



Test

Av: Mikkel Thommessen og Axel Nissen-Lie

Ti turseilere rundt 40 fot

Journalister fra flere europeiske land, elite-seilere og turseilere testet 40-fotere i løpet av tre dager i alt fra stille til kuling og stor sjø. Her er dommen.



Bavaria 39
Mest for pengene



Bavaria 40 Vision
Best i to lugarer



Delphia 40
Bavariautfordreren



Hanse 400e
Med apell til yngre



Hallberg Rassy 40 i
Konservativ stil

Stortesten foregikk utenfor Engelsvik i Østfold fra 31. august til 2. september. Vi hadde fra lett vind første dag til kuling og grov sjø siste dagen. Testen ble arrangert av Seilas, men vil også bli dekket i tyske Die Yacht, svenske Båtnytt og danske Bådmagasinet. Seilas inviterte stort sett det som var av båter i denne størrelsen, og hele 15 båter stilte. Disse var Bavaria 39, Bavaria 40 Vision, Oceanis 40, Delphia 40, Sun Odyssey 39i, Ovni 395, Hanse 400, RM 1200, Najad 405 og Hallberg-Rassy 40 som presenteres her. X-40, X-41, Elan 410, Grand Soleil 40 og Salona 40 presenteres i neste nummer.

Najad 405 og Hanse 400 fikk vi bare seilt første dagen.

Hvorfor 40-fotere

Båtkjøperne velger stadig større båter, og 40 fot er ikke lenger sett på som luksus. Flere velger seilbåt fremfor hytte, og ønsker båt med full komfort. Det gir båter i 40-fotsklassen. De testede båtene hadde alle god ståhøyde og muligheter for dusj. Barnefamilier velger som regel båter med tre lugarer, og seilere som vil ta med gjester velger båter med to toalet-

ter. Av de testede turseilerne hadde fire båter tre lugarer, mens to båter hadde doble toaletter.

Bavaria 39, Oceanis 40 og Delphia 40 har alle tre lugarer og doble bad med god plassutnyttelse. RM 1200 og Ovni 395 har en innredning som langturseilere vil verdsette, mens Najad 405 og Hallberg Rassy 40 oser av stil og kvalitet som gir en stor luksufølelse om bord.

Cockpit

Trenden går helt klart mot doble ratt også i denne størrelsen. Det gir økt bevegelsesfrihet i cockpiten, og mer boltreplass. Dagens båter er så brede at det ikke er noe problem å ha et fast cockpitbord. Det er faktisk bare en fordel, fordi da har beina noe å spenne mot når båten krenger. Bavaria Vision, Oceanis og Sun Odyssey har alle store moderne cockpiter. Sentercockpit-båtene Najad og Hallberg Rassy har de trangeste cockpitene.

Regattainnstinkt

Flere i testpanelet var erfarne seilere som med en gang fikk tent regattainnstinkt. Også de fleste leverandørene hadde satset på å gjøre det bra på vannet. Noen hadde hyret inn toppseilere og seilmakere, og alle båtene hadde fått foldepropell og de fleste bedre seil enn standard.

Lik fart

Dagens turseilere seiler bra, men veien opp til cruiser-racerene er stor. De raske 40-foterne gikk høyere og hadde bedre fart en turseilerne. Fartforskjellene på turseilerne var så små at hvem som er om bord, seiltrim og seil var avgjørende for hvor fort båten gikk. Mer avgjørende enn båten i seg selv. Kun to båter skilte seg ut fartsmessig. RM 1200 gikk et hakk høyere enn de konkurrerende turbåtene, med samme fart. Det hjalp helt sikkert en del at en av Frankrikes beste seilere var om bord, en som jobber på verftet og er sønn av grunnlegge-



Najad 40
Best på komfort



Oceanis 40
Best på design



Ovni 395
Sjøens traktor



RM 1200
Mest innovativ



Sun Odyssey 39i
Snill og fornuftig

ENDLESS BEAUTY ULTIMATE SAILING CONTEST 45CS



| 45CS | 50CS | 55CS | 60CS | 65CS |

CONTEST YACHTS

Overleek 5
1671 GD Medemblik
Holland
tel +31(0)227 543 644
fax +31(0)227 543 648
info@contestyachts.com

WESTMAR AS

Slemmestadveien 416
1390 Vollen, Norway
tel +47(0) 66 75 94 50
fax +47(0) 66 75 94 51
post@westmar.no
www.westmar.no



Contest is located around the world, please check our website for an agent near you.



BAVARIA 40 VISION har en herlig cockpit for alle. Fantastisk utnyttelse av plassen under dekk. Hang overraskende godt med i 12-14 m/sek. På minussiden er treg styring, lav bom og trearbeidene som har forbedringspotensialet

Jannicke Stålstrøm



HANSE 400 har lyst og trivelig interiør. Stolene i salongen kunne med fordel vært byttet ut med noe som man kunne sitte godt i. Seiler godt, men burde hatt storseilskjøtet i cockpit. Vinsjen er også plassert klønete i forhold til sprayhood, litt kronglete å komme til. Bra båt med rom for forbedringer.

Fredrik Bergseth



HALLBERG RASSY har flott interiør med vakker finish. Bekvem salong og stor toalett, perfekt U-bysse og mange skap. Sterkt bygd med kraftig laminat og overdimensjonert rorstamme. Flott skrogfinish. Eneste negative er styreposisjonen som er trang med lite ratt og for lav bom.

Morten Nissen-Lie



RM 1200 er den eneste båten med rorkult. Pierre-Francois Lepoutre fikk skikkelig trim på båten.

ren. Ovni 395 slet med å holde farten, og det hjalp ikke at båten var grodd og hadde standard seil som ikke holdt samme standard som resten av flåten.

Overraskelsene

Foruten RM 1200 overrasket også Oceanis 40 og Bavaria 39 positivt. Oceanis 40 hadde standard seil som var klart enklere enn Hanses, Bavaras og Sun Odysseys, men klarte like vel å bite seg fast i feltet, i hverfall så lenge det var lett vind. Når det blåste opp derimot bar Oceanis preg av at den hadde for lite vekt i kjølen. Sun Odysseyen som deltok var en Performanceutgave med mer av det meste, men klarte likevel ikke å tukte RM 1200. Bavaria 39 og Delphia hadde rullemast noe som heller ikke så ut til å slå ut på farten. Om man sammenligner LYS-tallene så har Bavaria 39 et tall på kun 1,23 mens Hanse 400 har hele 1,28. Delphia har 1,27 og Bavaria 40 Vision har 1,24. Erfaringene fra testen tilsier at Bavaria 39 burde hatt et høyere LYS-tall, mens både Delphia og Hanse er blitt straffet for mye.

I mye vind

Vi fikk seilt de fleste båtene også under tøfere forhold, men ikke alle. Hallberg Rassy, RM 1200 og Ovni 395 hadde mindre forseil som er et must for god høye på kryss i mye vind. Å seile med delvis innrullede genoer stjeler høyde. Et løst indre forstag er løsningsen for bedre seilegenskaper i mye vind på kryss.

Verdi og pris

Båtene varierer kraftig i pris fra kr 998.000 for Bavaria 39 som er testens billigste til kr 3,2 millioner for Najad 405 som er testens dyreste. I finish, stil og detaljnivå er det hav av forskjeller mellom de billigste og de dyreste båtene. De kostbare båtene har bedre lyd-isolerte motorer. De har vanntanker av stål som setter mindre smak på vannet enn plast, og det finnes en mengde smarte løsninger under dekk som man setter pris på når man skal bo i båten over lengre tid. Prismessig ligger båtene i to grupper med billigbåtene Bavaria, Hanse, Sun Odyssey og Oceanis med priser fra én til 1,4 millioner kroner. Midtgruppe med RM 1200 og Ovni 395 med priser rundt to millioner, og Hallberg Rassy og Najad på priser rundt 3 millioner. Erfaringsmessig har kvalitetsbåter holdt seg godt i pris, men undersøkelsen som vi gjorde i fjor viste at verditapet er minst på de båtene det selges mest av. Vår hypotese er at kostbare båter synker kjappere de første årene, men vil så holde seg godt i pris, mens billigbåtene har en grei annenhåndsverdi de første årene fordi markedet er så stort, men vil så miste verdi om kostnadene å eie båten øker.

Utstyr

På samtlige båter må man regne med å legge



OCEANIS 40 er en veldig lys og trivelig turseiler, nesten som en liten leilighet. Båten skiller seg positivt ut designmessig. Minus for lite skap-plass/stuerom.

Merete Nissen-Lie



RM 1200 er en ordentlig langturbåt med perfekt innredning. Velseilende, særlig unnavind og masse plass på grunn av den store bredden. Dekkshuset er fint om

man skal styre fra salongen, men tar noe av utsynet forover fra cockpit.

Svenning Topp



DELPHIA 40 har et leddrevet skrog som gir rormannen klare svar. Rask i reaksjonene. Bra interiør og materialvalg. Stort volum og praktisk vinkelbysse. Prisen gunstig. Negativt er rorets nøytralitet som tenderer til avfeldighet når det blåser.

Curt Gelin

	Bavaria 39	40 Vision	Delphia 40	HR 40	Hanse 400	Najad 405	Oceanis 40	Ovni 395	RM 1200	SO 39i
LOA	12,14 m	12,7 m	12,2 m	12,40 m	12,10 m	12,20 m	12,17 m	12,77 m	11,99 m	11,82 m
LVL	10,71 m	10,6 m	11,05 m	10,60 m	10,80 m	10,44 m		10,30 m	11,42 m	10,69 m
Bredde	3,97 m	3,99 m	3,96 m	3,82 m	4,04 m	3,85 m	3,96 m	4,10 m	4,22 m	3,84 m
Dybde	1,85/2,00 m	1,75 m	2,19 m	1,99 m	1,98/1,65 m	2,1/1,9 m	1,95/1,60 m	0,58-2,10 m	1,80 m	1,98/2,20 m
Vekt	8.300 kg	8,950 kg	7.860 kg	10.000 kg	8.500 kg	12.200 kg	7.680 kg	8.800 kg	7.800 kg	7.250 kg
Ballast	2.500 kg	3.040 kg	2,760 m	4.100 kg	2915 kg	4.000 kg	2.500 kg	3.250 kg	2,600 kg	3.250 kg
Vann	360 l	360 l	320 l	460 l	300 l	550 l	360 l	430 l	2 x 350 l	356 l
Diesel	210 l	210 l	210 l	445 l	140 l	230 l	200 l	250 l	150 l	129 l
Seilareal	82,70 kvm	95 kvm	78,10 kvm	80,8 kvm	88,4 kvm	85 kvm	78,4 kvm	83 kvm	86,67 kvm	62/77 kvm
Motor	27 hp	38 hk	38 hk	55 hk	40 hk	55 hk	40 hk	55 hk	40 hk	40 hk
Matehøyde	17,45 m	19,50 m		18,3 m	19,52 m	18,50 m			16,60 m	
Design	J&J	J&J	A.Skrzat	German Frers	Judel/Vrolijk	Judel/Vrolijk	B.Racopupeau		M. Lombard	M. Lombard
Pris	998.000	1.360.000	1.244.282	2.957.391	1.077.891	3.210.325	1.410.000	2.028.563	1.770.073	1.149.000
Frakt	38.200*	38.200*	52.000**	-	43.000	-	50.400			61.950

* Til Danmark **til Sverige



OVNI 395 har innvendig ballast som gir tung båt. Det gjør den tung å seile, tung å manøvrere. Båten er robust på grunn av byggematerialet som er aluminium, og trekker man opp senkekjølen kan man komme til de fleste uthavner. En langturboat. **Svenning Torp**



TRENDY: Oceanis har styling i orden. Under skapende ligger en lysløyfe.



LUKSUS: Kvaliteten er høy i Najad og i disse stolene sitter du svært godt.



NAJAD 405 har en flott innredning med suveren finish på den vakre mahognien. Herlig akterdekk med to seter i pushpit. Kursstabil og balansert langturboat. Trang cockpit for rormannen som ikke har særlig godt utsyn til fokka fra styreposisjon. **Bert Andersson**

til ekstrautstyr, og det er ikke slik at de kostbare båtene har mer utstyr som standard. Men det utstyret som er montert i de kostbare båtene holder en helt annen standard. Vinsjene er større, motorene kraftigere, madrassene tykkere, bedre dimensjonert elektrisk anlegg og så videre. Båtene blir hele tiden bedre utstyrt, men noe ekstra bør de fleste koste på seg. Mange leverer startpakker med fendere og fortøyingstamp-er med mer. Varmeapparat, kartplotter og sprayhood er en selvfølge i våre farvann. Det gjør også diverse

sikkerhetsutstyr. Autopilot, bedre seil og foldepropell er heller ikke en dårlig investering. Oppgradert strømopplegg er også aktuelt for de fleste. Da er vi oppe i hver fall kr 200 000 ekstra. TV og underholdningselektronikk velger mange, også baugpropell. Med noen elektriske vinsjer og ekstra seil går det fort nye 200 000,-

Foruten ekstrautstyret må en båtkjøper betale for frakt, bunnstoff, sjøsetting og klargjøring som kommer på nære 100.000,- for en båt i denne klassen. **axel@seilas.no**



JEANNEAU 39i seiler bra. Det er en rommelig båt for familie- og charterseilas. En velseilende campingvogn. **Arne Eriksen**



Vi fikk testet de fleste båtene under mange forhold, men dessverre ikke alle.

Sikkerhet og teknisk

Sikkerhetsmessig har vi lagt vekt på nødstyring, stuerom for flåte og gass samt tilgjengelighet til badetrapp for mann overbord. Videre har vi vurdert støpemetode for skrog, kjøll og rigginfestninger, samt tilgang til motorrom og el-panel.



Solid kjøllinnfestning på Hanse 400.

Verst på nødstyring

Hallberg-Rassy 40 er testens versting når det gjelder nødstyring. Her går rorstammen opp gjennom akterkøylene der det er beslag for å feste rorkult. Om vedkommende som styrer skal kunne se forover må han stå oppreist gjennom akterluken som dermed blir åpen og eksponert for alt vann som kommer over dekk. Her er heller ikke opplegg for taljer som ofte er nødvendig når man skal styre båten direkte på rorstammen. Også Delphia 40 har trang plass til nødstyring klemt bak rattet. I Sun Odyssey 39i kommer man lett til nødorr i dekket mellom rattene og rommene til gass og flåte er lett tilgjengelige.

Solide båter

Ovni 395 er laget i aluminium som både er stiv og tåler slag godt. Sansynligvis testens sterkeste båt. RM 1200 er også bunn solid. Den er bygget opp rundt kryssfiner med Kevlar og glassfiber på begge sider. Dette er mer kostbar byggemetode, men gir slagstyrken til enkellaminat og stivheten til sandwich. Båten er også meget lett. Bavaria-båtene er bedre bygget enn noen gang. Skroget er i sandwich, men vekten viser at de ikke sparer på glasset. Nye Bavaria har hovedskottet laminert fast i dekk som gir økt styrke. Delphia 40 har skrog støpt i sandwich med innerliner og virker dønn solid. Også Hallberg-Rassy 40 virker

tillitsvekkende bygd i standard laminat med kraftige langsgående stringers. Oceanis er bygd i enkellaminat GRP med forsterkninger rundt kjøll og ror, røstjern og ved innfestningen til dekk. Najad 405 er håndlaminert og epoksybehandlet med de to ytterste lagene i vinylester for å hindre gjennomtrengning av vann. Najad vil i tiden fremover gå over til å bygge båter i epoxy i stedet for polyester. Epoxy er valgmulighet på Hanse. Hanse har en solid stålplate i båten som kjøllen er festet til gjennom overdimensjonerte bolter. Sun Odyssey 39i har et dekk som er injeksjonsstøpt, en teknologi vi vil se mer av fremover, mens skroget er enkeltlaminat.

Scorer på tilgang til motor

På Bavaria 39 Cruising er det lett å komme til nødorr, motorrom og el-panel. Også Delphia 40 får pluss for tilgang til motorrom ved å vippe opp leder, og elektrisk skap som er oversiktlig med grei tilgang, men trekk for badestige som ikke kan nås fra vannet. Det samme gjelder for Oceanis 40 som også har grei tilgang til motorrom. Hallberg Rassy og Najad får toppkarakter for tilgang til motorrommet. Opplegget for gass er meget bra og badestigen gir god sikkerhet ved mann overbord situasjoner. Støynivået er behagelig lavt for begge båtene, både over og under dekk. Hanse 400 har avtakbar badestige. Den burde vært fastmontert. Hanse viser strøm- og tanknivå ved lyspanel. Dette gir lite eksakte målinger. Spesielt savner vi et mer nøyaktig voltmeter. **mikkel@seilas.no**



Et panel som gir pålitelig nivå for strøm, vann og drivstoff er et must. Her fra Bavaria.

Hallberg-Rassy 37,
Årets Båt i USA 2006



Vid sidan av vindrutan finns ett lättillgängligt handtag, precis där man behöver det. Vindrutan har öppningsbar mittdel, en förutsättning för riktig långfärdssegling i alla klimat

Erfarenheten syns i detaljerna



Detalj Hallberg-Rassy 43 Mk II: däcksluckan är flushmonterad med teakdäcket. Ingen snubbelrisk



Våtrum HR 40: vid sidan av den separata duschen med plexiglasväggar finns en fast installerad tvättmaskin



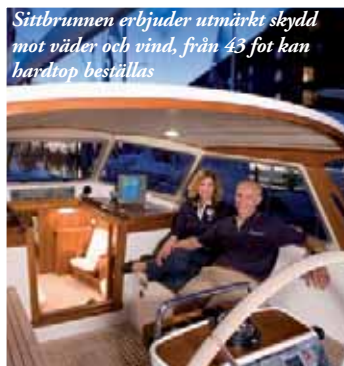
De komfortabla dynorna är byggda med sandwichmetoden: de understa 10 cm består av hårdare skum, de övre 2 cm av mjukare. Utanpå böjglassiga möbiltyger eller Alcantara



Detalj Hallberg-Rassy 37; delningen mellan förpikeskojerna är gjord i ett stycke, runt och elegant



Detalj navigationsbord: en kraftig slingerlist åt den sidan det behövs: längskepps, men ingen akterut, där den bara hade varit tvägen för armbågarna. Hörnet är elegant rundat



Sittbrunnen erbjuder utmärkt skydd mot väder och vind, från 43 fot kan hardtop beställas



Slingarlist Hallberg-Rassy 40; elegant, böj nog, samtidigt är insidan så utfräst, att ett utmärkt extra handrücke erhålls. Diskhon bultas underifrån och arbetsytan är därmed lätt att hålla ren



Detalj gennaker: förs på borttagbart hogsprät. Enkelt och effektivt.

Hallberg-Rassy

www.hallberg-rassy.com



MODELLPROGRAM: HR 31 Mk II - HR 342 - HR 37 - HR 40 - HR 43 Mk II - HR 48 - HR 54 - HR 62
NORGE: POLLEN MARITIME AS, LEANGBUKTA 31, 1392 VETTRE. TEL 91 77 14 51. www.hallberg-rassy.com
SVERIGE: HALLBERG-RASSY VARVS AB, HALLBERG-RASSYVÄGEN 1, SE-474 31 ELLÖS. TEL +46-(0)304-54 800
DANMARK: MELFAR MARINE APS, TEL 64 40 24 25. FINLAND: NAFCO TRADING, TEL 09 788 658.



Bavaria 39 - Bestselgeren

Bavaria 39 har, inntil den ved årskiftet erstattes av en 40-foter, vært et av Bavarias mest vellykkede produkter. 1100 båter er solgt på verdensbasis hvorav 130 til norske kjøpere. Båten er rommelig for størrelsen og prisen, som ligger akkurat i underkant av millionen, indikerer at her får man mye for pengene. Om man liker båten eller ikke koker gjerne ned til om Bavarias design faller i smak eller ikke. Kvalitetsmessig er det lite å utsette på båten om en ser bort fra trearbeidene som testpanelet gir lav poengsum. Båten seiler bra, men kanskje hjalp det å ha en mangeårig eier om bord som kunne trekke i de rette trådene. Båten viste også at en rullemast ikke trekker ned seilegenskapene vesentlig, så lenge man har spiler i storseilet.

Seilegenskaper

Bavaria 39 hadde standard oppgraderte seil fra verftet. Båten seilte overraskende bra, særlig på kryss, og også i lett vind. Kanskje er den en aning tung på rattet slik at rormannens følelse med båtens reaksjoner kunne ha vært bedre. Det gjør også at båten virker tung og treg i manøvrene. Rattet er for lite til at rormannen kan komme ut i borde og båten burde kanskje hatt to ratt.

Dekk og cockpit

Små skjøtevinsjer, plassert på utsiden av cockpitkarm og vanskelige å nå. Vond posisjon for



KULING: Bavaria 39 klarte seg fint i kulingkastene.

trimmer. Cockpit er ellers rommelig nok, men avrunding i forkant gjort det vanskelig å sitte med ryggen mot skottet. Fast bord med stueplass er praktisk, og tar i dette tilfelle ikke så mye plass i cockpit at det i vesentlig grad hindrer mannskapets bevegelser. Konsoll for instrumenter er støpt som en del av bordet med plass til spak for gir og gass. Storseilskjøtet er plassert på hyttetak. Det fungerer for en turbåt der det er om å gjøre å få mest mulig tau bort fra cockpit, men plasseringen er ikke optimal for storseilkontroll. Gode stuemuligheter i luker i cockpitkarmen og rommet til gassbeholder er lett å komme til fra innsiden av akterspeilet. Fin badeplattform, med teleskopisk badestige som trekkes ut av akterspeilet.

Under dekk

Bavaria 39 byr på mye under dekk. To bad, tre lugarer uten at det har gått på bekostning av



HYGGELIG COCKPIT: Men runde kanter gjør det vanskelig å hvile ryggen mot forskottet. Cockpiten er mye mindre enn i Vision. Her har eieren laget et dobbelt bord.

kartbordet. Mye lys med vindu i skutesiden pluss to ventiler på siden og tre i taket kompenserer for valget av mørke tresorter. Materialvalg og finish trekker helhetsinntrykket for Bavariabåtene ned og det skal bli spennende å se hvilke investeringer de vil foreta for å forbedre

båtene på dette punkt. Generelt scorer båten rimelig høyt uten mye å sette fingeren på, men design og utførelse er på det jevne og skaper ikke den store begeistring. Pluss for god bysje og bra stuerom i akterlugarene. Pluss også for håndrekk i dusjen.



Ekstra stueplass i sittebenken i midten, men kvaliteten på trearbeidene trekker ned.



Forluggaren har sitt eget toalettrom med dusj.

Bavaria 40 Vision - Den voluminøse

Vision-serien er der det tyske verftets mest eksklusive båter. De har blykjøl, høyere mast, mer utstyr og et mer påkostet overbygg med store vindusflater. De ser penere ut, men er også mer kostbare. Vision 40 koster over 100.000,- mer enn Bavaria 42 cruiser som er to for større. I forhold til i fjor når vi testet 40 Vision har verftet fornyet hekken, og leverer også båten med to lugarer

Seilegensskaper

Bavaria 40 Vision får absolutt godkjent på seilegenskapene. Den skal på papiret seile fra Bavaria 39 Cruiser, men det skjedde ikke under vår test, selv om 39-foteren hadde rullestorseil, begge med oppgraderte seil. Vi hadde forventet mye av Vision som skuffet litt, mens 39-foteren overrasket. Det var nærmest dødt løp mellom båtene, og begge holdt farten og vel så det med de andre turbåtene. Formen på riggen til Vision 40 er mer hensiktsmessig enn 39-foteren. Mer av seilarealet er flyttet til storseilet, noe som gjør at genoan blir mer håndterlig. Vi skulle gjerne hatt tyskerskjøte på storseilet slik de nyeste Bavaria-modellene har fått også på Vision. Vision har høy kjølpersent, og skal være ekstra stiv, men vi så ikke det store utslaget under seiling i tøffe forhold.

Vision har doble ratt noe som gjør at du får bedre oversikt



GODKJENT: Bavaria 40 Vision får godkjente seilegenskaper selv om den ikke seilte fra lillesøsteren.

fremover, men presisjonen i styringene reduseres. Testpanelet gir få poeng til styringen som betegnes som følelsesløs.

Dekk og cockpit

Doble ratt gjør underverker i cockpiten. Komforten her får god karakter både for rormann og gjester. Elektrisk åpning i hekken gjør det lett å entre båten fra brygga om den ligger med hekken inn. Vinsjene burde vært større. Spesielt storseilet er tungt å stramme i mye vind. Vi fikk også kommentar på at bommen var unødig lav.

Under dekk

Vision er en flytende hytte. Stilen er typisk fra Bavaria. Volum og ståhøyde overgår alle, men båten er ikke helt perfekt under dekk. Vi liker den store salongen og byssa, men syns badet ikke matcher båten i størrelse. Det er overraskende trangt, sett i forhold til resten av båten.



TO RATT: Det er lett å entre den store cockpiten aktenfra.

Testpanelet likte også kartbordet, skjønt det er vel denne disponeringen som gjør at badet blir trangt. Forpiggen er stor og luftig, men i motsetning til noen av konkurrentene må du bak for å gå på do. Akterlugarene skuffer, i hverfall på styrbord side hvor eneste lys og luftemulighet er en lite luke i taket. Vinduer i skroget i akterlugaren ville gjort det trive-

ligere, og Lunde båt hevder de kan montere det til en billig penge. Testpanelet setter også et minus på luftemulighetene. De synes heller ikke at finishen på trearbeidet holder klasse.

40 Vision leveres også imed to lugarer. Denne modellen har et gedigent bad, samt mer stueplass. Det er denne modellen Lunde Båt selger mest av.



Fantastisk ståhøyde og bra bysse og mye lys hever bruksnyttien.



God plass i forpiggen, men ikke eget toalett som i lillesøster.



DUFOUR

YACHTS

The Ultimate Sailing Pleasure



325

365

385

NEW
425

455

STYMAPS
Crédit photo : D. Oberrauch

NY DUFOUR FORHANDLER I NORGE:

BLUE PETER

TA KONTAKT FOR HYGGELIG BÅTPRTAT

BLUE PETER AS • SLETTA NÆRINGS PARK • 1555 SON • TLF: 90 73 11 95 / 95 02 74 30 • info@bluepeter.no

WWW.BLUEPETER.NO

WWW.DUFOURYACHTS.COM

34 | 40 | 44
performance

325 | 365 | 385 | NEW 425 | 455 | NEW 485 | NEW 525
Grand'Large



Delphia 40 - Prisvennlig polakk

Polakkene er på full fart inn i seilbåtmarkedet. Med Delphia har de fått en fullverdig aktør i bransjen. 40-foteren har attraktiv design, og er en prisgunstig, lettstyrt og innovativ turbåt. Båten leveres med tre ulike innredninger. Standardinnredningen består av tre lugarer, langsgående bysse på styrbord, vinkelsofa og benk som er plassert 45 grader på lengderetningen. Båten har to toaletter. Charterversjonen har fire lugarer med med to køyer på babord side foran masten.

Seilegenskaper

Ikke alle liker å styre en båt med nøytralt rorpress som har tendens til å ville falle av når senterpunktet for seilarealet flyttes fremover ved reving og på lens. På den annen side er båten svært manøvrerbar og lett å styre med kontante utslag ved den minste dreining på rattet og rormannen kan justere hurtig for vindkan-

tringer og bølger. Med rull både i mast og på forstag finnes en uendelighet av revemuligheter, men båten har høyt fribord og en tendens til avdrift i mye vind. Båten hadde rullemast, men gode membran-seil fra Elvstrøm ga ekstra fremdrift.

Dekk og cockpit

Delphia 40 har Lewmar dekkststyr og Seldén rigg. Alle fall og liner er ført tilbake til cockpit og begrenser bevegelse på dekk til et minimum. Når en likevel er på dekk er håndrekke i rustfritt på dekkshuset god å ty til. Storseileskjøte på dekkshustaket via mast tilbake til cockpit. Stor cockpit med lange benker og stueluker i cockpitkarmene. Vinsjene til fokkeskjøtet er plassert slik at rormannen lett kan nå dem. Gass og gir er plassert på pidestall slik at rormann må stikke hånden gjennom rattet for å nå hendelen. Bordet som er permanent plassert er praktisk,



God plass i forpiggen.

men tar mye plass og gjør det vanskelig å komme fra den ene til den andre siden av cockpit. Bra seilgarderobe fra Elvstrøm-Sobstad, mens standardseilene er levert fra en polsk seilmaker.

Under dekk

Mange lyskilder kompenserer for valget av mørke tresorter.



Toalettskålen er plassert 45 grader .

Den utvalgte Khayamahogni har bra, men ikke topp finish. Bra volum og mye stueplass. Uvanlig form på bordet med benk i 45 grader og vinkelsofa. Pluss for praktisk langsgående bysse med god kjøleskapskapasitet og mye stueplass. Akterlugar med ventil til cockpit virker likevel trang og mørk. Bedre plass i forpiggen.



INNBYDENDE: Teak og rustfrie ståldetaljer gir eksklusivt inntrykk. Rattet løp uvanlig lett.



ARTIG VRI: Bordet med benk i 45 grader var interessant, men gått ut som valg.



Liten cockpit og ratt er båtens svake side.



Gedigen akterlugar med både dobbel- og enkeltkøye.



Forpiggen fungerer både som to enkelt- og én dobbeltkøye.

Hallberg Rassy - 40 Gjennomtenkt turseiler

Dette er en påkostet, tidløs og elegant båt. Samtidig er seilegenskapene ikke til å kimse av, særlig når det blåser litt. Sentercockpit som er Hallberg Rassy's varemerke har sine positive og negative sider, cockpitpiten er liten, og det lille rattet gir ikke den beste seilfølelsen. På plussiden kommer selvsagt bedre plass under dekk, særlig i motorrom og akterlugar. Det kommer aldri noe radikalt fra Hallberg Rassy. Modellene forbedres gradavis og konstruktør og verftet legger mye arbeide i de små forbedringene. I tillegg synes vi at verftet har forbedret kvaliteten på trearbeidene som nå skiller båten vesentlig fra de mellemeuropeiske konkurrentene.

Seilegenskaper.

Det lille rattet gjør det vanskelig å få føling med bølgenes bevegelser, og følgelig vanskelig å styre i sjøgang. Rormannen får heller ikke følelse når det skal «finseiles» i lett vind. Båten balanse- rer imidlertid bra under genua i inntil seks m/sek. Deretter må seilarealet reduseres.

Da vi seilte båten i 12 m/sek hadde den bra balanse med kryssfokk og to rev. Båten virker under slike forhold med grov sjøgang både stiv, tørr og trygg. Båten skårer høyt for seilegenskaper både på kryss og unna været, noe mindre for rorfølelse, men høyt for revemuligheter og egenskaper på havet.

Dekk og cockpit

Vinsjene, både til fokk og storseil er et nummer for små. Bommen er ca. 15 cm. for lav og lett å få i hodet ved jibb eller stagvinging. Vindskjermen beskytter bra, men ødelegger for utsynet. Tre par spredere som viser seks gra-



BEST I MYE VIND: Hallberg-Rassy 40 klarte seg best av 40-foterne i kulingen takket være kryssfokka.



EKSKLUSIV INNREDNING: To gode lenestoler og vakkert trearbeide. Lebrett i seil- duk gjør at benken lett konverteres til sjøkøye.

der akterover gir riggen et elegant preg. Dermed er det mulig å slippe storseilet godt ut på lens. Et foroverpekende under- vant gir riggen stabilitet i lengde- retningen. Trykknapper til sentrale funksjoner som baugpropell gjør båten lett å håndtere. Bra score for dekksutstyr og rigg, enda bedre for bevegelighet på dekk og ankerbrønn.

Cockpitpiten er trang og fungerer akkurat for rormann og et mannskap på to. Vanskelig å finne en god styreposisjon på grunn av det lette rattet og vind-

skjermen som hindrer utsynet fremover. Teakbenker er behagelig å sitte på og er vakkert utført. Lukene til stuerommene er lette å løfte og dørk i stuerom gir ekstra plass i flere lag. Brukbar karakter for komfort og sitte- plass, ikke fullt så bra for rormannens plass, men høy score for stuerom og plassering av elektronisk utstyr og motorkontroll.

Under dekk

Her har verftet store ambisjoner og når det gjelder kvaliteten på

trearbeidene lyktes man til fullkommenhet. Der man ikke lykkes like godt er de mange små skap som gjør at båten virker trang uten å ha de virkelig gode stuemuligheter som en 40 fots langturbåt skal ha.

Innredningen er i Khaya- mahogni som er perfekt behandlet med grundig sliping mellom de mange lagene av lakk. Passformen i setene er perfekt. Gode ventiler og vinduer til å åpne gir god utlufting selv når båten ligger stille. Køyene i salongen fungerer som sjøkøyer på havet ved le-duk som spennes fast i skottene. Forlugaren er i trangeste laget, men akterlugaren er generøs både hva angår køye og stueplass. Motorrommet er gedigent med plass til generator og watermaker. Her er det god plass til å bevege seg for enhver mekaniker. Båten får toppkarakter for materialvalg og utførelse, tilgang til motor, bysse og navigasjonsplass og skårer høyt også for ståhøyde, lys og luf- temuligheter, akterlugar og toa- lett.

Hanse 400e – Avansert billigbåt

Hanse er en prisgunstig turseiler med særegen stil.

Den har moderne linjer i skroget og en minimalistisk stil under dekk. Testpanelet var delte i sin mening om innredningen. Noen liker det ikke, mens andre, spesielt yngre, synes det er et nytt, friskt pust. Hanse 400 blir bygget både i epoxy og polyester. Epoxy er et sterkere bindemiddel enn polyester, men også mer kostbart. Epoxyversjonen er ca 600 kilo lettere og er samtidig stivere og sterkere, men koster 73.000 kr mer. Flesteparten av de norske kjøperne har valgt epoxyversjonen. Hanse 400 var med kun én dag på testen, og vi fikk dessverre ikke prøvd den i hard vind.

Seilegenskaper

Hanse 400 har en fornuftig rigg der styrken ligger i at du kan seile effektivt selv i mye vind. Båten levers med en selvslående fokk som standard. Testbåten var utstyrt med genoa. Denne gir mer kraft enn standardfokken, som du slipper å skjote når du slår og som derfor gjør båten ekstremt lettseilt på kryss. Med standard fokk og revet storseil kan du seile i stiv kuling med bra trim, mens man på de fleste andre båter bør ha stormfokk for å seile like bra under slike forhold.

Testpanelet rapporterer om at båten er følsom og direkte på rattet, nesten som en regattabåt. Med Hanses rigg er det også enkelt å skape balanse i båten, noe som er viktig for styringen.



FORNUFTIG RIGG: Hanse 400 e ser rask ut, men dro ikke fra de andre 40-foterne.



LETT PÅ RATTET: Komforten i cockpiten er bra og rattet reagerer direkte.

Fartsmessig seilte båten temmelig jevnt med de andre turseilene under testen, selv om båten hadde større forseil enn standard.

Cockpit og dekk

Hanse var den eneste turseileren med avtrappet mastetopp. Det vil si at masteprofilen er gjort tynnere over fokkestaget for å redusere vekt i mastetoppen. Hanse

har også storseilskjøte ført bak til rormannen. Fallene er i polyester. De strekker seg og må derfor etterstrammes for å holde formen på seilet. Skinne for fokk er suverent for kryss, men med en gang du faller av blir det en ulempe. En kasteblokk på rekka for å få skjøtepunktet ut er da påkrevd. Testbåten hadde en genoa. Du sitter bra og styrer på Hanse, men ved å velge et større ratt, vil du kunne sitte enda lengre ut mot lo rekke som er en fordel for sikten fremover. Plotteren er plassert litt klønete bak rattet. Cockpiten er ellers rommelig og fin.

Under dekk

Hanse gir kjøperen en rekke valg på stil og løsninger under dekk. Du kan velge to eller tre lugarer, og ett eller to toaletter. Dagens

båter har fått mye større vindusflater og testbåten virket litt mørk under dekk i sammenligning. Etter testen har Hanse laget et nytt overbygg på modellen, og båten har fått større vinduer på siden og et ekstra i forkant av overbygget i forpiggjen. Fremdeles virker akterlugarene litt mørke. Hanse har valgt å kutte ut kartbordet. Den funksjonen har her blitt en del av salongen. Ved kartbordet står det to lenestoler. I motsetning til Najad og Hallberg Rassy er stolene i Hanse ikke særlig komfortable. De er rette i ryggen, og harde. Kartbordløsningen frigjør plass til et særdeles stort bad og en bra bysse. Byssa kunne med fordel hatt en større kant mot salongen for å hindre søl fra oppvasken.



Stort bad i modernistisk Hansestil.



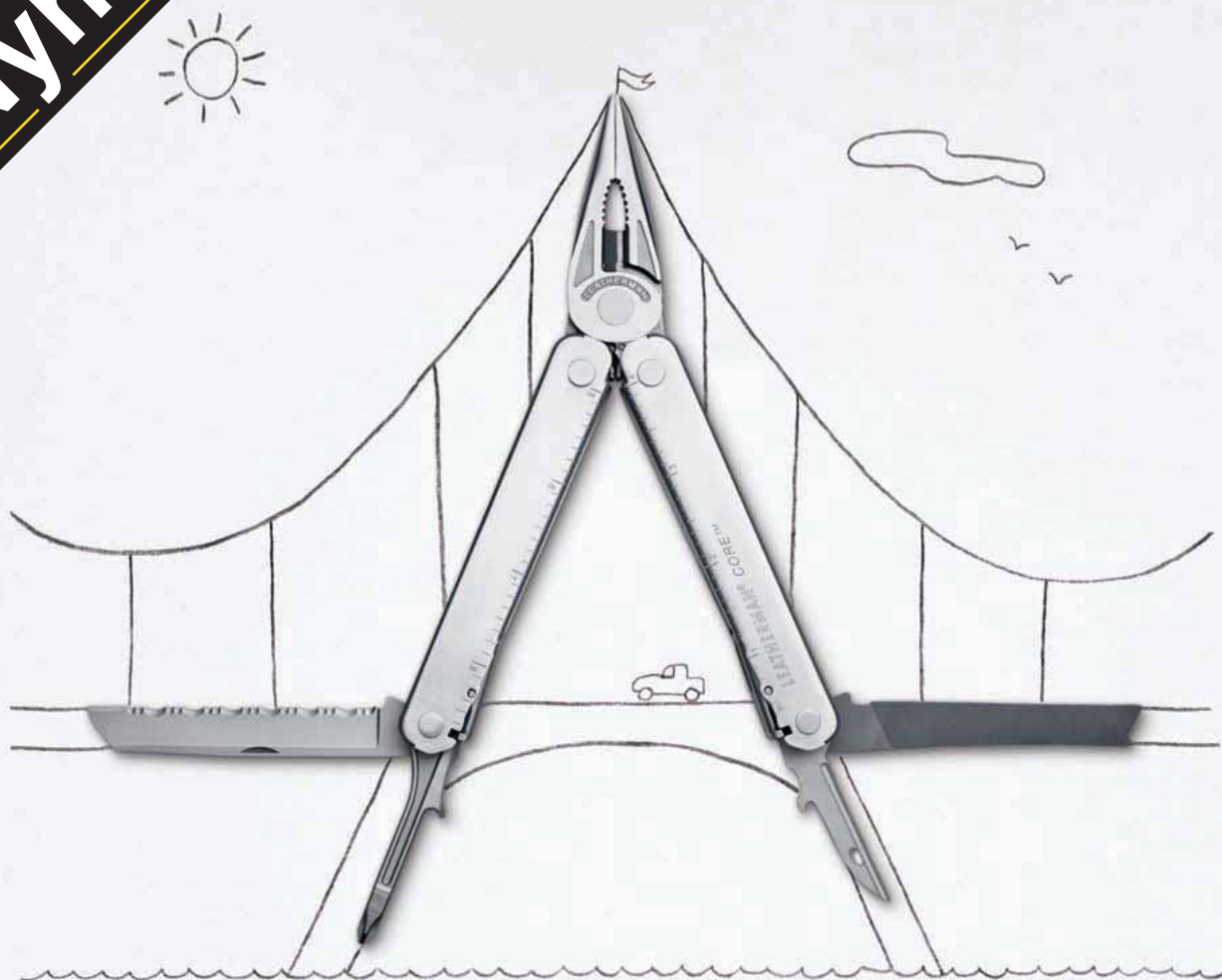
Bra bysse med smart kjølerom.



Hvite skott og kvadratiske løsninger gir særpreg, men godstolene er ikke gode.

Nyhet!

LEATHERMAN.COM



WHAT DO YOU SEE IN THE NEW LEATHERMAN?



Det nye multiverktøyet Leatherman Core™ er ren ingeniørkunst. Dette solide verktøyet er utstyrt med den kraftigste tangen som Leatherman noensinne har laget. Lengre blad sørger for tilgang også til trange steder. De hulslippte skrujernene – alle med standardstørrelser som brukes av fagfolk – sørger for perfekte bruksmuligheter. Bladene er låsbare og håndtakene behagelige. Core™ bringer multiverktøy til nye og imponerende høyder.

 **LEATHERMAN**[®]
Now you're ready.™

Norges autoriserte importør:

Trygve Alm AS

Trygve Alm as | Postboks 2806 Tøyen | 0608 Oslo | Telefon 22 57 50 50
Telefax 22 57 50 51 | post@trygvealm.no | www.trygvealm.no



ELEGANT: Najad 405 med vakre linjer fra Judel/Vrolijk.

Najad 405 - Den mest eksklusive

Den nye 40-foteren er etter manges mening den mest velproposjonerte av Najadbåtene. Båten er kostbar, men vel verd pengene om man er villig til å verdsette kvalitet på innvendig og utvendig finish. I likhet med HR 40 har båten sentercockpit og et litt for lite ratt, men rormannen har likevel god kontakt med roret.

Seilegenskaper

Båten holder god fart og høyde, men blir logrig med genua fra seks m/sek. Sammenlignet med HR var båten noe raskere i lett vind, men vi fikk ikke testet båtene mot hverandre da det blåste. Båten har rullestorseil og fokk med rullen plassert høyt på forstaget. Båten scorer jevnt høyt på alle punkter, særlig på revedmuligheter, sjødyktighet og stabilitet.

Dekk og cockpit

Rigg og dekkstutyr er av topp kvalitet og det er lett å bevege seg uten hindring på dekk. Sentercockpiten er trang og det er vanskelig for rormann å sitte komfortabelt og samtidig ha godt utsyn forover. Scorer høyt for gode stuerom.

Under dekk

Sentercockpit gir mye volum under dekk. Najad har valgt å legge byssa i gangen bak til akterkabinen. Det gir en stor arbeidsyte. Båten har to lugarer og et toalett bak kartbordet. Båten leveres med tre innredningsalternativer hvor køyeløsningen i akterlugaren samt salongløsningen varierer. Det er under dekk at båten skiller seg ut. Moderne design av Dick Young, materialvalg og bearbeiding er helt på topp og med



Byssa strekker seg i korridoren til akterlugaren.

madrasser på fjærunderlag blir også sitte- og sovekomforten perfekt. Treverket er ubeiset khaya-mahogni som er håndslipt og lakket til superb finish. For å gi plass til passasje mellom skott og akterkøye er denne bare 1.92 m



Lys og vennlig forlugar med tykke madrasser.

lang. Vindu i akterspeil gir fin belysning. Toalettet med dusj understreker luksusfølelsen. Savner sjøkøyer. Her er ikke tilrettelagt for lebbrett eller seilduk. Slingrekantene på kartbord og i bysse er lave.



I KORTESTE LAGET: Køyene i akterlugaren er bare 1.91 cm.



SUVEREN: Ingen slår Najad på stil og eleganse når det gjelder treverket.



ROMMELIG: Mannskapet har det godt i cockpiten på Oceanis 40.



FRANSK ELEGANSE: Interiør med lekke tekstiler og trefinish nær de beste.

Oceanis 40 – Elegant billigbåt

Med Oceanis 40 har Beneteau ytterlige befestet posisjonen som produsent av kvalitetsbåter for turseilere. Prisen står seg godt i forhold til kvalitet.

Seilegenskaper

Båten er tegnet av Berret Racoupeau med interiør fra italienske Nauta. Den er linjelekker og viste uventede gode seilegenskaper under den del av testen som foregikk i lett vind. Når det blåste hadde båten noe avdrift og den hadde tjent på en tyngre og dypere kjø. Styringen er temmelig direkte og små bevegelser med rattet gir store utslag, men til tross for to ratt er båten rela-

tivt lett på roret. Seilføringen er lett justerbar, men båten er rank og oppmuntrer ikke til havseilas.

Dekk og cockpit

God fremkommelighet på dekk og fin ankerbrønn. Rigg og dekksutstyr i god kvalitet med to Harken skjøtevinsjer og to vinsjer på hyttetak til fall og liner. Standardseil av rimelig, men ikke spesielt høy kvalitet. Meget bra cockpitkomfort for mannskapet, noe mindre bra for rormannen. Pluss for stuerom og plassering av kartplotter og betjeningsfunksjoner til motor. Du må også frem til hytta for å justere storseilskjøtet.

Under dekk

Oceanis-serien imponerer stadig med elegante og innbydende interiører i lyse tresorter og lekke tekstiler. Kjøper har valg mellom én eller to akterlugarer. Begge har to bad. Versjonen med én akterlugar har dobbeltkøya på tvers, ett toalett og bysse i vinkel samt sofa på babord side, vis a vis spiseavdelingen, men må klare seg uten kartbord. Med to akterlugarer ligger byssa langsående på babord side og båten har to toaletter og et stort kartbord. Akterkøyene er 2,10 m lange med 2,10 m høyde i ved inngangen til lugarene. Bra lys gjennom vindu i skutesiden. Salongen er rommelig med sitte-



Forlugaren har eget toalett.

plass til syv-åtte personer rundt bordet. Aktertoalettet er støpt i en form og har tilstøtende dusjkabinett. Selve klosettet er tverrskips. Forpiggen er rederlugaren med eget bad. Badet tar litt mye av plassen. Gjennomgående scorer båten høyt hos testseilerne for innredningen som den beste av mellomeuropeerne.

RANK: Lekker design og stilig dekkshus gir Oceanis særpreg. Båten seiler bra, men hadde ikke hatt vondt av litt mer vekt i kjølen.





KOMPROMISS: Muligheten til å gå inn på gruntt vann går på bekostning av redusert fart.

Ovni 395 - For alle farvann

Ovni skiller seg ut fra resten av de testede båtene på flere måter. Den er bygget i aluminium, og kjølen kan vippe helt inn i båten slik at den kun stikker 58 cm dypt. Båten er bygget for ekstrembruk og inneholder detaljer som langturseilere vil falle for. Ovni er testens miljøvinner. Aluminiumskroget kan lett gjenvinnes, og båten er innredet med eik under dekk.

Seilegenskaper

Dessverre var båten begrodd under testen. Det gjorde at den gled dårligere gjennom vannet og var testens klart tregeste. Det var flere båter i testen som ikke var vasket under vannlinjen, men en aluminiumsbåt krever kobberfri bunnstoff som ikke er like effektivt. Kjølkonstruksjonen gjør at båtens ballast ligger i bunn av båten og ikke i kjølen. Med vekten nærmere senter av båten gir den mindre effekt, og

for å få samme stivhet kreves det dermed mer ballast. Ovni har nesten et tonn mer enn de andre i testen, samtidig lavere mast og mindre seil på grunn av kjølkonstruksjonen. Friheten og sikkerheten som svingkjølen gir koster seilegenskaper.

Ovni 395 er en typisk autopilot båt. Du kan ikke sitte oppe til lo og finseile på kryss. Slik er ikke rormannens plass utformet. Du har følelsen av å seile en større båt. Ballastens beliggenhet gjør at båten har et litt annerledes bevegelsesmønster og virker mykere i sjøen, men båten virker likevel tung og stor.

Cockpit og dekk

Ovni har en targabøyle bak som er super for antenner og lignende for langtur. Den gjør det også sikrere å gå bak på hekken og gir et supert feste for cockpitalesjen. Rormannsplassen er et lite sete montert på pushpiten, litt uvant, men øker plass-



EIK: Aluminiumsbåt med mye treverk under dekk. Eik gir særpreg. Senkekjølen kommer opp i bordet.



Stor og lys forpigg.

utnyttelsen. Benkene i cockpitpiten består av teaklister med lufting under. Det gjør at sitteplassen tørker raskere og du heller ikke blir like våt i rumpa når det er vått. I cockpitpiten finner du en rekke lommer for vinsjhåndtak og småting.

Riggen på Ovni er av orkantypen. Skikkelig dimensjonert mastheadrigg med doble akteroverpekende salinger og undervant som viser både forover og akterover. Båten har også et løst kutterstag, med tilhørende flyttbare lensetakler. Ved masten er det montert bøylere som gjør at du kan jobbe sikkert under de fleste forhold.

Under dekk

Verftet har lagt like mye i detaljene under dekk som på dekk. Her er hver minste krok utnyttet. Kjølkassen midt i båten er godt skjult av et stort salongbord. Få båter har mer avsetningsplass i byssa. Båten er lys og luftig under dekk. Lukene på siden av hytta vipper utover i motsetning til de fleste andre båter. Det gjør at de kan stå oppe selv i regn uten å få vann inn. Fra akterlugarene er det også lufting ut gjennom oppbevaringsrommene i cockpitpiten. Setet i kartbordet har som benkene i cockpitpiten lufting under. Det gjør at du kan sette deg ned i fullt regntøy uten å gjøre setet vått.

Testbåten hadde to lugarer som er fornuftig for langtur. Fra toalettet kommer du inn til stuerommet.



Rormannsplassen er ikke for regatta.



Her kan du sitte med våte bukser.



EKSTRA Plass: RM1200 har eget arbeidsrom aktenfor toalettet.



GOD SIKT: Fra kartbordet kan man se fremover, godt nok til å styre båten herfra.

RM 1200 - Ukonvensjonell og spennende

Den Marc Lombard-konstruerte 40-foter er et skritt nærmere Open 40 for turseilingsfolket. RM1200 er bygget i glassfiberarmert finér med knekkspant, slik at båten får en knekk i overgangen mellom fribord og undervannskrog, ikke ulikt siste generasjon av Open 60. Båten har i likhet med disse et enormt akterspeil og en totalbredde som tilsvarer 1/3 av vannlinjelengden. Det gjør den ikke spesielt vakker, men båten har fått et distinkt og funksjonelt utseende og dens mange spesielle egenskaper gjør RM 1200 til et godt valg for båtfolk som vet hva de er ute etter.

Seilegenskaper

Til tross for at båten er en uvanlig volumiøs 40-foter, har den meget gode seilegenskaper. Ekstra motstand som en konsekvens av dens to kjøler synes ikke å gå utover seilegenskapene. Kjølene gjør det tvert om mulig å opprettholde et moderat dypgående for en båt som ellers med den ekstreme bredden hadde måttet ha hatt en mye dypere kjøler. I lett vært holdt båten fint følge med de andre «i klassen», mens den i mye vind så ut til å ha fartsoverskudd og klarte seg minst like bra som de andre båtene i testen da sjøen ble grov. I 10/12 m/sek lå båten jevnt på 12 knop på slør med genaker og viste dermed sitt slektskap til sine kusiner i Open-klassene. Med rorkult som eneste opsjon blir båten litt tung på labben og det forbauser oss at verftet kategorisk ikke vil levere rattstyring.



OVERBEVISENDE: RM1200 har meget gode seilegenskaper og løftet skroget i utforbakkene.



Styres med rorkult, ratt er ingen opsjon.

Dekk og cockpit

Det er lett å bevege seg på dekket og man kan gå oppreist mellom over- og undervantet som er plassert henholdsvis tett ved hyttekanten og i borde. Fallvinsjene er plassert på masten, som har to sett lange og akterstrøkne spredere. Det gjør at man må frem på dekket for å reve. Selv om det er mulig å spenne seg fast mellom masten og en støttebøyle hadde vi, ikke minst av sikkerhetsmessige årsaker, foretrukket at fall og liner ble ført tilbake til cockpit. Vi liker kutterriggen med et indre forstag. Skjøtevinsjene til fokk er plas-

sert ved nedgangen til salongen. En perfekt plassering for maksimal kraftoverføring fra mannskapet. Vi var derimot ikke like begeistret for storseilskjøtingen som hadde grov- og finhal med to systemer direkte til skinnen. Tyskerskjøte hadde vært en bedre løsning. Pluss for stor ankerbrønn med tre rom og to store luker i dørken aktenfor storseilskjøtet. Enkel og velfungerende løsning for badeplattform med lem som fires i posisjon. God sittekomfort for rormann som kan sitte på den brede cockpitkarmen og for mannskapet i benken. Minus for begrenset utsyn fremover.

Under dekk

Her var RM1200 testens suveréne vinner med toppkarakterer over hele linjen. Noen kan være kritiske til materialvalg og farger. Treflatene kan virke grove, men har den fordel at mindre skader kan rettes opp med malerboks

og pensel. Dørken er lagt i to nivåer der bysse og navigasjons-plass ligger ett hakk høyere enn dørken for resten av båten. Dermed er det godt utsyn fremover og mulig å styre båten fra en innendørs posisjon. En smart detalj i kartbordet er rommet for hengemapper. To gode sjøkøyer over benkene i salongen styrker imagen av en virkelig havseiler og akterlugaren er den beste vi til nå har sett i en 40 foter. Her har man uvanlig god romfølelse og med hodene vendt akterover i den rommelige dobbeltkøya er det god plass til å sitte oppreist, Også forlugaren er meget komfortabel og kan stenges av fra resten av båten med vanntett dør. Et stort toalettrom m/dusj fører inn til arbeidsrommet der det nesten er full ståhøyde. Dette er båtens nervesenter. Herfra er det lett tilgang til motorrom. Pumpe som kan betjenes over og under dekk kan koples med slange til alle rom i båten.



Sun Odyssey 39i - Oppgradert turseiler

Det franske verftet imponerer med god kvalitet til IKEA-priser. Båten viste gode seilegenskaper og beskrives av en av testseilerne som en velselende campingvogn, takket være den store bredden i akterskipet som gir god plass i cockpit og bra volum i akterlugarene. Båten som ble benyttet i testen var en performance-versjon med foldepropell, dypgående på 2.20 meter mot standard 1.98 og seilareale på 77 kvm på høy mast mot standard 62 kvm. Denne utgaven koster nesten 100.000 kr mer, men er verdt pengene så lenge du har ambisjoner om å bruke seilene til fremdrift.

Seilegenskaper

Sun Odyssey hadde med sin oppgraderte seilgarderobe og 125 prosent genoa ingen vanskeligheter med å henge med de øvrige 40-foterne, selv i lite vind.



FORPIGG: Stueplass forbeholdt tanker.

Seks knop + på kryss med kryssvinkel på 90/85 grader. Med to ratt får man ikke den beste følelsen med båten, men styringen gled friksjonsfritt og båten er lett å manøvrere. Båten var utstyrt med foldepropell og kort baugspryd for gennaker.



TO RATT: Det brede akterskipet bidrar til en rommelig og bra cockpit.



LØFTER INNTRYKKET: Innovativt kartbordsløsning og arbeidsvennlig bysse.

Dekk og cockpit

Dyneemaliner til fall eliminerer strekk. Alle fall og liner er ført til cockpit. Storseilet skjøtes med tyskerskjøte fra skinne på hyttetak og føres tilbake til vinsj nær rormannens plass. Det er en god løsning både for tur- og regattaseiling. To luker i hyttetaket aktenfor fallvinsjene gjør det mulig å droppe tampene ned i akterlugaren, med fare for å trekke med seg vann i køyene.

Under dekk

Pluss for god plass og perfekt tilgang til motor via to luker i akterlugarene og hengslet leder i forkant. Håndrekke på begge sider av leder og i hele salongens lengde både på styrbord og babord gjør båten lett å bevege seg i, også når den krenger. Bra finish på trearbeidene med finérpaneler kantet med hel teak eller

moabi. Båten leveres i to eller tre lugars versjon, i begge tilfelle med bare ett toalett, men som med en akterlugar har tilstøtende dusjkabinett. Skapene her er ellers fylt med rør, kraner og holdingtank og gir lite plass for toalettsaker og annet. Akterlugarene har god plass og rikelig med stuekapasitet i skuffer og skap. Begge versjonene har vinkelbygge på styrbord utstyrt med vanlig god fransk kjølekapasitet. Navigasjonsplassen kan virke trang, men kartbordet kan ved nærmere øyesyn skyves for- og akterover. Stueplass under køyene i for- og akterlugar er reservert for tanker, batterier og andre faste installasjoner. Ytterligere god stueplass i forkant av forkøya er trangt og vanskelig å komme til.