

Test

NORGES
STØRSTE
BÅTBLAD

RYDS 735VI

YPPER SEG MED
SMÅFREKK LØSNING

BEST OF BOATS-
KÅRINGEN

NORSKE BÅTER
KJEMPER OM
PRESTISJEFYLT PRIS

vi
menn

BÅT

UKE 36 5. SEPTEMBER 2025

KLASSIKER: SKILSØ 23

HAR VÆRT
I SAMME
FAMILIES
EIE I 52 ÅR

TARGA 41

HONDA
BF350 V8

MANGLER
BARE ÉN TING

Test

Test

SETTER STANDARD - IGJEN

BUSTER XXL V MAX EDITION

FANTASTISK STYRKE



**BUSTER XXL V MAX +
YAMAHA VF150XA**

761 000:-

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

V MAX Edition bringer kraften og ytelsen til XXL til et nytt nivå, og den legendariske Yamaha V MAX-motoren (VF150) perfektionerer opplevelsen. standardtilbehør inkluderer en elegant Buster Q 16-tommers berøringsskjermer med underholdningspakke og Comfort- og Canvas-pakker for å gjøre også de tøffeste båtturene komfortable, samt en vannski-brakett og V MAX-farger.



EMPOWERED BY  YAMAHA

Buster[®]

INNHold



**6 BÅTSALGET: TROR PÅ
GODVÆRSEFFEKT**

**10 NYHET: NY BENETEAU SWIFT
TRAWLER**

**12 NYHET: AXOPAR-
KONKURRENT**

14 NYHET: ELEKTRISK TAXI

16 NYHET: NY VANDAL-MODELL

**18 NORSKE BÅTER KJEMPER
OM PRESTISJEFYLT PRIS**

22 KLASSIKER: SKILSØ 23

30 TEST: RYDS 735VI

**34 TEST: AXOPAR 45 XC CROSS
CABIN**

40 TEST: TARGA 41

46 TEST: XO EXPLR 44

**52 PRØVEKJØRT:
SAXDOR 340 GTWA**

56 TEST: SILVER CONDOR CABIN

**60 RESTAURERER YACHT-
KLASSIKERE**

**66 TRIMME
UTENBORDSMOTOREN**

70 TEST: HONDA BF350 V8

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

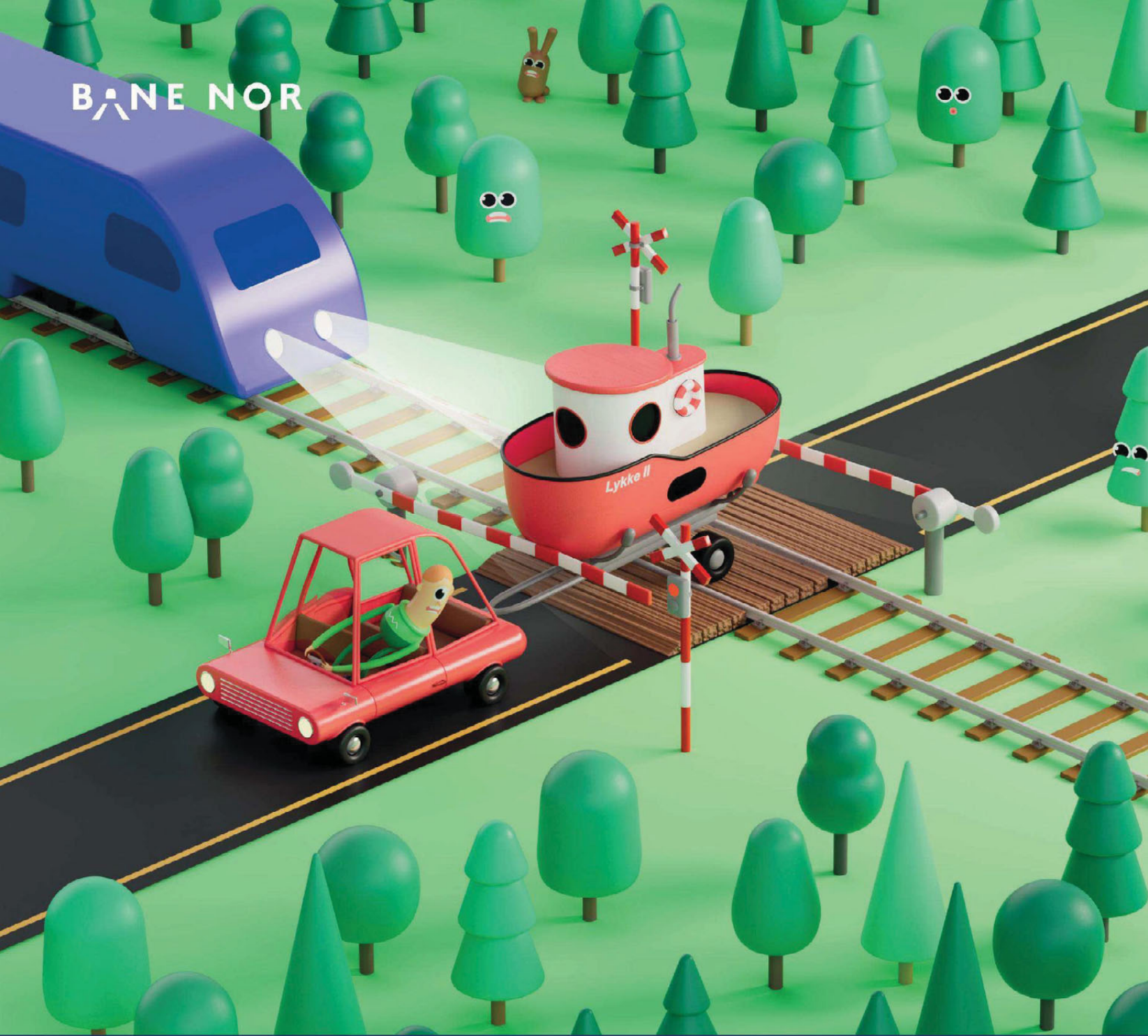
TRYKK: Egmont Printing Service

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 30 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.



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!**



Usikkert båtmarked

TROR PÅ GODVÆRS



En fin 2025-sommer kan være en viktig driver for båtsalget.

TEKST OG FOTO: **TERJE BJØRNSSEN**

Norge føres det ingen offisiell statistikk over båtsalget. Den beste indikatoren på temperaturen i nybåtmarkedet er derfor salget av utenbordsmotorer, rapportert av den internasjonale bransjeorganisasjonen ICOMIA. Og det er ikke spesiell oppløftende lesing, ifølge marine-

sjef hos Yamaha Motor Scandinavia, Iver Strand:

– Vi har tall helt tilbake til 1973, og de viser et snitt for Norge på 19 000 motorer per år, mens vi nå ligger an til cirka 12 000. Det er ned over 50 prosent sammenlignet med toppen i 2022, forklarer Strand.

– Et positivt tegn er brukbar fart på de mindre motorene, særlig i området fra 30–100 hester. Men det er klart vi må ha et løft snart, det er jo båtbyggere som ikke har produsert nye båter på snart tre år. I lengden er det en uholdbar situasjon, fastslår Strand.

Giftig kombinasjon

Henrik Askvik er styreleder hos den store båtprodusenten Askeladden, og kjenner seg godt igjen i beskrivelsen til Strand. Han tror mye av utfordringen skyldes en giftig kombinasjon av inflasjon og valutakurs:

– Det er tydelig at båt kundene har fått et prissjokk på nye båter de siste par årene, og det er noe vi jobber aktivt for å løse, sier Askvik. Samtidig ser han tegn på at situasjonen kan være i ferd med å snu.

– Etter en periode med lavt nybåtsalg, bygger det seg erfaringsmessig opp et

EFFEKTEN



BÅTER I SJØEN:

Den store båtmessen i Oslo er en viktig stemningsindikator for neste sesong.

POPULÆRT: Båter med mindre motor, som denne Yamarin BR 50 med en 50-hester på hekken, har gått bra i 2025.



PRISSJOKK: Inflasjon og valutaeffekt merkes godt på større båter, som daycruisere i syvmeterklassen.

trykk i markedet. En av de forløsende faktorene kan være drømmesommeren vi har hatt i store deler av landet, noe vi allerede har kjent en effekt av, forteller Askvik. Han legger til at farten i bruktmarkedet og reduksjon i antall overliggere på lager peker i positiv retning.

Hverken Strand eller Askvik tror på noen eksplosjonsartet vekst i båtsalget for 2026: – Bølgedalen er flatere enn dårlige perioder tidligere på 2000-tallet, og trenden ellers i Europa er den samme som i Norge. Vi tar ikke det tilbake i et jafs, mener Strand.

Askvik på sin side håper at vi i løpet av to-tre år kommer tilbake på et mer normalt nivå og at 2026 viser tegn til bedring.

Sommereffekt

Vi forstyrrer daglig leder Morten Eikeland hos Risør Båtsenter i et heldig øyeblikk:

– Jeg sender akkurat ut fakturaer på båter vi har solgt de siste ukene, sier en fornøyd båtforhandler.

For i Risør har både ny- og brukt båtsalget har gått jevnt og trutt i 2025. Og det er på bryggekannten hos de mange båtforhandlere langs norskekysten, at man registrerer humørsvingninger hos båtfolket først:

– I år har det vært veldig langt mellom dem som erklærer seg ferdig med båtlivet. I stedet hører vi stadig flere snakke om å fornye seg på båtfronten, forteller Eikeland.

– Erfaringsmessig har en flott sommer alltid hatt en positiv innvirkning på båtmarkedet, og det tror vi skal vise seg gjennom høsten, både på Båter i Sjøen i september og videre inn mot 2026-sesongen.

Bedre for småbåtene

Hos småbåtprodusenten Pioneer kan salgs- og markedsansvarlig Erling Riise melde om et godt 2025:

– Vi har hatt stor suksess med fjorårets nyhet Pioneer Go. Den har vi allerede solgt 600 stykker av på et år og er knallfornøyd med resultatet, sier Riise. – Totalt for 2025 lander vi på rundt 2000 båter, og det er et bra år for oss – særlig fordi eksportmarkedet er relativt tregt, forteller han.

Rimelige småbåter fungerer delvis som værhaner i båtmarkedet, og etter hvert som godværet bredte seg over sommer-Norge, merket Pioneer-forhandlerne en umiddelbar økning i etterspørselen. Ikke bare på nye modeller, men også travere som Pioneer 15 og Multi.

– Tilbakemeldingene fra vårt landsomfattende forhandlernet er positive fra sør til nord, også på større båter opp til 400-500 000 kroner. Det gir oss tro på at 2026-sesongen kan gi en positiv utvikling, selv om det nok tar noe tid før markedet normaliserer seg, avslutter Riise.



SUKSESSOPPSKRIFT: Den allsidige småbåten Pioneer Go kom i 2024 og har vært rett båt til rett tid: 600 solgte på et år.

AMT

PREMIUM BOATS



EmPOWERED BY  YAMAHA

Presisjon, kvalitet & innovasjon

Samarbeidet mellom Yamaha og AMT Boats forener finsk ingeniørkunst med verdensledende teknologi. Med AMTs holdbare og sikre båter, kombinert med Yamahas pålitelige og drivstoffeffektive motorer, skapes en enestående opplevelse på vannet. Her møtes kvalitet, presisjon og innovasjon – for deg som vil ha det beste på sjøen.





Beneteau Swift Trawler 37

SOLDEKK PÅ TAKET

Den nye Trawler-modellen kommer i to takvarianter.

 Beneteaus Trawler-modeller blir en stadig viktigere del av storbåtmodellene fra det franske verftet. I sommer kunngjorde verftet en ny innstegsmodell, i den grad man kan kalle en 37-foter det. Den erstatter 35-foteren og blir da rimeiligste alternativ i serien.

Det mest interessante er takløsningen på sedanversjonen. Nei, det er ikke en flybridge på toppen i tradisjonell forstand, men abso-

lutt et attraktivt sted å oppholde seg på fine dager. Her er det nemlig rigget til med sol-senger, alternativt kan området også være oppbevaringsplass for alt fra redningsflåte til forskjellig typer vannleker.

Skal du ha førerplass i toppetasjen, må du over på flybridgemonellen. Her er innredningen mer rettet mot komfort underveis. Ved siden av førerplassen er det en U-sofa der den fremre delen også kan benyttes til

copilotsete om du vipper ryggen akterover. Innvendig er det tradisjonell innredning med førerposisjon og stor passasjerbenk forut i cockpit, mens du akter finner sittegruppe på babord og rommelig bysse på styrbord. Under dekk er det toalett/dusjrom, lugar med køyeseng på babord og lugar med dobbeltkøye forut.

Båten har halvplanende skrog og akseldrift. Kraftigste motor er Yanmar-diesel med 440 hk. Beneteau Swift Trawler 37 har verdenspremiere i Cannes i september, og prisen ligger rundt 4,8 millioner.

FIN VRI: Sedanmodellen av Swift Trawler 37 har ikke flybridge, men soldekk på toppen.

OVERTAR: Den nye Trawler 37 blir ny innstegsmodell. Her med tradisjonell flybridge.



BYSSE: Plassert akter i cockpit-salongen. Sitteplasser både inne og ute.



HOVED-LUGAR: I baugen er det god plass for to.

TEKNISKE DATA:

Lengde, m: 11,29
Bredde, m: 4,01
Vekt lettskip, kg: 8300
Drivstoff, l: 800
Personer, CE-kategori: B-8/C-10
Pris, ca. kr: Fra 4,8 millioner



SALONG: Førerplass, sittegruppe og bred copilotsofa.



BÅTER I SJØEN 28. - 31. AUG. 2025 AKER BRYGGE

Bli med på Norges største båtmesse!

Velkommen til båtbransjens råeste båtmesse på Aker Brygge Marina
– opplev båtdrømmen midt i Oslo.

Bestill billetter





Technohull XPD 46

RASK: Med maks effekt på 1800 hk ligger toppfarten rundt 60 knop.

AXOPAR-KONKURRENT

Luksusprodusent utfordrer finnene.



Greske Technohull har nok sett seg lei av at Axopar og Saxdor raser til seg kunder som vil ha tak over hodet. Den 14,85 meter lange XPD 46 er den første modellen i den nye Expedition Series. Båten skal kombinere skandinaviske designelementer med linjer inspirert av Middelhavet. Den midtstilte kabinen kan lukkes helt eller åpnes opp, det skal gi fleksibilitet for både sommer- og vinterbruk.

Dynastream-skroget har dyp V-bunn med step. Det skal sørge for både høy ytelse og komfort i grov sjø. Lugarene har på typisk styrehyttevis nedgang forut og akter i salongen. Hovedlugaren ligger i baugen med stor dobbeltekøye og bad. Gjestelugaren har ekstra bred køye, og det er mulighet for en tredje lugar til mannskap under solsengen akter.

I cockpit er det førerposisjon med tre seter og sittegruppe med bord. Ute finner du

solseng og sittegruppe akter, i baugen er det rigget til solseng. Interiør og utvendige detaljer er utført med kvalitet og funksjonalitet, ifølge Technohull. Verftet nevner materialvalg og overflater som eksempler på det.

XPD 46 tilbys med innenbords- og utenbordsmotor med effekt opp til 1800 hk. Marsjfarten er rundt 35 knop, med toppfart på opptil 60 knop avhengig av motorvalg. Skroget er konstruert for å mestre krevende forhold, både til kystnær bruk og offshore-turer.

ELEGANT: Med styrehytte skal båten passe til alle forhold.



TEKNISKE DATA:

Lengde: 14,85 m
Bredde: 4,40 m
Vekt lettskip: ca. 12.000 kg
Soveplasser: 2+2 + mannskap
Motortyper: Innenbords / utenbords
Maks effekt: 1800 hk

TRE PÅ RAD:

Tre enkeltseter på førerplass er en velprøvd løsning.



COCKPIT: Sofagruppe i bakkant.



ÅPEN: I god Saxdor-stil kan styrehytta åpnes mot uteplassen akter.



HØSTRABATT

KALESJER

Sesongen er ikke over! Frem til **30.11** har vi

10% høstrabatt!

Vi har kalesjemaler til over 2500 båtmodeller.

Sjekk og bestill her

kalesjer.no

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



HANSEN
PROTECTION



STILLE: Både for passasjerer og bymiljø gjør lavt støynivå en forskjell.

Ny kanaltaxi

VENEZIA GÅR ELEKTRISK

Sveitsiske Repower med elektrisk taxibåt for Venezia.

➤ Taxibåten er utviklet av det sveitsiske selskapet i samarbeid med de kjente yachtdesignerne Nauta og bygget hos Cantiere Serenella i Murano. «Lucietta» skal sørge for elektrisk mobilitet på Venezias vannveier.

Den kombinerer historiske trekk fra tradisjonelle vanntaxier med moderne løsninger. Båten ble utformet med innspill fra venetianske taxibåtskipperne. De bidro til å definere

tekniske og funksjonelle krav for et fartøy tilpasset lagunen og kanalene.

«Lucietta» har moderne materialvalg: Skrog i karbonfiber, og resirkulert glass fra Murano-glassverk benyttes som komponenter. Dette er gjort mulig gjennom Rehub, en oppstartsbedrift basert i Murano.

Båtens kompakte dimensjoner – 9,30 meter lang, 2,25 meter bred, 2,10 meter høy – gjør det mulig å kjøre de vanlige taxibåt-

kanalene i Venezia. Sammenlignet med tradisjonelle taxibåter, skal «Lucietta» ha mer plass om bord, med kapasitet for opptil 14 personer. Elektrisk fremdrift uten vibrasjoner, støy eller utslipp vurderes som en stor fordel, både for passasjerkomforten, men også bymiljøet i Venezia.

«Lucietta» er utstyrt med elmotor på 200 kW (272 hk) og en batteripakke på 180 kWh. Det gir inntil 30 knop, og ved normal fart på fire til 12 knop klarer båten seg en arbeidsdag uten lading.



LINJER:

Smekker og lav profil preger designet fra Nauta

PLASS:

«Lucietta» har seter til 14 personer om det trengs.



STILIG: Ikke noe å si på stilen her.

UTELIV:

Taxibåtskipperen må kle seg etter værforholdene.

Sitter du på skjulte skatter?

Gullsmykker, sølvtøy og annet blir fort glemt i skuffer etter at det arves eller faller ut av stil til tross for at det har en verdi.

Hos Roschberg tar vi imot alt slikt uansett om vi får solgt det eller ender opp med å resirkulere metallet. Vi har raskt oppgjør og gode priser.



VI KJØPER

Gull

Sølv

Mynter

Medaljer

Frimerker

Postkort

Roschberg Mynthandel AS

Løkkeveien 1, Oslo

22 55 44 00

Kirkegata 6 Lillestrøm

63 81 76 89

WWW.ROSCHBERG.NO

mail@roschberg.no

BARSKE SAKER: Vandal 60 er nyeste modell fra nederlandske Vandal Marine.

Vandal 60

VANDALISME

Vandal Marine høres noe opprørsk ut, men så dreier det seg da også om røffe og robuste katamaraner designet av nordmannen Espen Øino, trolig mest kjent for superyachter.



Nordmannen Espen Øino omtales som en legende i yachtbransjen og er kjent for å ha designet noen av verdens mest påkostede superyachter. Mest profilert nå er trolig Kjell Inge Røkkes kombinerte luksusyacht og forskningsskip, Rev Ocean. Øino har kontor i Monaco, men selv om han er vant til å designe ekstrem luksus, så har han en forkjærlighet for det enklere. Han har selv fortalt til Vi Menn at han drømmer om å lage en mindre båt som han kan seile langs

norskekysten med. Selv om det på ingen måte er snakk om rimelige fartøyer, så representere båtene fra Vandal Marine en kontrast til digre superyachter. Vandal Marine ble født da eierne av Tenderworks slo seg sammen med Espen Øino og arkitekten Scott Jutson for å bygge båten de alltid hadde ønsket seg, men som de ikke fant på markedet: En fornuftig, robust og effektiv plattform som var enkel å betjene og lett å vedlikeholde. Det dreier seg om katamaraner med foil-assistanse. Nå har 46- og 50-modellen fått selskap av en større og 19 meter lang 60-modell, som kan leveres med 4 x 600 utenbords eller 2 x Volvo 900 HP IPS. Toppfarten skal ligge rundt 50 knop. Selv om båtene har et røft utseende, så er det lite å utsette på bekvemmelighetene om bord.

NORSK DESIGN:

Båtene fra Vandal er designet av Espen Øino.



50 KNOP:

Katamaranen kan leveres med utenbords- eller innenbords motorisering.

STILRENT:

Vandal 60 leveres i to utgaver, Chase eller Explorer, med forskjellige planløsninger. Her med lekker «stikkklugar».



NEDTONER:

Minimalistisk og brukervennlig uten bling.



**DIN
SPESIALIST
PÅ BÅTFOR-
SIKRING**

**TUSEN GRUNNER
EN PÅLITELIG PARTNER**

PANTAENIUS
SPESIALIST PÅ BÅTFORSIKRING



STOR INTERESSE FOR NORSKE FAVORITTER

Tre norske båtmodeller har vært gjennom de nødvendige testene for 2025-utgaven av «Best of Boats» kåringen. Nå kjemper de med andre europeiske båtnyheter om nominasjoner til den prestisjefylte prisen.

TEKST: REDAKSJONEN
FOTO: TERJE BJØRNSSEN

VI Menn Båt og norsk jurymedlem Terje Bjørnsen er nå en aktiv del av den store, europeiske «Best of Boats»-kåringen. Etablert i 2014 av den tyske juryformannen Stefan Gerard, har Best of Boats blitt en av de mest innflytelsesrike kåringene av fritidsbåter i Europa, der 17 båtjournalister samarbeider om å plukke ut de beste nyhetene i flere kategorier, for til slutt å kåre en vinner: Best for Beginners, Best for Family, Best for Fun, Best for Performance, Best Electric og Best Big Boats.

Et viktig grunnprinsipp for Best of Boats er at minst fem jurymedlemmer skal ha

testet mulige kandidater, før de eventuelt blir nominert til prisen. Etter å ha blitt en del av juryen i mai, satte Vi Menn Båt umiddelbart i gang en prosess med å få presentert mulige norske kandidater for Best of Boats-juryen.

Norske kandidater

Konsollbåten River 530 Hydra er en av årets store nyheter. Ved siden av vår egen test i Vi Menn Båt, kjørte andre jurymedlemmer søstermodellen fra Roto i Slovenia. Det blir interessant å følge med på hvordan den innovative polyetylen-modellen vil gjøre i konkurranse med mer tradisjonelle konsollbåter.

River-sjef Reidar Gjølstad er uansett godt

GOD STEMNING:

Mats Hjørøvik fra Nordkapp (i rødt) og designer Espen Thorup demonstrerer aktersofaen i Enduro 830 for tre av Best of Boats-journalistene.

APPELL: Med smart sundeck-layout bør Nordkapp Enduro 830 ha muligheter langt ut over det nordiske markedet.





fornøyd med å vise fruktene av den grundige utviklingsprosessen for et større europeisk publikum.

Også nyheter som Nordkapp Enduro 830 og Viknes 10 er spesielt interessante for flere europeiske markeder. Begge verftene er på offensiven med eksportsatsing, mens vektlegging av innovasjon og kvalitet har økt interessen blant fagpresse og båtkunder i utlandet.

Standard praksis for Best of Boats' fellestester er at verftene bestemmer hvilke redaksjoner det er aktuelt å invitere, og selv står for opplegget rundt testarrangementet. Både Nordkapp og Viknes viste seg som stjerneeksempler på handlekraft. En tett agenda for jurymedlemmene, gjorde ➤



TØFFING: Vind og vær gir Viknes 10 mulighet til å vise seg fra sin beste side.



TESTPAUSE: Blåst og bølger på utsiden, rolige forhold mellom øyene. Båttest er bra i Strömstad.



GJENNOMGANG:

Kristian Sivertsen fra Viknes (til venstre) viser Alfred J. Boer fra Nederland, og juryformann Stefan Gerhard fra Tyskland finessene på Viknes 10.

at Nordkapp og Viknes kun hadde tre uker på seg til å organisere et testopplegg i juni, den travleste tiden på året i båtbransjen.

Norsk test i Sverige

Ironisk nok endte den norske Best of Boats-testen i Sverige, nærmere bestemt Strömstad. Manglende mulighet for innkvartering på aktuelle norske hoteller langs Østfoldkysten må ta skylden for det.

Det er imidlertid ikke noe å utsette på Strömstad som base for båttester. Førsteklasses havnefasiliteter ved hotellet på Laholmen samt åpne områder eller beskyttet farvann, avhengig av værforhold og testbehov.

Regnbyger, friske vindforhold og bølger på opptil to meter ut mot Kosterfjorden gjorde at Viknes 10 kunne vise frem sine styrker som sjøsterk helårsbåt. Nordkapp Enduro 830 er en typisk Sundeck-modell med Middelhavsegenskaper, men er også rigget for å tåle mer nordiske værforhold. Noe den da også fikk anledning til å vise frem for de seks båtjournalistene fra Finland, Polen, Italia, Nederland og Tyskland.

– Det har vært hektisk å få alt på plass, men kjennes verdt strevet når gjennomføringen ble så bra, sier markedssjef Mats Hjørnevik i Frydenbø Marine. Daglig leder hos Viknes, Kristian Sivertsen er enig, og legger til: – En svært viktig mulighet for oss til å vise frem båten for et stort publikum. Naturlig nok er begge spent på hvordan det går i den videre nominasjonsprosessen.



INTERESSERT:

Nordkapp-designer Espen Thorup (til høyre) forteller Best of Boats-juryen om tankene bak Enduro 830.



**NYHET!
NEW 44**

Modeller på 41, 44, 45,
47, 48, 51, 55, 59, 67,
70 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

Velkommen ombord ifm. Båter i Sjøen 28 - 31 august og i Cannes 9 - 14 september!



**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

KLASSIKER: Skilsø 23

Suksess- snekke

Skilsø 23 ble en kjempesuksess etter at den ble lansert sommeren 1970. Denne versjonen har vært i samme families eie i over 50 år.



TEKST: **JOAKIM HERMANSSON**

FOTO: **JOAKIM HERMANSSON OG
JONAS ARVIDSSON**

En gang i tiden fantes disse båtene i hver eneste vik i Norge: Plastsnekker fra Nidelv, Viksund, Saga, Tresfjord, Nordfjord, Marex – og ikke minst Skilsø.

Som modell 23, en av de første sørlands-snekkene i plast, noe som slettes ikke var en selvfølge. Skilsø Baatbyggeri ble etablert av Nils Roland og fetteren Hans Olsen i 1919. Ut på 50-tallet var de blitt en anerkjent produsent av finere motorbåter av tre, men sommeren 1970 skjedde store ting hos båtbyggeren på Tromøya i Arendal: Deres første plastbåt ble lansert, Skilsø 23, som skulle bli en av Norges mest populære snekker. 1400 eksemplarer ble produsert før Skilsø Plast AS pensjonerte den i 1993.

På 80-tallet begynte markedet å etterspørre raskere og halvplanende båter. Tredje generasjon Roland var lydhør for endringene, og i 1984 ble halvplaneren Skilsø 750 lansert. Bedriftens første cabincruiser ble ikke en like stor suksess som Skilsø 23, men verftet fortsatte å utvikle nye modeller. 950 kom i 1987.

Tider, trender og økonomisk utvikling i ubønnhørlig endring gjorde at Skilsø i likhet med mange andre norske båtbyggere støtte på krevende tider. I juni 2011 var det slutt. Bråstopp i salget gjorde at 13 ansatte allerede var permittert. Lokalene på Skilsøpynten på Tromøy ble solgt og merkevaren Skilsø ble overtatt av Viknes Båt og Service AS i Bergen. Siste båt produsert av Skilsø ble den store 36-modellen, som selskapet rakk å selge 12 av før det var slutt.

I beste velgående

Mange eksemplarer av Skilsø 23 lever fortsatt imidlertid i beste velgående. Som dette eksemplaret i Sverige som ble kjøpt i 1973 av Karl-Gustaf Johnsson fra Donsö. Som yrkesfisker ønsket han seg en driftssikker



SKILSØ 23: Skilsø Båtbyggeri måtte legge ned i 2011 etter 92 års drift. Mange av Skilsø 23-modellene lever imidlertid fortsatt i beste velgående.



SISTE EGNE MODELL: Flotte Skilsø 36 FB ble siste båt produsert av Skilsø Båtbyggeri.

SLUTT: Forsiden på Agderposten 30. juni 2011.





SKILSØ 23: Rolf Roland i en Skilsø 23 i 1971.



fritidsbåt som behersket vær og vind uansett årstid. De siste 30 årene er det datteren Gull-Britt og hennes mann Christer Fransson som har hatt ansvaret for «Bubbe». De kjører regelmessig fra havnen i Kullavik ut til Donsö for å hilse på Karl-Gustaf.

– Nå er han jo over 90 år, men likevel alltid den som gir Skilsø-en sin årlige service, sier Christer Fransson.

Den første tiden ble «Bubbe» for det meste brukt til ferieturer nordover langs Bohuskysten. Fremdriften besørjes av en tresylindret BMW-motor, som etter bare noen år erstattet den opprinnelige motoren, en Volvo Penta MD2.

– Svigerfar ville ha tilstrekkelig med kraft også i dårlig vær, og nøyde seg derfor ikke med Pentaen, forteller Christer Fransson.

Nå har den «nye» motoren gått 2350 timer, og takket være de 45 hestekreftene har «Bubbe» en toppfart på 13 knop. Ektepåret Fransson foretrekker en marsjfart rundt syv knop og 2000 omdreininger.

– Da bruker den bare tre liter i timen, så det er jo veldig overkommelig, synes Fransson.

Original innredning

Forut har kabinen en stor luke med trapp for enkel ombordstigning. Fire trinn fører ned til ruffens lune rede der vi møter originale puter i tidsriktig beige-brun-oransje-rutet trekk. At gardinene derimot er av betydelig

senere snitt har en helt logisk forklaring.

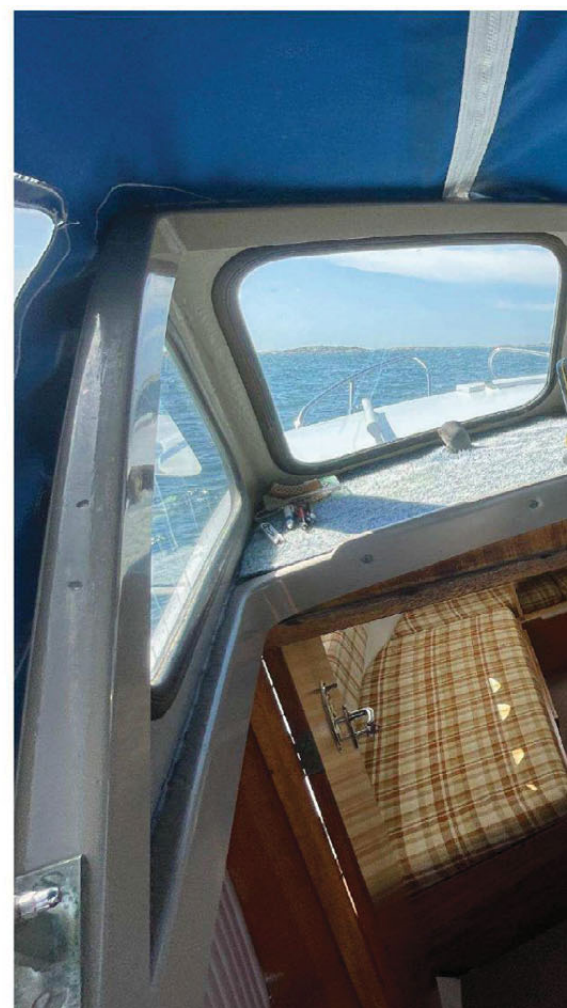
– Siden båten var ny har vi alltid skånet innredningen fra solens stråler ved å trekke for gardinene. De måtte dermed byttes ut på et langt tidligere tidspunkt, sier båteierne.

To langsgående sofaer og puter med fortsatt mye spenst tilbyr like mange soveplasser. Ileggsskive og ekstrapute gir ytterligere soveplass i V-køya, primært for barn. Langs skrogsidene løper solide hyller og kantene er kledd med skumgummi og stoff som matcher putene. De er også vel plassert ryggstøtte når man sitter og slapper av i salongen. Under sofaene er det rikelig med stuerom. Møblene har mattlakkert mahogni-finish, som fortsatt holder seg godt.

Adskilt toalett

På styrbord side finnes et lite toalettrom med dør som kan stenges. Toalettet har ekte porselen, og et tidsriktig, pastellgrønt vaskevannsfat fylles med ferskvann ved hjelp av elektrisk pumpe. Selve vanntanken på 120 liter er plassert langt forut i båten, der den bidrar til en korrekt vektfordeling om bord.

Når førerisetet svinges til siden blottlegges BMW-maskinen, som fyller motorrommet i langt større grad enn originalen, noe som krevde en liten utbygging. Et lite pantry i original, pastellgrønn farge rommer vask og et gasskjøkken i gul originalfarge med to bluss. Ute ved skrogsiden finner vi også ➤





FORNØYD EIER:
Christer Fransson
er svært fornøyd
med sin Skilsø 23.

**DO MED
DØR:** Skilsø 23
har sågar eget
toalettrom med
dør som kan
lukkes.

GOD SIKT: Fra
kapteinssetet midt i
båten er det god sikt
i alle retninger.
Christer Fransson
har kontrollen.



PRAKTISK: Inngang fra dekket er raus, og fin dersom man ikke liker å balansere på smale dollbord.

en Wallas-ovn, som også er original, men som har fått fin rød rustbeskyttelsesfarge for å klare ytterligere noen år.

Kraftig skrog

Som de fleste båter fra plastbåtbyggingens barndom har Skilsø 23 et solid og kraftig skrog av tykke lag glassfiber og polyesterplast lagt opp og rullet for hånd. Vridningsstivheten garanteres av stag i bunnen samt at innredning som dørk og sofarammer er festet i skroget.

Akter i den naturlig innsvingte sittebrønnen finnes to slike langsgående sofaer, begge med god plass under benkeplatene til å stue unna det som trengs til båtens daglige bruk. Sofaene tilbyr flotte sitteplasser, under himmel eller kalesjetak.

En ettermontert badestige på akterenden gjør det lettere å komme seg opp i båten etter en forfriskende dukkert. Et fast og utbygd trimplan gir betydelig bedre gange enn uten. Det trengs når BMW-motoren går for fullt.

– Ifølge manualen skal man time etter time kunne kjøre den på fullt turtall, hvilket innebærer rundt 3000 omdreininger, men

KJØKKEN: Et lite pantry kommer frem når kapteinsstolen vippes fremover.



jeg foretrekker 2 000–2 200 omdreininger, som gir mer behagelig gange og noe bedre drivstofføkonomi, sier Christer Fransson.

Egne løsninger

Et ganske tykt og rustfritt lokk på det lille akterdekket stikker seg ut fra det øvrige designet og fanger vår interesse. Det viser seg at båtens første eier, Donsö-fiskeren Karl-Gustaf Johnsson, savnet et lite rom for dreggen. Derfor lagde han ett.

Christer Fransson viser oss ytterligere en finesse: Gjennom den avlange sprekken under akterdekket kan han stikke en kobberstang som kobles rett på rorpinnen. Stangen blir som en rorkultforlenger slik at han kan styre båten fra akterdekket.

– Det funker særlig bra ved makrellfiske, sier Fransson.

Ellers sitter føreren godt i opphøyd posisjon under kalesjetaket midt i båten. ➤



MAREX
KING OF THE SEA



440 GOURMET CRUISER



FOR FORHANDLERE OG MERE INFORMASJON SE: WWW.MAREX.NO
VI STILLER UT PÅ BÅTER I SJØEN PÅ AKER BRYGE 28-31 AUGUST



SOVEPLASS: V-køye med plass til to-tre personer. Sofaputer og ryggstøtte i originalt stoff.

– Skilsø bygde båter for både fritidsmarkedet og yrkesfart. De var kunnskapsrike og kvalitetsbevisste håndverkere som ikke tok snarveier, men bygde solide båter som holder lenge, sier takstmann Stephan Birke.

– Skrogene er det aldri noe feil med, så sant de ikke er kjørt på grunn og deretter dårlig reparert. Da kan det selvsagt oppstå problemer i ettertid. Men ellers fungerer de svært godt, uttaler Birke.

– En snekke som Skilsø 23 er perfekt om man ikke har altfor høye krav til bekvemmeligheter. Den bør passe bra som bade- og overnattingsbåt for et yngre par som vil ut på sjøen. De kan bruke den omtrent som en seilbåt, men slipper å seile. En snekke ruller og oppfører seg ganske likt i sjøen. Dessuten er den billig i drift, og den kan stå på henger hjemme i garasjeoppkjørselen mellom turene, sier Birke.

Gull-Britt og Christer Fransson er strålende fornøyde med sin Skilsø 23. En real og solid snekke uten dilldall.

– Det er noe befriende enkelt ved denne båten. Alt er lettstelt, og den bare tikker og går år etter år, sier en svært fornøyd eier. ■

Kilder: Kubens arkivsamlinger, Agderposten og Fædrelandsvennen

Derfra har man god sikt gjennom rutene, samtidig som alle instrumenter og kontroller, som det riktignok ikke er spesielt mange av, er innen rekkevidde.

Solid håndverk

Takstmann Stephan Birke trekker frem at det ikke ble foretatt snarveier da Skilsø 23 ble bygget.



AKTERDEKKET: Godt med plass under benkene i sittebrønnen.



SITTEBRØNN: Trivelig sittebrønn akter. Badestigen er ettermontert, og første eier lagde også et lite rom i akterdekket til dreggen.

La drømmen bli virkelighet

Viknes **10** -båten som tar oss inn i fremtiden



NOMINATED 2025

Skilsø **35** Panorama
En grenseløs familieturbåt



Viknes Skilsø



BUILT FOR THE NORTH SEA



56 15 22 20



www.viknes.no



firmapost@viknes.no



SMÅFREKK ALTMULIG-BÅT

Det er ikke lett for et folkebåtmerke å sparke fra seg i møtet med premiumkonkurrenter. For Ryds kan et unikt konsept være løsningen.

TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**

FOTO: **TERJE BJØRNSSEN OG RYDS**

Norske Cormate kjøpte svenske Ryds etter konkursen høsten 2023. Da hadde Ryds nettopp fornyet modellutvalget med 650 DC og BR, pluss toppmodellen 735VI. Etter å ha konsolidert situasjonen i fjor, blir 2025-sesongen første mulighet for de nye Ryds-modellene til å gjøre inntrykk på norske båtkjøpere. Med motorleverandør Yamaha i ryggen har man etablert et forhandlernettsverk til å ta seg av de ti modellene fra fire til syv meter.

Her handler det altså om 735VI, der VI-betegnelsen forteller oss at det dreier seg om en båt produsert med vakuuminjeksjon. Det skal være en mer miljøvennlig produksjonsmåte, i tillegg gir det mulighet for lettere og stivere skrog. Ryds kunne like gjerne lagt til WA i navnet, for dette er en båt i klassisk walkaroundstil, med en liten dose sundeck på toppen.

Det er som kjent et konsept vi er glade i. Ok, like lunt i cockpit som en ren daycruiser eller bowrider blir det ikke, samtidig har det mange positive sider om designet er vel gjennomført. Noe det absolutt er i Ryds 735 VI.

Trygt feste

Layouten er gjennomtenkt, med en relativt bred konsoll midt i båten. Bak den er det to sittebenker plassert etter hverandre, nedgang til kabin i konsollen og godt med plass på fordekket. Så langt ingen sensasjoner, men her ligger nøkkelen til suksess i detaljene, så følg med.

Vi starter forut, og dekket er ikke like nedsenket som normalt i en WA-båt. Her kommer referansen til sundeck inn, for putene i kabinen kan nemlig også brukes til en hyggelig solplass forut. Fine steg ned i cockpit på hver side av konsollen gjør ære på walkaround-konseptet, og den myke EVA-dørken sørger for svært trygt feste for føttene.



SIKKERT: Nedsenket passasje mellom dekk og cockpit på begge sider av konsollen.

KJØRER FINT: Sjøegenskaper og høyt fartspotensial gir masse kjøreglede.

Bonus under dekk

De to rommelige sittebenkene er plassert i «buss» sentrert i båten. Det gir også akter-sofaen en viss ly fra konsollen og sørger for at du neppe vil oppleve veldig skjev vektfordeling. Med vipperygg på setene og bord imellom får denne løsningen også et sosialt aspekt.

Seteløsningen fungerer også bra på førerplass. Konsollen er todelt med instrumenter og betjening på styrbord og nedgang til kabinen på babord. Vi har etter hvert sett mange bli overrasket over plassen under dekk i en slik båt, så vi tar nærmest to soveplasser for gitt.



BEHAGELIG: EVA dørkbelegg er standard og gir godt feste. Kabinputene passer praktisk nok her, og sørger for et flott soldekk.



ROMMELIG: Bra plass under dekk, og utrolig nok med separat toalettrom.



SPISEPlass: Stort bord og vipperyg på førerbenken fungerer bra.

Praktiske løsninger

Likevel er et ordentlig marinetoalett i separat toalettrom en bonus. Det utvider bruksområdet for båten vesentlig. Ikke noen ferieboat, men fint for overnatting etter en sen aften hos gode venner, eller om det frister å bli ute i skjærgården en varm sommerkveld.

Skulle det bli værømslag er du heller ikke tapt bak en vogn. Sprayhood over førerplass er standard, og som ekstrautstyr leveres et kalesjepåbygg med full ståhøyde som dekker cockpit i full bredde og helt forbi aktersofaen.

Flyr over bølgene

Snusfornuft i lange baner altså, men heldigvis har Ryds tatt vare på underholdningsaspektet i 735VI. Testeksemplaret er utstyrt med største motoralternativ, Yamahas 250-hesters V6. Fornuftigvis er det også den eneste som står i prislisen, selv om motorutvalget starter på 175 hk.

Kombinasjonen av bamsekrefter og godbrumming mesteparten av turtallsregisteret gjør at mindre motor med færre sylindere slett ikke frister. Er du i det rampete hjørnet flyr en lettlastet båt over bølgene med friske



BESKYTTET: Sprayhood gjør førerplassen mindre utsatt for vind og nedbør.

47 knop. I den hastigheten må du selvsagt følge godt med, men i utgangspunktet sporer vi ingen nykker i kjøreopplevelsen.

Desto viktigere er det at båten spretter opp i plan selv med moderat gasspådrag, og gjør det gradvis og uten noen markert overgang mellom lav fart og planingshastighet.

Fra snaut 20 knop skli båten ubesværet over vannet, og logger det gunstigste drivstofforbruket rundt 25 knop med drøyt én liter per nautisk mil. Først midt på 30-tallet slurper motoren merkbart mer drivstoff og får en skarpere klang i lydbildet.

Overraskende lite skrogstøy

Inntrykket fra førerplass er at 735VI går høyt



og lett i vannet. Småbølger mellom øyene og skvalpesjø på rundt en halvmeter i åpent farvann er barnemat for denne båten. Det lover godt for god kjørekraft i noe mer sjø, selv om du sikkert må dempe farten i forhold til de rundt 30 knopene vi ligger på. En bonus er også overraskende lite skrogstøy, noe enkelte vakumstøpte båter har slitt med.

Utfordringen ligger i prisen – rundt 1,1 millioner med litt nødvendig ekstrautstyr. Ryds er nok en dugelig «folkebåt» i hodet på båtfolket, men her møter den konkurrenter med mer pondus i merkenavnet. Eksempelvis Ibiza, Nordkapp eller Yamarin. Da skal det litt mer til før du setter navnet ditt på den stiplede linjen. ■

TEST: Ryds 735VI



DET DU TRENGER: Velorganisert førerplass med plotter på 9 eller 12 tommer.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	7,2
Bredde, m:	2,6
Vekt u/motor, kg:	1450
Drivstoff, l:	250
Personer:	6
Soveplasser:	2
Kabiner:	1
Anbefalt motor, hk:	175–250
Pris, fra kr:	1 050 000

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	5	5	1,1
1500	6	9	1,4
2000	8	15	1,9
2500	12	20	1,6
3000	18	22	1,2
3500	27	33	1,2
4000	32	44	1,4
4500	36	58	1,6
5000	40	61	1,5
5600	45	94	2,1

VELLYKKET: Konseptet gir en allsidig båt med fine bruks-egenskaper. Her versjonen med hekkaggregat. I Norge er det utenbords som gjelder.

VI MENN BÅT MENER:

Ryds 735IV er både gjennomtenkt, praktisk og sportslig. Prisen er relativt høy i forhold til folkebåt-imaget, men 735 har likevel et viktig fortrinn: Svært få konkurrenter har satset på et konsept med disse egenskapene.



UT PÅ EVENTYR: Axopar har hatt suksess med sin «adventure»-profil på båtene. Og 45-foteren er det største eventyret til nå.

HVILER IKKE PÅ LAURBÆRENE

At suksess ikke kommer av seg selv, er den nye versjonen av Axopars toppmodell et godt eksempel på. Her skal tre minus en gi kundene et pluss.



TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**

FOTO: **TERJE BJØRNSSEN OG PRODUSENTEN**





BARE TO: To V10-motorer på tilsammen 800 hk sørger for mer enn nok kraft, og bedre plass rundt akterspeilet. Solsengen ligger på toppen av akterkabinen.

ALLTID KLAR: Kabinen forut hører med i standardløsningen. Her med dobbeltkøye, men kan fungere som sofa på dagtid.





ÅPNER OPP: Det blir rene lysthuset med åpne sider og tak i cockpit-salongen. Da kjennes ikke båten lukket ut lenger.

KJENNES MER LEKEN ENN STØRRELSEN ANTyder

Hvis noen har lyst til å skrive historien om utviklingen i markedet for fritidsbåter de første 25 årene av 2000-tallet, må et av de viktigste kapitlene handle om Axopar.

Det finske merket ble grunnlagt i 2012, og siden første Axopar 28 gikk i produksjon fra 2014, har de med gründer Jan-Erik Viitala bak spakene snudd opp ned på hva mange trodde var mulig innen nordisk båtproduksjon.

Det handler om flere ting, men det viktigste er at Axopar med dristig design, nye løsninger og modulær tankegang klarte å etablere en helt ny stil og båttype med sine «adventure dayboats».

Viitala og Axopar-teamet lot seg heller ikke skremme av at nordiske båtmerker ikke har lyktes spesielt godt i USA. Mens mange båtprodusenter er fornøyde med å produsere noen hundretalls båter i året, solgte Axopar rundt 6000 båter i 2024, hvor hele 40 prosent av produksjonen forsvant til USA.

Klarer seg med to motorer

En av suksessoppskriftene for Axopar er utvikling, og aldri hvile på laurbærene. Prototypen jeg straks skal ut å kjøre er et godt eksempel. Etter lanseringen av toppmodellene Axopar 45 Spyder og T-top i 2021, debuterte Axopar 45 XC Cross Cabin i 2022, mens de nye versjonene med Cross Top og Sun Top ble vist frem i 2023.

Den nye utgaven av 45 XC Cross Cabin skiller seg ved første øyekast ikke så mye fra tidligere modeller, men Jan-Erik Viitala mener likevel den representerer et viktig fremskritt: – Etter min mening er det ganske oppsiktsvekkende at vi nå kan klare oss med to motorer i stedet for tre på en båt i denne klassen, sier han til Vi Menn Båt. Og legger til at utviklingen i markedet tilsier at lavere driftsutgifter, både med tanke på drivstoff og vedlikehold blir viktigere selv for kostbare båter som dette.

Prototypen er fortsatt ikke optimalisert for overgangen fra den tidligere standard-motoriseringen med 3x300 hk Mercury V8, til det nye oppsettet med 2x400 hk Mercury

V10. Likevel er de første testresultatene oppløftende, og Viitala mener toppfarten på 45 knop viser hvor effektivt Axopars skrog med to step fungerer. Det har helt siden starten vært en viktig del i utviklingen av sjø- og kjøreegenskaper, med kontinuerlige forbedringer etter hvert som skroget har vært skalert for større modeller.

Solseng og ekstra soveplass

Før vi ser nærmere på den nye motoriseringen, er det verdt å ta en kikk på hva Axopar 45 XC Cross har å tilby. Sentralt står den lave profilen utforming av skrog og styrehytte gir båten. Den ser rett og slett lekker ut.

Vi kjenner igjen den store styrehytta med sidedører og gode passasjer mellom baug og hekk på begge sider. Standardutførelse omfatter lugar og soveplass for to i front, styrehytte med førerplass, rommelig sittegruppe og wetbar. Akterdekket kan være åpent, eller med ulike sofaløsninger. I baugen finner du den obligatoriske solsengen.

Da er båten virkelig en opplevelsesplattform, der du kan ta mange med deg på dagstur, eventuelt ha massevis av plass for to på overnattingstur. Et populært tilvalg fra modultankegangen er akterkabinen med oppholdsrom og to soveplasser til. Da forsvinner riktignok akterdekket, men mange vil nok synes solsengen på toppen av kabintaket er en vellykket erstatning. Overnattingsfasilitetene blir ikke helt i samme klasse som en typisk turbåt på rundt 45 fot, men så er det heller målet for Axopar. Med smarte løsninger og detaljer tenker jeg likevel at fire personer lett kan dra på tur noen dager, uten at det kjennes for tett.

Pergola-følelsen

Jeg synes Axopar har vært flinke med utformingen i cockpit. Sittegruppen har hyggelig utforming der hjørnene gjør det greit å bevege seg inn og ut rundt bordet. På førerplass er det behagelige enkeltseter for tre personer, og store sidedører pluss skyvetak som gjør at du får følelsen av å sitte i en åpen pergola når båten ligger i ro.

Bak rattet kjennes 45 XC Cross Cabin mindre, men mer leken enn en typisk





LAV PROFIL: Båten ruver ikke i vannet, og gir et elegant, sportslig utseende.

45-foter. Det minner meg om testen av 37-foteren for noen år siden. Skroget gjør sitt, men også førerplass i relativt lav høyde over vannet bidrar til inntrykket av en kjøre-glad båt.

Her spiller selvsagt de to kraftige V10-motorene inn. Du har umiddelbar og effektiv respons på gassbevegelser slik at du raskt kan justere farten i forhold til svinger eller manøvrering i bølger. Båten har ingen planingsterskel, og ser man på forbrukstallene, er det forbløffende at de ligger svært stabilt mellom 12 til 45 knop. Da går det med fem-seks liter per nautisk mil.

Normalt sett pleier distanseforbruket å stige kraftig når du skal ta ut de siste 10-15 prosentene av fartsressursene, men det skjer i liten grad her. Mest økonomisk går båten i 34 knop med 5,1 liter per nautisk mil og 170 liter i timen. Når Axopar snakker om å finjustere propeller, montering og vektbalanse til den nye motoriseringen, er nok ønsket å redusere forbruket noe i det mest brukte cruisingområdet mellom 25 til 35 knop. Men fasit kommer først båten blir offisielt lansert på Cannes Yachting Festival i september.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	13,9
Bredde, m:	4,11
Dypgang, m:	0,85
Vekt uten motor, kg:	7 700
Drivstoff, l:	1 390
Vann, l :	280
Septik, l:	120
Personer, CE-kategori:	B-14/C-16
Soveplasser:	2-4
Kabiner:	1-2
Anbefalt motor, hk:	800-1050
Ca. pris, fra kr:	8 300 000

TESTDATA

Turtall,o/m	Fart, knop	Forbruk, l/t	Forbruk,l/Nm
1000	5	9	1,8
1500	8	12	1,6
2000	9	36	4,0
2500	11	49	4,7
3000	13	68	5,4
3500	16	88	5,6
4000	21	119	5,8
4500	26	142	5,6
5000	34	170	5,1
5500	37	210	5,7
6000	42	238	5,7
6400	45	266	6,0

VI MENN BÅT MENER

Selv om konseptet er spesielt, særlig sett gjennom tradisjonelle norske storbåtbriller, er det ikke vanskelig å skjønne hva som gjør Axopar 45 XC Cross Cabin så attraktiv. I en varm, solfylt rikmannsverden - enten det er i Palma de Mallorca eller Boca Raton - virker det helt naturlig å ta en båttur med venner og familie i en slik 45-foter. Her spiller båten ut sine fordeler; skyggefull inneplass, loungesenger og utklappbare skrogsider til sol- og badeliv. Lykkes Axopar med effektivisering av drivlinjen, gjør det båten enda et knepp bedre.



LANGT FORDEKK: Det utnyttes selvsagt til stor solplass.



EKSTRA OVERNATTING: Akterkabin er et populært tillegg om du vil ha ytterligere to soveplasser og innvendig loungeområde.

Tilbud på motorer fra VM

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

NY IMPORTØR AV



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 "uslåelige priser"

MARINEPOWER
THE FORCE BEHIND THE FUN!

OXE
DIESEL

MARINE DIESEL

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



MARINA
SOLUTIONS

Fremst på løsninger

www.marinas.no



TOTALLEVERANDØR AV MARINAANLEGG

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.



BLIR ALDRI LEI: Følelsen når en stor Targa går gjennom bølgene og lander mykt som på en edderdunspute.

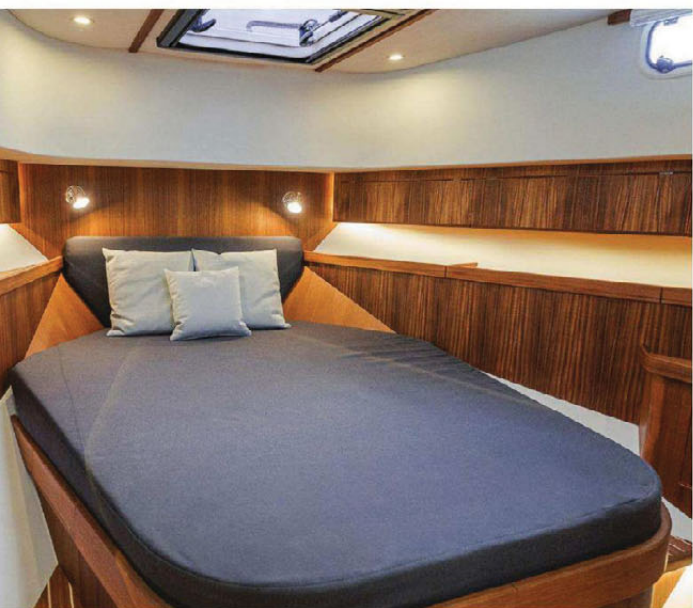
PALASS- REVOLUSJON

Stille og rolig, uten å rokke ved det grunnleggende konseptet, har Targa utviklet en ny modell med langt bedre egenskaper enn tidligere.



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





KLASSISK STIL: Forkabinen er hovedlugar og byr på en rommelig dobbeltkøye, pluss trearbeider av usedvanlig kvalitet.



TRIVELIG: Stemingen er mer intim i akterlugaren med lavere takhøyde og tre køyeplasser.

**FORBEDRET:**

Layouten er velkjent, men særlig de store vinduene gir en ny og lys opplevelse fra cockpitsalongen.

FINE UTEPLASSER FORBEDRER BÅTOPPLEVELSEN

Båtverdenen er det vanskelig å tenke seg noe mer konservativt enn Targa. Helt siden Botnia Marin kjøpte rettighetene til 25-foteren fra Targa Yachts i 1984, har de ekstremt sjødyktige modellene vært målestokken blant styrehyttebåtene. Stille og målrettet har Botnia Marin og Carpellan-familien lansert nye, større utgaver, alltid med konseptet solid forankret i arven fra Targa 25.

Selvfølgelig har noen kritiske røster etterlyst fornyelse og modernisering, men de har ofte stilnet etter en Targa-tur når været er såpass dårlig at de fleste andre båter blir i havn. Dessuten har verftet gjerne hatt et uslåelig motargument: Kundene vil nemlig ha båtene akkurat slik.

De to andre båtene vi har tatt med i denne samlingen av store, finske styrehyttebåter – XO og Axopar – viser imidlertid at det finnes andre båtbrukere som liker båttypen, men ikke synes Targa gir det rette svaret. Og selv om konkurransen ikke har endret kjerneverdiene i Targa-modellene, er den likevel en pådriver til å modernisere uten å forringe.

Mest tydelig ved at selv den mest dieseltypiske båten av dem alle har kommet i versjoner for utenbordsmotor de siste årene. Samtidig har verftet gjort viktige, om enn mindre synlige oppgraderinger på områder som layout under dekk, hytte- og dekksløsninger.

I 2024 dukket imidlertid den nye Targa 41 opp på markedet. Selv om du på en bryggvandring umiddelbart vil kjenne den igjen som en Targa, representerer denne modellen noen av de største endringene på en enkelt Targa-modell.

Et interiør for evigheten

Båten plasserer seg perfekt mellom den klassiske 37-foteren og toppmodellen Targa 46. Targa har hatt betydelig suksess med både 42- og 44-foter i denne klassen tidligere, så Targa 41 har store sko å fylle. Det skiller ikke mer enn en drøy halvmeter i lengde til 44-foteren, og nykommeren er fem cm bredere.

Når du kommer om bord i Targa 41, blir du møtt av en velkjent, lun og solid følelse.

Det minner meg om første gangen jeg fikk teste Targa, en 27-foter tilbake i 1998. Det er ikke ofte man får «wow»-følelsen over trearbeidet i en fritidsbåt lenger, men her kommer den med store bokstaver.

Layouten er kjent og velprøvd; den brede vegg-til-vegg førerbenken forut med det du måtte ønske av marineelektronikk. Vår testbåt var utstyrt med profesjonelt Furuno-utstyr etter ønske fra kunden. En tidligere trålerskipper selvsagt, og dagens andre «wow»-øyeblikk.

Bedre utsikt og mer lys

Videre akterover har du den rommelige salongen på babord og bysse langs styrbord hytteside. Når båten blir såpass bred som dette kjennes den innvendige plassen tilstrekkelig, selv med gode gangveier rundt hytta. Det merkes også godt at båten har fått større vinduer. Det gir både bedre utsikt og triveligere lysforhold.

Targa 41 har to lugarer, en forut og en akter, der førstnevnte fungerer som hovedlugar. Dobbeltkøye fremme i baugen og nydelig trearbeider, mens kombinert dusj/toalettrom er plassert i enden av lugaren. Akterlugaren har en pent utformet nedgang fra salongen. Her er det tre soveplasser; en dobbeltkøye på babord og en enkeltkøye på styrbord.

Et lite toalettrom på siden av trappen redder kveldsroen om noen skal et nødvendiggjøre. Og selv om Targa har vært flinke til å utnytte den innvendige plassen, har fortsatt styrehyttekonseptet noen begrensinger sammenlignet med en tilsvarende stor turboat.

Fine uteplasser

Utvendig har Targa forbedret båtoplevelsen flere hakk. Sitteplassene og komforten på akterdekket og flybriden kan nå måle seg med nevnte turbåter. Fem-seks personer sitter nå behagelig i toppetasjen en godværsdag, og aktersofaen rommer omtrent det samme antallet.

I tillegg har verftet nettopp lansert ytterligere to utgaver av 41-foteren: Coupé-modellen dropper flybride, har lavere utvendig høyde, bedre utsyn og mer lys i cockpit takket være større takluke og glastak. ➤





LANGTUR: En stor Targa formelig roper etter å bli tatt med på langtur. Her er det god komfort selv om været ypper seg.

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
750	6	5	0,9
1000	7	9	1,3
1250	8	15	1,8
1500	10	23	2,4
1750	11	34	3,2
2000	14	48	3,5
2250	18	61	3,5
2500	21	71	3,4
2750	25	79	3,2
3000	29	100	3,5
3250	32	119	3,7
3500	35	142	4,1
3800	39	180	4,6

TEKNISKE DATA

Lengde, m	13,82
Bredde, m	4,0
Dypgang, m	1,1
Vekt, kg	10 000
Drivstoff, l	1500
Vann, l	350
Septik, l	120
Personer, CE-kategori	B-12
Soveplasser	5
Kabiner	2
Anbefalt motor, hk	880-960
Pris, fra ca. kr.	11 700 000

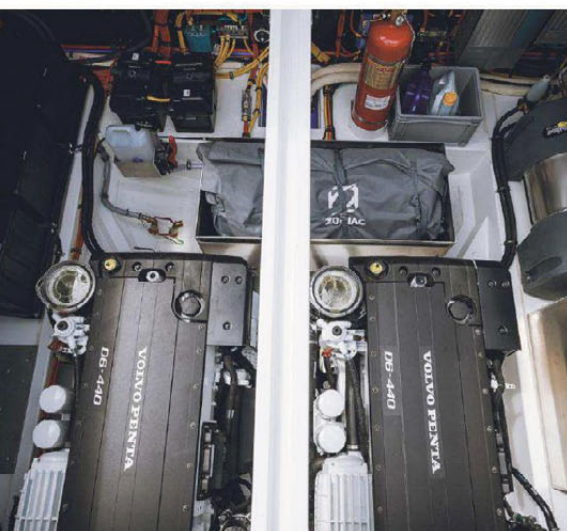
VI MENN BÅT MENER

Det er bare å innrømme at jeg har hatt en svakhet for Targa siden Vi Menn Båt kjørte en 27-foter fra Stathelle til Nordkapp i 1998. Den nye Targa 41 viderefører alt som har holdt merket i tetsjiktet blant styrehyttebåter i mange tiår. Samtidig forbedrer den seg på viktige områder, slik at den fortsatt er målestokken for nye utfordrere med rett baug, moderne linjer og fancy interiør.



CODE UTEPLASSER:

Både akterdekk og flybridge sørger for fine godværs-opplevelser.



PERFEKT FOR NORGE: To kraftige dieselmotorer leverer gode ytelser, uten at drivstoffkostnadene går gjennom taket.

Hardtop-versjonen har flybridge og tak over akterdekket. Det gir lagringsmuligheter for utstyr på taket, og sørger for sol- eller regnskjerming av akterdekket.

På tross av nye utenbordsmodeller, holder store Targa 41 seg selvsagt til diesel. Her har du to muligheter; enten hekkaggregat med 2x Volvo Penta D6-440, som i testbåten, eller to Volvo Penta IPS 650 med til sammen 960 hk. Ifølge Targas egne målinger skiller det relativt lite mellom de to med maksfart på henholdsvis 39 og 40 knop. Mest økonomiske marsjfarer i drevversjonen er rundt 25 knop og cirka 3,2 l/Nm.

Verftet forteller at de har gjort tekniske forbedringer på skroget og i motorrommet. Målsetningen har vært å senke lydnivået, gi båten lettere gange i sjøen og gjøre det enklere med vedlikehold. Sistnevnte punkt havner utenfor mitt kompetanseområde, men det ser i alle fall ryddig ut i motorrommet.

Den velkjente Targa-følelsen

En relativt kort testtur gir ikke mulighet til å måle støynivået. Targa er kjent for svært lite motor- eller skrogstøy, og med ørene som referanse er det ingenting som tyder på at det har endret seg. Du blir fort fartsblind på førerplass. Skroget skjærer gjennom bølgene med stor tyngde og klassiske V-bunn-egenskaper, uten en lyd fra innredning eller skrog. Og en svak, betryggende buldring fra Volvo-sekserne langt der akter, gir ingen indikasjon på at vi ligger godt over 30 knop.

Øyene ved Örö i det finske skjærgårds-havet åpner seg, med sjømerkene som viser leden videre mot Åland. Da sniker den velkjente Targa-følelsen seg inn. Der du virkelig får lyst til å kjøre langt, oppleve nye mål et sted der fremme under horisonten. Vel vitende om at du har med deg en av de tryggeste, mest kapable og behagelige langtursbåtene på ferden.



Gullvekten

Vi kjøper ditt Gull og Sølv



Bestill en gratis og uforpliktende gullpakke på:

www.gullvekten.no

eller send SMS med navn og adresse til:

45 51 40 50

Gullvekten - Norges første nettbaserte oppkjøper av edelmetaller.

Vi kjøper alt av edelt metall uansett tilstand, f. eks. smykker, mynter, barrer, sølvtøy, tanngull m.m. til priser som tåler sammenligning!

Vi tilbyr også raffinering og analyse av skrap med ukjent edelmetallinnhold, samt salg av investeringsgull/sølv, m.m.

NY TOPPMODELL: Du sniker deg ikke ubemerket rundt i skjærgården med XO Explr 44.





DENNE BÅTEN SKAL ENDRE ALT

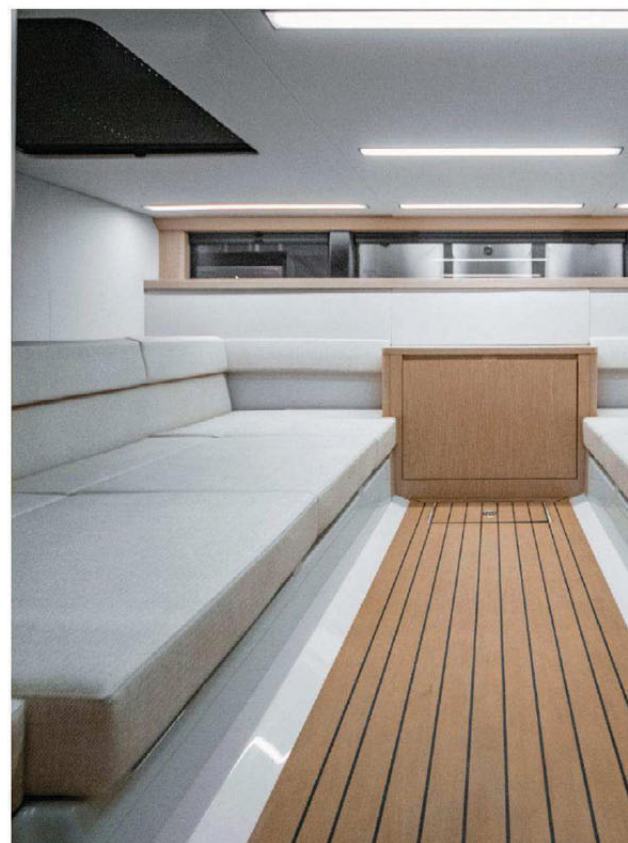
Med digre Explr 44 tar XO et stort jafs i størrelse. En ny start for merket, med kompromissløs kvalitet og luksus, ifølge verftet.



TEKST: TERJE BJØRNSSEN FOTO: TERJE BJØRNSSEN OG PRODUSENTEN



COCKPIT: Solide førerstoler og klassisk sittegruppe med åpning til akterkabin.



AKTERKABIN: Taklys, takvinduer og vindusrekke mot motorene sørger for gode lysforhold i hovedlugaren akter.

UTEPLASS: Selv med styrehytte og gangveier rundt båten, gjør størrelsen at det også er gode uteområder.

HVOR FORT MÅ EN SLIK BÅT GÅ?

Det er store ord, men når du ser den nye 44-foteren på sjøen for første gang, skjønner du hvorfor XO har dekning for dem.

Verftet tar et stort jafs i størrelse; fra båter på rundt åtte-ni meter, til Explr 44 på 13,3 meter. Sammen med det dramatiske designet – rett baug, massiv skrogside og patruljebåtaktig styrehytte – gjør nyheten et voldsomt førsteinntrykk.

Prøvekjøringen foregår på den finske sørvestkysten, og den velutstyrte testbåten har en skog av antenner på taket. Med et smil sier skipperen at han holder seg godt unna russisk farvann. For XO Explr 44 kan nemlig utseendemessig fort forveksles med noe mer militært.

Kanskje ikke så mye i vår champagnefargede utgave. Vi er jo vant til at XO-kundene går i retning av svart eller grått for å understreke at dette er en solid båt til seriøs bruk. Men det var et krystallklart ønske fra kunden, og når prisen nærmer seg 15 millioner, gjør man som kunden sier. Overaskende nok kler båten fargen svært godt.

Yacht i miniformat

Det kan jo være et tegn på at XO Explr 44 faktisk representerer et skifte for merket. Salgs- og markedssjef Ewa Jurewicz forteller at den nye modellen tar vare på de solide egenskapene XO har bygget rennomméet sitt på, men nå også skal tiltale eiere med høye krav til luksus og komfort. Tanken er at båten skal føles som en megayacht i kompaktformat.

XO har altså store ambisjoner for denne og kommende modeller. En times prøvetur i finsk skjærgård under rolige forhold gir bare en liten smaksprøve av hva båten kan, som nok er en hel del. Explr 44 bygges utelukkende for utenbordsmotorer, utvilsomt med store markeder som middelhavslandene og USA i tankene. Her i Norge vil de fleste ha dieselmotorer i en båt av dette kaliberet.

Det er i utgangspunktet to motoralternativer, begge fra Mercury. Enten to V12-motorer med til sammen 1200 hk, eller tre V10-motorer med samme totaleffekt, slik testbåten er utstyrt med. Nå er støynivået fra motorene sjelden noe problem for båter i

denne størrelsen, men kombinasjonen av kultiverte V10-motorer og lukket kabin, gir en følelse av eksepsjonell stillhet. Ikke bare når du kjører rolig, men også i høy fart.

Aluminium av militær kvalitet

Vi kan selvsagt diskutere hvor fort en slik båt faktisk trenger å gå, men svaret fra kundene er tydeligvis at fartspotensialet bør ligge opp mot 50 knop. XO oppgir 48 knop som toppfart for Explr 44, mens verftets egne målinger viser 45 knop for testbåten. Imponerende for en båt med kjøreklar vekt på rundt 12 tonn, noe som selvsagt også krever sitt når regnskapet skal gjøres opp på marinaen.

Regn med snaut seks liter per nautisk mil i området mellom 25-30 knop, eller rundt 140-190 liter i timen. Drivstoffkapasitet på 1800 liter er med andre ord en dyd av nødvendighet. Det lille som er av hekksjøer og bølger på testdagen, svelger båten selvsagt unna uten problemer. Vi kjenner de mindre XO-modellene som svært sjødyktige, og inntrykket er at XO Explr 44 holder minst samme standard.

XO bruker aluminium av militær kvalitet for styrke og stabilitet både i skrog og dekk. Ved siden av strukturell integritet, sier XO det er resirkulerbart, solid ved grunnstøting, enkelt å reparere og med lav brannfare.

Svært solide sportsseter

XO har ikke laget Explr 44 for å tilfredsstille alle, og det er enkelt å skjønne hvorfor. Konseptet er helt annerledes enn mer tradisjonelle familie- og turbåter i denne klassen, enten det er sundeck, daycruiser, hardtop eller flybridge. Den store styrehytta setter premissene for resten av interiøret, med en kabin i baugområdet og en i akterdelen av båten.

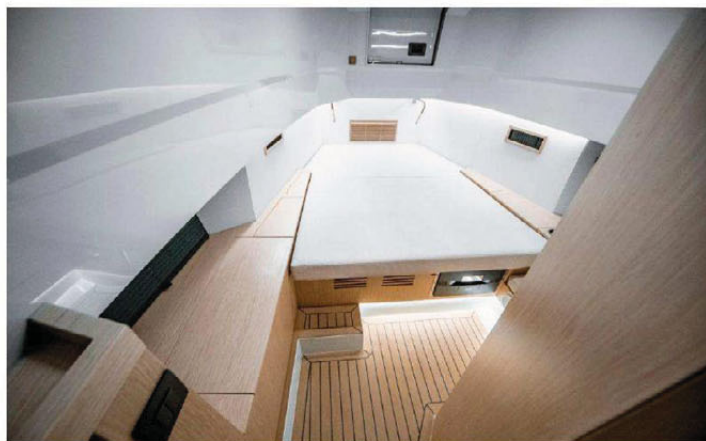
Det betyr at mye av livet om bord foregår under tak og bak vinduer. Sitteplassen i cockpit er tilstrekkelig og på førerplass med svært solide sportsseter. Begge kabinene er rommelige for båttypen med separate toalettrom, men inntrykket av overnattingskomfort er helt annerledes enn i for eksempel Marex 440.

Italia møter Skandinavia

XO ønsker at den innvendige stilen skal



GÅR FORT: Båten er laget for utenbordsmotorer. Testbåten med sine 3x400 hk har en toppfart på 45 knop.



være en blanding av skandinavisk minimalisme og italiensk estetikk med fine detaljer. Det synes jeg de har lyktes godt med, for totalinntrykket er moderne og elegant. Godt hjulpet av en førerplass med store skjermer fra Simrad eller Garmin. Her finner du selvsagt joystickstyring, mulighet for Seakeeper stabilisator og aktivt ICCP-system for å motvirke korrosjon.

På fine dager kan XO Explr 44 by på stor solseng i baugen, og en rommelig sittegruppe på akterdekket. Det store bordet gjør dette til båtens naturlige samlingssted, og gruppen kan fort gjøres om til et behagelig loungeområde når solen skinner. Fortsatt er en flybridge- eller sundeck-modell mer egnet til slike formål, men så har jo XO Explr 44 sine fortrinn på andre områder. ■

SOLSENG: I baugen er det plass til en stor finværs plass på kabintaket.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	13,3
Bredde, m:	3,7
Dypgang, m:	1,05
Vekt tom, kg:	8 270
Vekt lettskip, kg:	11 650
Drivstoff, l:	1 800
Personer, CE-kategori:	B-10/C-14
Soveplasser:	6
Kabiner:	2
Anbefalt motor, hk:	1 200
Ca. pris, testbåt, levert verft, kr:	14 200 000

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	6	17	3,1
1500	8	30	3,7
2000	10	52	5,4
2500	12	67	5,8
3000	17	91	5,5
3500	22	123	5,7
4000	27	154	5,8
4500	31	190	6,1
5000	35	263	7,5
5500	39	328	8,4
6250	45	413	9,2

FORKABIN: Utformingen må nødvendigvis følge det slanke forskipet, men har plass til dobbeltkøye og separat toalettrom.

VI MENN BÅT MENER

XO Explr 44 er litt av et løft i forhold til det øvrige modellutvalget fra den finske produsenten av aluminiumsbåter. Båten holder tilsynelatende høy standard på de områdene XO har prioritert. Samtidig gjør styrehyttekonseptet at den har helt andre egenskaper enn de typiske bo- og dagsturbåtene i denne klassen. Det gir både fordeler og ulemper, men velger du en Explr 44, vet du nok akkurat hva du vil ha. Som champagnefarget båt, for eksempel.



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





VANSKELIG Å BLI KLOK PÅ

Den nyeste Saxdor-modellen retter seg mot en ganske annerledes båtbruger enn det vi er vant til. Da tar det litt tid å skjønne hva det dreier seg om.

TEKST: TERJE BJØRNSEN FOTO: TERJE BJØRNSEN OG PRODUSENTEN



POLSTRET:

Vin- og osteelskere kan nyte sittegruppe med gode puter i baugen.

RASK: Standard er 2x200 hk og toppfart på snaut 40 knop. Testbåten med 2x300 hk ligger mellom 45-50 knop.



ÅPEN: Store skyvedører sørger for enkel passasje og åpen følelse i en relativt trang cockpit for en 34-foter.

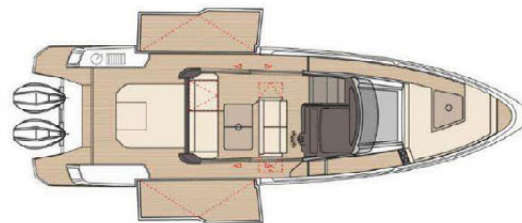
Saxdor er et nytt finsk båteventyr, og ifølge dem selv det raskest voksende europeiske båtmerket. Men det er også historien om Sakari Mattila, det nærmeste vi kommer en «seriegründer» i nordisk båtsammenheng. Han har vært sentral i oppstarten av Aquador, Paragon, XO, og ikke minst Axopar.

Ved etableringen av Axopar i 2014 eide Mattila 100 prosent av aksjene, men solgte seg gradvis ut av verftet. I perioden 2016-2018 trakk han seg etter hvert helt tilbake fra utvikling og drift, og i 2019 lanserte han sitt nyeste båtmerke: Saxdor.

Det er ikke vanskelig å se at Saxdor-modellene er temmelig like det du finner hos Axopar. Verken Mattila eller co-gründer hos Axopar, Jan-Erik Viitala, har vært spesielt interessert i å kommentere hvorfor de splittet opp. Ei heller er det noen åpenbare sure miner hos Viitala når det kommer til



GIMMICKS: Stor solseng, åpning av dører og vinduer, samt skrogsidene senket mot vannet. 340 GTWA har mange triks opp i ermet.



SLANK: Saxdor 340 GTWA er 3,1 meter bred og smalner mye mot baugen. Det gir begrenset plass i en båt på nesten 11 meter.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	10,78
Bredde, m:	3,1
Drivstoff, l:	480
Vann, l:	100
Septik, l:	55
Personer:	9
Anbefalt motor, hk:	500-600
Fartsområde, knop:	40-50
Pris, fra:	Ca. 2,8 millioner

Nokså trangt

Poenget er uansett at mine innvendinger, for eksempel at dette må være en av de minste 34-foteren jeg har vært om bord i, faller på stengrunn. Det med plassen gjelder for øvrig både den lille kabinen under dekk, den enda mindre stikkklugaren akter, og cockpiten med sin brede førerbenk samt en sofa trykket inn i akterdelen av hytta.

At jeg mumler noe om trang benplass i sittegruppen forut, blir besvart med høflig overbærenhet. Ingen ben skal under bordet, de skal jo strekkes ut i loungesetene, må vite.

Jeg er ikke typen til å la meg imponere av elektrisk drevne, utfellbare skrogsider. Men når båten er så smal, skjønner jeg at det skaffer ekstra dekksplass ankret opp i en lun vik. Den elektriske bakruten i hytta er jeg mer med på, all den tid det blir en fin åpning mellom de som må sitte inne og de to som får plass på solsengen på akterdekket. Og løsningen er utvilsomt Instagram-vennlig.

Det er ikke all verdens bølger under prøveturen, men med 2x 300 hk Mercury har båten fartspotensial i området 45-50 knop, og kjennes lett kjørt. Det umiddelbare inntrykket er høy kvalitetsfølelse på seter og materialer, sannsynligvis et svært viktig poeng for den aktuelle kundegruppen.

Og den som intet våger, intet vinner: I 2025 er målet å produsere 600-800 båter, mens omsetningen passerte 100 millioner euro i 2024. Rundt 800 ansatte leverer nå båter til over 150 forhandlere i et verdensomspennende forhandlernettsverk.

Selv jeg skjønner at det ligner på suksess. ■

likheten mellom de to merkene. I stedet sier han at konkurranse er bra, og at det motiverer Axopar til innovasjon. Så da så.

Første tur

Derfor er jeg spent på min første tur i en Saxdor. 340 GTWA er den nyeste modellen, lansert på Cannes Yachting Festival i september 2024. En 34-fots walkaround-modell med styrehytte og det svært slanke, lave designet typisk for Saxdor og Axopar.

Jeg må ærlig innrømme at jeg brukte tid på å ta til meg egenskapene i Axopar, siden de er ganske ulike min nokså tradisjonelle oppfatning av hvordan båter «skal være».

Derfor tenker jeg at forskjellen til en Saxdor ikke er så stor, men det viser seg fort at jeg tar grundig feil. Hvis Axopar er annerledes, er Saxdor annerledes i andre potens. Prøveturen og gjennomgangen av båten gjør meg egentlig ikke så mye klokere, og hodet strever med å forstå hvilke båtkunder Saxdor egentlig er rettet mot.

Forløsningsen kommer litt senere på dagen, når en utenlandsk kollega med større Saxdor-erfaring enn meg hører min forvirring og forklarer: – But Terje, this is easy. Saxdor is the «wine and cheese boat».

Båtturen skal være en fest

Jeg ser at det begrepet ikke er helt selvforklarende, men det handler tydeligvis om en ny og ikke minst velstående gruppe båtkjøpere. En som setter pris på helt andre kvaliteter enn de du trenger en sur høstdag på Vestlandet, styrehyttebåtenes grunn til å eksistere her hjemme.

I stedet synes denne nye typen båtbrukere at en tur på sjøen skal være pur nytelse, et festlig avbrekk i hverdagen, der kanskje ikke turen i seg selv er det viktigste, men opplevelsen når du går i land ved en kostbar restaurant, eller følelsen av å nyte et godt glass i sittegruppen forut. Og når eierne av en skvulpene flybridgebåt ser misunnelig på din Saxdor der den skjærer forbi i 40 knop. Eller noe i den duren.



RETT PÅ SAK

Nye Silver Condor Cabin kommer med et krystallklart konsept:
En lynrask transportbåt. Godt hjulpet av Hondas nye V8-motor.

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



Helt ny av året, med debut på båtmessen i Helsinki i februar, er dette en viktig og spennende nyhet blant Silvers aluminiumsmo- deller. Med et skarpt skrog på drøyt åtte meter er båten velegnet for komfortable langtrekk.

Det får jeg erfare på testdagen, med vind i grenseland mellom frisk bris og liten kuling. Krappe skjærgårdsbølger har fått hissige skumtopper og er en utmerket utfordring for Silver Condor Cabin. Båten lar seg ikke be to ganger: En skarp V-bunn skjærer mykt gjennom bølgetoppene, mens skroglengden jafser i seg to bølger i slengen, slik at du klyver over bølgedalene.

Forbløffende komfortabelt

Førerplassen ligger ganske langt forut og ville vært utsatt for bølgeslag om ikke båten hadde hatt den fine gangen. Fordelen med fremskutt hytte er bra vektfordeling. Dermed er det ingen planingsterskel, og du kan tilpasse farten til de rådende forhold og passasjerenes ønsker. Du kan gli rolig i 10-15 knop, eller bruke det store fartspotensialet i Hondas V8-motor på 350 hester, med toppfart på nesten 50 knop.

Det er fort, og det slanke skroget blir lekent når du passerer 45 knop. Da må du treffe riktig med trimvinkelen på motoren og holde utkikk etter overraskende bølger, ellers kan det bli noen travle sekunder bak rattet. Med rolige bølgeforhold er fartsområdet mellom 30-40 knop forbløffende komfortabelt. Da spiser båten sjømil i ekspressfart uten at forbruket går helt amok. Midt på 20-tallet nøyer den seg med 1,1-1,2 liter per nautisk mil, hyggelige tall størrelse og kraft tatt i betraktning.

Et akterdekk til begjær

Styrehytta er hentet fra Silvers søstermerke TG, og har plass for inntil seks personer. Utsynet er bra, men det aller beste er førerplassen. Her kler du nærmest på deg båten og sitter støtt med all viktig betjening innen rekkevidde. Fører- og passasjersete kan bestilles med demping. Gjennomgang mellom for- og akter går som normalt gjennom hytta, med smart skyvedør akter. Smale dollbord og takrekker gjør det mulig å bevege seg på siden av båten ved fortøyning.

Baugområdet har fine trinn i på hver side og steg i baugen lettere å komme om bord samt stige i land. Det er også sitteplass for et par stykker på baugbenken. Selv om det er dørplass til litt last forut, er akterdekket ➤



RASK: Med Hondas nye V8-motor på 350 hk, sparker Silver Condor Cabin godt fra seg.



LUKE: Den hører med i standardpakken og slipper inn masse lys

paradegrenen for slikt. Det måler 199x176 cm og har et areal på 3,5 kvadratmeter. Lastekroker i dørken gjør det enkelt å sikre lasten. Som ekstraustyr får du fastmonterte oppbevaringskasser. De kan også brukes som sitteplasser. Med vannskibøyle er det også trygt å bevege seg ute på plattingene ved motoren i sjøgang.

Obligatorisk utstyr

Båten har helt greit standardutstyr, der mange nok vil sette pris på det store soltak. Da blir det enklere å akseptere styrehyttekonseptet de dagene solen skinner, og temperaturen minner om sommer. Jeg liker

at båten er temmelig målrettet på transportoppgaven både konsept- og utstyrmessig. Forsøker man å få på plass for mange elementer, vanner det lett ut båtens virkelige styrke.

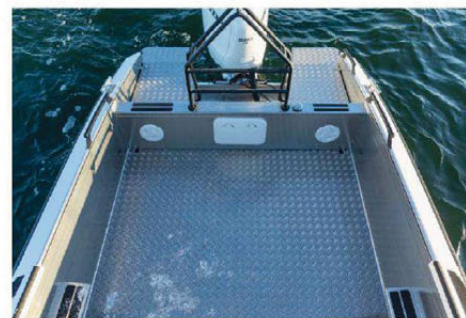
Varmer, baugpropell, LED-lyskaster forut og arbeidslampe på akterdekket, er viktig for helårsbruk. Trimflaps, enten manuelle eller automatiske, er det obligatorisk å krysse av for i utstyrslisten. Slankt skrog og styrehytte, pluss muligheten for skjevlavlast av passasjerer og bagasje gjør det til en dyd av nødvendighet. Hvis du ikke liker å kjøre på skrå, da.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	8,05
Bredde, m:	2,4
Dypgang, m:	0,5
Vekt, kg:	1 620
Drivstoff, l:	310
Personer, CE-kategori:	C-10
Kabiner:	1
Anbefalt motor, hk:	250-350
Pris, fra ca kr:	1,1 millioner

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	5	5	0,9
1500	7	10	1,4
2000	10	15	1,5
2500	16	21	1,4
3000	22	24	1,1
3500	27	33	1,2
4000	32	46	1,4
4500	37	67	1,8
5000	41	83	2,0
5500	46	107	2,4
5900	49	130	2,7



STORT: Akterdekket har fin lasteflate og kroker for å stroppe fast det du frakter.



OPPBEVARING: Fastmonterte bokser på akterdekket er ekstraustyr. Kan også brukes som sittebenk.



SJØDYKTIG: En skarp V-bunn skjærer mykt gjennom bølgetoppene, mens skroglengden jafser i seg to bølger i slengen.

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

RESTAURERER YACHT-KLASSIKERE

BARE FANTASIEN SETTER GRENSE

Når lommeboken er dyp og båtene fulle av historie og sjel blir det magi når brikkene legges riktig. Mannen bak puslespillet er en italiensk designlegende.

TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**

FOTO: **TOMMASO SPADOLINI, JEAN-CHARLES VERCHERE, WILLIAM LACOVICH**

Vi regner ikke med at den jevne Vi Menn Båt-leser har hørt så mye om Tommaso Spadolini. Men mannen med det klingende navnet har en fargerik bakgrunn, godt forankret i italiensk designtradisjon og samfunnsliv.

Faren Pierlugi var en velkjent arkitekt og den første italienske professoren i industridesign, mens moren jobbet som interiørarkitekt. Onkel Giovanni Spadolini hadde en lang karriere i italiensk politikk og journalistikk; blant annet som redaktør i storavisen Corriere della Sera, samt statsminister tidlig på 1980-tallet.

I familien Spadolini var båt en viktig fritidsinteresse. På 1960-tallet inspirerte Pierlugi Spadolini til et samarbeid med Cantieri di Pisa om den banebrytende yachtserien Akhir, mens Tommaso fulgte nøye med i kulissene. I 1978

startet han sitt eget designstudio i Firenze med yachtdesign som spesialitet. Selv om familiebakgrunnen allerede da gjorde ham til et kjent navn i Italia, klarte Tommaso raskt å sette spor etter seg.

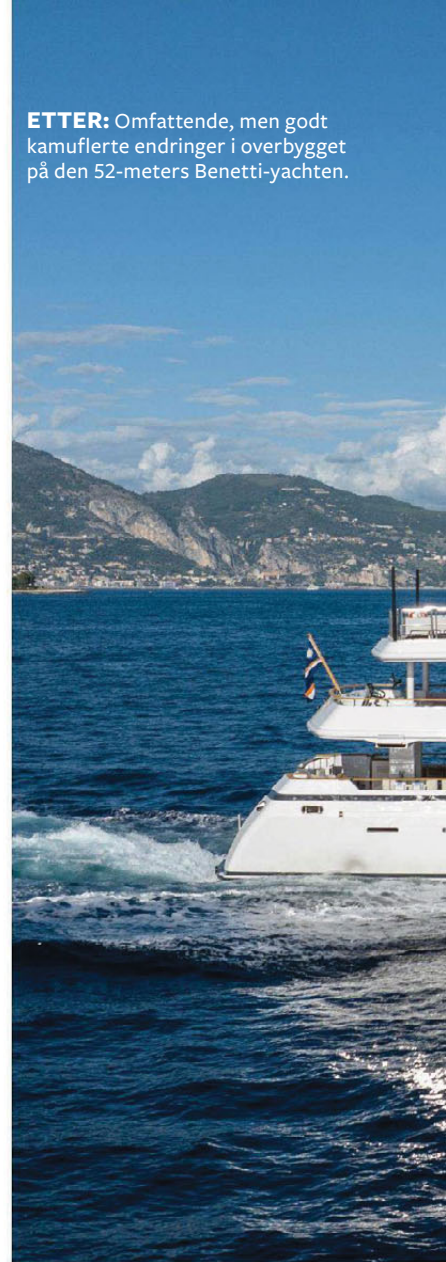
Bygget for kongen

En av de mest kjente konstruksjonene var «Fortuna». Bygget for spanskekongen Juan Carlos, sjøsatt i 2000 og regnet som den raskeste luksusyachten noensinne. Ifølge Spadolini ble toppfarten på den 43 meter lange båten målt til 74,8 knop. En ting var skrogdesignet, en annen drivlinjen, der tre Rolls-Royce-gassturbiner med vannjet og effekt på drøyt 20 000 hk sto sentralt.

Så derfor. Når Tommaso Spadolini gir seg ut på et restaureringsprosjekt, ligger det ikke bare prestisje, kunnskap og erfaring bak. Han må også synes slike prosjekter er verdt å legge sjel og hjerte i:

– I dag er det noen spennende retninger i

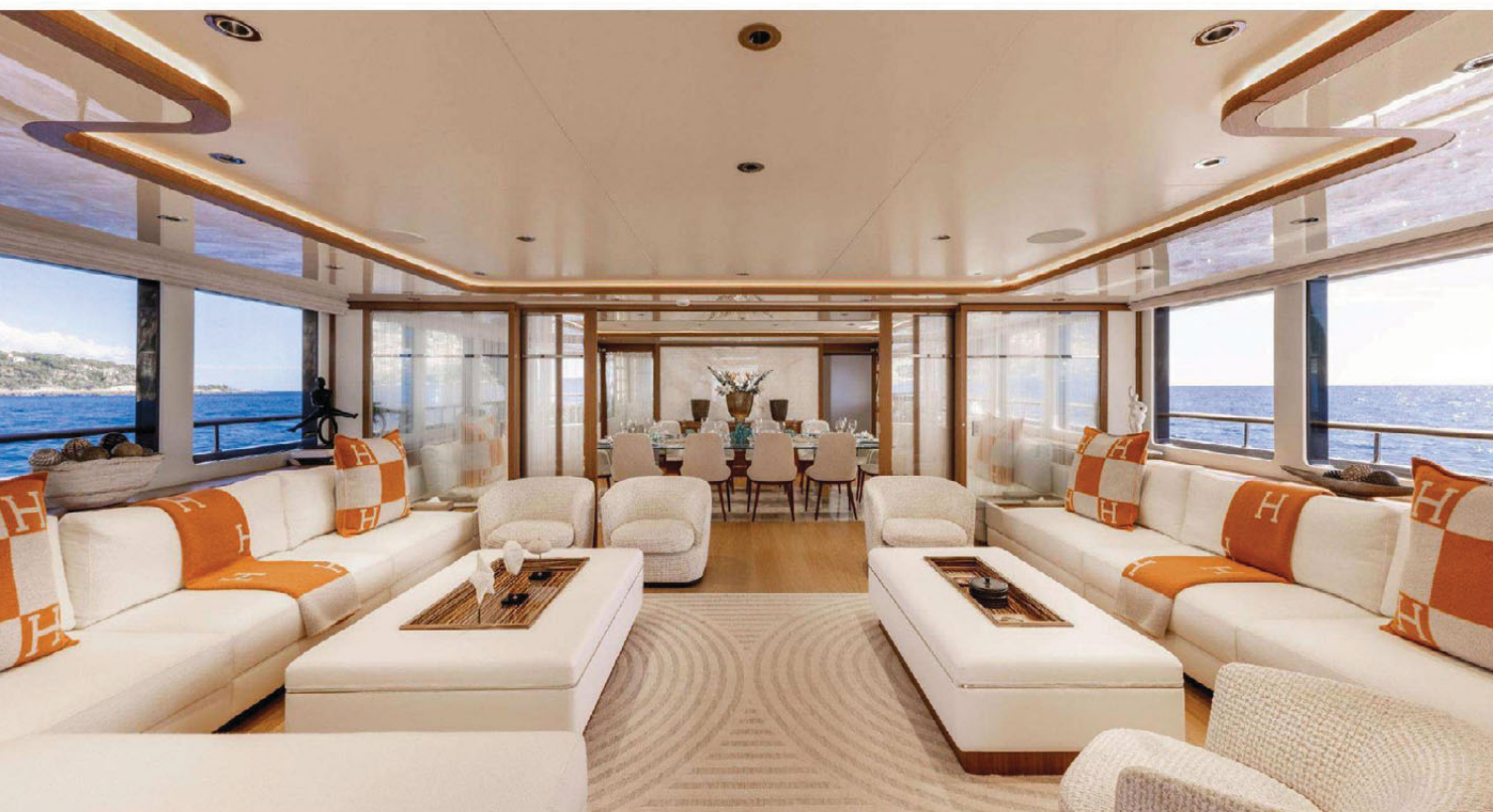
ETTER: Omfattende, men godt kamouflerte endringer i overbygget på den 52-meters Benetti-yachten.



FØR: En klassisk yacht fra 1990-tallet. Eieren ønsket modernisering inn- og utvendig, uten å ødelegge stilen.







ETTER: Et av ønskene var mer lys innvendig, ganske vellykket i hovedsalong og spiserommet i bakkant.



FØR: Et stilrent, men noe tungt preg i interiøret fra 1990-tallet.

den mest eksklusive delen av yachtmarkedet, sier Spadolini. På den ene siden ser vi stadig mer futuristiske prosjekter, mens vi på den andre finner klassiske båter kunden ønsker å gjenopplive og tilbakeføre til sin tidligere prakt. Gjerne med masse ny teknologi om bord.

Helt unike båter

Det er fra sistnevnte gruppe vi har plukket ut to eksempler på hvor flott det kan bli når de beste designerne, skipsverftene og håndverkerne får gå løs på prosjekter der finansene ikke er noen begrensende faktor for sluttresultatet.



TOMMASO SPADOLINI: Har snart 50 års erfaring med yacht design, og elsker restaurering og modernisering av klassiske modeller.



ETTER: Noen av de mest merkbare endringene er på soldekket, der du får umiddelbare beachclub-vibrasjoner.



FØR: Tidligere hadde soldekket mer preg av campingplass og minigolf.

Den ene en 52 meter lang Benetti-yacht fra 1994, den andre et amerikansk fartsikon i form av Magnum 63 Fury fra 1992.

– Eierne av Benetti-yachten falt pladask for denne båten, men ønsket å fornye den både innvendig og utvendig, forteller Spadolini. Det var viktig å kombinere den klassiske karakteren med moderne stil og teknikk.

Den største utfordringen var en svært stram tidsplan. Kontakten med eieren ble

etablert i juli 2023, de første skissene ble laget i august og godkjent i desember. Alle- rede i april 2024 var yachten tilbake på vannet. Spesielt krevende fordi overhalingen av de to 16-sylindrede Deutz-motorene, hver med 2400 hestekrefter, krevde at motorene ble fjernet. IMS-verftet i Toulon måtte kutte gjennom hoveddekket, og først etter at motorene returnerte fra fabrikken kunne det resterende arbeidet utføres.

Ganske sjeldent

– Vi fokuserte spesielt på akterdekket. Det var designet for å romme to tendere, mens vi omgjorde det til en salong for bruk både underveis og i havn. Vi laget også et fullverdig soldekk foran styrehuset. På flybriden ble tekniske installasjoner fjernet og forvandlet til et elegant område med teak-gulv og solskjerming. Yachtens elektriske anlegg ble totalrenovert, og både naviga-





SAMME STIL: Har man en hvit Ford GT40 med blå fartsstriper, må jo båten matche i fargevalget.

sjonssystemer og tilkoblingsløsninger ble oppdatert til nyeste teknologi.

Ansvarlig for oppgraderingen av interiøret, Giulia Grassi, fulgte eierens ønske om bedre lysforhold, kombinert med moderne innredning og høyere bokomfort. Selvsagt uten å miste den klassiske 90-tallsatmosfæren.

– Vi gjorde faktisk en ganske omfattende endring av rominndelingen, flyttet vegger og la til spesialdesignet møblelement, forteller hun.

Uteområdene ble også forbedret med tilpassede modulmøbler. På øvre dekk kan salongområdet kan nå gjøres om til en stor

FØR: En småsliten og neglisjert klassiker etter over 10 år på et støvete lager.

ETTER: Magnum 63 Fury har fått tilbake de elegante Pininfarina-linjene fra 90-tallet.

lugar med plass til fire gjester, når det ikke brukes som interaktivt TV-rom.

– Det var en fornøyelse å modernisere den vakre Benetti-yachten. Med nærmest nye motorer, kan «Solafide» gjøre 21 knop, takket være sitt slanke skrog. Maksimal bredde på kun 8,9 meter er nemlig ganske sjeldent for moderne yachter, sier Spadolini.

Det beste av bil og båt

Restaureringen av Magnum 63 Fury har en helt annen bakgrunn. En velstående italiener med lidenskap for klassiske biler og båter, oppdaget ved en tilfeldighet dette fartsfantomet bortgjemt på et lager. Der hadde den stått urørt i over 10 år og viste seg som litt av et funn: Det siste eksemplaret i serien, produsert av det amerikanske verftet i 1992.

Inspirert av bil- og båtinteressen insisterte eieren på at båten skulle dekoreres i fargene til den legendariske Ford GT40. De fleste er vel klar over historien med Ford og Carroll Shelby som på 1960-tallet utfordret Ferrari i 24-timersløpet på Le Mans – og vant.



FØR: Det originale dashbordet har sin sjarm, men tilfredsstill ikke dagens krav på førerplass.

ETTER: Nytt dashbord med moderne elektronikk og friskt fargevalg.

– Båten var i utmerket stand til tross for mange år i lagring, forteller Spadolini. Arbeidet for å få den tilbake på sjøen var likevel omfattende. Eierne og barna er svært høye, og det var nødvendig med betydelige endringer innvendig og utvendig. I tillegg til laminatarbeider i bunnen ble både interiøret og

maskinrommet totalrenovert. Vi fjernet også en stygg rekke for å fremheve de klare, originale linjene fra Pininfarina.

To V12

Magnum 63 er en av de mest kjente modellene fra det amerikanske verftet Magnum

Marine, 19,2 meter lang og 5,2 meter bred. Dyp V- bunn og Arneson-overflatedrev var typiske kjennetegn for denne modellen.

– Denne var utstyrt med GM-motorer, mindre enn de MTU V12-motorene vi valgte å installere, forklarer Spadolini. – Dermed måtte motorrommet og soldekket heves 20 cm. Vi valgte å beholde Arneson-drevene, men de ble sendt til USA for full overhaling.

Med den nye motorinstallasjonen – to MTU 12V2000 på 2000 hk hver – har Magnum 63 Fury en toppfart på over 55 knop, mens marsjfarten ligger rundt 40 knop. Hele cockpiten og dashbordet ble totalrenovert, med et sluttresultat i stil med det opprinnelige designet. Dessuten er det gjort omfattende endringer i innredningen under dekk.

Etter tre sesonger i sin nyrestaurerte klarsiker, er eieren fortsatt svært fornøyd. Det gjelder også Spadolini: – Vi har gitt båten et løft med ny teknologi og løsninger med respekt for historien. Den største belønningen er likevel å se et slikt ikon tilbake på vannet, avslutter han.

FOR EGEN REGNING OG RISIKO

Mange motorer kan trimmes relativt enkelt og rimelig. Men da er du helt på egen hånd om noe går galt.





TEKST OG FOTO: LARS GUDITZ

Det er ikke noe nytt å forbedre motorens ytelse ved å endre programvaren – allerede på 1990-tallet ble det gjort på biler og kalt chiptrimming. I dag programmeres motorens styreenhet om digitalt. Det finnes en hel industri rundt trimming av motorer til motorsykler, biler, bobiler og båter, hvor målet er å hente ut mer effekt ved å endre programvaren i motorstyringen.

I mange tilfelle bygger en bil- eller båtprodusent motoren for en maksimal ytelse, men lager så nedtrimmede utgaver av samme motor. Et velkjent eksempel er BMWs toliters turbodiesel. Den har vært levert i et utall effektversjoner. Årsakene er mange; avgifter, forsikringsklasser, markedshensyn og hvor stor motor ulike båter er godkjent for.

Programmert ytelse

For å effektivisere produksjonen, men samtidig kunne tilby motorer i ulike effektklasser, bygger påhengsmotorprodusentene ofte én grunnmodell med identiske fysiske komponenter. Deretter programmeres de ulikt for å gi forskjellig ytelse.

Eksempel: Mercury bruker samme 2,1-liters firesylindrede motorblokk i sine 80, 100, 115 hk og den sportslige ProXS-versjonen. Yamahas 4,2-liters V6-motorer 225–300 hk er teknisk sett like – forskjellen ligger i hovedsak i programvaren og tuning av luftinntak og eksos.

Men det nytter ikke alltid å se på en motorserie med samme sylindervolum og konkludere med at en enkel omprogrammering av motorstyringen gir noen billige hestekrefter.

Ikke rett frem

Morten Eikeland hos Risør Båtsenter er Suzuki-forhandler og bruker motorserien mellom 70 til 100 hester som et eksempel: – Her er det ulik kamaksel på de forskjellige effektversjonene, og da holder ikke bare å leke med elektronikken, sier han. Skal du først skru motoren fra hverandre, blir det kanskje ikke like lettvinnt.

Merkeforhandlere og importører er selvsagt godt kjent med denne praksisen, men vil av åpenbare årsaker ikke befatte seg med slike ting i det hele tatt.

– Såkalt «ECU-flashing» betyr at man knekker programvaren i motorens elektroniske styringsenhet, og erstatter noe av koden med en annen kode, sier Iver Strand hos Yamaha Motor Scandinavia.

– Kommer du med en trimmet motor til en av våre forhandlere, ser de jo selvsagt at det er gjort endringer på motoren, og da blir eventuelle utbedringer på egen regning og risiko.



MER KRAFT:

Omprogrammering av motorstyringen kan gi mer krefter, men vær klar over at det finnes flere fallgruver. Her sitter boksen lett synlig foran på motoren.

Merkbar forbedring

Velger du likevel å gjøre noe for å få mer effekt fra motoren, finnes det firmaer som gjør jobben for deg. Du demonterer styreenheten (ECU – engine control unit), sender den inn for omprogrammering, og monterer den igjen. Du må kanskje også bytte til en propell med høyere stigning for å matche den økte effekten.

Importørene advarer om at garantien ikke gjelder hvis programvaren er endret, men har du en motor som er utenfor garantitid, er ikke det aspektet like viktig.

Ti hestekrefter kan virke lite, men det kan gjøre en stor forskjell. I vårt tilfelle, med en Crescent 535 HT og en 50 hk Yamaha fra 2010, var motoren akkurat i grenseland for denne båten. Alternativet var motorbytte.

De 50 hestekreftene holder som regel, men med seks personer og piknikkurv om bord ble det tungt å komme i plan. Derfor valgte vi å få motoren programmert til 60 hk – som båten også er godkjent for. Yamahas 50 og 60 hk-motorer er nesten identiske. Forskjellen er en plastinnsats i luftinntaket (en strupeskrive), som lett kan fjernes. Det tar fem minutter.

Demontere ECU

Deretter må styreboksen programmeres om. Tenningen justeres litt, og motoren får mer drivstoff ved visse turtall. Selve prosedyren tok en halvtime – å fjerne innsatsen og demontere ECU-en. Vi sendte boksen til Lundins Marin R & D og fikk den tilbake etter 36 timer og en pris på cirka 4000 kroner.

Resultatet? Ti ekstra hestekrefter ga bedre akselerasjon, spesielt i mellomregisteret. Båten planer nå raskere, akkurat som vi håpet. Motoren er nå identisk med en Yamaha 60 hk, og slitasje og levetid forventes å være den samme.

Etter omprogrammeringen kunne motoren også dra ut turtallet. Før kom vi ikke over 5400 omdreininger, nå nådde vi 5900 som spesifisert – og fikk et par ekstra knop på toppfarten. Drivstofforbruket forble likt ved samme turtall – eventuelle små forskjeller skyldes trolig vind og bølger ved testene.

I vårt tilfelle, hvor ekstra hestekrefter virkelig gjorde forskjell, var det vel investert tid og penger. ■



BÅTER I SJØEN
28. - 31. AUG. 2025
AKER BRYGGE



Bestill billetter



Bli med på Norges største båtmesse!

Velkommen til båtbransjens råeste båtmesse på Aker Brygge Marina
– opplev båtdrømmen midt i Oslo.

SPENNENDE: V8-motor på 350 hester er et unikt tilskudd til utvalget av store utenbordsmotorer.



HER MANGLER BARE ÉN TING

Når Honda omsider kommer med en modell i klassen for store utenbordsmotorer, gjør de jobben grundig. Her i Norge mangler det foreløpig en viktig brikke i puslespillet.

TEKST OG FOTO: **TERJE BJØRNSSEN**

Det har vært relativt stille rundt Honda og deres utenbordsmotorer de siste årene. Derfor kom det som lyn fra klar himmel da den japanske produsenten lanserte en helt ny V8-motor på båtmesse i Genova høsten 2023, med produksjonsstart i 2024. Og den nye motoren har sannelig noe å bryne seg på:

I løpet av 15–20 år har det nemlig vært en rivende utvikling og store endringer i klassen for utenbordsmotorer mellom 300 til 400 hk. Her følger en rask gjennomgang av høydepunktene:

2007: Yamaha etablerte klassen med sin F350 5,3-liters V8-motor og var lenge enerådende i dette effektområdet.

2015: Mercury hengte seg på med sin kompressormatede 350-hesters rekkesekker.

2017: Suzuki lanserte sin DF350 V6 med duoprop.

2019: Yamaha stoppet produksjonen av F350 etter lanseringen av den større og tyngre V8-modellen XTO. Det etterlot seg et merkbart hull i motorutvalget for mange nordiske båtprodusenter, med modeller skreddersydd for F350.

2023: Mercury kom med sin V10-motor på 350 og 400 hk, den fjerde i serien med modulær motorkonstruksjon. Honda viste sin DF350 med V8-blokk for første gang.

2024: Yamaha introduserte en ny F350. Denne gangen en V6-motor basert på den velprøvde 300-hesteren, med noe større volum, samt tekniske finesser fra XTO-plattformen.

Trenger en båt

Dermed er det tøffe konkurrenter Honda

BF350 V8 møter i kamp om en plass på akterspeilet. For motorens største mangel er nemlig en egnet båtmodell å vise seg frem på.

Honda-importør Kellox AS fikk samme eiere som Suzuki-importør Erling Sande i 2022, og har tradisjonelt konsentrert seg om mindre båter:

– Sammen med Honda jobber vi nå knallhardt for å få på plass båtmodeller til den nye motoren, forteller Steinar Jørgensen, teknisk sjef hos Kellox. Et arbeid han håper skal krones med hell i god tid før 2026-sesongen.

I mellomtiden har Kellox «lånt» en Silver Raptor DC som testplattform for den nye V8-motoren. Den 8,05 meter store og rundt to tonn tunge daycruiseren blir normalt solgt med Suzuki-motorer i Norge. De med god båthukommelse husker at Raptor DC startet sitt liv i 2016 som Yamarin 81 DC. Med moderne utseende fra Eker Design og særegne Petestep-skrog ble det opprør hos konservative Yamarin-forhandlere, og enden på visa var at Silver kjøpte både denne og øvrige modeller.

Det er greit å ha i mente da vi legger fra kai i Silver-Honda-kombinasjonen. Jørgensen forteller at Honda har hatt pålitelighet og brukervennlighet som ledestjerner i utviklingen av V8-motoren. Høydepunktene er mange, med fem liters sylindervolum, slank 60-graders sylindervinkel og teknikk fra sportsbilen Honda NSX.

Moderne teknikk

Den japansk-amerikanske stilen med slående forkortelser for ulike finesser slår til for fullt her: Blant annet BLAST for kraftig dreiemoment i akselerasjonsfasen, ECOMo for lavt forbruk i konstant marsjfart, og den velkjente VTEC for ekstra effekt på høye turtall. I tillegg har motoren leanburn-



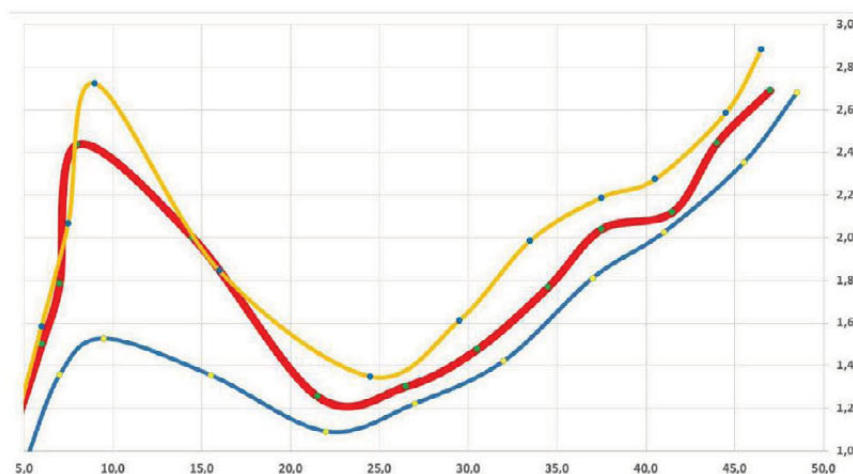


teknikk og redusert innvendig friksjon for optimalisering av forbruk.

Men det er ikke bare på det mekaniske Honda vil være blant de beste. Her byr de på elektronisk gir/gass, en forutsetning for flere andre systemer: Eksempelvis cruisekontroll basert på fart eller turtall, samt integrasjon mot baugpropell og joystick fra andre leverandører. Motoren har også automatisk trim, der du kan sette opp tre ulike profiler for forskjellige kjøresituasjoner og kjapt velge ønsket innstilling når behovet melder seg.

Som forventet er gir- og gassbetjeningen silkemyk, men samtidig har spaken en viss motstand. Det sørger for å glatte ut eventuelle brå bevegelser, enten det skyldes en uvøren fører, eller røffe kjøreforhold i bølger. Det subjektive førsteinntrykket er av en velbalansert gange, og behagelig lydnivå i store deler av turtallsregisteret.

Klok av erfaring vet jeg at den subjektive opplevelsen må holdes opp mot harde fakta. Båtenes egenskaper spiller også en viktig rolle i motorens prestasjoner. Skrogkonstruksjonen har stor betydning, særlig på fart og



SAMME TENDENS: Her er forbruk og fart for tre båter med Hondas 350 hk Rød: Vår testbåt Silver Raptor DC. Oransje: Silver Raptor Sun Top. Blå: Silver Condor Cabin. Lavt forbruk mellom 20–30 knop er typisk for alle målingene.

forbruk, mens konseptet i stor grad påvirker støybildet. Samme motor på en DC, RIB eller kabinbåt gir helt forskjellige resultater på støy målingene. I tillegg er ulike vær- og vindforhold en faktor man må ta hensyn til i totalvurderingen.

Heldigvis kommer jeg nesten rett fra

testkjøring av Silver Raptor Sun Top og Silver Condor Cabin (se egen test i denne utgaven) i Finland, begge utstyrt med samme motor. Verftets egne målinger sørger for en god målestokk i forhold til våre egne testresultater med Silver Raptor DC (se separat graf).

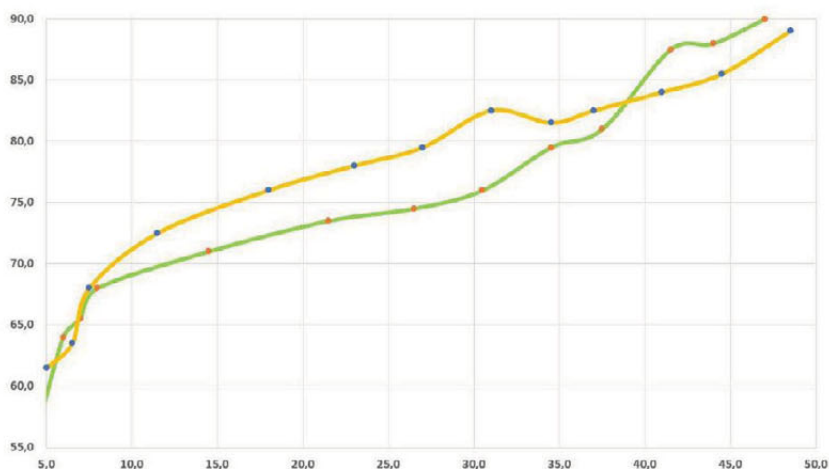
TEKNISKE DATA:

Motor:	V8, 60° sylindervinkel, fire ventiler pr. sylinder
Volum, cm³:	4952
Boring x slaglengde, mm:	89 x 99,5
Effekt, hk:	350 ved 5500 o/m
Turtallsområde full gass:	5000–6000 o/m
Kompresjon:	10:1
Lading, A:	90
Girutveksling:	1,79:1
Vekt, kg:	355–360
Garanti, år:	6
Pris, fra kr:	425 000

HAR FLOTTE EGENSKAPER I MARSJFART

KRAFTIG: Honda BF350 V8 har solid skyv i akselerasjonsfasen og håndterer den store Silver Raptor DC uten problemer.

SLANK: Sylindervinkel på 60 grader gir smal profil. Motoren er relativt tung, med vekt fra 355 kilo, mot 300–340 kilo for de viktigste konkurrentene.



LYDNIVÅ: Her er støydata for Honda BF350 og Silver Raptor DC (i grønt) sammenlignet mot AMT 24 DC med Yamaha F300 (oransje). Båttype og forhold kan påvirke resultatet.

Forbruket imponerer

Forbruksmålingene viser at Honda tydeligvis har gjort en god jobb med forbruket i typisk marsjfart mellom 20–30 knop. Her ligger de tre båtene fra 1,1 til 1,6 liter per nautisk mil, og vår Raptor legger seg midt i feltet med 1,3 til 1,5 l/nm. Det er svært hyggelige tall for

en slik båt/motorkombinasjon. Som nevnt er det en viss usikkerhet når man sammenligner på tvers av båtmerker og motormodeller, men trenden er ganske tydelig når det kommer til forbruk i marsjfartområdet. Tre eksempler: Nordkapp Noblesse 830 med Mercury V10 400 hk bruker 1,5–1,6 l/nm,

MODERNE: Her er det elektronisk gir/gass, cruisekontroll på turtall og fart, samt flere finesser. Spaken er behagelig i bruk.



Yamarin 80 DC med Yamaha F350 V6 1,6–1,7 l/nm, mens Askeladden C80 med Suzuki DF300B ligger på 1,5 l/nm

Støy er blitt en tydelig skillelinje mellom motorene i denne klassen. Suzuki og Yamaha har en tendens til temmelig hard gange fra rundt 4000 o/min, mens



TESTBÅTEN:

Silver Raptor DC er en ganske typisk båt for denne motorklassen. Lengde på 8,05 meter og vekt rundt to tonn. Det klarer motoren uten å mukke.

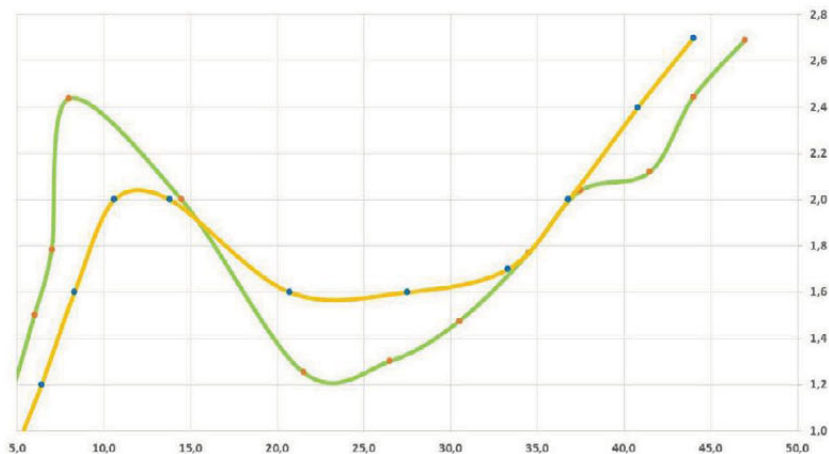
MOTORDATA:

Instrumentet har mange forskjellige visninger, og det er her du setter opp ting som cruisekontroll og autotrim.

Honda- og Silver-kombinasjonen på den rette siden med god margin.

Det endrer seg markant når VTEC-systemet går i effektmodus rundt 4800 o/m. Da blir lydbildet skarpere, og mellom 5000–5950 o/m viser støymålingene fra 81 til 90 dBA, men det er først helt opp mot maks turtall at lydbildet føles direkte sjenerende. Dermed blir totalopplevelsen god.

Uten å trække for langt ut i epler og pærer-problematikken, kan dette også overføres til testresultatene på de mest sammenlignbare båt/motorkombinasjonene: Lavere støybilde enn Yamaha og Suzuki i marsjfart, og omtrent samme nivå som Mercury. I stor fart har Honda et noe høyere støyinnivå enn de øvrige, spesielt sammenlignet med Mercury.



FORBRUK: Her er forbruket for Honda BF350 og Silver Raptor DC (i grønt) sammenlignet mot Yamarin 80 DC med Yamaha F350 (oransje). Båttype og forhold kan påvirke resultatet.

Mercury – både V8 og V10 – har satt en ny standard på dette området. Siden resultatene varierer med båttype, kan det fort bli en sammenligning mellom epler og pærer. Heldigvis er både måleresultater og lydopplevelse med Honda BF350 V8 på Silver Raptor DC entydige:

Motoren har en elegant, lett gange og et

behagelig, dypt lydbilde i rolig fart. Det inntrykket holder seg også oppe i plan. I det mest brukte marsjfartområdet fra 20–30 knop ligger støyinnivået mellom 73–76 dBA, og da kan man snakke sammen på førerplass uten å heve stemmen. I båter av denne størrelsen trekker vi gjerne grensen for hva som er akseptabelt rundt 80 dBA. Dermed er

VI MENN BÅT MENER

Vi synes Hondas nye V8-motor fungerer fint på Silver Raptor DC, en ganske typisk båt for denne motorklassen. Det er ikke noe å utsette på kreftene – Raptor er relativt tung og krever sitt for å komme i plan. BF350 anstrenger seg ikke nevneverdig i akselerasjonsfasen, og toppfart på 47 knop er mer enn tilstrekkelig.

Når vi kjører motoren, uten å tenke på hva testresultatene sier, virker den svært lett og behagelig i de mest brukte fartsområdene. De gangene man får lyst til å utnytte kreftene fullt ut merker du at motorlyden endrer karakter over 5000 o/m. På en måte kler det fartsopplevelsen, men gir også merkbart utslag på støyinnivået.

Motorens klare fortrinn er uansett behagelig gange og lavt forbruk i de mest brukte farts- og turtallsområdene. Dermed forsvaret Hondas nye 350-hester absolutt sin plass i denne motorklassen. Det eneste som mangler nå er en båt med egenskaper som matcher.



Castle Hills

BY JAN VINDENES



Vi løser problemer over hele verden

Med over 30 års erfaring som utstyrsleverandør til skipsindustrien er vi etterhvert blitt kjent som en problemløser. Vi har et stort nettverk over hele verden som sørger for rask respons og leveranser av riktig utstyr til rett tid.



Stort lager av utstyr til marineindustrien

Vi har til enhver tid stort lager av både nytt og brukt utstyr til skips- og offshoreindustrien.

Castle Hills AS

Kvernaturvegen 4

5347 Aagotnes

Phone: (+47) **55 9090 20**

mail: castle@castlehills.no

KjettingJan@gmail.com

55 9090 20
castlehills.no



VIND

MARITIME

Vind er en ny avdeling av Castle Hills som utvikler og selger utstyr til marineindustrien



ADVENTURE, REPOWERED.

Oppgrader båten din med Mercury Racing 150R – en høytytelsesmotor utviklet for maksimal respons, lavere drivstofforbruk og kompromissløs driftssikkerhet. Perfekt for deg som ønsker ny båt-følelse uten å kjøpe ny båt.

Mercury Racing 150R er bygget for båteiere som krever mer. Med 3.4L DOHC-motor, 4-sylindret layout og racingkalibrert girhus får du:

- Presis kontroll og akselerasjon – ideell for både fritid og sporty kjøring, Repower gjort riktig – ny motor gir nytt liv til båten din, uten å bytte skrog
- Originale Mercury-deler og autorisert service – for maksimal levetid og garanti
- Lavere totalkostnad – sammenlignet med å kjøpe ny båt
- Stille og effektiv drift – perfekt for nordiske forhold

Mercury Racing 150R – ytelse du kan stole på. Støttet av Mercury sitt autoriserte servicenettverk.



**GI BÅTEN DIN
NYTT LIV >**

