynden, men det er likevel vanskelig å ikke bli bitte litt sjalu når du ser hva velstand kan skaffe deg på båtfronten. Heldigvis er det gratis å drømme.



SOLID: T-taket og den store vindskjermen er godt forankret, og beskytter mot vind og sol.

Kan skreddersy båten

Her blir du møtt av flotte materialer, elegante løsninger og en fargekombinasjoner du ikke ser på Bohus. Dessuten kan du skreddersy utstyr og innredning, slik at din Invictus blir bortimot unik. Og det er viktigere enn man skulle tro når du legger til ved eksklusive havner i Middelhavet, eller der båtffien ferdes i USA.

Da er også tekniske innovasjoner, eller wow-løsninger som Helm Master EX-systemet en viktig skrytefaktor. Og for noen, særlig de som ikke nødvendigvis er utlært i finmanøvrering av rundt 11 tonn og 12 meter båt, en nødvendighet for ikke å blamere seg

når det skal bakkes inn i gjestehavnen om kvelden. Siden joystick-systemet er integrert både med de tre motorene og baugpropellen fra norske Sleipner, er det fornøylig å merke hvor lite øvelse som skal til for å finmanøvrere skuta ut og inn fra bryggen

Bak den gedigne førerplassen med store skjermer er det tre høyt monterte seter av førsteklasses kvalitet. Da vi er ute i åpent farvann, slår jeg på funksjonen for «single lever» slik at en spak styrer alle tre motorene. Rent umiddelbart tenker man på en åpen sundeck-modell som en lett og leken båt, men Invictus TT420S oppfører seg mer som en tung og gedigen cruiser.

Ikke så rart når man kikker nærmere på spesifikasjoner og plassforhold. Den glir jevnt opp i plan, og skroget følger sjøen til langt opp i fartsregisteret. Dermed blir det mer stabilitet og komfort enn sportslig kjørefølelse.

Det setter nok passasjerene som fordeler seg mellom sol- og sitteplasser pris på. I bakkant av førerplassen er det wetbar og sofagruppe med gedigne bord, og det hele avrundes med en stor solseng akter. Forut er det selvsagt lounge-lignende solseng å boltre seg i. Den særegne T-toppen gir skygge når tropesolen brenner som mest. De solide støttestilpene på siden av vindskjermen og i midten av båten sørger for at konstruksjonen virker svært stabil, selv om vi herjer i dønning på et par meter. For øvrig slik hele båten føles.

Jeg har etter hvert lært at selv om disse sundeck-båtene ser ut som forvokste joller, så har de god plass under dekk. Det gjelder også her, hvor du har en fin sittegruppe forut, der sofasidene skyves sammen mot midten, og vipps – dobbeltkøye. Midtkabinen er lys og rommelig med to soveplasser, og på dusj/toalettrommet er det også lekre materialer, avbalanserte farger og detaljer som i en luksusleilighet. Ikke noe problem å utvide kystcruiset med noen dager når fasilitetene er av dette kaliberet.



TEST: En ny
støvsuger med kabel
praktisk til brug på
båden. Vi har testet de
stykker af sorten.

Test: Ladbare støvsugere

HOLDER BÅTEN REN

Vi har testet 10 ladbare støvsugere. Her er det mange med gode egenskaper, men som vanlig skiller noen seg ut i toppen.

TEKST OG FOTO: JOHANNES NORDEMAR

Når det gjelder mobilitet og smidighet, er en oppladbar støvsuger et suverent hjelpemiddel i båten.

Batteridrift gjør at du kan bevege deg rundt i båten uten å vikle deg inn eller være begrenset av en ledning. Men du må være kjapp. Det undertrykket som trengs for å suge opp rusk og støv krever mye energi, noe som raskt tømmer batteriet. Derfor er det en forutsetning at du har mulighet til å lade, enten via inverter eller landstrøm. Det eneste unntaket er Severin, som bruker lavere spenning og derfor kan lades med 12 volt.

Holder lengst

De fleste støvsugerne i testen har svært god sugeevne. Bosch har best sugeevne, med et undertrykk på 8,7 kilopascal. Men det er også den støvsugeren som gir opp først, etter bare 12 minutter. I øko-modus forlenges driftstiden til 17 minutter. Nilfisk, Electrolux, Kärcher og Stihl har også svært god sugeevne. Av disse fire holder Nilfisk lengst med 22 minutters brukstid, takket være et kraftig batteri. Meec Tools og Ryobi varer også lenge, men har dårligere sugeevne. Fire av støvsugerne har justerbar sugestyrke, noe som er en fordel fordi det gjør det mulig å maksimere brukstiden.

Electrolux og Makita mister bare noen få prosent av sugeevnen etter 15 minutters

bruk, mens Stihl opprettholder uendret undertrykk i hele 10 minutter. De enklere maskinene Severin og Nedis har derimot tapt henholdsvis 21 og 18 prosent av undertrykket etter 15 minutter.

Tilleggsutstyr

Åtte av maskinene er enkle å stue bort i små rom. Kärcher og Bosch er mer uhåndterlige. Selve bruken varierer også. Fire maskiner kommer med slange, noe som gjør det mulig å sette fra seg støvsugeren og jobbe med slangen. Men det er egentlig bare Bosch og Kärcher som har slanger lange nok til at det er komfortabelt å jobbe slik.

Stihls og Makitas korte slanger gjør at det passer bedre å holde maskinen i den ene



SLIK TESTET VI

Vi har samlet ti oppladbare støvsugere i ulike prisklasser. Lydnivå og driftstid ble målt med ubelastede støvsugere på full effekt. Sugestyrken ble vurdert ved å måle undertrykket med manometer. Vi har støvsugd opp støv, småstein og småpartikler fra tekstil og harde overflater. Vi har også støvsugd opp muttere i ulike størrelser og vekt: M6 (to gram), M8 (fem gram), og M12 (15 gram). Prisene er hentet fra anerkjente nettbutikker i midten av mai 2025.



BOSCH ADVANCED VAC

Pris: Ca. 1200 kroner

Med lang slange, kraftig sugeevne og en stor beholder er Bosch den trådløse støvsugeren som ligner mest på en vanlig husholdningsstøvsuger. Den er enkel å bruke, men mangler dessverre tekstilmunnstykke. Det følger med et tredelt skaft og et gulvmunnstykke. Bosch har blåsefunksjon, og takket være et adapter er det mulig å blåse opp en luftmadrass eller lignende. Batteriet varer kun i 12 minutter, men i økomodus forlenges brukstiden til 17 minutter.

VURDERING

- +Sugestyrke
- +Blåsefunksjon
- +Relativt stillegående
- +Justerbar sugestyrke
- +Kan suge vått
- Tung
- Litt klumpete
- Kort brukstid

hånden og slangen i den andre. Electrolux har et smart teleskopskaft på munnstykket, som gir en ekstra rekkevidde på 50 centimeter. Selv om det ikke gjør underverker for ergonomien, er det nyttig ved rengjøring mellom puter og i trange rom.

Alle maskinene leveres med smale munnstykker. Makita, Nilfisk og Kärcher har i tillegg ekte tekstilmunnstykker som er nyttige ved rengjøring av puter og tepper. Stihl, Nedis og Severin har enklere, mykere varianter av tekstilmunnstykker.

Kan suge vått

De fleste støvsugerne har et behagelig lydnivå, men Meece Tools og Ryobi bråker så mye at hørselvern nesten er nødvendig. Siden desibelskalaen er logaritmisk, oppfatter ørene våre en økning på 10 dB som en dobling av lydnivået, noe som forklarer hvorfor Electrolux knapt høres i sammenligning. Meece Tools får også et minus fordi utblåsing et er rettet skrått oppover mot venstre. Det gjør at en høyrehendt bruker får all luft i ansiktet, noe som er svært irriterende.

STORE FORSKJELLER: Den sterkeste støvsugeren skaper nesten tre ganger så høyt undertrykk som en svakest. Etter 10 minutters bruk har én av støvsugerne i testet mistet 26 prosent av sugeevnen, mens en annen ikke har mistet noe.

rende. Stihl har noe av det samme problemet, men der blåser mesteparten av luften mot høyre.

Makita, Bosch og Kärcher har plassert utblåsing slik at slange og munnstykke også kan brukes der. Praktisk for å blåse tørre flater etter vask, for eksempel. Bosch og Kärcher har solide oppsamlingsbeholdere på flere liter, mens de andre støvsugerne bare rommer mellom to og åtte desiliter. At Bosch og Kärcher dessuten kan suge vått, gjør at de utmerker seg ved for eksempel tømning av pumper og lignende.

Opplegget for tømning av beholderen er likt for de fleste maskinene: Fronten på støvsugeren tas av, tømmes og filteret rengjøres. Makita har en annen løsning der en vaskbar pose skal tømmes, noe som er litt mer tungvint. Bosch og Kärcher tømmes

som en grovstøvsuger, ved at toppen tas av. Hos Makita, Bosch og Kärcher kan støvsugerposer i papp brukes ved behov.

Ladetempo

Ryobi, Stihl, Nilfisk og Electrolux har tottrinns filtrering, noe som gjør at hår og grov skitt ikke setter seg i tekstilfilteret. Alle maskiner bortsett fra Nedis og Severin har batteri-indikator som viser hvor mye strøm som er igjen. Kärcher har gjort det ekstra enkelt for brukeren ved å vise nøyaktig hvor mange minutter med batteritid som gjenstår. Når det gjelder lading, imponerer imidlertid ikke Kärcher i det hele tatt. Det tar fem timer, og Severin er enda tregere. Makita, derimot, har en hurtiglader som fyller batteriet på 20 minutter.

Når vi oppsummerer, er det to maskiner som skiller seg ut: Electrolux og Nilfisk. Begge er stillegående og solide, med en fantastisk sugeevne over tid. Takket være flere nyttige munnstykker og imponerende batteritid, er det Nilfisk som får utmerkelsen best i test denne gangen.



KÄRCHER WD1

Pris: Ca. 1400 kroner

Kärcher viser nøyaktig hvor mange minutter med brukstid som gjenstår. Den er enkel å jobbe med og har relativt lavt støynivå. Sugestyrken er noe svakere enn de beste, men fortsatt svært god. Oppsamlingsbeholderen er stor, og det finnes et kraftig rundt filter – akkurat som på en grovstøvsuger. Den kan suge vått og har blåsefunksjon for å tørke flater eller blåse bort rusk. Brukstiden er kun 14 minutter, og det tar fem timer å lade opp batteriet.

VURDERING

- + Sugestyrke
- + Blåsefunksjon
- + Stillegående
- + Batteriindikator
- + Kan suge vått
- Kort brukstid
- Tung
- Treg lading
- Litt klumpete
- Høy pris



MAKITA DCL184 RF

Pris: Ca. 2700 kroner

Med mange munnstykker og bra tilbehør er Makita en allsidig støvsuger. Den lader raskt – batteriet fylles opp på 20 minutter. Den har en fleksibel slange og suger opp rusk i høyt tempo takket være et effektivt, skråskåret tilkoblingsmunnstykke. Sugestyrken er ikke like høy som noen av konkurrentene, men absolutt tilstrekkelig. Brukstiden er 26 minutter, og kan forlenges ved å senke sugestyrken. Det er litt kronglete å tømme beholderen fordi posen må vrenses.

VURDERING

- + Lang brukstid
- + Smidig format
- + Rask lading
- + Justerbar sugestyrke
- + Bæreseske
- Høy pris
- Litt tungvint å tømme



MEEC TOOLS

Pris: Ca. 500 kroner

Testens mest utholdende støvsuger kommer fra MeeC Tools. Den bare fortsetter og fortsetter – først etter 46 minutter gir den opp. Forklaringen er at sugestyrken bare er 3,6 kilopascal, men også det kraftige batteriet spiller inn. Dessverre er støynivået ubehagelig høyt, og utblåsing sender luft rett i ansiktet på brukeren. Startknappen må holdes inne under bruk og kan ikke låses. Det følger med et langt rør og et gulvmunnstykke, men ikke tekstilmunnstykke. Det er den eneste støvsugeren i testen med innebygd lys.

VURDERING

- + Lang brukstid
- + Belysning
- Dårligere sugestyrke
- Støyer mye
- Startknappen må holdes inne
- Plagsom utblåsning



TØMMING: Å tømme avfallet skjer som regel ved at en avfallsbeholder tas av, som på Electrolux til venstre og Ryobi i midten. Makita har en gjenbrukbar pose som skal plukkes ut og tømmes, noe som er litt mer tungvint

BEST I TEST



NEDIS

Pris: Ca. 850 kroner

Denne lettvekteren har et kompakt format og en sympatisk pris. Dessverre er sugestyrken dårligere enn hos de andre, og den klarer ikke større muttere enn M6. Likevel er den nyttig, særlig når den er fulladet. Etter 15 minutter er sugestyrken redusert med 18 prosent. Den leveres med et kort, men bredt fugemunnstykke og et enkelt gummibelagt tekstilmunnstykke. Beholderen er litt vanskelig å feste etter tømning, men den kan suge vått. Lydnivået er relativt lavt, og brukstiden er 17 minutter.

VURDERING

- +Lav vekt
- +Lav pris
- +Lavt støynivå
- Dårligere sugestyrke
- Klarer ikke grovt rusk
- Treg lading



NILFISK QUICK 36

Pris: Ca. 1700 kroner

Denne støvsugeren gir ikke bare et elegant inntrykk – den er også svært kraftig, med et undertrykk på 8,5 kilopascal. Den leveres med et smart smalt munnstykke med utfellbar børste, som er perfekt til støvsuging av ventiler og sprekker. I tillegg følger det med en forlengelse som gjør det enklere å komme til. Et godt tekstilmunnstykke er også inkludert, og støynivået er lavt. Batteriet har dobbelt så høy spenning som mange av de andre og gir 22 minutters brukstid. En sterk og solid båtsøvsuger, rett og slett.

VURDERING

- +Sugestyrke
- +Stillegående
- +God brukstid
- +Bra munnstykker
- Ikke justerbar sugestyrke
- Treg lading



RYOBI 1

Pris: Ca. 700 kroner

Med grei sugestyrke og kraftig batteri klarer Ryobi å holde det gående i 24 minutter. Dessverre følger det bare med ett munnstykke, og det er ganske kort med skarpe kanter – pass på plast- og tredetaljer som kan ripes. Puter og tepper må støvsuges uten munnstykke. Beholderen er gjennomsiktig, så det er lett å se når den må tømmes. Den største ulempen er det høye støynivået. Tømming går imidlertid enkelt, og støvsugeren har et godt totrinns filtersystem.

VURDERING

- +Lang brukstid
- Støyer mye
- Ikke justerbar sugestyrke
- Mangler tekstilmunnstykke



TABELL

Modell	Bosch Advanced Vac	Electrolux Clean 500	Kärcher WD1	Makita DCL184 RF	Meec Tools
Pris, ca kr:	1200,-	2200,-	1400,-	2700,-	500,-
Vekt m/batteri, kg:	4,3	1,6	4,1	2,2	1,6
Mål, cm:	38x28x30	44x11x13	37x27x32	24x13x21	47x11x18
Batteri:	18V/2,5A	21,6V/2A	18V/2,5A	18V/3A	18V/4A
Ladestyrke:	2A	0,5A	0,5A	9A	2A
Beholder, liter:	8	0,3	7	0,5	0,6
Støynivå, dBA:	78	76	77	80	93
Regulerbar styrke:	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei
Sugetest mutter, M6/M8/M12:	M12	M12	M12	M12	M12
Driftstid maks effekt, min:	12	17	14	26	46
Sugekraft, kPa:	8,7	8	7,5	4,3	3,6
Effektreduksjon etter 5 min:	11 %	0 %	4 %	0 %	6 %
Effektreduksjon etter 10 min:	26 %	1 %	17 %	2 %	8 %
Effektreduksjon etter 15 min:	x	6 %	x	9 %	14 %
Karakter:	4	5	4	4	4



SEVERIN S POWER

Pris: Ca. 600 kroner

Denne er blant de billigste i testen, i tillegg også den letteste og minste. Den har lavere batterispenning enn de andre, og også lavere sugestyrke. Likevel gjør den en grei jobb, og klarer faktisk å suge opp en M12-mutter på 15 g – trolig takket være det smale munnstykket. Det er den eneste støvsugeren i testen som kan lades både med 230 volt og 12 volt. Den klarer noe våtsuging, og brukstiden er 23 minutter. Har du et stramt budsjett og kan leve med lavere sugestyrke og mindre munnstykke, er Severin et godt kjøp.

VURDERING

- +Lav vekt
- +Lav pris
- +Lang brukstid
- +12-voltlading
- Treg lading
- Lav sugestyrke



STIHL SEA 20

Pris: Ca. 1500 kroner

Stihl overrasker ved å opprettholde samme undertrykk i hele ti minutter – noe ellers bare Electrolux klarer. Sugestyrken er god med 7,9 kilopascal, noe som forklarer hvorfor brukstiden bare er 13 minutter. Den har en slange som gjør det lett å komme til, men kan også brukes direkte med munnstykke. I tillegg til fugemunnstykke følger det med en bred børste som fungerer som tekstilmunnstykke hvis man fjerner børsten.

VURDERING

- +Sugestyrke
- +Slange
- +Børstemunnstykke
- +Bæreveske
- Kort brukstid
- Ikke justerbar sugestyrke



ELECTROLUX CLEAN 500

Pris: Ca. 2200 kroner

Electrolux er behagelig å bruke, og sugestyrken er imponerende. Det smale munnstykket er teleskopisk, noe som gjør det enkelt å nå inn i trange krokar. Det følger med både børstemunnstykke og en dokkingstasjon med gulvmunnstykke. Dessverre kan sugestyrken bare justeres når maskinen er koblet til dokkingstasjonen. Beholderen er gjennomsiktig, så man ser lett når det er på tide å tømme. Batteriet varer i 17 minutter, og da er trykket nesten ikke redusert.

VURDERING

- +Sugestyrke
- +Stillegående
- +Dokkingstasjon med gulvmunnstykke
- Treg lading
- Høy pris



Nedis	Nilfisk Quick	Ryobi One	Severin S Power	Stihl Sea 20
850,-	1700,-	700,-	600,-	1500,-
0,9	1,5	1,7	0,8	1,3
43x10x11	45x11x12	45x11x13	39x10x13	49x10x18
11,1V	36V/2A	18V/4A	7,4V/2A	10,8V/2,1A
0,5A	0,5A	2A	0,25A	2A
0,5	0,6	0,6	0,2	0,8
78	77	92	78	83
Ja	Nei	Nei	Nei	Nei
M6	M12	M12	M12	M12
17	22	24	23	13
3,3	8,5	6,3	2,9	7,9
12 %	4 %	8 %	7 %	0 %
12 %	12 %	16 %	7 %	0 %
18 %	15 %	17 %	21 %	x
4	5	4	4	4



DET
STORE
BILDET

KOMMANDORAID FRA HYTTA?

Begrepet «black ops» brukes som oftest om hemmelige militære operasjoner, som gjerne omfatter spesialstyrker og myndigheter som opererer på kanten av loven. Kunne du tenke deg en black ops-båt ved brygga? Da har tyske Brabus og finske Axopar et alternativ til deg. Tyske Brabus GmbH er verdens største uavhengige tuningselskap, og er særlig kjent for å gi sterke Mercedes-er fra AMG enda mer krefter. I 2017 rettet selskapet også blikket mot den eksklusive delen av båtmarkedet og inngikk et samarbeid med finske Axopar. Resultatet ble Brabus Marine. Brabus får skrog av Axopar og håndbygger mye av interiøret selv. Det betyr som regel masse karbon, skinn og mye luksusutstyr. Det første resultatet av samarbeidet materialiserte seg på båtmessen i Düsseldorf i 2018 i form av Brabus Shadow 800, basert på Axopar 37. Den har senere fått selskap av flere alternativer, blant annet Black Ops-versjoner, som 45 fot lange Shadow 1200 XC Cross Cabin Black Ops Signature Edition. Den kommer med Mercury Racing 400R 5,7-liter V10 i trippelinstallasjon, som til sammen leverer 1200 hester og en toppfart rundt 65 knop. Da kan du ta et kommandoraid fra brygga på Hvasser for å ta en is på Sandøsund, og samtidig sette en liten støkk i de andre sommergjestene. Prisene starter på 1 090 000 euro.







STABINO

IMAGE STABILIZATION SYSTEM

Kikkertserie med innebygd stabilisatorsystem
– Perfekt for bruk i båt!

En kikkert med høy forstørrelse kan ofte være vanskelig å holde rolig.

Breitler Stabino har innebygget stabilisatorsystem, dvs. at bildet i kikkerten vil være helt rolig, uansett hvor vanskelig det er å holde kikkerten stabilt.

Kikkertene er godt egnet for bruk i for eksempel bil, båt, fly, helikopter, på tur, jakt, til fugletitting og ellers perfekt ved behov for høy forstørrelse i en håndkikkert.



PERFEKT TIL:

JAKT

BÅT

TUR



Skrú på enheten og bildet vil umiddelbart stabilisere seg!

STABINO 16x42



Terningkast 5
Jeger nr. 8 2023



16x42

14.800,-

Veil. kr. 16.800,-

STABINO 12x30



12x30 (2.gen)

9.999,-

Veil. kr. 12.000,-

Også tilgjengelig: 14x42, 12x21, 10x21 og 8x21

Finn din nærmeste forhandler på breitler.no

IMPORTØR: TENO ASTRO

PRØV
30 DAGER
GRATIS

Alle dine favorittblader – i en app

Med Flipp får du tilgang til mer enn
90 underholdende ukeblader og magasiner.
Test gratis i 30 dager! Les mer på flipp.no

Hold kamera over
denne QR-koden for
å komme i gang!



Flipp.no

flipp

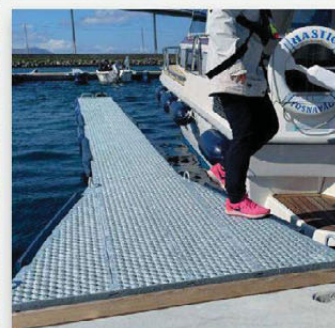
Ordinærpris etter gratisperiode er 129 kr for nye kunder, 29 kr for abonnenter. Ingen bindingstid, abonnementet løper til du stopper det. Gratisperioden gjelder hvis du ikke har brukt gratisperioden tidligere.



MARINA
SOLUTIONS

Fremst på løsninger

www.marinas.no



TOTALLEVERANDØR AV MARINAAANLEGG

Vurderer du å oppgradere båthavna? Vi leverer solide bryggeanlegg i stål og betong – med trygg forankring og profesjonell installasjon. Ta kontakt på post@marinas.no eller 70 30 08 90. MARINA SOLUTIONS AS | 6150 ØRSTA.

SIKKERHET

Våre utriggere og fortøyningsbommer er trygge og funksjonelle.



GIGANT
MARINE

Built different
www.gigantmarine.no

HYDRAULISKE SLIPPHENGERE

Våre modeller: GST9-35 | GST20-40 | GST30-50 | GST40-60



Følg oss



Det finnes mange flotte båter fra 1990- og 2000-tallet det er verdt å ta vare på. Klassiske skrog, tidløse linjer og med mange fine bruks-egenskaper. Vi kan nevne Askeladden, Windy, Nidelv, Nimbus, Goldfish og Hydrolift, og henge på en lang rekke andre europeiske og amerikanske merker.

«Problemet» er at mange er utstyrt med hekkaggregat. Siden det i dag nesten uten unntak produseres båter for utenbordsmo-

tor opp til 30 fot, har båtfolk fått et fjernt forhold til denne motoriseringen. Dessuten finnes det tallrike vandrehistorier om hvor galt det kan gå hvis du kjøper en eldre båt med hekkaggregat.

Verdt å ta vare på

Men denne gangen skal vi se på muligheter og ikke utfordringer. For historien om Goldfish-klassikeren fra midten av 90-tallet med sin tredje motor på 30 år kan vi lære mye av. Ikke minst at en flott båt er verdt å ta vare på, selv når motoren takker for seg.

Da jeg fikk nyss om at Risør Båtsenter

hadde fått i oppdrag å sette ny motor i en 30-fots Goldfish, tenkte jeg umiddelbart at det dreide seg om daycruiseren 30 SC fra 2008. Jeg ble dermed en smule overrasket da båten viste seg å være en 30 Sport fra 1996. Jeg måtte lete langt bak i hjernevinningene for å huske den elegante konsollbåten.

I den aller første utgaven av Vi Menn Båt fra 1998 fortalte Goldfish-gründer Pål Sollie at de faset ut 30 Sport til fordel for 32 Sport Cruiser. Vi Menn Båts Goldfish-erfaringer startet derfor med de påfølgende modellene 21 Sport og 32 Sport Cruiser.

Markedssjef Jørgen Løwe hos Goldfish

Klassiker: Goldfish 30 Sport

NYE KREFTER I SP

ELEGANT: Goldfish 30 Sport er et godt eksempel på en båt som egner seg for remotorisering. Verdien holder seg høy og båtegenskapene er av beste sort.



bekrefter at 30 Sport på mange områder er stamfaren til det Goldfish vi kjenner i dag. En riktig sjeldenhet også, med kun fem-seks båter produsert. Etter sigende ble nettopp denne båten opprinnelig levert med en seks-sylindret 4,2-liters Yanmar-diesel på 270 hk

Inn med Big Block

Motoren som nå har takket for seg er imidlertid en Mercruiser bensinmotor, nærmere bestemt den gode, gamle 6,2-liters V8-motoren på 320 hk. I en krok på verkstedet ligger det velbrukte maskineriet klar for nærmeste yrkesskole. I motorrommet

troner i stedet en Big Block Mercruiser 8,2 MAG H.O. Det er en ordentlig heftig sak med solid dreiemoment takket være det store sylindervolumet, og High Output-utgaven yter 430 hester mot 380 i standardversjonen.

Jan Trygve Braaten har stått for motorbyttet, og er en velkjent skikkelse i det norske båtsportmiljøet, blant annet med 15 medaljer i VM og EM. Dessuten er Braaten en velrenommert båtmekaniker, enten det gjelder skrog, motor eller restaurering. Slike evner kommer godt med når det i løpet av prosessen viser seg at motoren blir litt høy i

motorrommet, og at motorluken må bygges om for at kraftpluggen skal få plass. Nå legges siste hånd på verket, med nye gassdempere på lokket og fintilpasning mot skrog og innredning.

Lyden båtentusiaster elsker

Jeg har timet besøket i Risør perfekt, for etter den siste sjekken i verkstedet er den klassiske Goldfish 30 Sport klar for første prøvetur med ny motor. Braaten kontrollerer at det ikke er lekkasjer i motorrommet, før V8-motoren starter med den dype, kraftfulle lyden alle motorbåtentusiaster elsker. ➡

ORTSLIG BÅTPERLE

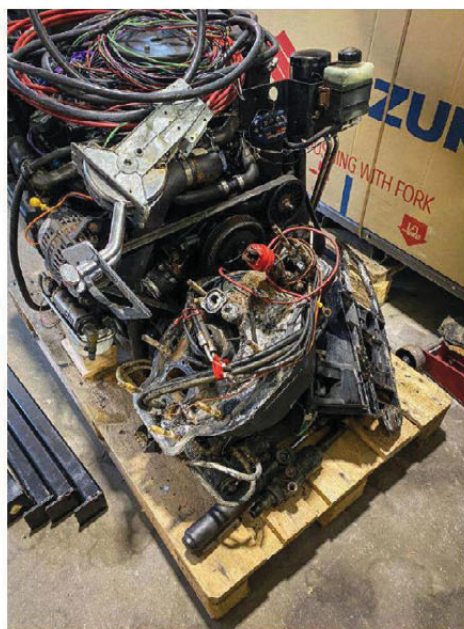
Et motorbytte i en 30 år gammel nyklassiker kan være en god investering. Og kanskje enklere enn du tror.

TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**

FOTO: **TERJE BJØRNSSEN OG STEFAN JOHANSSON**



**GODE ARBEIDS-
FORHOLD:** Goldfish
30 Sport har et stort
motorrom det er lett å
komme til i. I andre
båter er det ofte
trangere om plassen.



TAKK FOR SEG: Den gamle V8-motoren og drevet har gjort nytten i mange år. Men nå var det slutt.

KOMPLETT: Med i motorpakken hører naturlig nok et nytt drev. Mercruiser har flere motor- og drevkombinasjoner og et stort propellutvalg. Det gir gode muligheter for perfekt båt/motor-tilpasning.



NY TEKNIKK: Med et motorbytte kommer også ny teknikk og nye deler. Her elektronisk gir/gass med bl.a. automatisk trimsystem.

Etter et par runder på fjorden for å sjekke at ting virker som det skal, er det min tur til å bli med.

– Det er en stor, tung båt med klassiske V-bunnegenskaper, sier Braaten.
– Stabil som et godstog, og her får du fullt utbytte av både dreiemoment og effekt fra 8,2-literen. Når det gjelder å flytte vekt, er det nemlig ingenting som kan erstatte sylindervolum, smiler han.

Det merkes allerede når vi skal i plan: Det går helt uanstrengt og ikke lenge etter viser

GPS-en tett på 50 knop. Med den gamle 6,2-literen lå toppfarten på snaut 40 knop, og båten får en helt annen dimensjon med den nye motoren. En ting er at skroget blir mer levende i vannet med den ekstra hastigheten, en annen at du nå har et behagelig marsjfartområde der 320-hesteren jobbet for fullt.

Hvor lang tid?

Vel tilbake på land, forklarer Braaten nærmere om skifte av motor:

– Alle båter er forskjellige, og det er viktig å gå gjennom de ulike elementene på forhånd. Da kan man unngå de største fallgruvene og får et mer realistisk bilde av tidsbruken. Tommelfingerregelen er at et motorbytte tar omtrent en arbeidsuke, sier Braaten

I dette tilfellet brukte han rundt 30 timer, blant annet fordi det store motorrommet gir gunstige arbeidsforhold.

– Men jeg har vært borti tilfeller der det har vært nødvendig å skjære i glassfiberen for å komme til, forteller Braaten.

Avhengig av båten og eierens ønsker kan det være behov for andre justeringer, for eksempel på det elektriske opplegget. Tidligere var det innom motoren, men må nå gå utenom. Ellers ønsker noen å oppgradere og rydde opp i motorrommet; praktisk når motoren først er ute.

– Er det snakk om å bytte fra en motortype til en annen, for eksempel fra firesylindret til V6, eller bensin til diesel, trengs det gjerne nye motorfester. Som regel går dette uproblematisk, det krever bare noen flere timer, sier Braaten.

Bytter til mer effekt

Hos Mercury Marine har Svein Løvig fulgt opp motorbyttet i Goldfish 30 Sport:

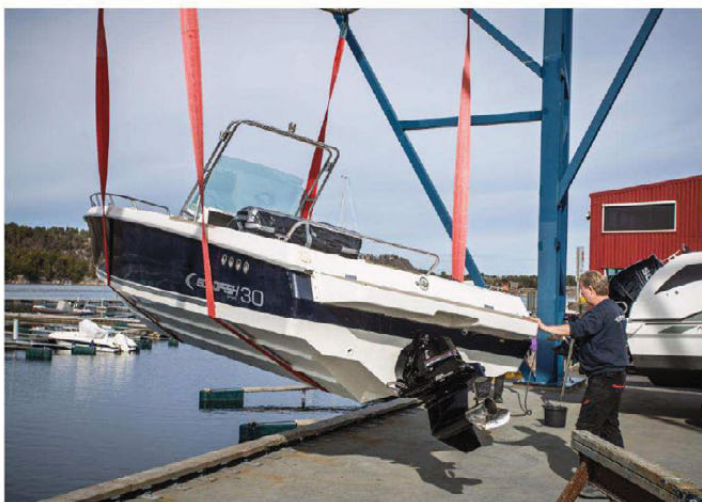
– En 430-hesters 8,2 H.O. er ikke den vanligste remotoriseringen, men utvilsomt en som passer denne båten utmerket. Volumet ligner på de to mindre motorseriene; 6,2-liters V8 på 300 eller 350 hester og 4,5-liters V6 med 200 eller 250 hester. Og når folk bytter motor velger de som regel varianten med mest effekt, forteller Løvig.

Veiledende pris starter på ca. 315 000 kroner for en 4,5-liter 250 hk med Alpha 1-drev, og 430 000 kroner for en 6,2-liter 350 hk med Bravo 1 DTS.

– Disse to motorene er moderne og utviklet av Mercury Marine som båtmotorer fra bunnen av. Forbruk og utslipp er på et helt annet nivå enn tidligere. Dessuten er det viktig å huske at hele systemet rundt motoren også hører med i fornyelsen: Drev, Smart Craft-instrumenter, mulighet for elektronisk gir/gass, Active Trim og cruise-kontroll, for å nevne noe, sier Løvig. ➡



TILPASNING: I dette tilfellet måtte den store luken over motorrommet bygges om. Det tok omtrent like lang tid som selve motorbyttet. Jan Trygve Braaten (til venstre) og en kollega sørger for at finishen blir perfekt.



SJØSETTING: På vannet for første gang med ny motor. Her er det god utsikt til V-bunnskroget som sørger for sjøegenskaper av rang.



FØRSTE TESTTUR: Terje Bjørnsen fra Vi Menn Båt (til høyre) er med Jan Trygve Braaten på prøvetur. Vi Menn Båt startet opp et par år etter at denne båten ble produsert.



FORNØYD:
– Dette er en fantastisk båt, og et godt eksempel på hvorfor man skal ta vare på slike klassikere, sier Jan Trygve Braaten. Han har lang erfaring med motorbytte og restaurering av eldre båter.

Blir en helt annen båtoplevelse

Ifølge Løvig er det flere som nå skifter ut gamle dieselmotorer med nye bensinmotorer, der kostnaden for en ny diesel nok medvirker til det, siden prisen ofte dobles. Det høres kanskje komplisert ut, men er sjelden slik: Rens av tank og drivstoffsystem er det viktigste.

Jan Trygve Braaten har gjennomført flere slike motorbytter, og kan fortelle om båter som fullstendig endrer karakter når en ny bensinmotor erstatter en gammel diesel:

– For en tid tilbake tok jeg ut en Volvo Penta KAD42 fra en Windy 8000 og satte inn en V8 med 350 hester. Det ble en helt ny kjøreopplevelse, og en veldig fornøyd eier, sier Braaten. ■



EKSTRA DIMENSJON: Med toppfart tett på 50 knop får Goldfish-klassikeren vise sine sportslige egenskaper til fulle, og får et helt annet marsjfartregister å spille på.





Båtglede

KLAR FOR BÅTSESONG?

Velkommen til nye Båtglede.no – finn din nærmeste forhandler, verksted eller servicepartner – i tillegg til masse inspirasjon og nytte!



**BÅTGLEDE.NO – hele
båtbransjen samlet på én side**



Bruktbåt med hekkaggregat:

IKKE LA DISSE GÅ I GLEMMEBOKEN

Mange diskvalifiserer modeller med hekkaggregat allerede før man har startet jakten på bruktbåt. Her er noen gode grunner til ikke å gjøre den tabben.



TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**





CORMATE T-27: Vi har tidligere testet Cormate T-27 med Cummins Mercruiser 320 hk diesel (bildet). På finn fant vi en 2007-modell, som er et fint alternativ til en Windy eller Hydrolift. Den kraftige Mercruiser V8-motoren på 430 hk er av nyere dato.

FREDRIK FINNES



WINDY 7500:

Sammen med 22 Sport en av de mest attraktive og prisgunstige eldre Windy-modellene. Noen er allerede remotorisert med nyere V6- eller V8-motorer.



SEA RAY 240:

Sammen med mange andre US-båter aktuell for remotorisering hvis tilstanden ellers er god. Denne har ny 250 hk V6 med ferskvannskjøling.

denne utgaven av Vi Menn Båt har vi en sak om motorbytte i en Goldfish 30 Sport. Der hevder jeg at det finnes mange fine båter med hekkaggregat som fortsatt er liv laga, selv etter at motoren har tatt kvelden. Hva er vel da mer naturlig enn å ta meg selv på ordet, og la denne bruktbåtsaken handle om nettopp slike. Og etter å ha gått gjennom rundt 100 annonser på Finn er jeg styrket i troen på at det er mange attraktive objekter der ute.

Mange er skeptiske til båter med hekkaggregat, enkelt forklart en løsning der motoren sitter montert innvendig i båten, horisontalt i lengdeaksen. Et utvendig drev vinkler kreftene fra motoren over til propellen. Historisk sett den beste løsningen for større båter med behov for kraftig motor. Det første reelle utenbordsalternativet dukket opp i 2002 med Yamahas firetakts V6 på 3,3 liter og 225 hk

Dermed var hekkaggregat normen på båter fra rundt syv meter til langt inn på 2000-tallet. Dessuten sverger fortsatt en del produsenter til slik motorisering, selv i båtstørrelser der utenbordsmotorene i stor grad har overtatt. Det er den naturlige løsningen om du ønsker en dieselmotor under motorluken, eller om det av praktiske eller estetiske årsaker er ønskelig med hekkaggregat.

Mer moderne motorer

Som vi er innom i saken om motorbyttet er motorene nå langt mer moderne enn tidligere generasjoner. Volvo Penta og Mercruiser dominerer markedet for nye motorer og remotorisering. Begge har V6- og V8-bensinmotorer, der Volvo Penta tilbyr 4,3-liters V6 fra 200 til 280 hk, mens Mercruiser har 4,5-liter fra 200–250 hk. Trenger du mer krefter skifter Volvo Penta med 5,3- og 6,2-liters V8 fra 300 til 430 hk, mens Mercruiser tilbyr 6,2- og 8,2-liters V8 fra 300 til 430 hk

Dieselmotorer koster vesentlig mer enn bensinmotorer. Likevel er det i flere tilfelle ønskelig med diesel, og utvalget er selvsagt bra også her. Volvo har sine velprøvde D4- og D6-motorer fra 150–440 hk, mens det hos Mercruiser er mest aktuelt med 2,0-liters firer fra 115–170 hk, eller 3,0-liters V6 fra 150 til 270 hk.

Funker på Mjøsa, men ...

Dieselmotorene i båtmodeller med hekkaggregat har ofte vært mer solide og bedre marinisert, slik at de tåler tidens tann og ikke minst saltvannets tæring bedre enn bensinmotorer. Her skiller det selvsagt, for skal vi være litt slemme, er de enkleste bensin-installasjonene beregnet for ameri-



JOAKIM HERMANSSON

NIMBUS NOVA:

De åpne Nimbus-variantene finnes i hele registeret fra rundt 20 til godt over 30 fot. Dette er en 29 Nova.



TERJE BJØRNSEN

ASKELADDEN Z8:

En flott DC med bo-fasiliteter som holder seg godt i pris. Ellers er også Z7, 705 og C6 attraktive båter som holder mange år til med ny motor.

kanske innsjøer, elver og brakkvannsområder.

Det fungerer greit på Mjøsa, men er ikke like holdbart i saltvann. I tillegg kommer andre faktorer inn: En 20 år gammel KAD300 med varmeveksler og lukket ferskvannskjøling har helt andre forutsetninger for å klare mange år i drift, enn en 135 hk bensinmotor fra Mercruiser av samme årgang. Den treliters firesylindrede motoren baserer seg på GMs «Iron Duke», utviklet på 1960- og 70-tallet til billige kompaktbiler, ofte marinisert på enkleste måte.

Dessuten har selvsagt holdbarheten en klar sammenheng med vedlikeholdet. Hvor mye man legger inn på den fronten er ofte knyttet til båtens verdi. Det er enklere å forsvare 10 000-lappene som går inn i en eldre Windy eller Nimbus du fortsatt kan få en million for, enn en liten Bayliner med markedsverdi på rundt 100 000 kroner. Selv

om sistnevnte kanskje hadde trengt pleien mest.

Skiller seg ut på vedlikehold

Enten motoren er utenbords eller innenbords trenger den mye av det samme vedlikeholdet. Men båter med hekkaggregat skiller seg ut på noen punkter, særlig i forbindelse med drevet. Det at motoren sitter inni båten og kraftoverføringen utenpå gir noen utfordringer. Belgene til eksos, aksel og girooverføring går via en plate i akterspeilet som kalles transom. Der er drevet festet til båten, og gjør transomplaten og området rundt til et viktig kontrollpunkt.

Sprekker og rift i belgene kan føre til vanninntrengning og er sentrale inspeksjonspunkter. En annet kritisk del er gimballagret i drevet. Det gir støtte for kraftoverføringen, og tillater bevegelse for eksempel når man tilter drevet.





GOLDFISH 28 RIB: De første RIB-modellene fra Goldfish har fått klassikerstatus, som denne 2002-modellen. Her sitter det en gammel Yanmar D-Max 370. Kanskje på sin plass med en V8 om den skulle gi seg.

VI MENN BÅT ARKIV



TERJE BJØRNSSEN

NIDELV 690: Det finnes mange fine DC-modeller fra Nidelv i tillegg til denne 725 Sport. Eksempelvis 610, 690 Sport, 750 og 780. Alle med potensial for et vellykket motorbytte om det skulle trenge.



VI MENN BÅT ARKIV

AQUADOR 25 WAE: I likhet med Nimbus har det finske båtmerket en lang rekke modeller med hekkaggregat, de fleste velegnet for remotorisering i en eller annen form.

IBIZA 23: Jo, det finnes en del Ibiza-modeller med hekkaggregat, selv om 24 Touring var en av de første til å ta i bruk Yamahas første V6 utenbordsmotor.



FINN.NO



FINN.NO

JOBBER ER GJORT: Her er en Mercruiser V6-diesel på plass i motorrommet på Aquador 25 WAE. Fra 2018 med snaut 300 timer burde det være mye båtglede igjen.

Universalleddene i drivlinjen gjør at du kan svinge og tilte drevet, med naturlig slitasje som følge. Til slutt kommer hydraulikksylindrene til trimfunksjonen. De befinner seg stort sett under vann og er mer utsatt for lekkasje enn på utenbordsmotor. Jevnlig kontroll og utskifting på disse områdene er resepten for et hyggelig liv med hekkaggregat.

Motorbytte

Det finnes selvsagt alternativer til å bytte ut en gammel motor med en helt ny. I noen

tilfeller kan det lønne seg å skifte ut gamle deler og foreta en god, gammeldags reparasjon. Må man gå grundigere til verks er det relativt vanlig å sette inn en såkalt «long block». Det innebærer som regel ny motorblokk, veiv- og kamaksel, stempler, topplokk med ventiler og belter eller kjeder.

I tillegg har både Volvo Penta og Mercruiser det de kaller «remanufacturing programs» der eldre motorer blir bygget om med nye og brukte deler. For Volvo gjelder dette flere motorserier, men der særlig oppgraderte D4- og D6-motorer er aktuelle

for mange fritidsbåter. Mercruiser lister sine bensindrevne 4,3-liters V6/225 hk, 5,7-liters V8/300 hk og 6,2-liters V8/350 hk som aktuelle gjenoppbygde motorer.

En god del av båtene jeg sjekket ut på Finn hadde relativt nylig – altså i løpet av de siste to til fem årene – gjennomgått et motorbytte. De aller fleste av disse lå på et ganske hyggelig prisnivå i forhold til om man skulle kjøpe en tilsvarende båt med gammel motor og bytte til ny. Et interessant alternativ til å ta hele jobben og kostnaden selv.

Opplev Horten og Åsgårdstrand fra orkesterplass!

Foto: Vestfoldmuseene



Våre havner er det perfekte utgangspunktet for å oppleve Horten, med vakre Karljohansvern, og Åsgårdstrand med kunst og kultur. Begge destinasjonene byr på deilige spisesteder, strender og opplevelser i umiddelbar nærhet.

hortenhavn.no

Horten gjestehavn

- 90 gjesteplasser
- Toalettanlegg med dusj og vaskemaskin
- Diesel
- Avfallsanlegg med kildesortering
- Mulig å reservere gjesteplass gjennom dockspot.com

Åsgårdstrand gjestehavn

- 30 gjesteplasser
- Bensin og diesel
- Kiosk
- Lekeplass
- Flott badestrand med toaletter og dusj
- Septiktømmeanlegg



**HORTEN
HAVN**

Knytter oss sammen

SLIK TAR DU SERVICEN SELV

Minst én gang i året bør du gå gjennom de følgende sjekkpunktene for å holde utenbordsmotoren i god stand og oppdage eventuelle feil i tide. Bruker du motoren mer enn 100 timer per sesong, bør du utføre service og kontroll oftere.

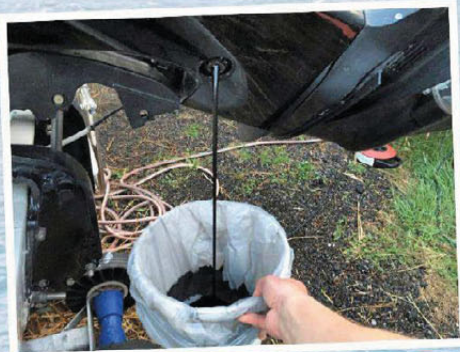
TEKST OG FOTO: JOHANNES NORDEMAR

garantitiden er det viktig å følge service- og vedlikeholdsplanen og få stempel i boka av merkeverksted for å oppfylle garantivilkårene. Men hva når garantien er utløpt?

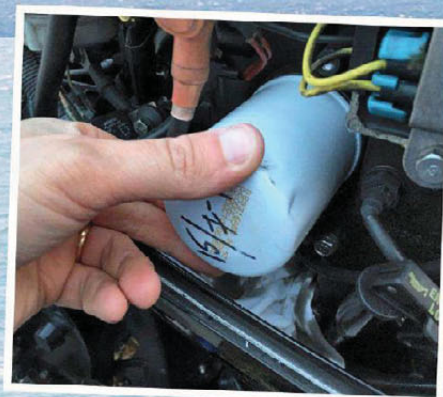
En firetaktsmotor krever samme type årlig service nesten uansett alder. Det er likevel lett å slurve, spesielt når en årlig service kan koste flere tusen kroner og motoren kanskje bare har vært i bruk i 50 timer.

For at motoren skal være funksjonell og driftssikker gjennom sesongen, er det viktig å ikke hoppe over kontrollene, og det finnes mange vedlikeholdspunkter du kan

MOTOROLJE OG FILTER



1 Vipp motoren helt opp og dreii den slik at oljepluggen peker nedover. Løsne pluggen med en pipenøkkel og samle oljen i et egnet kar. Svart olje er normalt etter en sesong. Er oljen grå eller melkaktig, inneholder den vann, og videre feilsøking er nødvendig. Rengjør oljepluggen, smør pakningen og monter pluggen tilbake.



2 Senk motoren til vertikal stilling. Løsne oljefilteret ved å skru det mot klokken. Legg kluter under filteret før du fjerner det, da det kan dryppe litt olje.

GIROLJE



1 Sørg for at motoren står vertikalt. Plasser et oppsamlingskar under undervannshuset. Skru ut tappepluggen nederst på undervannshuset. Deretter skrur du ut de to luftepluggene lenger opp. Undersøk oljen som renner ut – den skal være klar og ren i fargen. Er den hvitaktig, er det vann i oljen, noe som kan skyldes slitte tetninger, dårlig pakning på oljepluggen eller sprekk i metallet. Denne sjekken gjøres best om høsten. Er det vann i oljen, er det risiko for at det skiller seg og fryser ved minusgrader.



2 Rengjør tappehullet der skruen skal sitte, slik at rester av den gamle pakningen fjernes. Skru inn munnstykket til oljepumpen i tappehullet. Pump deretter inn olje i undervannshuset.

gjøre selv. I instruksjonsboken til motoren finner du som regel et komplett vedlikeholdsskjema. Hvis ikke, kan du finne det på nettet eller be forhandleren om en utskrift.

Her går vi gjennom de vanligste servicepunktene og kontrollene som du relativt enkelt kan utføre selv. Det kan være små forskjeller mellom ulike merker, men i hovedsak er prosedyrene like.

Enkelte av disse servicepunktene bør helst utføres om høsten før vinterlagring, som kontroll av girolje og motorolje. Andre punkter kan tas om våren. Mer avanserte tiltak, som justering av ventilkling og tenning, trenger normalt ikke utføres årlig og krever spesialverktøy.

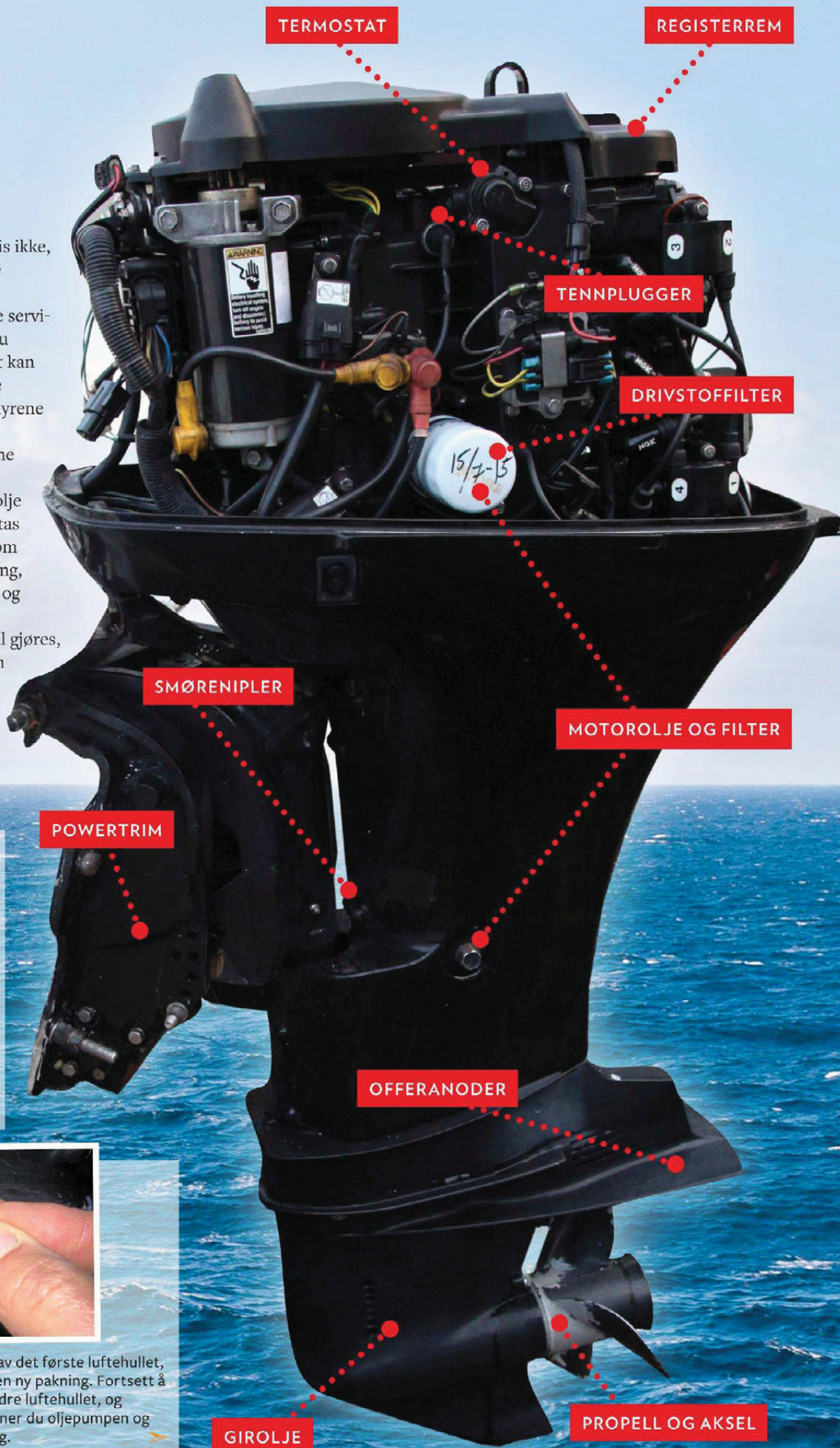
Er du i tvil om hvordan noe skal gjøres, anbefaler vi at du overlater jobben til profesjonelle.



3 Påfør litt olje på pakningen til det nye filteret og rengjør flaten på motoren der pakningen skal sitte. Skru filteret for hånd til det møter flaten, og dra deretter en omdreining til. Fyll på olje og kontroller at nivået er mellom MIN og MAX på peilepinnen. Kontroller nivået igjen etter noen minutters kjøring og etterfyll ved behov.



3 Når det begynner å renne olje ut av det første luftehullet, monterer du tilbake skruen med en ny pakning. Fortsett å pumpe olje til det renner ut av det andre luftehullet, og monter også den skruen. Til slutt fjerner du oljepumpen og monterer bunnskruen med ny pakning.



BENSINFILTER OG SLANGER



1 Kontroller alle bensinslanger og bytt dem hvis de er harde, tørre eller har skader. Det samme gjelder pumpeblæren. Bensinfilteret kan se forskjellig ut. På noen motorer sitter det et innsatsfilter. Her sitter bensinfilteret direkte på slangen. Start med å fjerne det gamle filteret.

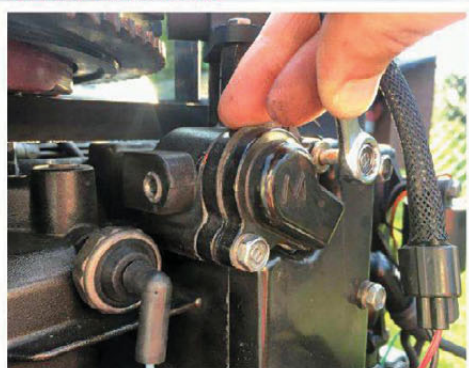


2 Hvis filteret er skittent, skal det byttes. Et slangemontert filter festes med strips.



3 Pass på at filteret settes på i riktig retning. En pil skal markere drivstofflyten. Pump med blæren slik at bensin trykkes inn i filteret og eventuell lekkasje kan avdekkes.

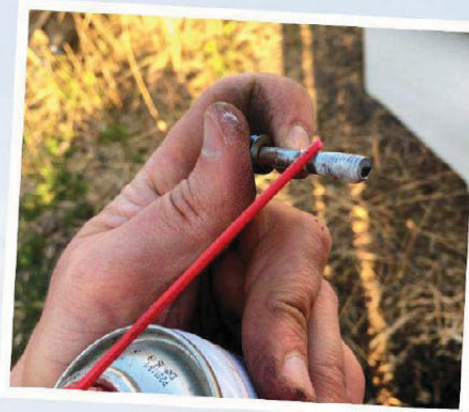
TERMOSTAT



1 Løsne skruene på termostatløkket



2 Ta ut termostaten. Se etter at det ikke er rust på den og at fjæren er hel. Den skal sitte tett i romtemperatur



3 Smør skruene med litiumfett og monter. Bruk en ny termostatpakning om den gamle er deformert.

OFFERANODER



1 Motoren kan ha én eller flere offeranoder. De er som regel laget av sink og forbrukes ved galvanisk korrosjon. Hvis halvparten av anoden er korrodert bort, skal den byttes. Her sees anoden under tiltmotoren. Løsne jordkabelen og fjern anoden.



2 Rengjør kontaktflatene og monter en ny anode.

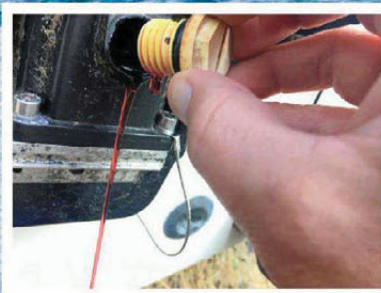
3 Den andre anoden, som sitter på undervannshuset, er ikke like slitt. Vi fjerner den og pusser den, slik at sinkmaterialet får god vannkontakt. OBS: Noen motorer har også innvendige offeranoder.



POWERTRIM



1 Vipp opp motoren helt. Fell ut tiltstøtten, og vipp deretter ned motoren slik at den hviler på støttebøylen. Løsne deretter påfyllingslokket til powertrimpumpen og kontroller væsknivået.



2 Det skal ligge i nivå med underkanten av hullet. Fyll ved behov på med powertrim-olje i henhold til spesifikasjonene.



3 Monter lokket tilbake, vipp opp motoren og løsne tiltstøtten.



Har det vart i 3 uker?

Ta en tur til legen.

Forandring fryder? Ikke når det kommer til huden! Mange får fregner i sola. Føflekker og aldersendringer på huden er oftest helt ufarlige. Men noen føflekker er det verd å reagere på:

- En ny flekk som skiller seg ut fra de andre
- En som forandrer form og farge, ved at den:
 - blir større enn før, i tykkelse eller i bredden
 - endrer form og får ujevne kanter
 - endrer farge, ofte med brunsvarte partier
- En som klør, blør eller danner et sår som ikke vil gro

Har det ikke gått over etter tre uker, er det på tide å ta en tur til legen.

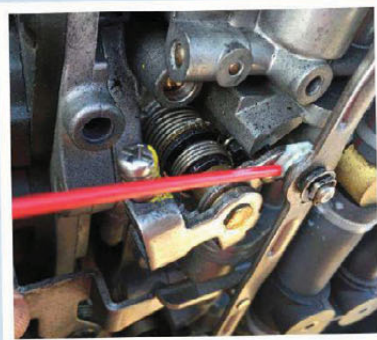
Les mer på kreftforeningen.no/menn



KREFTFORENINGEN

Menn gjør noe med det

SMØRENIPLER



1 Smør motorens bevegelige ledd med litiumfett eller tilsvarende. Du ser hva som beveger seg hvis du bruker gassreguleringen mens motoren er avslått. Pass på at det ikke kommer fett på registerremmen eller andre remmer.



2 Rengjør startmotorens tannhjul, smør tannhjulene med fett og tørk deretter bort overflødig fett.



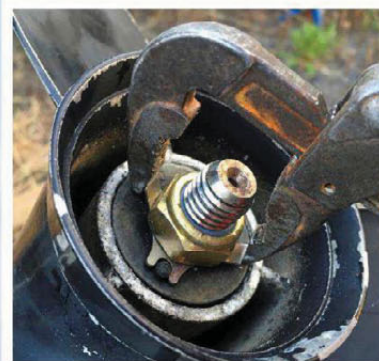
3 Bruk en fettpresse som passer til motorens smørenipler og fyll på med riktig fett i styrefestet, tiltmekanismen og tilthendelen. Finnes det flere smørenipler, fyller du også der. Gammelt fett som presses ut av leddene skal tørkes bort.

PROPELL OG AKSEL

1 Pass på at tenningen er avslått. Bøy ut flikene på splinten til propellmutteren. Plasser en trekloss mellom propellen og kavitasjonsplaten og løsne mutteren med en pipenøkkel.



2 Ta av propellen og platen. Rengjør og smør propellakselen med vannfast fett for å hindre at navet korroderer eller setter seg fast. Kontroller propellen og puss vekk småskader med smergelpapir



3 Monter propelldelene i riktig rekkefølge. Legg på låseskiven og bruk en ny låsemutter som trekkes til med anbefalt dreiemoment. Tilpass låsemutter og hull til splinten, og bøy flikene slik at mutteren låses på plass.

TENNPLUGGER



1 Ta av tennkablene fra pluggene. Hvis de ikke er merket, sørg for å merke dem slik at du kan sette dem tilbake i riktig rekkefølge.



2 Løsne tennpluggene med en pluggnøkkel. Kontroller at isolatoren er hel. Bruk et bladmåål for å kontrollere elektrodeavstanden – målet finner du i motorens instruksjonsbok.



3 Juster gnistgapet ved behov ved å bøye sideelektroden. Er pluggene misfarget, tyder det på en feil. I dette tilfellet var pluggene sotete, trolig på grunn av lang tomgangskjøring sist motoren var i bruk. Monter pluggene igjen med anbefalt tiltrekningsmoment, i vårt tilfelle 27 Nm.

REGISTERREM



1 Demonter dekselet på toppen av motoren.



2 Kontroller remmens utside. Den skal ikke ha sprekker og skal heller ikke være hard. Har den sprekker eller slark, må den byttes.



3 Kontroller også tennene på remmen for slitasje, og sjekk at ingen del er oppsvulmet av olje. Det skal ikke være fett eller olje på remmen. I motorens instruksjonsbok finner du utskiftningsintervallet.

Mer enn 110 år i kystfolkets

TJENESTE

NOGVA NANNI > 2025 kampanje

> N3.21 – 21 HK



KAMPANJEPRIS

93.500,-

> N3.30 – 29 HK



KAMPANJEPRIS

114.750,-

> N4.38 – 37,5 HK



KAMPANJEPRIS

138.000,-

> N4.50 – 50 HK



KAMPANJEPRIS

158.375,-

> N4.65 – 59 HK



KAMPANJEPRIS

169.250,-

> N4.80 – 79 HK



KAMPANJEPRIS

206.750,-

> N4.115 – 115 HK



KAMPANJEPRIS

255.000,-

> N4.140 – 135 HK



KAMPANJEPRIS

258.750,-

> T4.205 – 200 HK



KAMPANJEPRIS

367.500,-

> T4.270 – 265 HK



KAMPANJEPRIS

372.500,-

> 6.420 TDI – 320 HK



KAMPANJEPRIS

420.625,-

Alle motorer fra og med N4.38 leveres med sluregear. Alle priser forstås EX. WORKS Søvik inkl. moms.

NOGVA MOTORFABRIKK AS
NO-6280 SØVIK

T +47 70 20 84 00
F +47 70 20 84 10

E-POST firmapost@nogva.no
> nogva.no

NOGVA



Årets flotteste luksusbåter

I EGEN LIGA

Får du igjen noen kroner på skatten, eller gleder deg til ekstra feriepenger? Her er noen godbiter du kan bruke sparepengene på.

TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**

FOTO: **PRODUSENTENE**

Vi Menn Båt er vi i likhet med flertallet av våre lesere mest opptatt av de båtene nordmenn har råd til å kjøpe. Samtidig kan vi ikke unngå å bli imponert over en del av luksusbåtene tilpasset medlemmene av «En prosent-klubben». Ok,

det er en del marsipankake-lignende modeller med usmakelige mengder krom og marmor, men siden mange i den kundegruppen har falt ut av vinduer og balkonger siden 2022, er ikke markedet like stort som før.

Blant det utrolige utvalget av dyre, flotte båter har vi plukket ut fem ulike modeller med forskjellige egenskaper. Alle med det til

felles at de etter vår mening representerer noe mer enn bare overdådig luksus, og at det utvilsomt står svært dyktige og kvalitetsbevisste produsenter bak.

Var kjent for seilbåter

Mylius Yachts har nylig lansert sin M47P. Når du ser den drøyt 15 meter lange, ultra-sportslige tendermodellen med fire Mercury



MYLIUS: En ordentlig sinna sportsbåt med design, kvalitet og krefter for de mest kresne.



MYLIUS:
Førerplassen er utvilsomt sjefsplassen om bord.

500 R på hekken, er det vanskelig tenke seg at verftet for noen år siden var mest kjent for sine seilbåter.

Skroget med doble stepp tåler nok fint maksfarten på 56 knop. Kvalitet og styrke skal være på topp, takket være vakuumstøp med epoksy og forsterkninger i karbon. Ved siden av suverene sjøegenskaper byr innredningen på mer plass enn designet tyder på: Her er det spiseplass med karbonbord i cockpit, mens under dekk venter det to kabiner for fire personer og separate dusj/toalettrom.



PARDO: En elegant designjobb skjuler flybridge og 72 fot godt.

Skrogsiden kan felles ut

Pardo Endurance 72 er en ny modell med et spennende design der verftet kombinerer yachtfølelsen med et hendig storbåtformat. Ok, vi snakker fortsatt om en båt på 22 meter, men flybridge med lav profil gir et smekker utseende.

Pardo er spesielt stolte av skroget. Etter omfattende studier med «Computational Fluid Dynamics» (CFD), utviklet verftet et skrog med gradvis redusert bunnvinkel fra baug til akter – et såkalt «warped hull». Det skal gi bedre stabilitet ved planing i grov sjø pluss lavere forbruk.

Endurance 72 leveres med Volvo Penta IPS 1050 eller 1350 og joystickmanøvrering skal gjøre det enkelt for eieren å klare seg selv, uten behov for stort mannskap. Båten har et eget oppsett for økonomisk marsjffart. Med IPS 1350 ligger det på 12 knop og forbruk på 80 liter i timen. Da kommer du rundt 900 nautiske mil.

Båten byr på fire lugarer under dekk, samt mannskapslugar forut. Dessuten en rommelig flybridge med gode sofa- og loungemuligheter, pluss store solplasser i bagen og på akterdekket. Skrogsiden kan felles ut fra akterdekket til siden av cockpit. Sammen med store skyvedører sørger det for en unik følelse av å kunne være ute og inne samtidig.

Florida-tilpasset

Da er tiden inne for en tur «down under». Der har nemlig australske Maritimo skapt seg et navn med sin havgående serie av motoryachter fra 50 til 75 fot. I vår debuterte den nye M600-modellen på båtutstillingen i Palm Beach, Florida. Neppe noen tilfeldighet, siden Maritimo har egenskaper godt tilpasset dette området.

M600 har det Florida-typiske designet ➤



PARDO: Store skyvedører fra cockpit og nedfellbare skrogsider gir en luftig følelse på hoveddekket.



MARITIMO: Den nye M600-modellen på hjemmebane, på vei ut i havet mellom Brisbane og Gold Coast.



**NYHET!
NEW 44**

Modeller på 41,
44, 45, 47, 51, 59, 67
og 80 fot



**Vi forhandler
også Neel**

Fountaine Pajot Sailing Catamarans and Motor Yachts

Kontakt oss for info og en hyggelig seilprat!

Vi gir deg trygghet og god oppfølging, – også etter handelen!

Velkommen til fabrikkbesøk, prøveseiling og båtmesser, – ta kontakt

Vi inviterer til «FP Open Days» med visning og prøveseiling i La Rochelle 3.–5. juli



**NYHET!
NEW 41**

ScanCat AS
representant for



FOUNTAINÉ PAJOT®

Jørgen Kanitz' gate 10, 1337 Sandvika
Tel. 930 23 322 | E-post: info@scancat.no

www.scancat.no

www.fountaine-pajot.com

med en delvis lukket flybridge på toppen av en rommelig cockpit-salong. Her oppe er det overraskende mye plass: Styreposisjon med sofagruppe vis-à-vis, nok en sofa i bakkant, for ikke å glemme sittegruppe med spisebord på uteområdet. Der kan båten utstyres med aktervendt styreposisjon for havfiske.

Med førerplass oppe, blir det masse plass i salongen nede, med rommelig bysse og gedigen sofagruppe med langbord. Under dekk er det tre lugarer for seks gjester. På motorfronten kjører Maritimo M600 med akseldrift og 2x Volvo Penta D13-800 eller D13-1050. Drivstoffkapasitet på 4550 liter gir solid rekkevidde.



MARITIMO: Under tak på hoveddekket er det god plass til et hyggelig lag.



ZEELANDER: Den nye toppmodellen med design i moderne retrostil.

Nostalgisk stil

Nederlandske Zeelander representerer noe helt annet, med sin klassiske, nesten nostalgiske stil. Verftet har nettopp lansert sin største modell noensinne, Zeelander 8 på nesten 80 fot. Det ser ut til at Zeelander følger den nederlandske storbåttradisjonen med en nesten skipsaktig følelse om bord.

Bestiller du denne toppmodellen kan du regne med høy grad av tilpasning til egne ønsker. Dette er bygg nummer én, og eieren ville ha et hoveddekk med fine områder ➤

ZEELANDER: I hovedlugaren er det ikke vanskelig å sette pris på skipsaktig stil og kvalitetsfølelse.





En båt kan være så mye mer enn bare en båt - det kan være en Linssen



Pris
fra kr. 3.800.000,-

Se mer på våre hjemmesider
www.sturdyyachts.com

Eller ta kontakt på 21 61 04 50,
eller: salg@sturdyyachts.com

STURDY  **YACHTS**

SUSTAINABLE BOATING



INVICTUS: Den nye toppmodellen ST550 byr på spennende løsninger både inn- og utvendig.

for avslapning og bespisning, samt en godt utstyrt bysse. Store, buede vinduer preger førerplassen, mens soltak og skyvedører akter gjør slik at eieren kan få det klimaet som passer best – enten helt åpent for en kjølende bris, eller godt isolert for varme eller aircondition.

I denne båten er det to gjestelugarer i tillegg til en svær eierlugar midtskips, og mulighet for to mannskapslugar helt forut. I baugen finner du et stort loungeområde, mens uteområdet akter domineres av to store U-sofaer og en lekker bar. Fremdriften står fire IPS-1200 eller 1350 for. Det gir toppfart på inntil 40 knop.

På et annet plan

Til slutt kommer vi ikke unna den nye toppmodellen fra Invictus, merket der et karakteristisk design kombinerer det moderne med det klassiske. Ikke bare gjennom utseendet, men også ved farge- og materialbruk. Siden det finnes Invictus-modeller helt ned til 28 fot, har den nye ST550 en slags forbindelse med «vanlige» båtbrukere, selv om 550-modellen opererer på et helt annet plan.



INVICTUS: Stilrent akterdekk med fleksibel innredning og utfellbare skrogsider.

Cockpit-området ser lukket ut, men elektriske sidevinduer og glassdør akter sørger for at du kan få god kontakt med elementene. Et av de mest distinkte elementene i ST550 er baugområdet. Det består av en stor U-formet sofa, rommelig soldekk og blir en

eksklusiv lounge du kan nyte selv under fart. Under dekk har Invictus prioritert to luksuriøse lugarer i stedet for å trykke inn flere soveplasser. Også her står Volvo for krefte, med IPS 800 eller 950.

PRAKTISK GAVE TIL NYE ABONNENTER



Spar
595 kr

SMS-kode:
FISK9
til **2205**



eller scan
QR-koden

Sløye- og
fileteringssett
i gave

5 utgaver av ALT OM FISKE for kr 249*

Bli abonnent og få et sløyesett i velkomstgave!

Alt om fiske holder deg oppdatert på sportsfiske, nyheter, utstyr, tester, teknikker og reportasjer fra hele landet. Norges eneste rendyrkede blad for sportsfiskere!

Få et praktisk sløye/fileteringssett i fire deler. Her har du det du trenger for å gjøre klar fisken til gryta. Den gode fileteringskniven har beskyttelsesslire som holder den fin samtidig som den beskytter omgivelsene for kutt og stikk. Med en god knivsliper har du alltid skarp kniv tilgjengelig. Det følger også med kuttsikker hanske, den får godt grep på fisken samtidig som du beskytter fingrene. Passer utmerket til både hav og innlandsfiske.
Verdi: 249,-

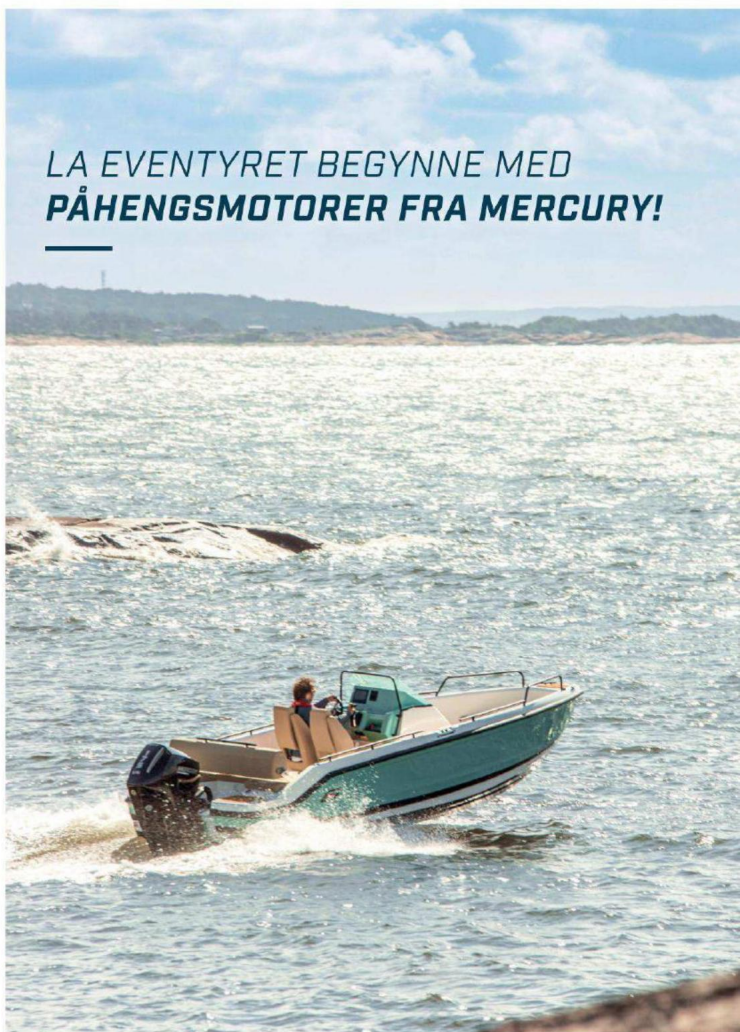
5 utgaver i butikk	kr 595
Sløyesett	kr 249
TOTALVERDI	kr 894
DIN PRIS*	kr 249
DU SPARER	kr 595
Porto	kr 49



**SOMMEREN VENTER.
ER BÅTEN DIN KLAR?**



**LA EVENTYRET BEGYNNE MED
PÅHENGSMOTORER FRA MERCURY!**



VI HAR MOTOREN FOR DINE SOMMEREVENTYR

Utenbordsmotorene fra Mercury er konstruert for å sikre at alt går som smurt, enten det gjelder jobb eller fritid, sport eller eventyr. Deres overlegne pålitelighet, avanserte ytelse og innovative funksjoner gir deg selvtillit til å følge ditt kall for vannet.



**IKKE GÅ GLIPP AV VÅRE
GODE SOMMERTILBUD.**

