

Brugtbåd: Drabant 27

Robust og hurtig

- med fin aptering

Drabant 27 fra 1980 er én af sejlsportens stille succeser, hvor mange af de oprindelige købere stadig ejer bådene. I dag er den fortsat en velsejlende og overraskende rummelig 27 fods båd og er derfor meget efterspurgt som brugtbåd, der bevarer sin værdi og handles til priser fra 170.000 til 240.000 kr.

En rolig og sindig turbåd, der uden tvivl kan leve op til et endda temmelig højt ambitionsniveau som familiekapsejler. Sådan blev Drabant 27 opfattet af Bådnyts testsejlere i 1982, og sådan kan man stadig karakterisere båden.

Drabant 27 kom til verden på Gert Gerlachs tegnebord i Hundested i 1979, som den femte i række af Drabanter, der alle har været gedigne succes-både.

– Målet var at bygge en lille/stor båd, der var mere rummelig end Polaris Drabant, med hovedvægten på, at det skulle være en god turbåd med gode sejlegenskaber. Derfor blev der ikke skelet til nogen måleregler, fortæller Gert Gerlach.

Alligevel skulle Gert Gerlach lige teste bådens kapsejladsevner på Sjælland Rundt i 1980, hvor prototypen kom på vandet, og i 1981. Begge gange med topresultater.

I dag sejler Drabant 27'ere stadig gode resultater hjem ved lokale sejladser, men båden viser sin styrke nede om læ i den rummelige aptering, der er næsten genial i al sin enkelthed.

Salonen rummer to gode sofaer, der hurtigt omdannes til køjer, ved at man svinger ryghynderne op. Et rigtig fornuftigt gammelt system, der heldigvis er ved at vende tilbage i moderne konstruktioner.

Pantryet er ikke stort, men meget kompakt og funktionelt. Eneste minus er, at man kun kan

bruge smalle komfurer. Ellers er der rimelig god stuveplads.

Kortbordet løber på skinner og kan fint og nemt gemmes væk under styrbord kistebænk, der også rummer en god slingerekøje. Når det høje kortbord er fremme, står man fint ved det, lige neden for cockpittet. Så kan man hurtigt komme op og ned.

Fremme i forkahytten er der en god dobbeltkøje med et meget stort stuverum under køjebunden. Der er også toilet i forrummet, der kan lukkes af fra salonen med en dør. Det giver et stort toiletrum, som hurtigt kan luftes ud gennem forlugen.

Der er fuld ståhøjde i salonen for ikke-for-høje sejlere, og vi kan stå inde for, at Gert Gerlachs intention med en lille/stor båd er lykket.

Båden virker større om læ end en 27 fods båd, men er faktisk også 27,5 fod. Andre værfter ville uden blusel kalde den Drabant 28.

Den gode plads om læ er endda opnået uden at gå på kompromis med gode store dæksflader, der gør det let og sikkert at gå på dækket under sejlad.

Der er endda en fin solplads på fordækket.

Cockpittet er enkelt med to langsgående kistebænke, hvor der er plads til i alt 6-8 personer i havn og 5-6 personer under sejlad.

Drabant 27 kom til verden, da 27-fods klassen var dagens standard for en god stor familie-

båd, og blev hurtigt en stille succes på sejler til sejler-information. Der nåede at blive bygget 95 både, inden produktionen stoppede helt i 1990, men gik reelt i stå omkring 1988, da den berømte kartoffelkur lagde danske bådeværfter øde. Omkring 25 af de byggede både blev solgt i Tyskland.

Bådens succes, kvalitet og levedygtighed bevises af, at det er en meget lidt solgt båd, fordi mange af de oprindelige købere stadig beholder deres båd.

Derfor er Drabant 27'ere også sjældne perler på brugtmarkedet, og de holder deres værdi glimrende.

Velholdt efter 23 år

Drabant 27 D 2, "Tejst", fra Llynæs var den eneste Drabant 27, vi kunne finde, der var til salg. Til gengæld er det en speciel og velholdt båd, der kun er ejet af én familie.

Det er med meget vemod, Lene og Tom Winther Hansen sælger båden, som de stadig er meget glade for, men de har taget et valg og har købt en hurtigere Contrast 33 for at få større aktionsradius på deres ture.

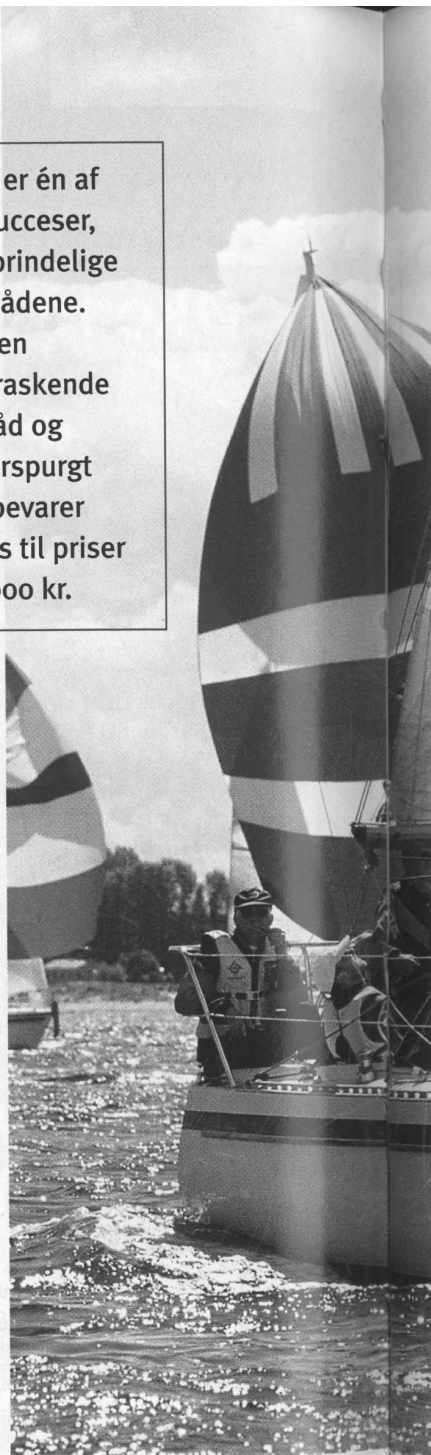
Alligevel har de været tæt på at vende tilbage til "Tejst".

Om læ virker "Tejst" langt yngre end sine 23 år, fordi den er fint bygget og er velholdt med lak på alle lakerede flader, og garneringen i ruffet og under dækket virker næsten som helt ny.

Under den lidt mørke, rå teakdørk er sumpen både pæn og ren, og vi fandt ingen ubehagelige revner eller krakeleringer omkring kølkonstruktionen og kølboltene.

Brugte både er næsten altid slidt mest omkring pantryet, og det gælder også for "Tejst".

Her var pantryet et af de få steder om bord, hvor vi overhovedet fandt ridser i lakken, og dette vidner om en høj standard i vedligeholdelsen. Især når bådens alder på 23 år tages i betragtning.





Det rå teaktræ omkring nedgangen var dog noget slidt og furet efter mange års rengøring.

Kistebænkene har sæder af teak-plywood, der fremstår noget mørke og triste, men det er et bevidst valg af Tom Winther Hansen, der giver sæderne olie, hvilket gør dem mørke.

Til gengæld er selve teakfine- ren yderst velbevaret og har stadig set den oprindelige tykkelse.

– Jeg har bygget båden til mig selv helt fra grunden, mens jeg var ansat som bådebygger hos

Gert Gerlach, fortæller Tom Winther Hansen.

– Min kone og jeg har haft båden lige siden, og vi har haft mange gode ture i den igennem 23 sæsoner. Båden er løbende godt vedligeholdt, og der er gennem årene sket yderligere forbedringer.

Tom Winther Hansen har udarbejdet en fin oversigt over, hvordan båden er bygget, dens udstyr, dens fejl og mangler, samt hvor den adskiller sig fra en standard Drabant 27.

Det er fx sandwich i selve

Mini-trimguide til Drabant 27

Drabant 27 har en 19/20's "næsten mastheadrig" med en enkelt, let bagudvendt, saling og kun ét undervant, der sidder i samme røstjern som overvantet. Det skulle umiddelbart give risiko for, at masten kan pumpe, men bådens standardmasteprofil fra John Mast er rigeligt dimensioneret, så masten ikke pumper. Vi kender ikke til nogen tilfælde af knækkede master på Drabant 27. Det kræver til gengæld, at man sætter masten næsten lodret, med kun 10-15 cm og maksimalt 20 cm hældning, målt ved bommen. Den skal også stå med rimelig hårdt satte over- og undervant for at stive masten effektivt.

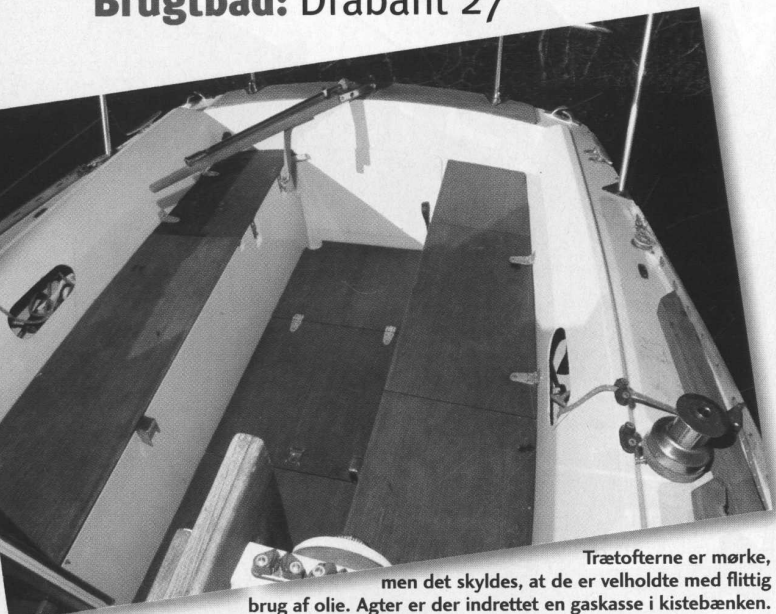
skroget, mens Drabant 27 som standard er bygget i massiv glasfiber med en speciel "filt" som distancemateriale.

Et sandwichlaminat giver et væsentlig stivere og bedre isoleret skrog.

– Båden er oprindelig født med en vipbar luge ved nedgangen, men jeg har lavet en rigtig skydekappe og lugegarage i teak. Og det fungerer rigtig godt, fortæller Tom Winther Hansen.

"Tejst" har desuden en gennemgående mast, der er 25 cm ►

Brugtbåd: Drabant 27



Trætofterne er mørke, men det skyldes, at de er velholdte med flittig brug af olie. Agter er der indrettet en gaskasse i kistebænken.

► længere end standardmasten, der står på dækket. Det betyder, at storsejlets P-mål er 25 cm større end standard.

Båden er desuden mere garneret med træ om læ, og de fleste indvendige glasfiberoverflader, der ikke er dækket med træ, er malet med en polyuretan-maling. Kahytbordet har bord med flaskelager, der kan flyttes op i cockpittet.

Pantryet har fået gaskomfur med ovn, om end der er valgt den mindste model for overhovedet at få plads på komfurets oprindelige placering.

Båden har også fået en ekstra godt isoleret isboks, der skulle kunne holde is op til 10 dage på varme sommerdage.

Der er også seks store, ekstra skuffer i båden.

Der er indbygget en stor fast ferskvandstank på ca. 80 liter. Vinduerne er af polykarbonat, der ikke er så ridsefaste som hærdet glas i aluramme, men de giver mindre kondens.

Dækket er malet for at give mindre lysrefleksion, og der er drysset karborundum i malingen, så dækket er skridsikkert. Det underste rorleje er svejset i vinkel og skruet på, så det er nemt at skifte lejet, når det bliver slidt. Der er en luge agter i cockpittet, der fører ud til ror-

brønden, hvilket betyder, at man kan stuve lette ting agter. Der er også et godt stuverum under cockpitdørken, bag motoren med plads til fx to cykler.

Defekter på "Tejst"

Der vil uundgåeligt være defekte ting på en 23 år gammel båd, og Tom Winther Hansen har selv udarbejdet denne liste over fejl på "Tejst".

Rælingslisten i aluminium er bøjet i styrbord side ved cockpittet, fordi "Tejst" blev påsejlet i 1985. Det er en fejl, man må leve med, da den er besværlig at reparere. Gelcoaten i vandtanken er krakeleret, fordi laget skal være tykt. Det er næsten uundgåeligt og betyder reelt intet, især ikke fordi det er meget nemt at komme ned i vandtanken og rense den.

Dieseltanken er måske utæt ved skruerne eller ved påfyldningsstuds. Lækken er repareret i efteråret 2002, og det vil vise sig ved brug, om reparationen er lykkedes.

Senderen i VHF'en virker ikke. Et vindue har krakeleringer i overfladen, men der følger et nyt med. Der er angreb af osmose i roret, men det har der været i mange år.

Faldviserne bør skiftes eller have nye hjul nogle steder. ■



Om læ er båden også velholdt, og det meste af træværket står næsten som nyt. Aptereringen afviger fra standardbåden, fordi ejeren er bådebygger og selv har apteret båden.



Kortbordet er en fin detalje, der kun trækkes frem fra sit skjul i kistebænken, når der skal navigeres. Det kan også bruges med en sovende gast i hundekøjen.

DRABANT 27 OG DE NYESTE KONKURRENTER

	Drab. 27	Jeann. 29,2	BOC. 281	Hunter 270
Længde, m	8,30	8,50	8,42	8,00
Vandlinie, m	6,70	7,70	-	7,09
Bredde, m	2,76	2,98	2,86	2,73
Dybgang, m	1,55	1,40	1,16	1,07
Deplacement, kg	2630	2850	2600	2270
Ballast, kg	1190	1010	750	910
Storsejl, m ²	14,8	20,0	18,6	16,0
Genua, m ²	27,3	20,0	20,0	13,8
Spiler, m ²	62,0	53,0	-	72,3
Vægt/sejlareal	62,5	71,2	68,0	76,2
Pris (1000 kr.)	170-240*	465	475	393

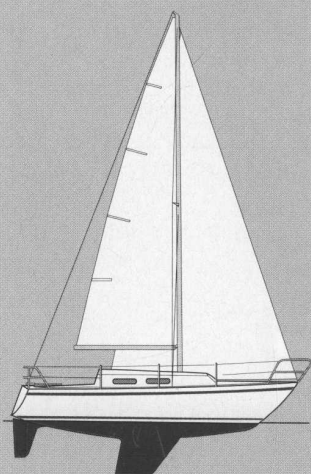
*) Der følger ofte en del nyttigt ekstraudstyr med en brugt båd, som ikke er med i prisen på en ny båd, der oftest er skrabt for ekstraudstyr.



DRABANT 27

Længde	8,30 m
Længde, vandlinie	6,70 m
Bredde	2,76 m
Dybgang	1,55 m
Deplacement	2630 kg
Kølvægt	1190 kg
Storsejl	14,8 m ²
Fok	16,7 m ²
Genua	27,3 m ²
Spiler	62,0 m ²
Vægt/sejlareal	62,5
Motor	8 hk
Brændstoftank	30 l
Vandtank	60 l
Køjer	5-6
Konstruktionsår	1979
Antal byggede både	ca. 90
Nypris i 1988	315.700 kr.
Design	Gert Gerlach
Værft	G.C. Bådeværft
DH/TA2002 693,1-633,3 (Tejst) LYS.....	1,04-1,07
Antal både med DH-målebrev ..	13

Klasseorganisation: Drabant 27 har ingen klasseorganisation. Yderligere oplysninger om Drabant 27 kan fås hos Gert Gerlach, tlf. 40 16 71 86

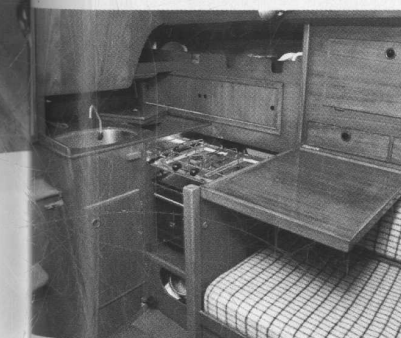


Her er Drabant 27's svage punkter

Drabant 27 er en håndværksmæssig meget solid båd, hvor vi ikke har været i stand til at finde nogen svage punkter. Den kan imidlertid tage skade, som alle andre både, ved en kraftig grundstødning på sten. Man skal derfor altid gå en båd nøje igennem omkring kølkonstruktionen.

Udstyr til "Tejst"

Ny motor (18 hk Yanmar dieselmotor fra 1999), Apelco 265 ekkolod fra 2001, Garmin GPS 120, SP R109 AM og FM radio, VHF-radio, Danaplug log, Autohelm 100 selvstyrer, 110 ampere batteri, 12 volt stik til fx støvsuger eller projektor, projektor, badestige, sprayhood, oversejl til cockpit, spilerudrustning, trawlerlampe, vinterpresenning, vinterstativ og bådevogn. Storsejlet er fra 1995 og forsejlene fra bådens start. De er godt vedligeholdt, og Tom Winther Hansen har kunnet sejle kapsejlsads med dem med fint resultat så sent som i 2002.



Pantryet får usædvanlig meget bordplads med dette klapbord.

Find drømmebåden på Internettet

Det er en god idé at bruge Internettets søgemaskiner, når man vil finde sin brugte drømmebåd. Hvis man er på udkig efter en bestemt bådtype, så kan det hurtigt blive et større arbejde at lede efter den i brugtlistene hos landets brugtbådshandlere.

Vi fandt "Tejst" ved at søge på "Drabant 27" på søgemaskinen Google, der har adressen www.google.com. Det er vigtigt at huske "-tegnene, da maskinen ellers leder efter alt, der hedder Drabant eller 27. En sådan søgning støvsuger stort set for alt, hvad der er til salg af den pågældende bådtype, og finder masser af andre informationer, såsom data på båden, kapsejlsresultater på klubbernes websites og ikke mindst private hjemmesider, hvor båden er omtalt.

I dette tilfælde fandt vi ikke "Tejst" hos en mægler, men på Sejlklubben Lynæs' hjemmeside, hvor båden var sat privat til salg.



En klasse over

- meget mere end en VHF



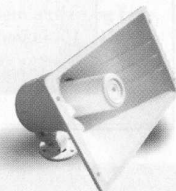
Den nye RS80 serie VHF fra SIMRAD AS giver dig udvalgt af muligheder, der ikke tidligere er set på markedet.

Simrad's dVHF system er allerede en succes! Et næsten ubegrænset antal kombinations muligheder kan installeres i såvel lystbåde som i fiskeri- og handelsskibe.

Hvad enten du vælger RS87 med alle kontrolfunktioner i håndsættet eller RS86 med et dedikeret kontrolpanel, kan installation ikke gøres Intern samtaleanlæg mere enkelt.

Unikke muligheder:

- Avanceret kommunikations system
- Funktioner for tågehorn og loudhailer
- Intern samtale anlæg
- Op til 4 ekstra kontrolenheder
- Scrambler • iDSC data udgang til plotter
- Vælg din egen konfiguration
- Enkel at udbygge systemet.



- Et sikkert valg fra Simrad

Ring efter det nye Simrad 2003 katalog eller besøg vor hjemmeside

For yderligere information kontakt:

SIMRAD AS • NAVERLAND 22 • 2600 GLOSTRUP
TLF. 43 44 49 00 • FAX. 43 44 48 99

SIMRAD
A KONGSBERG Company

www.simrad.com

ALWAYS AT THE FOREFRONT OF TECHNOLOGY