



PRØVEKJØRT: YAMARIN-KONSEPT
STAKER UT NY KURS

NORGES
STØRSTE
BÅTBLAD

v
menn

BÅT

UKE 49 5. DESEMBER 2025



PRØVEKJØRT: MAKAI M37
YPPER MED
DE ETABLERTE



BILLIGERE BÅTLIV

5 SMÅBÅT-FAVORITTER



INNHold



- | | | |
|-------------------------------------|--|--|
| 6 NYHET: SAGA 355 | 20 PRØVEKJØRT: YAMARIN CROSS 62 BR CONCEPT | 42 PRØVEKJØRT: MAKAI M37 |
| 8 NYHET: STING 725 PRO T-TOP | 24 5 SMÅBÅT-FAVORITTER | 48 REISE: SKAGENS FREDelige FETTER |
| 10 NYHET: MAREX 390 | 30 TEST: SEA RAY SDX 250 SURF OG SDX 270 SURF | 54 KLASSIKER: WEEDO GT |
| 14 NYHET: PRINCESS V65 | 36 PRØVEKJØRT: XO EXPLR 9 | 60 FERIEBÅT-DUELLEN: SAGA 325 VS NIMBUS 305 |
| 18 KORT FRA CANNES | | |

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 Elise Kristiansen
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, kino, og, samt flere deleide selskaper.

RYDS



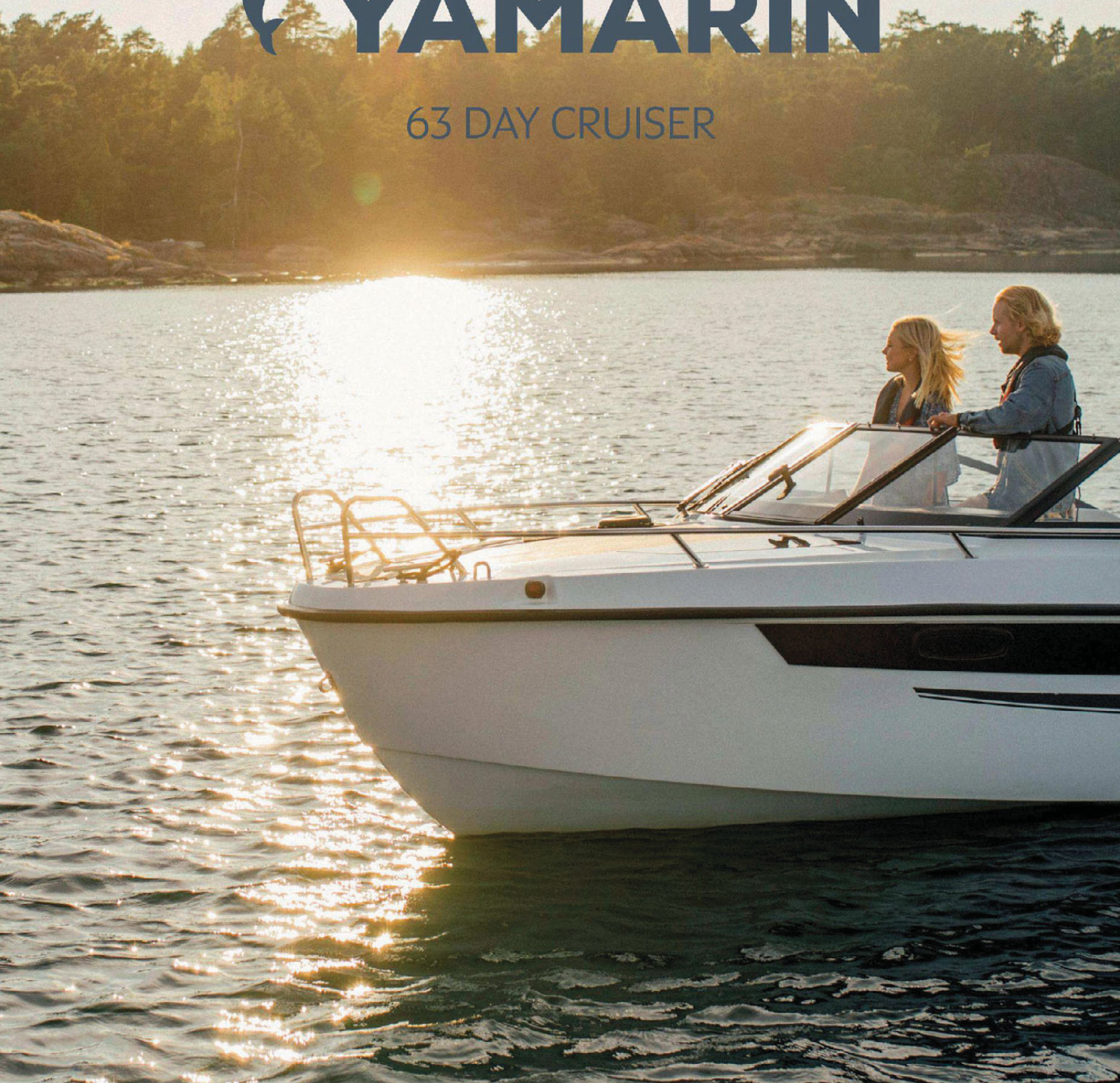
Svensk håndverk og innovativ teknologi

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





63 DAY CRUISER



— PERFEKT VALG FOR GLADE SOMMERDAGER PÅ VANNET

Yamarin 63 DC er en perfekt kombinasjon av kjøreegenskaper og bekymringsløs fritid med familie og venner. Kjørekomforten forbedres også med Yamarin Q, som viser alle båtens målere, kart og mange andre funksjoner på en enkelt skjerm. Det eksepsjonelt funksjonelle, åpne arealet, førsteklasses manøvreringsdyktighet og mange andre praktiske detaljer gjør Yamarin til det perfekte valget for morsomme og komfortable dager på sjøen.



yamarin.com

Yamarin 63 DC + Yamaha F150XSA

772 000:-

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

EMPOWERED BY  **YAMAHA**

AKTERDEKK: Her kan du åpne eller lukke med elektrisk softtop, og velge mellom tradisjonell akterdør eller en stor foldedør i glass med elektrisk senkbart vindu.



Saga 355 SPENNENDE TURBÅT

Den tradisjonsrike produsenten med viktig nysatsing.

 Saga er et velklingende og tradisjonsrikt navn i norsk turboatsammenheng. De produserer fortsatt i Selje og har nå de første utgavene av den nye Saga 355-modellen under bygging med Stadlandet som nærmeste nabo.

– Saga 355 er en helt ny og moderne båt, men med tradisjonelt skrog og drivlinjeløsning. Her er det nemlig halvplanerkonsept

med V-gir og akseldrift, forteller Sølve Refsnes fra Saga.

Sammen med designer Espen Thorup har Saga tatt frem et erketyrisk turboat for norske forhold, men lagt til en mengde nye løsninger turboatfolket nok vil sette pris på.

– Her er det trygge gangveier opp til et hevet dekk, slik at det blir gode plassforhold i den forkabinen med køyeplass til to, der sen-

gene også kan splittes om man ønsker det, forteller Refsnes. I tillegg er det midtkabin med dør, og egen dusjnise på toalettrommet. Han peker også på nye dør- og takløsninger i hytta, med skyvedør på hver side og to valgmuligheter for akterdøren og tre for takluken.

På motorfronten kan man velge mellom Volvo og Yanmar fra 300 til 500 hk. Prisen vil ligge fra 5–6 millioner, avhengig av motor og utstyrsnivå.



TAKLØSNINGER: Over cockpit kan du velge mellom stor elektrisk glassluke, softtop eller to skyveluker på hver side. Legg merke til at båten har fått fremovervendte vinduer i front.



I PRODUKSJON: Nye Saga 355 (til høyre) er under bygging på Selje. Skroget ser spennende ut, og vi gleder oss til å prøve nyskapningen.

UNDER DEKK: Forut skal det være god takhøyde og fleksibel køyeløsning.



TEKNISKE DATA:

Lengde, m: 10,23
Bredde, m: 3,49
Drivstoff, l: 450
Vann, l: 260
Septik, l: 140
Motor, hk: 300–500
Pris, ca. kr: 5–6 millioner



TESTING: Saga 355 har vært gjennom flere sjøprøver rundt Stad, og under tøffere forhold enn denne fine dagen.



**DIN
SPESIALIST
PÅ BÅTFOR-
SIKRING**

**TUSEN GRUNNER
EN PÅLITELIG PARTNER**

PANTAENIUS
SPESIALIST PÅ BÅTFORSIKRING



Sting 725 Pro T-Top

ÅPEN: T-Top gir båten en åpen løsning med mye dekksplass.

UTVIDER UTVALGET

Bygger videre på kombibåt-suksessen.

➤ I et småtregt båtmarked ser Sting muligheter innenfor det klassiske kombibåt-markedet. Der Hansvik, Rana og Askeladden herjet for noen tiår siden er det nå behov for fornyelse. De fleste kjenner til at Sting har vært Nordkapps rimelige søstermerke, men like tydelig har ikke satsin-

gen på kombibåter vært. Nå kan imidlertid Sting mønstre ikke mindre enn fire hovedvarianter fra 4,7 til 7,2 meter.

Kombibåt er en gammel hedersbetegnelse på båter som både fungerer til yrkes- og fritidsbruk. Ifølge markedssjef Mats Hjørnevik hos Frydenbø Marine er interessen for Pro-serien økende, og på grunn av ulike behov hos disse kundene, er det viktig å tilby et bredt utvalg varianter.

Den nye Sting 725 Pro T-Top er faktisk den femte utgaven på denne plattformen, der de fire andre debuterte til 2025-sesongen. Ved siden av den helt åpne modellen, har de tre andre ulike styrehytteløsninger, mens T-Top skilter med kraftig vindskjerm og tak over førerplass. Kalesjevegger på sidene og akter gjør at førerplassen kan beskyttes mot elementene. For 2026 kan 725-serien tilbys med 150 hk V6-motor og digital gir/gass.

ENKELT: Praktisk og solid er mantraet for 725 Pro T-Top.



TEKNISKE DATA:

Lengde, m: 7,19
Bredde, m: 2,56
Personer: 7
Drivstoff, l: 150
Motor, hk: 90-150
Pris, fra kr: 637 300



HOBBY-FISKE: God plass til teiner og annet utstyr forut.

PLASS: Akterbenken rommer både passasjerer og stuerom.



FØRER-PLASS: Åpen løsning med et ståsete bak vindskjermen.



Har det vart i 3 uker?

Ta en tur til legen.

Rusk i røret? De fleste menn tisser oftere med alderen.
Men noen ting bør du reagere på:

- Hyppig tissetrang og svie ved vannlating. Kan skyldes irritasjon av slimhinnene og minner ofte om urinveisinfeksjon.
- Trykk og lette smerter.

Tisser du blod, bør du oppsøke lege med en gang
– selv om det bare var litt, eller gikk over igjen.

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

Se hvilke vanlige kreftsymptomer mange overser
på kreftforeningen.no/menn



KREFTFORENINGEN
Menn gjør noe med det

Sett med norske øyne var selvsagt premierevisningen av den nye Marex 390 den store begivenheten under Cannes Yachting Festival. Og det norske verftet høster nå fruktene av mange år med målrettet arbeid.

TEKST: TERJE BJØRNSSEN FOTO: PRODUSENT OG TERJE BJØRNSSEN

Marex 390

SUKSESS FRA



Det norske verftet har stor suksess med sine moderne familie- og turbåter fra 31 til 44 fot, og med lanseringen av Marex 390 teller modellutvalget nå syv båter.

Kort fortalt er den nye modellen «lillesøster» til den store 440 Gourmet Cruiser og 440 Scandinavia, en båt som vakte stor

oppsikt da den ble lansert på Cannes-utstillingen for to år siden. I mellomtiden har 440 også stukket av med flere gjeve priser, inkludert for beste familiebåt i Best of Boats kåringen i 2024, der Vi Menn Båt nå er en del av juryen.

Dermed har den nye 390 store sko å fylle, men går til oppgaven trygt forankret i et vellykket turbåt-konsept Marex har utviklet og finjustert til perfektion de siste årene. Modellen er ment som et tillegg til 330, 375

og 440, og har den velkjente Marex-balansen mellom åpne og lukkede soner.

– For oss er det viktig med familielikheter gjennom hele registeret, slik at kundene kan kjenne seg igjen i konsept og detaljer, sier Espen Aalrud, administrerende direktør i Marex Boats

Også i USA

Det kunne Marex høste fruktene av i løpet av Cannes-utstillingen: ➤

FØRSTE STUND

FERIETUR: Marex 390 fremstår som en attraktiv ferieboat i et mer oppnåelig prisområde enn storebror 440.

KELAGOPIAN



AKTERDEKK: Marex skuffer som vanlig ikke når det kommer til innredningen på akterdekket. Her er det mange gode sitteplasser.

– Vi solgte 22 båter i løpet av messen, og nå teller bestillingslisten drøyt 30 båter. Forhandlerne har gjort en god jobb i forkant av lanseringen, konstaterer Aalrud.

Marex har også tatt et viktig steg med en vellykket USA-lansering:

– Det amerikanske markedet krever en helt egen tilnærming, men vi har fått med oss de rette partnerne og solgt 30 båter i løpet av 2025, noe som mer enn kompenserer for det svake europeiske markedet.

Begeistrede kunder om bord

På motorfronten kommer Marex 390 først med Volvo Penta hekkaggregat, men etter hvert vil den også bli tilgjengelig med akseldrift. Aalrud forteller at 390 går fint med to



KELAGOPAN

TEKNISKE DATA:

Lengde, m: 12,0
Bredde, m: 3,73
Dypgang, m: 1,03
Vekt, kg: 12 900
Drivstoff, l: 870
Vann, l: 590
Septik, l: 360
Kabiner: 2
Soveplasser: 4+2
Motor: 2x Volvo Penta D4-320 eller 2x D6-440
Drivlinje: Drev eller aksel
Pris: Fra ca. 8,1 millioner

DEBUT: Allerede på lanseringsdagen var det full fart om bord i Marex 390 under Cannes Yachting Festival.



TERJE BJØRNSSEN

TRIVELIG: Med lavere takhøyde, sofa og stemningsbelysning virker midtlugaren hyggelig.



KOMBIROM: Toalett og dusj i ett, men dusjområdet er godt adskilt.

D4-320. Da ligger toppfarten på 32 knop og marsjfart på 28. – Det betyr at man sparer rundt en million i forhold til to D6-motorer, forteller Aalrud.

Skoget har såkalt «warped hull design», der vinkelen på V-bunnen endrer seg fra baug til hekk. Det betyr skarpere skrogvinkel i baugen for bedre gange i bølger, mens stabilitet og hastighet tjener på at det flater ut mot hekken.

Marex holdt «åpent hus» under Cannes-messen. En tysk familie har benyttet seg av det tilbudet, og både far, mor og de to barna kommer med begeistrede utrop hver gang de finner noen av de mange smarte løsningene om bord. Det har vært en av kjerneverdiene til merket, og det mangler ikke på slike i 390-modellen.

Smarte løsninger

Et bord på badeplattformen kan settes opp og skjules når det ikke er i bruk – perfekt for en liten forfriskning i vannkanten. Benkene på badeplattformen fungerer i likhet med andre Marex-modeller både som sitteplasser eller oppbevaring for fendere, tauverk og andre ting du vil ha unna vei. Det er også mulig å transportere en liten tender på plattformen.



SALONG: Innvendig er det tradisjonell layout med sofa på babord og bysse på styrbord.

ROMMELIG: Stort og lyst i eierlugaren forut. Bra med skaplass i hele båten.



Forut er baugspydet skjult i lukedekselet og kan enkelt felles ut. Det letter passasjen til og fra land over baugen. En annen lur løsning vi kjenner igjen fra 440-modellen er at solputen til fordekket også kan brukes som bademadrass.

Bra løsning under dekk

Smart Canopy System er navnet på kalesje-systemet der sidedukene er plassert i pilarene til takkonstruksjonen. Dermed kan du raskt trekke dem ut eller inn, og slipper bryderiet med løse duker. Og når stofftaket over akterdekket kjøres inn, får du en helt åpen løsning.

Båten har to fine salongområder. Ute i cockpit er det U-formatet sofa og stort bord med sitteplass for opptil åtte personer. Skyvedør og senkbart vindu gjør at man kan åpne opp mellom ute- og inneområdet. Den innvendige salongen byr på sitteløsning med bord og seterygg med vippepute lengst frem. Dermed fungerer den også som copilotsete, med et smart, sammenleggbart bord i forkant.

Bysseløsningen er plassert på styrbord side bak førerstolen. Her er det gass koketopp, vask, dobbelt kjøleskap, fryser og mulighet for stekeovn. Med generator om bord kan gass byttes ut med Miele induk-



LURE LØSNINGER: Marex er kjent for sine praktiske detaljer, her representert ved klappbordet på copilotplassen.

sjonstopp. Solcellepaneler på taket gir forbruksstrøm slik at du kan ligge lenger i uthavn uten behov for landstrøm.

Egen dusjsone

Under dekk har båten en hovedlugar i baugen og en midtlugar for barn eller gjester. På vanlig Marex-vis skal madrassene være komfortable, og det hele ser innbydende ut. Finishen virker fin med elegant materialbruk og fargevalg. En praktisk liten sofa i midtlugaren kan også fungere som ekstra soveplass for barn. Toalettrommet har egen dusjsone, viktig når du drar på de langturene Marex 390 innbyr til.

– Kundene i denne klassen ønsker seg stadig bedre utstyrte båter, forteller Aalrud og nevner aircondition, stabilisator og generator som eksempler – særlig i Middelhavet. Det reflekteres selvsagt i prisbildet, og vi anslår at en godt utstyrt Marex 390 vil koste rundt 11 millioner i Norge, avslutter han. ■

Princess V65

HER ER HØYDEPUN

Det er mye fint med den nye 65-foteren fra Princess. Men vi falt for den smarte sittegruppen forut.

TEKST: TERJE BJØRNSSEN FOTO: PRINCESS



På Cannes Yachting Festival er det så mange luksusbåtlanseringer at du kunne skrive bok om dem. Men luker du ut båter der konseptet ikke er tilpasset norske forhold, og setter som et krav at båtmerket skal ha en solid representasjon her nord, blir listen imidlertid overkommelig kort.

Princess er Storbritannias største produsent av luksusyachter og representeres her hjemme av Princess Yachts Norway i Vollen utenfor Oslo. Merket har en lett konservativ og ikke altfor glamourpreget tilnærming til begrepet luksusbåt. Det er ganske deilig i floraen av blingbåter med prangende interiørdesign.

Det sportslige alternativet

Uansett dine personlige preferanser, V65 er den nye toppmodellen i V-klassen med modeller på 40, 50 og 55 fot. Vi kjørte en test av V50 i Vi Menn Båt 2-2025 og dermed er konseptet ganske velkjent – det er bare mye mer av det i V65.

V-klassen er det sportslige Princess-alternativet der de elegante linjene ikke blir forstyrret av flybridge eller voluminøst overbygg. Ifølge Princess har båten nyeste generasjon dyp-V-skrog i vakuumstøpt komposittmateriale. Det skal gi økt innvendig plass uten å gå på bekostning av ytelsen.

Med to MAN V12-1400-motorer når V65 en toppfart på opptil 36 knop, og har en maksimal rekkevidde på rundt 550 nautiske mil, takket være drivstoffkapasitet på 4100

liter. V65 tilbys med både gyro- og finnestabilisatorer, samt trinnløse baug- og hekkthrustere.

Høydepunktet

For meg er uteplassen i baugen det absolutte høydepunktet ved båten. En fin innredning på fordekket er jo ikke lenger noen nyhet i denne klassen, men dette må være drømmen for en godværsdag om bord. En stor U-sofa med bord kompletteres av to store solsenger, der justerbare ryggstøtter setter deg i umiddelbar feriemodus.

Akterdekket har en stor U-formet sittegruppe med teakbord og solseng ut mot vannet. Jollegarasjen med tilgang fra badeplattformen har plass til en Williams SportJet 345 og diverse badeleker eller

KTET



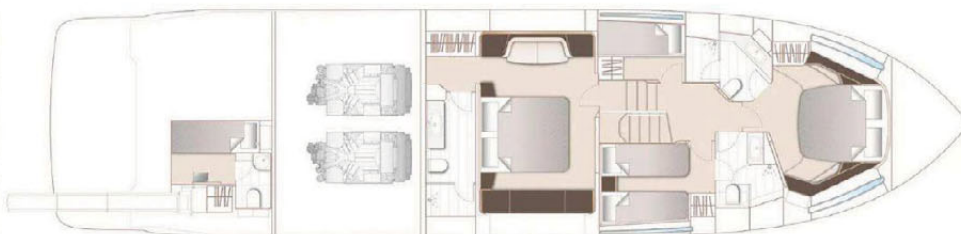
LEKKERT: I baugen er det innredet med sofaer og store solsenger. På sistnevnte kan ryggen vendes slik at du får en fin sittegruppe rundt sofabordet.

TEKNISKE DATA:

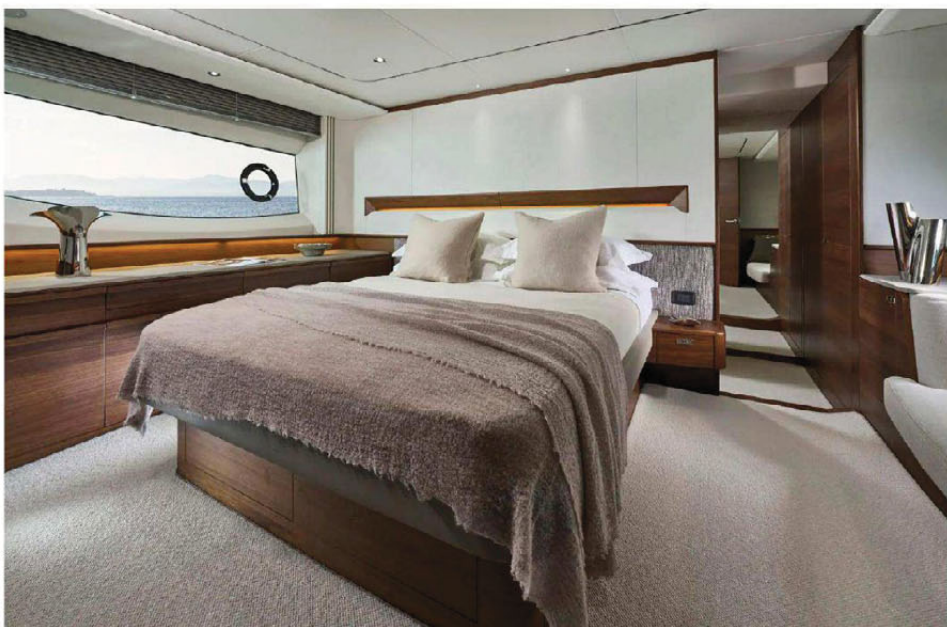
Lengde med pulpit: 20,61 m
Bredde: 5,04 m
Dypgang, ca.: 1,62 m
Deplasement, ca.: 36 477 kg
Drivstoffkapasitet, l: 4 100
Vann, l: 802
Varmtvann, l: 73
Septik, l: 272
Pris, fra ca. kr: 46 millioner



SPORTSLIG: Med MAN V12-dieseler lover Princess sportslig kjørefølelse og inntil 36 knop på GPS-en.



RAUS OVERNATTINGSKAPASITET: Fire lugarer under dekk gir plass for syv-åtte personer, avhengig av hvordan babord lugar innredes. I tillegg finnes mannskapslugar for en til to personer helt akter.



VEGG-TIL-VEGG: Midtkabinen går på tvers i hele båtens bredde. I bakkant av den gedigne dobbeltkøya er det garderobe og pent dusjbad.



PENT: Salongen har to sofagrunder og bysse på babord. Akterdelen har stor åpning som god kontakt mellom ute og inne.

gadgets. Garasjen har et system som skal gjøre det lett å skyve ut tenderen, mens heving og senking av plattformen tar seg av sjøsettingen.

Den beste gjestelugaren

Den store salongen innvendig følger en tradisjonell og velprøvd utforming. I akterdelen ligger bysseområdet, selvsagt godt utstyrt med blant annet kjøleskap og fryser samt oppvaskmaskin. Vis-à-vis byssa er det spiseplass med klappbord, og lenger frem finner du hovedsalongen med en stor U-sofa og bord på babord side. Førerplassen har to justerbare seter og du kan velge elektrisk skyvetak over fremre salong for å åpne opp.

Under dekk er det plass til opptil åtte gjester i fire lugarer. Eierlugaren midtskips går over hele båtens bredde, med rommelig bad, garderobe, sofa og 50-tommers TV. I baugen ligger den beste gjestelugaren, på styrbord har lugaren to enkeltenger som kan skyves sammen til en dobbeltkøye. I tillegg kan babord lugar leveres med enkelt- eller køyeseng.

Planlegger du å ha mange gjester om bord, kan du få bruk for mannskapslugaren med inngang fra hekkområdet. Den kan innredes med enkelt- eller dobbeltkøye. Med en pris fra 46 millioner har nok eierne råd til å leie inn hjelp når det trengs.

TERJE BJØRNSSEN



UTELIV: På akterdekket er det selvsagt rommelig spiseplass og svær solseng over tendergarasjen.

ÅPENT HUS: Du slipper kanskje ikke om bord, men Princess gir i alle fall alle besøkende i Cannes mulighet til å se modellutvalget.



NY IMPORTØR AV

Tilbud på motorer fra VM

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



OXE 300HP White Edition



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



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



Overhalt VOLVO PENTA D4

Importør for VM Motori og OXE Outboard

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

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

MARINEPOWER
THE FORCE BEHIND THE FUN

OXE
DIESEL

MARINEDIESEL

VOLVO
PENTA

nanni

MOTRO AS
BÅT - MOTORER - VERKSTED - MASKINERING

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

RING OSS:
91 83 06 50

FENIX
LIGHTING FOR EXTREMES

LYS OPP I MØRKET MED KVALITETSLYKTER FRA FENIX

HÅNDLYKTER // HODELYKTER // SYKKELLYKTER // CAMPINGLYKTER

FENIX

LR36R

Håndlykt med kombinert hvit laser og LED flomlys. OLED-skjerm og vribryter. Oppladbar m. USB-C. Inkl. 2 stk 21700 5000mAh Li-ion batterier (støtter også 6000mAh-batteri). Vannrett IP68. Rekkevidde 1260m.



VEIL. PRIS

kr 4.995,-

10.000 lumen 1260m maks rekkevidde

FENIX

HP35R

Superkraftig hodelykt med separat batteriboks m. 2 stk innebygde 5000mAh 21700-batterier. Oppladbar m. USB-C. Batteriboksen kan brukes som powerbank. Vannrett IP66. Rekkevidde 450m. SAR-versjon med brannsikket gummi-hodebånd også tilgjengelig.



VEIL. PRIS

kr 3.300,-

4000 lumen 450m maks rekkevidde

FENIX

HM71R

Kombilykt, oppladbar m. USB-C kabel. 21700-batteri 5000mAh. Magnet og klips ved bruk som håndholdt. Vannrett IP68. Rekkevidde 230m.



«BEST I TEST» over 2000 lumen
Villmarksliv, des 2024

VEIL. PRIS

kr 1.699,-

2700 lumen 230m maks rekkevidde

FENIX

C7

Håndlykt med magnetisk base for håndfritt arbeid. Lades via USB-C. Inkl. ett oppladbart 21700 5000mAh Li-ion-batteri. Rekkevidde 470m.



8.5
BEST I TEST
TEKNO

NYHET - C7
Orange Limited Edition

VEIL. PRIS

kr 1.199,-

3000 lumen 470m maks rekkevidde

Cannes Yachting Festival 2025

FOR DE UTVALGTE

TEKST: TERJE BJØRNSSEN FOTO: CANNES YACHTING FESTIVAL OG TERJE BJØRNSSEN



PORT CANTO: 20 minutters spasertur i andre enden av Croisette – eventuelt med en båtshuttle, ligger seilbåter og motorbåter i den mer nordiske enden av skalaen. På bildet har Axopar (midten) og Nordkapp (til høyre) stjålet et sjeldent glimt av rampelyset, blant 180 andre motorbåter opp til 13 meter.



FORT AZIMUT: En av de store attraksjonene på slike båtutstillinger er selvsagt luksusyachtene vi vanlig dødelige sjelden får se. Men på Cannes-utstillingen er de aller fleste sperret inne bak borgaktige, godt bevoktede porter og solide innsynsvern, som her hos Azimut. Vi skjønner at de rike og vakre kundene må beskyttes fra de fattige tilskuerne, men det kunne kanskje vært løst noe mer smidig?

Cannes Yachting Festival er med sine 56 000 besøkende Europas største flytende båtutstilling. Men mange av godbitene er forbeholdt noen få.



KELAGOPAN

VAKKERT: Gamlebyen i Cannes danner en nydelig ramme rundt utstillingsområdet i Vieux Port. Det ligger rett på utsiden av Festivalpalasset, kjent fra filmfestivalen i Cannes. Her ligger de største båtene – 2025-utgaven kunne by på 358 båter fra 12 til 45 meter.



TERJE BJØRNSEN

GLASS OG KROM: Tyrkiske Numarine er glade i disse to materialtypene, her representert ved 37XP. Men de utgjør et hederlig unntak i vriddelen av store yachter, der du faktisk kommer helt ut på brygga og får se båten ordentlig, uten å bli fysisk (muskelmenn) eller verbalt (pene damer) nektet adgang til herlighetene.



CYRIL CHARPIN

TRANGT OG VARMT: Utstillingsområdene i Cannes – spesielt i Vieux Port – preges av trange, overfylte gangveier mellom standene. Hvis du ikke har kjøpt deg VIP-billett, eller er velkommen hos en av utstillerne, er det fullt mulig å få tak i en plastpakket sandwich og en halvliter flaskevann til rundt 150 kroner. Men regn med mange skuldertaklinger i løpet av den stående buffeten.

KOSTER FLESK: Fra rundt 4 000 kroner kan du kjøpe en VIP-billett som gjelder for to personer, blant annet med tilgang til VIP-områder. Grunnet vår noe begrensede finansielle status etter Cannes-målestokk, kan vi ikke bedømme om VIP-billetten er verdt prisen. Men etter tre-fire timer med tilhørende verkende føtter og gjennomsvett sommerantrekk, kan man fort innbille seg at den er det. Deilig å slenge seg ned her med et glass champagne (ikke inkludert) i lanken.



TERJE BJØRNSEN

TUR I PARKEN: Blant de mange sperringene for å hindre innsyn til de utstilte yachtene, vinner San Lorenzo prisen for den minst militante. Riktignok gjør grønne planter samme nytten, men det blir liksom hyggeligere å beundre antenneskogen på yachtetaket gjennom en skog av innleide gartnerplanter. Alt for trivselen til 1%-gjengen! Vi andre får kikke på fendere i utstyrsavdelingen – helt gratis.

CYRIL CHARPIN



TEKST: **TERJE BJØRNSSEN**
FOTO: **YAMARIN, JUSSI EVINSALO /**
FINNBOAT FLOATING SHOW 2025
OG **TERJE BJØRNSSEN**

dragsuget av den norske elbilsuk-
sessen var noen raskt ute med å
trekke paralleller til båtlivet. For
det måtte jo være en enkel sak å
konvertere fra forbrenningsmoto-
rer til elektrisk fremdrift på sjøen,
ikke sant?

Dessverre, eller heldigvis – alt etter øyet
som ser – møtte pådriverne for elbåt kraftig
motstrøm. Ikke fordi det nødvendigvis er
veldig stor motstand til elektriske båter i seg
selv. Det handler aller mest om at det er
langt mer innviklet og mindre regnings-
svarende å elektrifisere fritidsbåtlivet, enn
veitrafikken.

Det var allerede klart for mange erfarne
båtbrukere og bransjefolk, og har etter hvert
gått opp for myndighetene, godt hjulpet av

de siste årenes prisutvikling og forstyrrelser
i internasjonale forsyningslinjer. Elbåter vil
sikkert finne sin plass i tiden fremover, men
at båtbransjen også ser på andre muligheter
for å redusere fritidsbåtenes miljøavtrykk, er
viktigere og sannsynligvis enklere å
gjennomføre.

Resirkulerte materialer

Jeg sitter ombord i Yamarins nye konsept-
båt. Og det aller beste med Yamarin Cross

NY KURS MOT BLÅTT HAV

Det er ikke bare hva motoren slipper ut som har
betydning for et miljøvennlig båtliv. Konseptbåten
fra Yamarin staker ut en ny kurs.

62 BR Concept er at den ved første øyekast skiller seg veldig lite fra den vanlige utgaven. Hvis du har øynene med deg, kan du tro det kun dreier som om moderne farger og materialvalg for den nyeste årsmodellen. Går du dypere i materien, blir det fort klart at Inha Works, som eier Yamarin og Buster, har gått grundig til verks. I samarbeid med underleverandøren EKA Composite har de lagt en plan på hvordan båtlivet kan gjøres mindre ressurskrevende.

Med på prøveturen er Johan Finnberg, markedssjef i Inha Works, og han forklarer bakgrunnen for konseptbåten: – Vi vil gjerne vise at resirkulerte materialer og naturfiber kan brukes i båtproduksjon, uten at det går utover båtens utseende eller kvalitet, sier han.

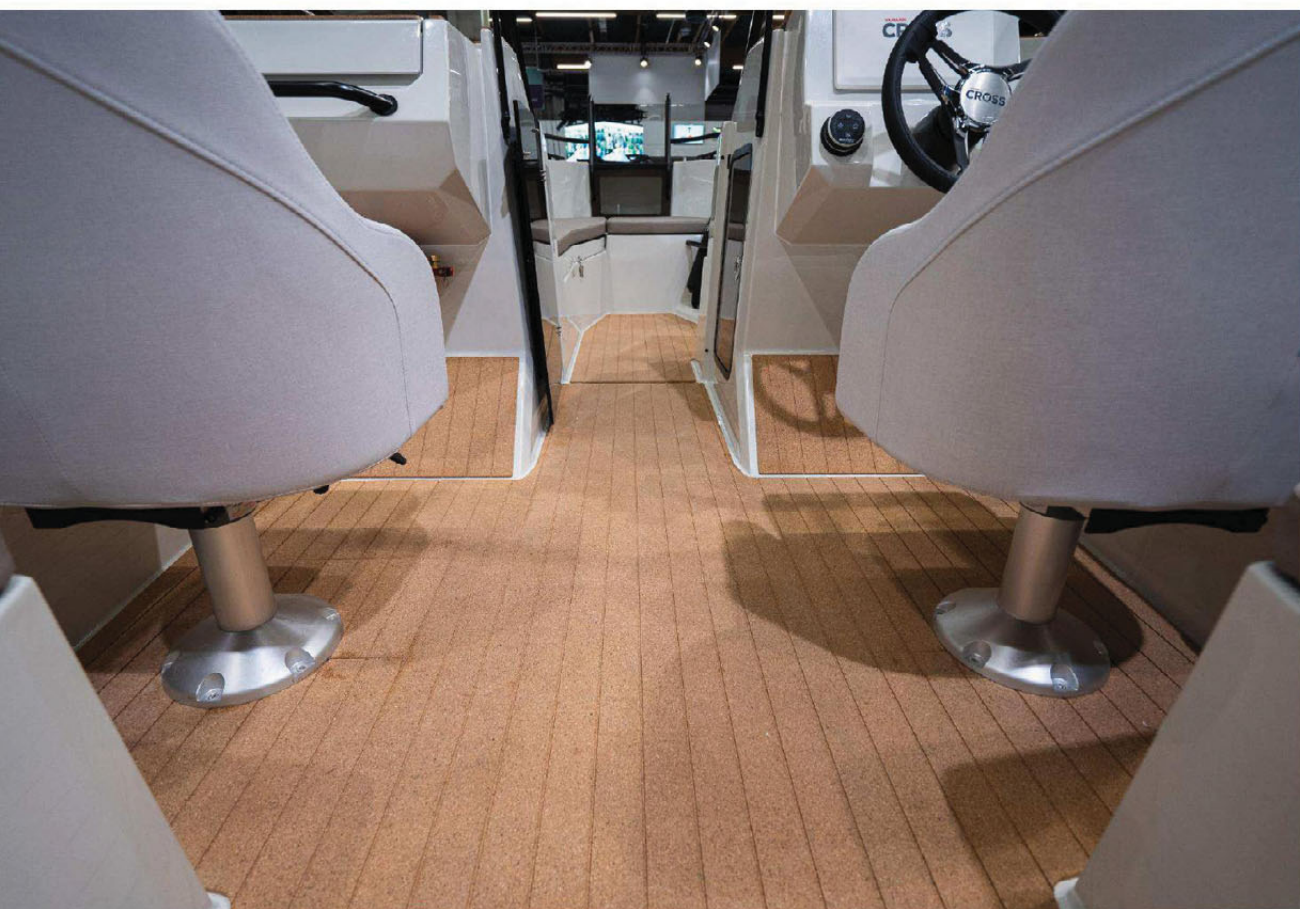
I så måte er Cross-modellen velegnet til formålet, med skrog i aluminium og innredning i glassfiber. Dermed får man vist frem flere muligheter til forbedring.

HAR STOR TRO PÅ FLAXFIBER

– Innredningen, eller innerskroget, er laget i flaxfiber og erstatter den tradisjonelle glassfiberen, forklarer Finnberg. Det lages av EKA Composite, mens aluminiumsskroget produseres på Buster-fabrikken.

– 30–70 prosent av aluminiumsplatene til skroget er laget av resirkulert materiale, forteller Finnberg, og legger til at det er en utfordring å skaffe tilstrekkelig tilgang på resirkulert aluminium. ➤





PRODUSENTEN

KORK: Dørken om bord er laget av kork. Den er sklisikker og behagelig å gå på.

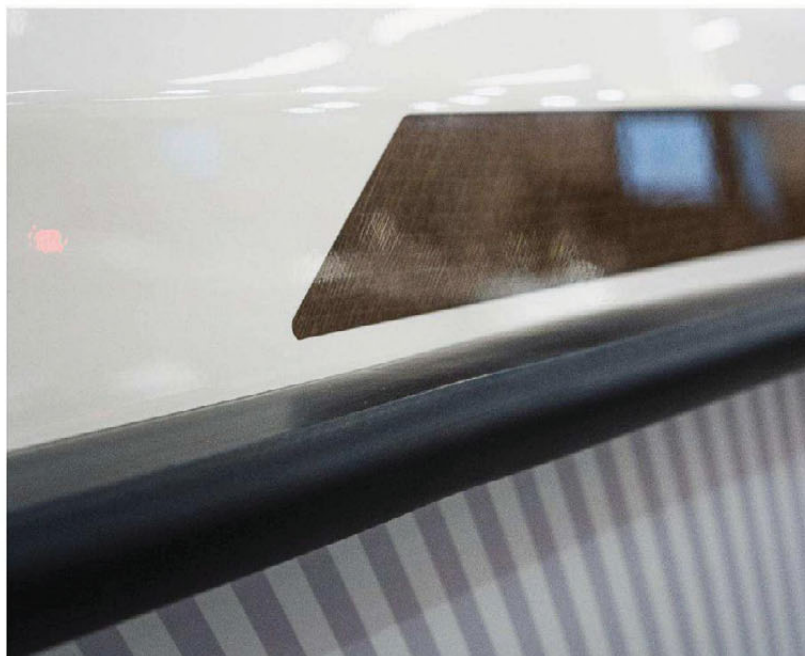


PRODUSENTEN

NYE MATERIALER:

Det er i første rekke materialbruken det er satt fokus på. Både når det kommer til produksjon og gjenvinning skal det kreve mindre ressurser.

TERJE BJØRNSSEN





Flaxfiber er et plantebasert produkt og i konseptbåten erstatter stoff i flaxfiber det tradisjonelle glassfibermaterialet. Tallene fra Inha sier at produksjonsprosessen slipper ut 55 prosent mindre CO₂ enn glassfiber. Det er lettere, med 1,5 gram per kvadratcentimeter, sammenlignet med 2,54 gram for glassfiber. Materialet skal også ha god mekanisk styrke, og bruken av lange flaxfibre på opptil 90 cm sørger for holdbarhet.

Ikke uten utfordringer

Hos EKA Composite er innkjøpsansvarlig Henna Forsström så fornøyd med flaxfiber at en del av innerskroget har klarlakk, slik at man kan se den naturlige teksturen i fibre.

SYNLIG: Flaxfiber er pent, synes de hos EKA Composite, og viser det gjerne frem noen steder i innerskroget.

TESTER: Konseptbåten får kjørt seg i alle typer nordisk sommervær. Yamarin vil være sikre på at materialene tåler lys, vann og slitasje før båtkundene slipper til.

Hun tror materialet har potensial til helt eller delvis erstatte glassfiber i båtproduksjon:

– Det er behagelig å håndtere i produksjonen og er teknisk sett velegnet for båtkomponenter. Lange fibre gir utmerkede mekaniske egenskaper og gjør at det tåler krevende bruk, sier hun.

Utfordringer med flaxfiber kontra glassfiber er lavere absolutt styrke og at det lettere trekker vann. Nettopp derfor står omfattende testing og evaluering av konseptbåten på programmet:

– I løpet av 2025-sesongen følger vi nøye med på alle aspekter ved bruk av de nye materialene, sier Finnberg. Ikke bare på slitasje og styrke, men også hvordan båtbru-

kerne opplever de nye fargene og overflatene.

Tester flere materialer

I tillegg til de store endringene med resirkulert aluminium og flaxfiber tester konseptbåten også ut andre spennende materialer og teknikker. PVC-skum og polyester erstattes delvis med PET-skum, laget av resirkulerte plastflasker. Dessuten prøver man ut Maxguard NP gelcoat for å se om det ytre laget av båten kan gjøres mer miljøvennlig.

En halvtimes prøvetur i konseptutgaven er uansett helt udramatisk. Enkelte detaljer ser annerledes ut, men selve båtoplevelsen kjennes akkurat ut som om jeg hadde vært om bord i en helt normal Yamarin 62 BR Cross. Hvis det viser seg at en ny og mer ressursvennlig materialbruk ikke har annen effekt enn det, er det godt nytt både for havet og fremtidens båtbrukere.



Fem småbåt-favoritter

MASSE BÅTGLEDE TIL HYGGELIG PRIS

Drømmen om en båt som kan ta deg og familien tett på skjærgården og til nærmeste kiosk trenger ikke koste en formue. Vi har sett nærmere på fem mindre båter.

Tross harde tider for båtbransjer, går det relativt bra med de mindre og rimelige båtene. Her har vi plukket ut et knippe testfavoritter fra de siste par sesongene.

TEKST OG FOTO:
TERJE BJØRNSSEN

PIONER GO: «Alle» har et forhold til Pioner, og produsenten av rotasjonsstøpte småbåter har holdt seg relevante i mange tiår takket være solid produkt- og teknologiutvikling. Et svært godt eksempel på det er den 3,8 meter lange Go-modellen som debuterte i 2024.

Vi kjørte båten noen uker sommeren 2024, og det beste ved Pioner GO er utvil-



TEKNISKE DATA

Lengde, m: 3,8
Bredde, m: 1,6
Vekt, kg: 185
CE-kategori: C
Motor, hk: 9,9-20
Stamme: Lang
Styrekabel, m: 2,75
Gass/girkabel, m: 3
Pris med 9,9 hk. fra
ca. kr: 91 500

FUNKSJONELT: Praktisk utforming av fører- og sitteplass. I rommet bak er det plass til bensintank og utstyr.

KOSTER IKKE SKJORTA: Rimelig, robust og rommelig. Det har gitt Pioneer stor suksess med sin nye ungdoms- og familiebåt.

ETT AV 2026-SESONGENS SMARTESTE BÅTKJØP

somt allsidigheten. Totalt sett er vi svært godt fornøyd med utformingen av interiøret. Det er rikelig plass til de fire båten er godkjent for, og du har bra dørkplass når du vil transportere saker og ting, eller folk trenger å flytte på seg underveis.

I en liten, åpen båt er selvlensingen en viktig egenskap. Pioneer har lang erfaring med å kvitte seg med regnvann i små båter,

og tydeligvis tatt med seg all den til GO-modellen. Smart avrenning fra seter og stuerom, slisser i dørken – til sammen blir det en relativt tørr opplevelse å entre Pioneer GO etter regnvær.

Pioneer GO passer med motorer fra 9,9 til 20 hester. Siden flere av dagens 9,9 hestere er nedtrimmede versjoner av motorer med høyere effekt, er det en smal og lovlig sak å

øke effekten. Båten er morsom i bølgene, men vel så viktig – den er svært trygg og stabil enten den ligger stille, eller det går i full fart. Sammen med en hyggelig prislapp gjør det i våre øyne Pioneer GO til et av 2026-sesongens smarteste båtkjøp. Selv om ungdommene av og til må finne seg i å dele båten med resten av familien.

FAMILIEBÅT: Moderne design og rommelig interiør gjør bowrideren til fullverdig familiebåt.



TEKNISKE DATA

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

RIMELIGSTE BOWRIDER

SILVER PUMA BRZ: Finske Silver har en fin og moderne rekke av glassfiberbåter, alle med basis i Eker Designs forslag til nye Yamarin-modeller fra 2016. Det slo ikke an hos Yamarin-forhandlerne, dermed grep Silver muligheten og kjøpte rettighetene til Ekers modellserie. Puma BRz er den minste og rimeligste bowrider-versjonen blant Silvers glassfiberbåter, og ser riktig bra ut på vannet.

Vi kjørte test av modellen noen dager høsten 2024, og ble imponert over det den 5,9 meter lange bowrideren kan tilby. Anbefalt motor er 80–115 hk og kommer fra Suzuki. Testbåten med 115 hk har volum på 2,05 liter, mens de mindre utgavene nøyer seg med 1,5 liter. Det gir vesentlig mer kraft enn bare de ekstra hestene.

Vi klokket inn en toppfart 40 knop, noe skroget tåler fint og gir deg ordentlig fartsfølelse. Puma går billig rundt 20 knop, der forbruket faller ned mot 0,5 l per nautisk mil. Da holder tanken på 115 liter lenge. Den tar hekksjøer og normal fjordsjø mykt. Skal vi sette fingeren på noe, så blir det skrogstøy hvis du kjører fort i småbølger.

I akterdelen av cockpit har Silver sofa i full bredde med puter rundt det hele.



Smarte trinn på hver side i forkant av sofaen gir enkel ut- og innstigning. Store tau- eller dreggrom drar seg ut i bakkant av cockpit, der du også har badeplattform og -stige.

BOWRIDER: Med sportsstoler og fint utformet aktersofa blir det trivelig stemning av i cockpit.

STABIL: Gode, stabile sjøegenskaper er et av varemerkene til det italienske RIB-merket.



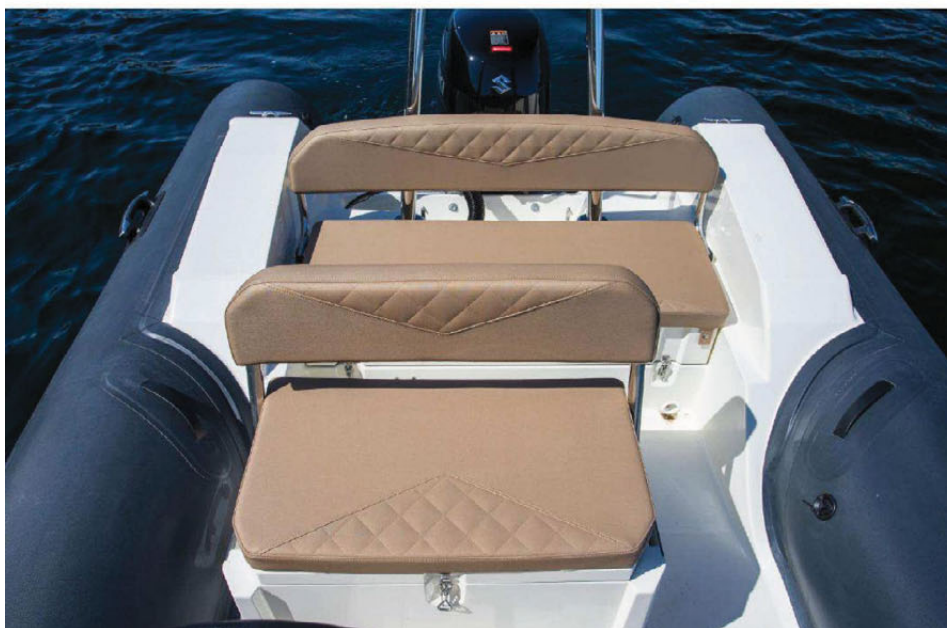
RIB-ALTERNATIVET

CAPELLI TEMPEST 570: Italienske Capelli er blant de mest populære og lengst tilstedeværende RIB-merkene her i Norge. Et solid forhandlerapparat og ditto kvalitet sørger for det, men av og til kan plassforholdene bli trange sammenlignet med en tilsvarende glassfiberbåt.

Tempest 570-modellen vi kjørte på test våren 2023 utgjør et hederlig unntak. Her er det nemlig ganske mye og praktisk innredning til å være RIB på 5,6 meter, med konsoll, sittebenker og solseng. Aktersofaen går i hele båtens bredde med plass til to-tre personer. På typisk RIB-måner har du en

TEKNISKE DATA

Lengde, m: 5,6
Bredde, m: 2,56
Vekt tom, kg: 550
Drivstoff, l: 86
Personer: 7
Anbefalt motor, hk: 100–115
Pris, fra kr: 517 000



stor sitteplass med solseng i baugen. Du kan bestille pute mellom konsoll og baugområde for sammenhengende sollounge. Alt dette og mer til får plass under baugputen.

Vi er vant med Capellis RIB-modeller som stødige, lettkjørte og trygge. Tempest 570 har en kjøreglad oppførsel som bonus. Vår testbåt var utstyrt med Suzuki 100-hest og 1,5-literen gir gode ytelser, men trenger høyt turtall (6400 o/m) for toppfart på 38 knop. Støynivået er langt mer behagelig i 20 til 30 knop, men vi hadde kanskje vurdert 115 hk i stedet (se Silver BRz). Ikke grunnet toppfarten, men bedre kjørekomfort – dessuten er prisforskjellen minimal – 517 000 mot 534 000 kroner.

RIB: Til å være RIB i denne klassen har du bra med sitteplasser i cockpit.



NYSKAPENDE:

Sikker kjørefølelse og lettplanende skrog kjennetegner båten.



ÅRETS HØYDEPUNKT

RIVER 530 HYDRA: Dette er utvilsomt høydepunktet blant småbåtnyhetene her i Norge i 2025. De to tidligere Hydrolift-kollegene Reidar Gjølstad og Chris Haarbye overtok River i 2018, og har siden jobbet målrettet med å utvikle nye modeller og teknologi for de rotasjonsstøpte båtene.

Et virkelig gjennombrudd kom med 530 Hydra vi kjørte test av våren 2025. Et steppet skrog på denne typen båt kan virke som en gimmick, men det blir motbevist når båten går lett i plan og stabiliserer farten allerede rundt 10–11 knop. Dermed skal båten fungere fint med liten motor. 50–60

TEKNISKE DATA

Lengde, m: 5,3

Bredde, m: 2,2

Vekt, tom kg: Ca. 480

Drivstoff, l: 50

Personer, CE-kategori: C-8/D-10

Anbefalt motor, hk: 50–100

Pris, fra ca. kr: 320 000

Året høydepunkt



hk gir toppfart i underkant av 30 knop, og passer til familiebruk. Testbåten har største motor på 100 hk, toppfart på 38 knop og viser at solide avstivninger gjør Hydra 530 bedre egnet for bølger og fart enn normalt, siden polyetylen av natur er mykere enn glassfiber.

Bredden på 2,17 meter sørger for god stabilitet når båten ligger i ro, og gir mye plass i forhold til båtstørrelsen. 530 Hydra har bred konsoll for båtstørrelsen, og to overraskende gode stoler bak vindskjermen. Prisen ligger rundt 330 000 kroner med 60 hk, og virker med det som et av de rimeligste alternativene for en fullverdig familiebåt.

MYE Plass: Mange og gode sitteplasser for en båt i denne størrelsen.

PRAKTISK: Smart utforming under akterbenken gir god plass til batteri, kalesje og fendere. Sitte- og dørkplass forut er snau.



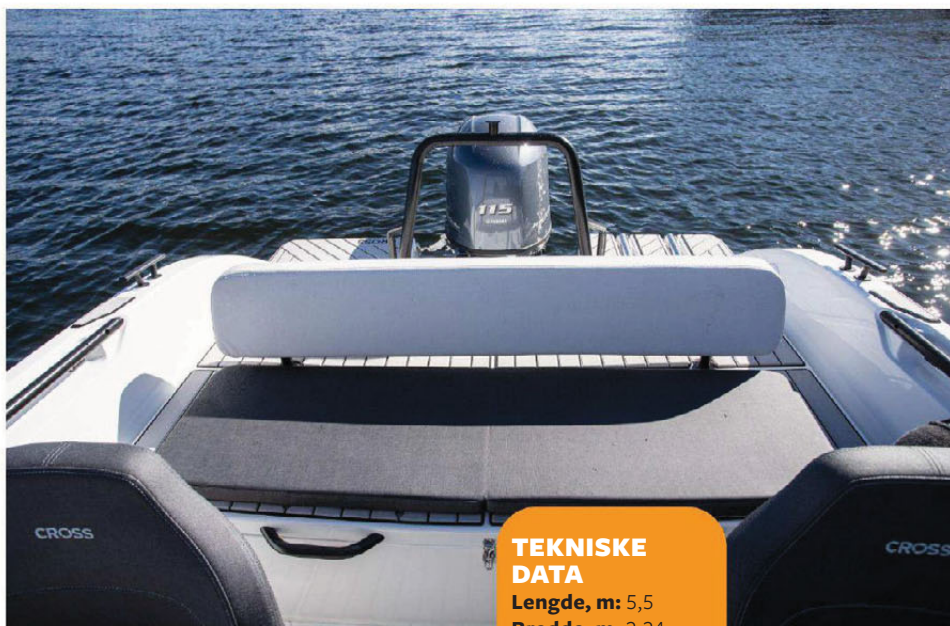
DET BESTE FRA TO VERDENER

YAMARIN 55 CROSS BR: Siden vi allerede har vært innom glassfiber, RIB og rotasjonsstøp, er ikke denne oversikten komplett uten Yamarin Cross 55 BR. Med sitt aluminiumsskrog og innredning i glassfiber kombinerer den det beste av to verdener: Aluminium gir styrke og stabilitet i konstruksjonen, glassfiber en behagelig følelse og fleksibel formgivning i interiøret.

Båten har dør i vindskjermen mellom cockpit og baugområde. Forut er det gode trinn på hver side og i baugen med bøyler på begge sider. Da kan unge og gamle bevege seg trygt. Fører- og copilotsetet er behagelig, og du kan få dempet setesøyle. Høy vindskjerm tar av for vind og sjøsprøyt.

Yamarin har gjort en god jobb med skroget. Du kan kjøre aktivt i motsjø, og når jeg slakker av på tempoet og trimmer motoren inn, er komforten overraskende god rundt 15 knop. Dessuten virker skroget usedvanlig stumt; altså stivt og sterkt uten skroglyd i det hele tatt.

Motoren er den største anbefalte; Yamahas velkjente 115-hest, og passer perfekt til båten. Toppfarten på drøyt 36 knop håndterer Cross 55 BR uten å mukke, mens du får et behagelig fartsområde



BÅDE OG: Passasjen over aktersofaen er lav. Fint når du skal bevege deg, men ikke ideelt for ryggstøtten.

mellom 20–27 knop. Der jobber motoren mellom 3500–4500 o/min, med et akseptabelt støybilde og forbruk på 0,7 l/nm.

TEKNISKE DATA

Lengde, m: 5,5
Bredde, m: 2,24
Dypgang, m: 0,5
Vekt tom, kg: 795
Drivstoff, l: 107
Personer 6
Anbefalt motor, hk: 80–115
Pris, m/115 hk, fra ca. kr: 540 000

FAMILIEUNDERHOL AV BESTE MERKE

A man with long hair and a beard is seen from behind, standing on a wakeboard. He is wearing a green and blue inflatable life vest and blue patterned shorts. He is riding the wake of a boat, with white spray visible around his feet. The background shows a large body of water and a forested shoreline under a blue sky with scattered clouds. The boat's wake is a prominent white line of foam cutting through the blue water.

SURFEBØLGE: Trikset i wakesurfing er å bruke hekkbølgen fra båten til å surfe på. Surf-modellene har spesialutviklede løsninger for å gjøre opplevelsen best mulig.

DNING

Her er det bare å hente frem popkornet, slenge ut vannskitauet og vente på at moroa skal starte. Bli med på surfetur i Sea Rays store bowridermodeller.



TEKST: **TERJE BJØRNSSEN** FOTO: **SEA RAY OG TERJE BJØRNSSEN**



PRODUSENTEN



TERJE BJØRNSSEN

KAN BOWRIDER: Tykke, velpolstrede puter, godt med drikkeholdere og kraftige høyttalere. Akkurat her er det vanskelig å toppe Sea Ray.

FOLKEFEST: God plass, i alle fall på solsenen i vår SDX 250 Surf, ellers var det trangt om plassen da skipene i Sail 2025 viste seg frem i Amsterdam. Arrangementet trakk ca. 2,5 millioner besøkende over fem dager.





BESTE PLASSEN: Her ligger den ene testbåten, en SDX 270 Surf, foran publikumshavet som kikker på den store seilskipsparaden i Sail 2025. Bedre tribune plass enn i den store bowrideren får du neppe.

Sea Ray har lenge vært et anerkjent båtmerke for nordmenn på jakt etter noe annerledes enn det skandinaviske båtbyggere kan by på. Går du inn på bruktbåtsidene til Finn.no, ser du et relativt bredt utvalg av eldre daycruisere, bowridere og de større Sundancer-modellene for overnattingsturer.

I perioden fra 2000 til 2013 kjørte vi flere Sea Ray-modeller på test; blant annet en langtur fra Trondhjem til Oslo. Tanken var å se om en amerikansk 21-foter kunne ta seg av de røffe forholdene langs den værharde Vestlandskysten. Noe Sea Ray 215 Weekender faktisk klarte med glans.

Det generelle inntrykket av Sea Ray fra disse årene kan kort oppsummeres slik: God kvalitet, fine sjøegenskaper og noen USA-typiske løsninger. De sistnevnte slo begge veier, eksempelvis solid interiør og flotte puter, men også manglende plass til kartplotter, og i de større modellene en annerledes layout i forhold til skandinavisk smak.

Arbeider for et comeback

Jeg skal ikke dvele ved årsakene til at Sea Ray de siste årene har falt bakpå i norske båt kjøperes bevissthet, men valutakurs, treg omstilling fra hekkaggregat til utenbordsmotor og utilstrekkelig forhandlerdekning kan være noen.

– Dessverre går vi inn i 2026 uten en Sea Ray-forhandler i Norge, sier Freddy Ströms-holm som har salgsansvaret for Skandinavia. – Vi håper dette blir midlertidig, men gitt det norske markedet de siste årene, har det ikke vært enkelt å finne de rette forhandlerne. Det endrer ikke vårt mål om også å prioritere Norge, sier han.

Uavhengig av hva som har skjedd i det norske båtmarkedet, har selvsagt Sea Ray utviklet seg i takt med kundepreferansene både i USA og Europa. En kort oppsummering av dagens modellutvalg ser slik ut:

SPX-serien er de sportslige innstegsmodellene fra 19–21 fot. SDX er de rommelige, familieorienterte dagsturbåtene fra 23–29 fot, mens SLX er premiumutgavene mellom 26 til 40 fot, med luksüsfølelse, samt



overnattingsmulighet på de større modellene. Turbåten Sundancer finnes i utgaver på 26, 32 og 37 fot.

Et av de viktigste kriteriene for et comeback i Norge er på plass: Nesten samtlige modeller er tilgjengelig med utenbordsmotor. Det er helt sentralt, i alle fall opp til 30 fot. Alle modellene i S-seriene er bowridere, og gjør de fleste unike i vårt marked. Her nord er vi glade i mindre, mer konsollaktige bowridere, men de komfortable, lev-det-gode-livet interiørene Sea Ray kan by på, er merket ganske alene om.

Et herlig båt-konsept

De to testbåtene er perfekte eksempler på det. Med SDX 250 og SDX 270 er vi omtrent midt i Sea Ray-land, både når det kommer til båtstørrelse og -serie. Her handler det om to rommelige, familievennlige bowridere, der sosiale soner med komfortable sitteplasser er prioritert. I denne størrelsen med lengde på 7,7 og 8,3 meter har de nordiske konkurrentene gått over til DC- eller Sundeeck-modeller.

Årets nyhet ligger i etternavnet til de to: Surf. Og da mener ikke Sea Ray en småkul utstyrs pakke med friske farger. Nei – da mener de SURF – med store bokstaver. Her dreier alt seg om wakesurfing: Straks du er trukket opp av vannet og båten har riktig fart, slipper du tauet og surfer på hekkbølgen. Fartsområdet ligger på rundt syv til 12 knop, og Sea Ray har laget et avansert system de kaller for NextWave. Det skal gjøre opplevelsen bedre både for surferen og de om bord. Det er mange detaljer å dypdykke i, men jeg skal prøve å gi en kort oversikt:

Skroget og hekken er utformet for å gi en flott surfebølge, og Surf-modellene er utstyrt med Mercruisers Bravo Four S-drev med kontraroterende propeller som peker forover. Det skal være sikrere for de i vannet, og sørge for bedre grep, akselerasjon og manøvrerbarhet. I tillegg har båtene ballasttanker (719 og 862 kg) som kan fylles uavhengig av hverandre. Sammen med ➤





GJØR DET ENKELT: Mange avanserte surfe-innstillinger kan betjenes gjennom en visuell og lettvtint skjermbetjening.

elektriske trimplan og Mercruiser Active Trim, skal dette gi perfekte surfeforhold. Du trenger ikke være erfaren surf-skipper heller, for integrert i Simrad-plotterne ligger et intuitivt betjeningssystem.

Min tur

Siden jeg hverken kan skylde på en gammel kneskade eller dårlig rygg, må jeg selvsagt prøve. Som på vannski og wakeboard ligger nøkkelen i å komme seg opp, men etter å ha slukt mesteparten av IJmeer utenfor Amsterdam, må jeg innse at jeg er et godt stykke unna. Basert på de brede glisene fra kollegene som klarer å surfe på hekkbølgen, er det en morsom vannsportaktivitet. Også fordi det foregår i langsom fart, og tett på de om bord.

Surf-modellene utgjør en liten nisje, og for meg fremhever andre egenskaper båtene bedre. Jeg må være så ærlig å si at jeg i 25 år har vært fascinert av store bowridermodeller, og de to testdagene gir meg rikelig anledning til å nyte nettopp det. Testopplegget i Amsterdam sammenfaller med Sail

PRODUSENTEN



TEKNISKE DATA SEA

Ray SDX 270 Surf	
Lengde, m:	8,28
Bredde, m:	2,59
Dypgang, m:	0,86-1,09
Drivstoff, l:	284
Vann, l:	53
Septik, l:	25
Vekt, kg:	3 164
Motor:	Mercurier 6.2l V8 350 hk, Bravo Four S DTS
Toppfart, knop:	40
Ca. startpris, standard båt levert verft, inkl. mva.:	
SDX 270 Surf, kr:	2 550 000
SDX 250 hekkaggregat, kr:	1 450 000
SDX 250 utenbords, kr:	1 350 000

VI MENN BÅT MENER

De to SDX-modellene leverer solid kvalitetsinntrykk kombinert med store, behagelige uteområder. Der du har plass til familien og noen venner på kjøpet. Surf-utgavene gir spesialegenskaper for vannsport, uten at det går utover den generelle båtopplevelsen. De koster mer enn standardutgavene, og her i Norge har nok andre Sea Ray-bowridere større sjanse for suksess.

PRODUSENTEN

FAMILIEHYGGE: Et velorganisert pressebilde fra Sea Ray viser SDX 270-modellens store styrke. Et hav av gode sitteplasser fra hekk til baug.

RIMELIGERE ALTERNATIV: Den vanlige SDX 250 med utenbordsmotor (bildet) koster rundt 30 prosent mindre enn Surf-varianten. En slik tror vi kunne friste noen norske båtkjøpere som vil ha en super godværsbåt.

2025 – den 10. utgaven av det tradisjonelle Tall Ships-arrangementet – og på toppen av det feirer Amsterdam sitt 750-årsjubileum. Slik blir det fest av, både på og rundt hovedkanalen gjennom sentrum av byen.

For lange dager om bord

De to SDX 250 og 270 Surf lastes opp med kalde drikker og lunsjbokser i kjølerommene, og selv om det er ni voksne om bord i 270 og åtte i 250, blir det aldri trangt om plassen. Årsaken ligger først og fremst i selve bowrider-konseptet, men også at SDX-modellene holder bredden langt frem mot baugen. Selvsagt kan Sea Ray layouten på slike båter til fingerspissene, så en bedre plattform for å nyte opptoget og en flott dag på sjøen, finnes knapt.

Forsamlingen sprer seg ut på rommelige sitteløsninger i cockpit, et fint innredet baugområde, mens andre slenger seg på den store solsengen akter. At vi tilbringer rundt åtte timer om bord uten å mukke, er det beste beviset på hvorfor dette er som å ha din mobile øy på vannet.



PRODUSENTEN

SMART: I konsollen foran førerplassen kan du få et fullverdig marinetoalett. Det er praktisk på de lange dagsturene båtene innbyr til.

Neste dag viser IJmeer seg fra en hissigere side. Vindstyrken ligger opp mot liten kuling, og det grunne ferskvannet lar seg ikke be to ganger: Hissige, krappe bølger på rundt en meter gir de to testbåtene en utfordring. Opplevelsen om bord minner mye om tidligere Sea Ray-erfaringer, der skroget kjennes kompetent og solid, med behagelig gange gitt de røffe forholdene. I SDX 250 får vi av og til noe sjøsprøyt i cockpit når bølgene kommer inn skrått forfra, men ikke mer enn normalt med så kraftig vind.

Selv om Surf-serien er spesialutgaver for vannsport, gir SDX-konseptet et signal om at nye Sea Ray-modeller i denne størrelsen kan tiltrekke seg norske båtkjøpere. Særlig de på jakt etter en familiebåt for de fine dagene på sjøen. Et eksempel kan være utenbordsversjonen SDX 250, en båt med samme fine innredning, men en Mercury Verado V8 300 hk i stedet for hekkaggregat med 6,2 liters V8 på 350 hk. Blir prisen konkurransedyktig, ville jeg gitt Sea Ray en sjanse til å sjarmere norske båtkjøpere. Særlig de på jakt etter en unik godværsbåt.



TØFF ALU-BÅT

Den solide helårsbåten får en ekstra dimensjon med mulighet for utenbords dieselmotor.

TEKST OG FOTO: JOAKIM HERMANSSON

XO markedsføres av den finske verftet som «crossover», et begrep som er blitt særlig kjent fra bilbransjen som bruker det på høyreist biler som ikke er naturlig å omtale som SUV.

I tilfellet XO Explr 9 kan det også bety «ekstraordinær», ikke minst fordi skroget er laget av aluminiumsplater etter militære

spesifikasjoner. Langs kjølen er tykkelsen åtte millimeter, fem millimeter i resten av bunnen og fire millimeter i fribordene. De bærende bunnstokkene er fem millimeter tykke og er sveiset mot innsiden av skroget. Det skal gi en meget stiv og solid konstruksjon.

22 graders skrogvinkel gir som regel gode sjøegenskaper, og det viser seg at dette aluminiumsskroget ikke er noe unntak. Det mest særegne med akkurat dette testeksem-

plaret, er den dieseldrevne utenbordsmotoren fra Cox på akterspeilet. En 4,4 liters V8-motor med 300 hestekrefter og dreiemoment på 949 nm.

Må kjøre mye før diesel lønner seg

Ifølge prislisten for XO Explr 9 koster det rundt 650 000 ekstra å velge en Cox diesel sammenlignet med standardmotoren, en Mercury V8 med 300 hk. Til gjengjeld følger NMEA 2000 og Dometics Optimus-styring med. På den annen side er dieselpåhengeren billigere enn en tilsvarende innenbordsmotor, dersom det er valget man står overfor.

Kort sagt handler det om å velge mellom full badeplattform og mindre stuerom (innenbords), eller delt badeplattform og et



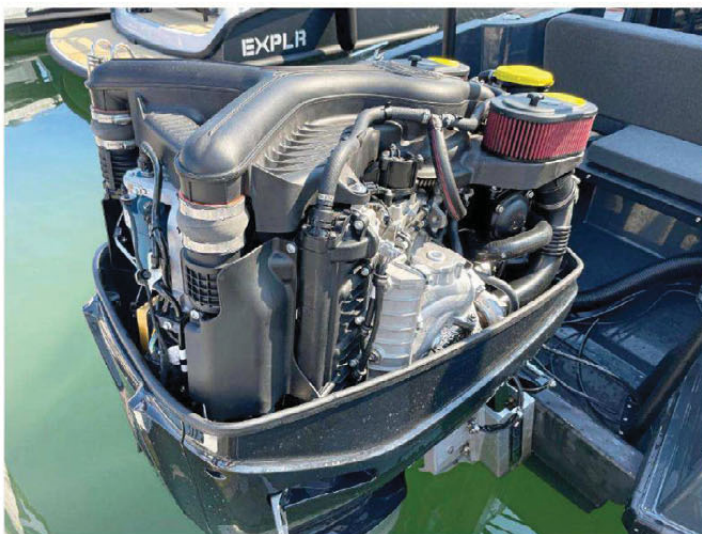
MED DIESEL

gigantisk stuerom akter (utenbords). Med påhengsmotor slipper man også det vedlikeholdskrevende drevet.

For at dieselalternativet skal lønne seg økonomisk, må man bruke båten mye. Det regnestykket må gjøres ut fra eget bruk og behov. Viktige faktorer er omtrent 30 prosent lavere forbruk, lengre serviceintervaller og antatt lengre levetid.

Dessuten spiller selvsagt forskjellen i pris mellom avgiftsfri diesel og bensin en stor rolle her i Norge. Det er ganske store lokale forskjeller, men i mai 2025 ser det ut til at rundt 15 kroner per liter for diesel og 24 kroner for bensin kan brukes som utgangspunkt.

For vanlige fritidsbrukere vil det ta så ➤



KJØRER BRA:

Solide skrogdimensjoner og 22 graders V-bunn gir bra komfort i bølger.

KRAFTIG: Utenbords dieselmotor er uvanlig. Cox-motoren er en 4,4 liters V8 med 300 hk og dreiemoment på hele 959 nm



BAKVEGG: Skyvedør åpner mellom akterdekk og cockpit på fine dager. Skal du kjøre langt, blir støynivået vesentlig lavere når døren er igjen.

mange år at det neppe er økonomisk, men for profesjonelle brukere med hyppig bruk kan det være interessant. I Norge representerer Suzuki-importør Erling Sande de svenske Cox-motorene, med forhandlere i Bergen, Ålesund og på Hitra.

Motorlyden

Under vår prøvekjøring i den finske skjærgården merkes en annen fordel med diesel-påhengeren: Det imponerende dreiemomentet. Spesifikasjonene for den 4,4-liters V8-dieselen med 300 hk viser hele 949 Nm, mens en bensinmotor med samme effekt gir rundt 380 nm. Vi hadde ikke to båter med ulik motor for direkte sammenligning, men jeg kjenner tydelig at XO Explr 9 med Cox

300 ikke mister fart i det hele tatt, selv i krappe, energikrevende svinger.

Til tross for at motorens deksel er laget av dårlig lydisolerende karbonfiber og mangler demping, oppleves ikke motorlyden som særlig plagsom. Den er mørkere, grovere og mer rumlende enn en bensinmotor, og nesten helt fraværende når den bakre skyvedøren i kabinen er lukket. Da kommer imidlertid skranglingen fra takluken enda tydeligere frem – noe som også var merkbart tidligere.

Deilig med dempet stol

Førerplassen er ellers forbilledlig utformet, med alle betjeningsorganer innen rekkevidde, matte paneler som hindrer sjenerende reflekser, og plotteren er lett synlig uten å være i veien. De store vindusflatene gir god utsikt for både fører og passasjerer.



DEMPING: Solid konstruksjon på førerstolen som standard. Kan også leveres på passasjersiden, og er nyttig om du kjører mye i røff sjø.

STOR BAKDØR MOT AKTERDEKKET



LETT PÅ FOTEN:

Du kan passere på det smale dollbordet, men ikke noe vi ville tatt sjansen på særlig ofte.

BRA LØST:

Førerplassen er fint utformet med matte paneler uten gjenskinn og betjeningen innen rekkevidde.



EKSTRA: Takluke med elektrisk betjening er ekstra-utstyr, men skrangler i testbåten.

LITE: Det er begrenset plass på akterdekket, men man kan få et lite sete som ekstra-utstyr.

Førerstolen har støtdemping fra Scandinavian Seat Suspension Systems. Den er standard og tar komforten til et nytt nivå. For å få samme understell til passasjerstolen må man betale cirka 37 000 kroner.

Passasjerplassen i testbåten har i stedet en standard sittebenk for to personer. Det medfører at den langsgående sofaen på babord side ikke er helt egnet til å strekke

seg ut i. Begge sofaene kan imidlertid slås sammen til en romslig dobbeltseng i hele kabinens bredde. Standardløsningen gjør at det er nok sitteplasser for de åtte personene XO Explr 9 er CE-godkjent for.

De solide, sotede skyvedørene i glass åpner ut mot akterdekket. Ved lav fart kan også den fremre døren, som er hengslet, stå åpen for lufting. Et 42-liters kjøleskap ➡





TEKNISKE DATA

XO Explr 9

Lengde, m:	8,57
Bredde, m:	2,57
Dypgang, m:	0,94
Vekt u/motor, kg:	2404
Anbefalt motor, hk:	250–450
Drivstoff, l:	305
Vann, l:	45
CE-merking:	C-8
Skrogvinkel:	22 grader
Design:	Adam Jurkiewicz
Pris, fra:	2 070 000,- med Mercury 300 hk bensin V8. Ikke priset i Norge med Cox diesel

VI MENN BÅT MENER:

XO Explr 9 er den minste av båtene i denne serien, men får et ekstra løft med dieselmotor. Hvis du vil ha mer kjørestyrke på hekken enn med 300 hk V8, er Mercury V10 400 hk et godt alternativ til diesel.

SITTEPLASSER: Her er det sittemulighet for alle de 8 personene båten er godkjent for. Sofaene kan gjøres om til dobbeltkøye.

(ekstraustyr) er smart plassert i førerkonsollen under instrumentpanelet.

I konsollen foran copiloten er det plass til et minitoalett med elektrisk WC, servant med dusj og ferskvannssystem. Alt dette er ekstraustyr. Når man først er på plass, går det greit, men plassen er såpass begrenset at man må rygge inn og så sette seg.

Tøft, men ikke alltid praktisk

Fordekket er beskyttet med høyt fribord og kraftige, svartlakkerte rekker. For å unngå tilgrising må putene legges til side når man går om bord. Den todelte lasteluken i baugen skjuler en romslig ankerboks med plass til fendere eller lignende. Flere stuerom finnes under hver sittebenk, og gir et inntrykk av god plassutnyttelse.

Mange synes den rette, vertikale baugen gir et tøffere og mer moderne utseende, men er ikke alltid like praktisk som en tradisjonell skrånende baug når man skal legge til. XO Explr 9 har derfor en tykk gummidemper i baugen. Passasjen på utsiden av hytta er smal – en avveining for å gi mer plass i kabinen. Du kan ta sjansen og balansere deg rundt, men det fordrer gode sko og rolig vær.

Akterdekket er ikke veldig stort, men kan utstyres med sofa i le bak kabinen. På hver side av påhengeren er det badeplattformer. Den på babord har solid stige og bøyle som gjør det enklere å komme om bord etter bading.

PLATTFORM: På babord side har badeplattformen stige. Vannskibøyle leveres som ekstraustyr.





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



Pris
fra kr. 3.900.000,-

Møt oss på BOOT 2026
17-25 januar i Düsseldorf

Ring oss for detaljer: 21 61 04 50
www.sturdyyachts.com

STURDY  **YACHTS**

SUSTAINABLE BOATING



UTFORDRER DE ETABLERTE

Med sportslig design og dynamiske egenskaper går Makai offensivt inn i konkurransen med veletablerte katamaranmerker. Kan den også friste noen V-bunnfikserte nordmenn?

TEKST: **TERJE BJØRNSSEN** FOTO: **PRODUSENTEN, KERSTIN ZILLMER OG TERJE BJØRNSSEN**



Motorkatamaraner har lenge hatt en viktig plass i båtmarkedet, særlig rundt Middelhavet, i Karibia og på USAs østkyst, med Florida som kjerneområde. De siste årene har interessen økt, både blant private kjøpere og i chartermarkedet.

Makai er et relativt nyetablert verft med base i Split, Kroatia. Ambisjonen er å utfordre aktører som Lagoon, Fountaine Pajot, Sunreef og Prestige M-line, men på sin egen måte: En kombinasjon av sportslighet, familievennlig interiør, effektivitet og høy kvalitet. Og hvis du lurar: Navnet «Makai» er hawaiiisk og betyr «mot havet».

Katamaran-debut

Første modell ut er Makai M37, designet av italieneren Emanuele Rossi. Den viktigste drivkraften bak konsept og konstruksjon er australske Shane Grover (38). Han er opprinnelig fra Wollongong sør for Sydney, og ble tidlig fascinert av katamaraner gjennom regattaseiling. Nå bringer han 20 års katamaran-erfaring inn i Makai-teamet.

Jeg møter Grover hos den tyske forhandleren Mittelman i idylliske Kappeln, rett sør for Flensburg. Her ligger vårt testeksemplar av Makai M37 klar ved brygga. For meg blir det katamaran-debut – i hvert fall i en «power cat» av dette kaliberet.

Det norske markedet for slike båter er begrenset, og jeg har som regel hoppet bukk over katamaran-avdelingen på inter-

nasjonale messer. Dermed må jeg stille nybegynnerspørsmål når Grover viser meg rundt.

Allerede før jeg går om bord, er det tydelig at det lønner seg å sette en italiensk designer på jobben. Mange katamaraner kan virke klumpete og Lego-aktige, men M37 har elegante linjer. Overbygg og skrog flyter fint sammen, særlig mot hekken – og gir assosiasjoner til en sportslig GT-bil.

Bredde med fortrinn

Så snart jeg setter føttene på dørken, blir katamaranens største styrke åpenbar: Bredden. Hele 4,6 meter, på katamaran-vis trukket langt frem mot baugen. Til sammenligning er en Marex 440 «bare» 4,26 meter bred. ➤



PRODUSENTEN

SPORTSLIG: Designet er italiensk, og Makai M37 bygges i Kroatia. Verftet vil kombinere kjøre glede med gode familieegenskaper.



HOVEDLUGAR: Den ligger i babord skrog og har dobbeltkøye på tvers, med fin utsikt gjennom store skrogvinduer.



GJESTELUGAR: Eller like gjerne for barna i familien, med en køye på langs og en på tvers.

TERJE BJØRNSSEN



MER Plass: Den store bredden sørger for plassen om bord er mye større enn lengden på 37 fot antyder.

STOR BREDDE, LITE HEKKSJØ

– Vi pleier å si at plassen i Makai M37 tilsvarer en V-bunnbåt på 44–45 fot. Bredden merkes i cockpit og akter, men også ved at kabiner og bad er fordelt i hvert sitt skrog. Det gir mer privatliv, forklarer Grover.

Cockpitområdet domineres av en stor sittegruppe kombinert med solseng. Her kan du velge sitteplasser i fartsretning, rundt langbordet, eller lene deg tilbake på den brede solsengen. Lenger frem er det en mindre vinkelsofa på babord og bysse på styrbord.

Førerplassen har to gode pilotstoler og stort dashbord med plass til det du måtte ønske av skjermer. Via CZone-systemet styres de fleste funksjonene om bord – en skjermbasert løsning som reduserer antall brytere. Hovedenheten er plassert i kabinen på babord, trygt bak låst dør.

Fra den brede midtgangen er det adkomst til kabinene. På styrbord finner du en løsning med tre soveplasser: En enkel køye på tvers forut og en dobbeltekøye i lengderetning. På babord er det en dobbeltekøye på tvers – tenkt som eierlugar – mens gjester eller barn bruker kabinen på styrbord. Begge

har eget bad med dusj og toalett, store vinduer, takluke for lys og luft, samt godt med lagringsplass.

Sportslig inntrykk

Grover starter de to Yanmar 8LV V8-motorene på 370 hk hver. Motorene kjenner vi fra Viknes, og de går lett og pent til å være marinedieseler.

Vi passerer broåpningen i Kappeln sammen med en armada seilbåter, og tøffer rolig ut Schlei-elven mot bukten mellom Danmark og Tyskland. Allerede ved lav fart merker jeg katamaranens stabilitet med mindre rulling enn en V-bunnbåt, og hekkbølgen i fem-seks knop er minimal.

En lett bekymret Grover kikker på instrumentet for babord motor. Det viser seg at vi mister kraft på drevet. Til slutt vil det bare gå i revers, og en feil på clutchen gjør at vi må lunte tilbake til Kappeln før testkjøringen kan starte for alvor.

I slike sammenhenger er det fint å være en del av det store Best of Boats-felleskapet, og vår erfarne slovenske kollega Julijan Višnjevec bistår gjerne med kjøre- ➤

KERSTIN ZILLMER



TERJE BJØRNSSEN



TERJE BJØRNSSEN

GODE FASILITETER: I bakkant av hver kabin er det kombinert dusj- og toalettrom med tilstrekkelig plass.



UVANT: For nordmenn er en katamaran til turbruk et sjeldent syn. Kanskje det endrer seg med båter bedre tilpasset vårt bruksmønster.



TERJE BJØRNSSEN

SAMLINGSPUNKT: Sittegruppen med stort bord, sofa og solseng er fin både underveis og når du har ankret opp. Vippeputer gjør at du kan rigge til med ulike sitteløsninger.

inntrykk fra sin test av versjonen med overflatepropeller tidligere i år:

– I planingsfart gir Makai M37 et sportslig og behagelig inntrykk, forteller han. Båten når den farten verftet oppgir, og skroget gir mykere gange i krappe bølger enn de typiske konkurrentene, sier Višnjevec. Han bekrefter også mitt inntrykk av god kvalitet, selv om Makai er et nytt merke.

Små forbedringspunkter

Finishen kan forbedres noen steder, det samme gjelder enkelte detaljløsninger. Trappene til kabinene og fordekket er bratte, spesielt for små barn. Den åpne hekken gir flott kontakt med sjøen når båten ligger stille, men jeg savner porter for tryggere ferdsel underveis, spesielt med barn om bord.

Grover liker å utforske nye løsninger, og i modellen med overflatepropeller prøver Makai ut spennende teknikk:

– Vi tester med en foil montert under båten, og så langt er inntrykket positivt. I planingsfart bærer foilen rundt 70 prosent av vekten, og gir bedre løft og lavere motstand, forteller han.

Målingene fra Makai viser et forbruk på cirka tre liter per nautisk mil i 30 knop med foil, et oppsiktsvekkende resultat gitt at drevversjonen bruker 4,4 l/Nm i samme



RYDDIG: Mye plass når motorene har hvert sitt skrog å boltre seg i.

hastighet. Et oppsett jeg gjerne skulle hatt anledning til å prøve selv, og kanskje en faktor som kan lokke enkelte norske båtkjøpere over til katamaran.

TEKNISKE DATA

Lengde, m:	11,4
Bredde, m:	4,6
Dypgang, m:	0,55
Vekt lettskip, kg:	9 700
Drivstoff, l:	900
Personer, CE-kategori:	B-12/C-18
Soveplasser:	5
Kabiner:	2
Motor:	Yanmar 8LV
Kraftoverføring	Drev eller overflatepropeller
Anbefalt motor, hk:	640–740
Toppfart med 2x Yanmar 8LV-370:	
– Drev:	Ca. 34 knop
– Overflatepropeller og foil:	Ca. 40 knop
Pris, fra kr:	6 500 000 (inkl. MVA., levert verft)

TESTDATA

Makai M37 med 2x Yanmar 370 hk og drev

Turtall, o/m	Fart, knop	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	6	6	1,0
1500	8	18	2,3
2200	10,5	54	5,1
2700	18,5	69	3,7
3100	22	82	3,7
3350	25	105	4,2
3500	27,5	115	4,2
3650	30	132	4,4
3850	34	148	4,4

Produsentens egne målinger

VI MENN BÅT MENER

Uten erfaring fra typiske konkurrenter og med begrenset testkjøring, skal jeg være forsiktig med bastante konklusjoner. Likevel er fordelene tydelige: Stor bredde, separate kabiner og stabiliteten de to skrogene gir. Den offensive innstillingen til design, layout og teknologi setter vi uansett pris på – uavhengig om man liker katamaran eller V-bunnbåt.

TERJE BJØRNSSEN

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

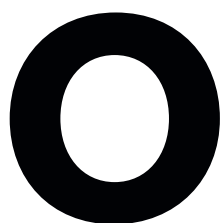
NOGVA



Sæby SKAGENS FREDELIGE FETTER

Skagen er juvelen for dem som tar båtturen til Danmark. Men litt lenger sør ligger en annen perle. Sæby har fin sandstrand, hyggelig atmosfære rundt havnen og ikke minst: Her er det ikke festbråk halve natten.

TEKST: JONAS ARVIDSSON



til Sæby noen stor utfordring. Det er overfarten som krever planlegging.

Om du først har seilt 70–80 nautiske mil fra Norge over Skagerak til Danmark, er det ikke turen på rundt 25 nautiske fra Skagen

Vi har tatt turen noen ganger og det har alltid vært spennende å legge merke til hvor mye forholdene kan variere selv på en såpass kort strekning. Selv om Skagerak ikke akkurat er kjent for å være en vanskelig havstrekning sommerstid, gjør man lurt i å være forberedt på noe mer enn ren kystseilas. Hav- og vindvarsel på Yr er obligatorisk før man begir seg ut, klargjøring av båt og sikkerhetsbrief for mannskap og passasjerer likeså. Avhengig av vind og

bølger skal man oppholde seg fire til åtte timer i åpent hav ved en normal motorbåt-passasje. Da er det greit å vite hva man begir seg ut på.

Det vennlige Danmark

Vel fremme i danske farvann er belønningen stor, med et miljø både i havn og underveis som skiller seg helt fra det vi kjenner fra vår egen kystlinje. Langgrunt, flatt og uten de geografiske kjennemerkene under seilasen.



LANDEMERKE: Den hvite kirken synes fra langt til havs og er et fint seilingsmerke.

Her viser ledmerker, fyrtårn og store installasjoner på land veien. Ingen uthavner, men desto hyggeligere havnemiljø når du først ankommer. Her er det velordnede forhold, bølgende åkere, lange sandstrender og sjarmerende landsbystemning.

Vel på plass i Sæbys beskyttede havnebas-seng får du solid kompensasjon for den

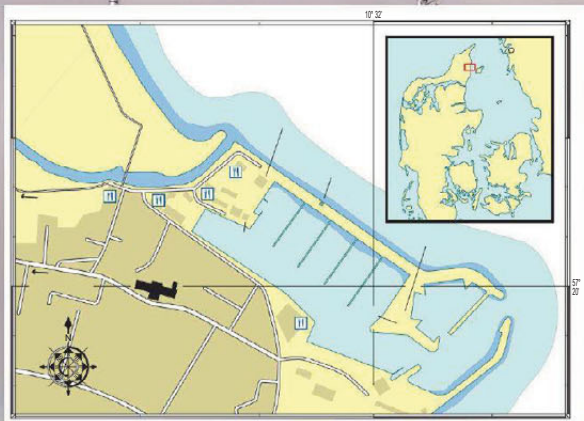
lange overfarten. Nå kan Yr være Yr og du slipper å tenke på drivstoffbeholdning eller om noen i junioravdelingen klager over manglende mobildekning. I stedet for enkel underveisservering kan du ta turen til kroen, få deg en kald Hof og et solid fiske- eller skalldyrmåltid. Båtlivet i Danmark kjennes med ett svært så fredelig.

Det første landemerket du ser når du nærmer deg Sæby er den hvite kirken. Moloåpningen ligger i den sørlige delen av

havnen og ytterdelen av pirene kan ofte skilles ut på grunn av alle hobbyfiskerne på tuppen.

Norsk velkomst

En litt spesiell velkomst sørger «Fruen fra havet» for. En nesten syv meter høy statue fra 2001, laget av den norske kunstneren Marit Benthe Norheim sammen med rundt 900 barn og unge i Sæby. Norheim har bodd i Danmark siden 1996. Fruen fra havet er ➤



JONAS ARVIDSON



HAVNEHYGGE: Havnen i Sæby har hyggelige serveringssteder som Jacobs Fiskerestaurant og Jensens Fiskerestaurant. Sistnevnte har også gatekjøkken. I tillegg finnes blant annet Beers and Burgers.

en Janusfigur, et mytologisk vesen med to ansikter. Det symboliserer begynnelse og slutt, nåtid og fremtid, avreise og hjemkomst, land og hav. Når du kommer til Sæby ser du ett ansikt og når du drar ser du et annet.

Skulpturen er inspirert av hovedpersonen i skuespillet med samme navn av Henrik Ibsen. Han skrev det under et opphold i Sæby sommeren 1887. Skulpturen kan også sees på som en gallionsfigur og beskyttelse mot ukjente farer. Under arbeidet ba Norheim barn og unge i Sæby om å tenke på en skremmende situasjon og lage sine egne talismaner i keramikk og glass. Resultatet ble alt fra engler til djevler, mobiler til husdyr. Disse ble så støpt inn i statuen.

Bli liggende

I indre havn er det en egen gjestebrygge i tre ved grillplassen, i tillegg er det gjesteplasser med akterfeste eller sidefortøying lenger inn i havnen. Her finner du også havnekontor og servicebygg. På tross av god kapasitet kan det bli trangt i juli, men med en smule kreativitet og samarbeid løser det seg som regel. Alternativet kan være å ta Danmarksturen i juni eller august.

Har du først fått deg en plass, er det gode grunner til å bli liggende en stund. Det

PETER JØRGENSEN



NORSK: Fruen fra havet hilser deg velkommen til Sæby.

KJETIL LØTTE



PETER JØRGENSEN

SENTRUM: Torvet i sentrum er et populært samlingssted.

CIANNE CHRISTIANSEN



IDYLL: Sæby er virkelig en idyllisk småby.



JONAS ARVIDSSON

SPESIALITET: «Stjernesnud» er den lokale kulinariske spesialiteten.

livlige havneområdet er byens hjerte med sine fiskekuttere, fritidsbåter, gallerier og restauranter. Den gamle delen av Sæby ligger nær havnen og virker velholdt med smale brosteinsgater, gule hus med roser på forsiden.

Rundt havnen får du en kontinental følelse på sommeren. Her er det ikke bare båtfolk, men også bilturister og ferierende fra de store ferieanleggene nord og sør for Sæby. For ikke å glemme Sæbyfolket selv. Restauranter, kafeer og iskiosker gjør at du ikke behøver kjenne på sult og tørst lenge av gangen. Det er en god anledning til å la byssa i fred en stund. Spesialiteten her er «Stjernesnud» – en symfoni av havets lekerbiskener der rødspette naturlig nok spiller en hovedrolle. Enhver restaurant med respekt for seg selv gjør en egen versjon av retten, så prøv gjerne på flere steder.

Grill og tappenstrek

Et sympatisk trekk ved mange danske gjestehavner er den obligatoriske grillplassen der båtfolket kan samles for middag og kveldshygge. Aftenens begivenhet om sommeren er tappenstrek. Den blir spilt på trompet

klokken 21 når Dannebrog fires for kvelden. En tradisjon Sæbyborgerne setter stor pris på, og det samles alltid mange mennesker på bryggen for den tradisjonelle og enkle, men fine seremonien.

Sæby har en flott strandpromenade. Den strekker seg fra elveutløpet nord for havnen og videre oppover i retning Frederikshavn. Som navnet antyder, går den langs en hvit sandstrand med fine muligheter for både bading og soling. Selv om det er liv og røre rundt havnen, ligger selve sentrum av Sæby en kilometer inn i landet. Den gamle hovedgaten fra havnen til sentrum heter Algade og går via kirken og turistkontoret. Det er en fin tur med gammel bebyggelse på begge sider – det er her skrytebildene av Sæby blir tatt.

I sentrum finner du et par gågater med butikker og ulike serveringssteder rundt det store torget. Om du trenger å fikse på ➡



KJETIL LØYTE

IS MED GUF: Havnekiosken ved utløpet til Sæbyelven er et populært mål for is med guf og flødebolle.

PETER JØRGENSEN

SEVERDIGHET:

Sæby Vandmølle fra 1640 ligger fint til langs elven. Du finner det på stien mellom sentrum og havnen.



MARTIN JANSEN

FREDELIG: Det er ofte langt fredeligere i Sæby enn i mer hektiske Skagen.

væskebalansen før den strabasiøse returen, er dette stedet. Her finnes også dagligvareforretninger for nødvendig proviantering. Om du vil bedrive litt sightseeing innehar den gamle møllen fra 1640 ved Sæby elv tittelen «mest fotografert» i området. Fortsett gjerne den idylliske stien langs elven ned til havnen for variasjonens skyld.

Utflukt på to hjul

Mange danske havner har sykkelutleie. Det gjør livet enklere for handling og utflukter. I Danmark ligger man mange år foran resten av Skandinavia med infrastruktur for syklist. At det er langt mellom motbakkene gjør heller ikke noe, vinden står for den største naturlige utfordringen. Med pedaler under bena virker ikke de 13 kilometerne til Frederikshavn uoverkommelige. Og virker det for langt, er det severdigheter i nærområdet. Turistkontoret har kart med ruter både for fot- og sykkelturner. Vi anbefaler Sæbygård slott, et renessanseslott omgjort til museum med guidet tur. Det ligger tre beskjedne kilometer fra havnen.

Den første bosettingen i Sæby dukket opp rundt vikingtiden. Det var lenge den eneste havnen i Nord-Jylland og her saltet ble tatt i havn fra Læsø i middelalderen. Fisket går som en rød tråd gjennom Sæbys historie og byen blomstret i takt med oppganger i sildefisket. Men gjennom 1700- og 1800-tallet ble sedimenter fra elven et problem for havneforholdene og Frederikshavn overtok rollen som viktigste havneby. I dag er Sæby Fiskeindustri den eneste igjen og produserer 100 millioner bokser med makrell i tomat.

Smuglerhavn

Gjennom 2. verdenskrig ble Sæby en viktig del av smuglerruten mellom Danmark og Sverige. Mellom 1943 og 1945 skal rundt 800 danske jøder ha flyktet herfra med fiskebåt. På turen tilbake tok man ofte med seg våpen, ammunisjon og sprengstoff til den danske motstandsbevegelsen. Det sies at smuglingen kunne være god butikk, med priser på 500 til 50 000 kroner per person. Årslønningen for en fisker var på den tiden cirka 2500 kroner.

På slutten av 1800-tallet ble Sæby kjent som turistdestinasjon. Man bygget kurbad ved Sæby Jernkilde, men lyset lokket mange av de samme kunstnerne som gjorde Skagen kjent. I dag har kurbad og pensjonat blitt erstattet med campingplasser, hyttebyer og ferieresorts langs kysten. Yrkesfisket mistet sin betydning mot slutten av 1900-tallet og utbyggingen av havnen i 1980 kom først og fremst fritidsflåten til gode.

I dag teller Sæby rundt 9000 sjeler, sysselsatt i industri, handel og selvsagt turisme. At båtturister spiller en viktig rolle, viser utbyggingsplanene for Sæby havn. Totalt sett vil kapasiteten rundt regnet fordobles. Det blir nytt havnebasseng sør for det nåværende, omkranset av en kunstig øy.

Om du først har tatt turen til Sæby, kan vi anbefale en tur innom Læsø litt lenger øst i Kattegat. Derfra er heller ikke turen over til Göteborg avskrekkende, slik at du kan få med deg et godt stykke av den sørlige Bohuslänkysten før du krysser hjemover til norske farvann.

START SESONGEN MED EN **NY** BÅT- ELLER HAVNEKALESJE



Scan meg

Eller bestill på:
kalesjer.no

Bestill nå!

Husk! Er du KNBF eller RS-medlem?
Da har du **12%** rabatt!



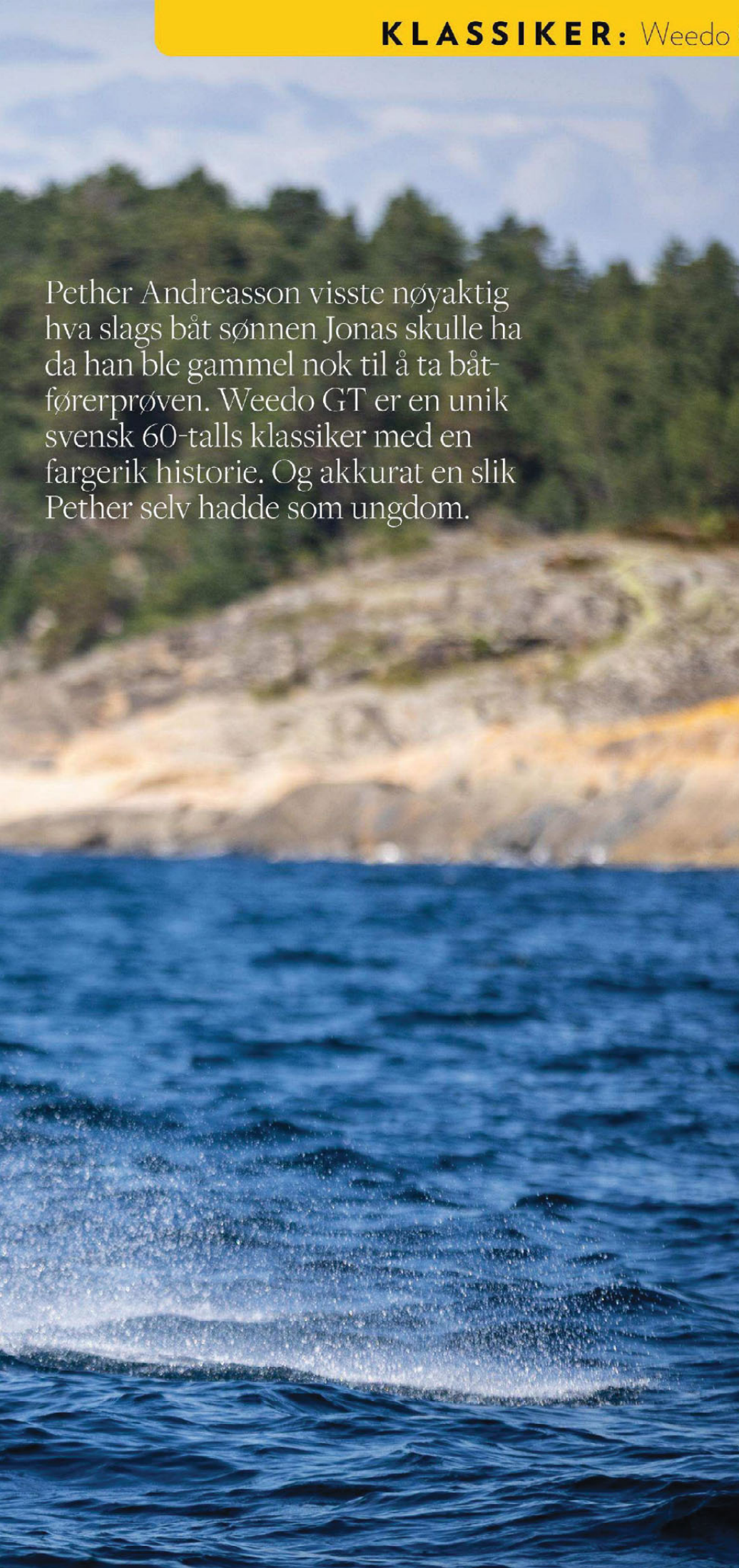
HANSEN
PROTECTION

Epost: marine@hansenprotection.no

Tlf: 69 00 13 50 Web: Kalesjer.no

Svensk lavflyging i norsk skjærgård





Pether Andreasson visste nøyaktig hva slags båt sønnen Jonas skulle ha da han ble gammel nok til å ta båtførerprøven. Weedo GT er en unik svensk 60-talls klassiker med en fargerik historie. Og akkurat en slik Pether selv hadde som ungdom.

TEKST OG FOTO:
TERJE BJØRNSSEN

Weedo GT vekker naturlig nok oppsikt når den dukker

opp i skjærgården utenfor Tvedestrand. En liten speedbåt på fire meter, med linjer det både lukter fart og nostalgi av. Men hva er den? En amerikansk spesialitet, en selvbygget one-off, eller noe helt ukjent fra plastbåtenes pionertid på 1960-tallet?

Faktisk er den litt av alle disse tingene. Men det mest overraskende – i alle fall for nordmenn – er den svenske opprinnelsen. Vi har jo lett for å tenke på våre egne klassikere fra 60-tallet, og glemme at det i samme periode foregikk masse spennende hos våre naboer i øst.

Og historien bak Weedo kunne vært plottet til en Netflix-serie: Den startet tidlig på 1960-tallet med de to SAS-pilotene og båtentusiastene Lennart Ebbekke og Herman Henriksson, forteller Pether. Lennart kjøpte en amerikansk Glaspar G3, og i garasjen utenfor Stockholm satte han i gang med å modifisere båten.

Båtrace var springbrett

Skroget ble fjernet og Lennart laget sitt eget, med spiss V-bunn på 22 grader og kraftige steglister, inspirert av de amerikanske Bertram-båtene. Dekket fikk ny utforming, og i 1962 deltok Ebbekke og Henrikson i Roslagsloppet med den første båten i kryssfiner, utstyrt med en Mercury 50 hester.

I likhet med mange andre vordende båtprodusenter på denne tiden, var båtløp den beste måten både å teste ut og å vise frem båtene på. USA hadde sitt Miami-Nassau, og i Sverige ble Roslagsloppet den store begivenheten. Det første løpet ble arrangert midtsommerdagen 23. juni 1962, med 21 båter fordelt på fem klasser.

Fra starten i Saltsjöbaden tok ruten på snaut 100 nautiske mil deltagerne gjennom den nordre delen av Stockholmsskjærgården, så et åpent strekk på rundt 30 nautiske mil nordover, og til slutt innseilingen i beskyttet farvann mot målgang i Öregrund. Rapportene fra løpet forteller om gode værforhold, noen problemer med løse seter



SPENSTIG: Det nostalgiske speedbåt-designet vekker berettiget oppsikt. Det gjør også de friske sjøegenskapene.



og vindskjermer, men bare én båt måtte bryte grunnnet feil på styringen.

Weedo-teamet gjorde et svært godt inntrykk med klasseseier og en snittfart på imponerende 28,3 knop. Debuten i Nordens første offshorerace ga mersmak, og de to kumpanene fortsatte utvikling og forbedring

av båten. Etter hvert ble kryssfiner erstattet med glassfiber og de neste to årene tok de hjem flere klasseseiere i Roslagsloppen.

Suksess med ny versjon

Det store høydepunktet kom i 1965. Da debuterte den nye Weedo 14 og vant i fire

klasser med ulike motortyper, i tillegg andreplass totalt i konkurranse med større båter. Modellen fikk navnet Weedo GT, og de to flygerne solgte produksjonsrettighetene til Sigurd Isacson, som også etablerte det velkjente båtmerket Flipper.

Utviklingen for fritidsbåter i Sverige og Norge var ganske lik i perioden fra slutten av 60-årene og starten av 70-tallet: Først gikk alt som varmt hvetebrød, så kom oljekrisen og sørget for en brutal bråstopp. Det ble også historien om og endeliktet for Weedo, som rakk å bygge et sted mellom 600–700 båter i løpet av en 10-årsperiode.

Det er en velkjent historie for Pether og Jonas Ramstad Andreasson. Ikke bare fordi de sammen jaktet på og fant en velrestaurent Weedo GT i Sverige for fire år siden. Da hadde Jonas vokst fra sin Wester 360-jolle, og klar for å gå i pappas fotspor. For tross mange voksenår som bodøværer, har Pether på ingen måte glemt sin oppvekst som båtgal ungdom på Öckerö utenfor Göteborg. Med far som trålskipper, senere



TEAM FAR-SØNN:

Pether Andreasson og sønnen Jonas er begge lidenskapelig opptatt av bil og båt. I garasjen står det blant annet en 1990-modell Mazda RX-7 Cabriolet.



kaptein på landgangsbåt i den svenske marinen, manglet det ikke på maritimt blod i årene.

Krabber ble til båt

– Jeg solgte krabber og makrell til sommergjestene, og sparte opp alt jeg kunne til båtkjøp, smiler Pether. I 1976 byttet den da 17 år gamle Pether inn sin Vator 14 R med 20 hk Mercury i en Weedo GT med 50 hk Mercury på hekken. Det ble kjærlighet ved første blick, og selv om han bare eide båten i ett år før det var tid for neste eventyr, satte den dype spor i en ivrig båtsjel.

På finn.no er Weedo så sjelden at den ikke engang har navnet sitt i listen over båtmerker, men på blocket.se er det jevnlig mer eller mindre velholdte Weedo-modeller til salgs. Dessuten har ildsjelen Per Gustafsson restaurert de originale formene, og tilbyr nybygd Weedo GT til rundt 150 000 svenske kroner.

Da den «rette» Weedo GT dukket opp, handlet Jonas og Pether raskt. Kun kort tid

EKTE KLASSIKER:

Weedo var garasje-prosjekt for to svenske SAS-flygere i 1962. Og ble en suksess både i båtrace og i salgslokalet.

senere lå båten på familiehytta i nærheten av Tvedestrand. Neste oppgave var å finne motor:

– Helst skulle vi hatt en Yamaha 85 hester tresylindret totakter, en fantastisk motor, sier Pether.

Men da hadde båten blitt vel heftig med toppfart rundt 50 knop og sannsynligvis mer omfattende vedlikehold. Etter litt leting på finn.no fant far og sønn-teamet en pent brukt 60 hesters Mercury firetakter i Stavan-ger.

God hjelp til perfekt oppsett

Firetaktere er jo tyngre enn de totakterne Weedo GT opprinnelig ble bygget for. Båten

NOK KREFTER:

Gammel totakter eller moderne firetakter? Valget falt på sistnevnte, ikke minst med tanke på pålitelighet. Og 60 hk holder til 45 knop under gunstige forhold.

ble laget for motor med kort stamme, men mange har i likhet med denne modifisert motorfestet til lang stamme. Det gir noen utfordringer med tyngdepunkt og balanse i en båt på 4,2 meter, særlig med vekt på beskjedne 200 kilo. Blant annet har den tendens til galoppering.

Da er det godt å befinne seg i Tvedestrand-området. Her buldrer det fra V8-motorer på fri eksos og hyler fra lystige totaktere fra tidlig morgen til sen kveld. På Fjordsenteret i Sagesund kan de mer enn å pøse ut femmeters skjærgårdsjeeper med 50-hestere:

– Vi forsøkte først med ballast, men så kom Ruben Meisal og Jan Trygve Bråthen inn i bildet, forteller Pether.

– Med sin erfaring fra klassiske båter og båtracing har de vært til stor hjelp i oppsettet av vår Weedo GT. Justering av monteringshøyde, korrekt propellvalg, riktige trimflaps og andre viktige detaljer. Det har satt prikken over i-en når det kommer til stabilitet og fart på denne båten, sier han. ➡

USA-INSPIRERT:

Typisk båtinteriør på 60-tallet, både design- og fargemessig var amerikanske bilmodeller ofte inspirasjonskilden.



DASHBORD: Her er det enkelt og greit med kun nødvendige instrumenter. Moderne ratt kler likevel Weedo-stilen.



Det forplikter å eie en slik båt i dette området. Tvedestrand Motorbåtforening sto bak det spektakulære «Skagerak Across» fra Tvedestrand til Hirtshals og tilbake fra 1967 til 1972, og selv om akkurat det løpet er historie, er det fortsatt et levende båtsport- og klassikermiljø her. Med Jonas ved roret og Pether som navigatør har de deltatt i det tradisjonelle Fjordløpet.

Overgangen fra jolle god for drøyt 20 knop, til rasedyret Weedo GT med opptil 45 knop toppfart er selvsagt stor, men Jonas har vokst med utfordringen:

Liker å øve i bølgene

– Det første jeg måtte lære meg var å parere tendensen til «chinewalk», forteller Jonas. Det er typisk for mange raske V-bunnbåter, kort fortalt en tendens til å vippe fra side til side mot overgangen fra bunn til skrogside (chine på engelsk), og holdes best i sjakk ved presis motkorreksjon med styringen.

Med det under kontroll, forteller Jonas at båten kjennes overraskende stødig å kjøre, tross lav vekt og høy fart:

– Trimflapsene fra Smart Tabs er utstyrt med en gassdemping som gjør dem selvjusterende avhengig av vanntrykket. De kalibreres ved montering. Dermed er de i utgangspunktet ikke i kontakt med vannet i høy fart, men hjelper sammen med de spesielle vingene på sidene og akterover til stabilitet i svinger og urolig sjø, forklarer han.

SMART TABS: De passive trimflapsene har en gassdemper som fjærer inn etter hvert som vanntrykket øker. Løsningen passer perfekt for Weedo GT.

Jonas liker å dra ut på egen hånd og øve seg på kjøring i bølger utaskjærs. – Det aller beste med båten er hvordan den skjærer gjennom urolig sjø samt at den fort kommer opp i 40 knop. Mange i større båter lurer nok veldig på hva slags båt dette er når jeg spretter forbi dem i bølgene, ler Jonas.

Båteventyret var ikke slutt for Ebbekke og Henriksson, selv etter at de hadde avsluttet Weedo-prosjektet. Mange erfaringer rikere satte de i gang på nytt i garasjen til Ebbekke. Denne gangen med mål om å bygge en større, raskere og enda mer sjødyktig båt. Resultatet ble den langt mer kjente Smuggler 18. Senere med Smuggler-modeller på 21, 24 og 28 fot, og produksjon i Norge.

I ekte entusiaststil har Pether allerede begynt å tenke på neste prosjekt:

– En Smuggler 24, det hadde vært noe, eller hva Jonas?



IKKE BARE PYNT: Finnene på siden av båten har også en stabiliserende effekt, særlig ved svingkjøring.



EGET SKROG: SAS-flyger Lennart Ebbekke skilte dekk og skrog på en Glaspar G3 og laget sitt eget, med markerte steglister og skarpere V-bunn for bedre sjøegenskaper.



UT PÅ EVENTYR: I Tvedestrands skjærgården er Jonas og Weedo GT blitt et kjent syn, sammen med mange andre entusiastbåter i området.



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.



I vårt nordiske klima er det ganske naturlig at en lukket salongbåt er førstevalget for den som vil vær sikre båtferien. Her møtes to modeller fra velkjente verft til dyst: Den moderne Nimbus 305 Coupé og den tradisjonelle Saga 325.

SALONGBÅTENE FORTREFFELIGHET

TEKST OG FOTO: MIKAEL MAHLBERG



Kystlinjen fra Oslofjorden i sør til Troms i nord har et typisk temperert regnklima, med årsmiddeltemperatur på åtte grader langs vestkysten. Står det å lese i Store Norske Leksikon. Det er så man skulle tro værgudene har gjort været så likt som dette gjennomsnittet som overhodet mulig denne testdagen. I tillegg sniker en rå bris seg under vår ellers ganske motstandsdyktige maritime bekledning. Under slike forhold blir man ekstra takknemlig for at det er lukkede salongbåter vi skal teste.

Nimbus 305 og Saga 325 ligger klare ved kai, med varmeren påslått. Det er klassiske salongbåter, skreddersydd for nettopp slike værforhold. I land der det ikke nødvendigvis er stor temperaturforskjell mellom julaften og sankthansaften kan det være godt med en akterdør for å hygge seg innendørs.

Salongbåtenes store fortrinn er at du slipper å kneppe av og på en stor kalesje om været er i det litt ustabile humøret – og det kan jo skje titt og ofte. Saga har holdt seg til sine halvplanende modeller og en tradisjonell stil. Ikke spesielt luksuriøs eller overdådig, men alltid funksjonelle og velbygde båter. Svenske Nimbus, grunnlagt av fami-

lien Wiklund, er kjent for sin mer moderne og tidvis mer snobbete stil.

Dette går igjen i våre to testbåter. De utvendige målene er omtrent identiske, begge har halvplanende skrog med akseldrift. Mot Nimbus sine strykejernsformede, moderne linjer og nyskapende løsninger står Sagas konservative former og innredning i klassisk salongbåtstradisjon. Hvilken som er den beste familiebåten av de to skal vi forsøke å komme frem til på sidene som følger. ➤



GÅR LETT: Nimbus har laget et lettdrevet skrog som klarer seg med en drivstoffsnill motor.

FORKABIN: I Nimbus er den litt rommeligere enn hos Saga. Det er også plass til klesskap.

SMART: Den lille døren ved førerplass gjør det enkelt å komme ut ved tillegging.



PEN: Det er som vanlig lite å utsette på materialkvalitet og finish hos Nimbus. Her i bysseinnredningen.

KOMPAKT LUKSUS

Den nyeste feriebåten fra Nimbus lokker med luksus og høy sikkerhet på dekk. Prisen betaler du i form av en viss trangboddhet.

Når jeg går inn i salongen på Nimbus 305 Coupé gir det en velkjent, nesten hjemmehyggefølelse. Opp gjennom årene har jeg testet ulike Nimbus-modeller, nye og brukte. Og jeg kjenner meg godt igjen her. Faktisk har Nimbus-modellen mange fellestrekk med 1990-tallets forgjengere, særlig på innredningen. Den største forskjellen er at denne moderne utgaven har enda penere finish.

Bred gangvei

Årsaken er selvsagt at Nimbus etter hvert har funnet oppskriften på den optimale langtursbåten. Og at kundene vil ha det akkurat slik – de kommer nemlig tilbake og kjøper seg en ny.

Derfor er også Nimbus 305 Coupé tilpasset de av oss som er ferdige med å snike seg rundt på smale dollbord og heller vil ha en bred gangvei. Eller har barnebarn som ikke er spesielt stødige på foten. På styrbord side av båten er gangveien lett nedsenket og bred nok til å gå normalt rett fremover. Dermed kjennes turen mellom baug og akterdekk sikrere enn på det smale dollbordet hos Saga. Akterdekket er for øvrig på samme plan som badeplattformen og gir lett passasje ut og inn.

På slutten av testdagen er jeg alene om bord og skal kjøre båten 20 nautiske mil tilbake til forhandleren. Avgangen blir en smule hektisk, men takket være døren på førerplass kan jeg komme meg fort ut og ta fatt i tamper og fendre.

Nøysom med liten motor

Testbåten er utstyrt med baug- og hekktruster, det gjør at du kan glemme utfordringene med å manøvrere en halvplaner i havn. Her er det bare å lukeparkere.

Utover fjorden kjennes Nimbus 305 Coupé kjapp og lettdrevet sammenlignet med den tyngre Saga 325. Dieselmotoren er her en mindre Volvo Penta D3-220. Den høres knapt under salongdørken, men gir en toppfart på 22 knop. Nimbus kaller sitt halvplanende skrog for «smart speed design», i praksis at det er lettdrevet til omtrent denne hastigheten. Hverken skrog eller motor

kjennes overanstrengt i 17 knop. Da drar kombinasjonen moderate 1,63 liter per nautisk mil, merkbart mindre enn Saga 325 i samme hastighet.

Det strømlinjeformede designet skjuler et moderne interiør. Pent tilpasset, lakkert mahogni uten synlige skruer, glassholdere og gjennomgående stram design utstråler luksus.

Bruker plassen smart

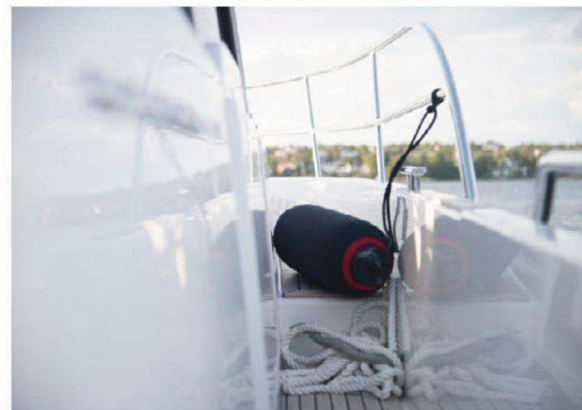
Men salongen kjennes også noe trang. Prisen for den brede gangveien er at salongen blir smalere. Takhøyden er mindre enn i Saga, dessuten er passasjen mellom sittegruppe og byssa trangere. Men Nimbus har benyttet det de har av plass på en smart måte. Sittegruppen har to gode tosetere i hver ende og gir fire behagelige sitteplasser. Den fremre vipper rundt og blir copilotplass underveis.

Under dekk har Nimbus prioritert kabinen i baugen. Den er merkbart større enn i Saga, det er eksempelvis plass til å gå inn og skifte. Toalett og dusjrom er hakket rommeligere og har en smidigere løsning for dusjdøren. Stikkabinen under salongdørken har en kort benk for klesskift og rommer to personer. Leselampene har USB-uttak for lading av telefon eller nettbrett.

Prisen for Nimbus 305 Coupé er i området tre til fire millioner, avhengig av utstyr.



SLANK KABIN: Gangvei rundt båten koster innvendig plass. Fire sitter fint på spiseplassen.



GANGVEI: Den er bred og trygg i Nimbus.



KLASSIKER: Saga 325 har klassiske halvplanerlinjer. Stødig skrog trenger mer motor enn i Nimbus.



FORKABIN: Saga har i større grad prioritert plassen i stikkabinen.



BYSSA: Saga viser hvordan man får plass til «alt».



BEST I UROLIG VÆR

Tradisjonell sjarm, god plass og stabile sjøegenskaper gjør Saga 325 til den tryggeste langtursbåten.

Saga-fabrikken ligger nesten så langt vest du kan komme i Norge. Tettstedet Selje ligger rundt regnet 15 nautiske mil sørøst for det beryktede Stadlandet, en av de mest værharde kyststrekningene vi har her nord. Med lange og utsatte transportstrekninger rett ut fra bryggekannten på verftet, bør Saga ha sitt på det tørre med tanke på sjøegenskapene.

Ikke helt Stad

Selv om vinden gjør sitt beste for å piske opp sjøen i fjorden ved Saltsjöbaden øst for Stockholm, blir ikke inntrykket helt det samme som ved Stad. Men selv på vår tur i laber bris merker man at Saga 325 er rundt 700 kilo tyngre enn Nimbus og tar motsjøen med mer pondus. Baugfasongen gjør også at bølgespruten slås ned og ut til siden.

De solide sjøegenskapene og solide vekten har sin pris. Motoren er en Volvo Penta D4-225 og den kjemper hardt for å presse båten opp i toppfart på 19 knop.

Bak rattet kjennes båten litt tung og seig i forhold til den lettrevne Nimbus 305. I 15 knop bruker motoren 2,5 liter per nautisk mil, nesten en liter mer enn Nimbus.

Da Vi Menn Båt testet Saga 325 med Volvo Penta D4-260 i 2012, brukte den kombinasjonen 2,0 liter per nautisk mil i 18 knop og toppet 23,5 knop. Mest økonomisk går Saga 325 i skrogefarten på syv knop. Da nøyer den seg med 0,8 liter per nautisk mil. I den farten byr båten også på en stillegående reise for passasjerene.

Fine detaljer

I forhold til luksusfølelsen i Nimbus er det mer klassikersjarm om bord. Edeltre blandes med hardføre materialer på utsatte steder, og at Saga 325 springer ut fra den eldre 315 som kom i 2004 er tydelig. Den lange produksjonstiden har finslepet detaljene, resultatet er en gjennomtenkt og behagelig båt.

Når vi går inn i salongen tar Saga poeng på Nimbus. Her får du bedre romfølelse og mer lys enn hos svensken, som har noe mindre salong. To enorme takluker slipper solen inn. Takhøyden er rundt to meter og de høye vinduene gir flott utsikt i alle

retninger. Dollbordene på siden av båten er smalere enn hos Nimbus og gjør salongen bredere og enklere å bevege seg gjennom.

I U-sofaen på babord side sitter fem personer behagelig. En smart løsning gjør at den fremre delen kjapt konverteres til to copilotplasser i kjøreretningen. Bysseløsningen er rommelig, med bra oppbevaringsplass og en hederlig kokeløsning med gass.

Best i stikkbugaren

Under dekk har Saga satset på en åpen «gang» når du kommer ned. Den leder både til stikkøyen under salongen og til hovedlugaren forut. Løsningen stjeler noe plass fra lugaren forut som likevel rommer en komfortabel dobbeltseng. Stikkøyen er likevel båtens beste soveplass og dessuten lett å ta seg inn og ut av. De feilplasserte leselampene er eneste minus. På styrbord finner du toalett med separat dusjdel og ståhøyde på rundt 180 cm.

Saga 325 er bra utstyrt selv om du har en lang liste av mulige tilvalg. I basisutrustningen har du det meste som trengs for ferieturen, men mange lar seg nok friste av mange gode utstyrløsninger som er gode å ha på en båt av denne typen. Båten koster fra rundt 2,3 millioner kroner.



LYST: Store vinduer og takluker gir luftig følelse. Hyggelig sittegruppe på babord.



TAKHØYDE: I Saga kan du nærme deg to meter uten å stange i salongtaket.

OG VINNEREN ER ...

Etter en jevn kamp går den mest behagelige av båtene av med seieren. At både Saga og Nimbus har mer enn 50 års erfaring med familiebåter blir klart etter en dag i Stockholmsskjærgården. Saga 325 og Nimbus 305 Coupé er begge gjennomtenkte

langtursbåter – samtidig skiller de seg merkbart fra hverandre.

Den som setter pris på mer moderne utseende og vil glitre litt mer i gjestehavnen velger luksusskuta Nimbus 305 Coupé. Et effektivt skrog og en snill motorisering gir god marsjfart og lavt forbruk. Likevel ender

vi opp med å godblunke til Saga 325. Den store, lyse salongen, trivselen og de trygge sjøegenskapene i all slags vær gjør dette til en hyggelig og sikker feriebåt. I Saga 325 drar du gjerne på båtferie – enten det er sankthansaften eller julekvelden.

NIMBUS 305 COUPÉ

Lengde:	10,07 meter
Bredde:	3,25 meter
Vekt:	4100 kg
Personer:	8
Drivstoff:	250 liter
Vann:	150 liter
Septik:	80 liter
Motor:	Volvo Penta D3-220
Pris fra:	ca. 2,4 millioner

Testen

Last:	2 personer
Motor:	Volvo Penta D3-220
Fart:	22 knop

KONKLUSJON

En moderne og relativt lett-drevet feriebåt med fin luksusfølelse. Fin passasje til og fra dekk, men noe trang salong.

SAGA 325

Lengde:	9,78 meter
Bredde:	3,25 meter
Vekt:	4800 kg
Personer:	8
Drivstoff:	420 liter
Vann:	220 liter
Septik:	100 liter
Motor:	Volvo Penta D4-225 til 300
Pris fra:	ca. 2,2 millioner

Testen

Last:	4 personer
Motor:	Volvo Penta D4-225, 225 hk
Fart:	19 knop

KONKLUSJON

En familiebåt vi gjerne tar båtferien i. Høydepunktet er den trivelige salongen og robuste sjøegenskaper. Ekstra vekt gir høyere forbruk enn Nimbus.

PLUSS:

- + Ser bra ut
- + Lettdrevet
- + Sikkerhet på dekk

MINUS:

- Trang salong

PLUSS:

- + Trygge sjøegenskaper
- + Lys, rommelig salong
- + Stillegående

MINUS:

- Bruker noe mer drivstoff

KNEPEN SEIER:

Saga sniker seg foran Nimbus takket være med robuste sjøegenskaper og bedre salongløsning.





HUSK AT DET BARE ER **150 DAGER** TIL NY BÅTSESONG

La proffene ta seg av båten din, så er den ship shape
når du er klar for å nyte båtlivet



AUTORISERT

BÅTMEGLER



AUTORISERT

MARINEMOTOR-
VERKSTED



AUTORISERT

GASSINSTALLATØR



AUTORISERT

PLASTREPARASJONS-
VERKSTED

Les mer på norboat.no

FRA TINGVOLL

GRATIS
BEFARING
-
SE MER HER



Vi gjør
solskinnsdager
enda bedre

Screen isolerer både mot solvarme og mot kulde

NORSOL®

✓ Skann QR koden over og lær alt om gardiner og solskjerming fra Tingvoll.



1

GRATIS BEFARING

Vi gir råd, viser prøvekolleksjon, tar nøyaktige mål, og gir prisoverslag.

2

PRODUKSJON

Vi besørger din bestilling som blir skreddersydd på vår fabrikk.

3

MONTERING

Vi monterer din ferdige bestilling der du ønsker den, raskt og fagmessig.