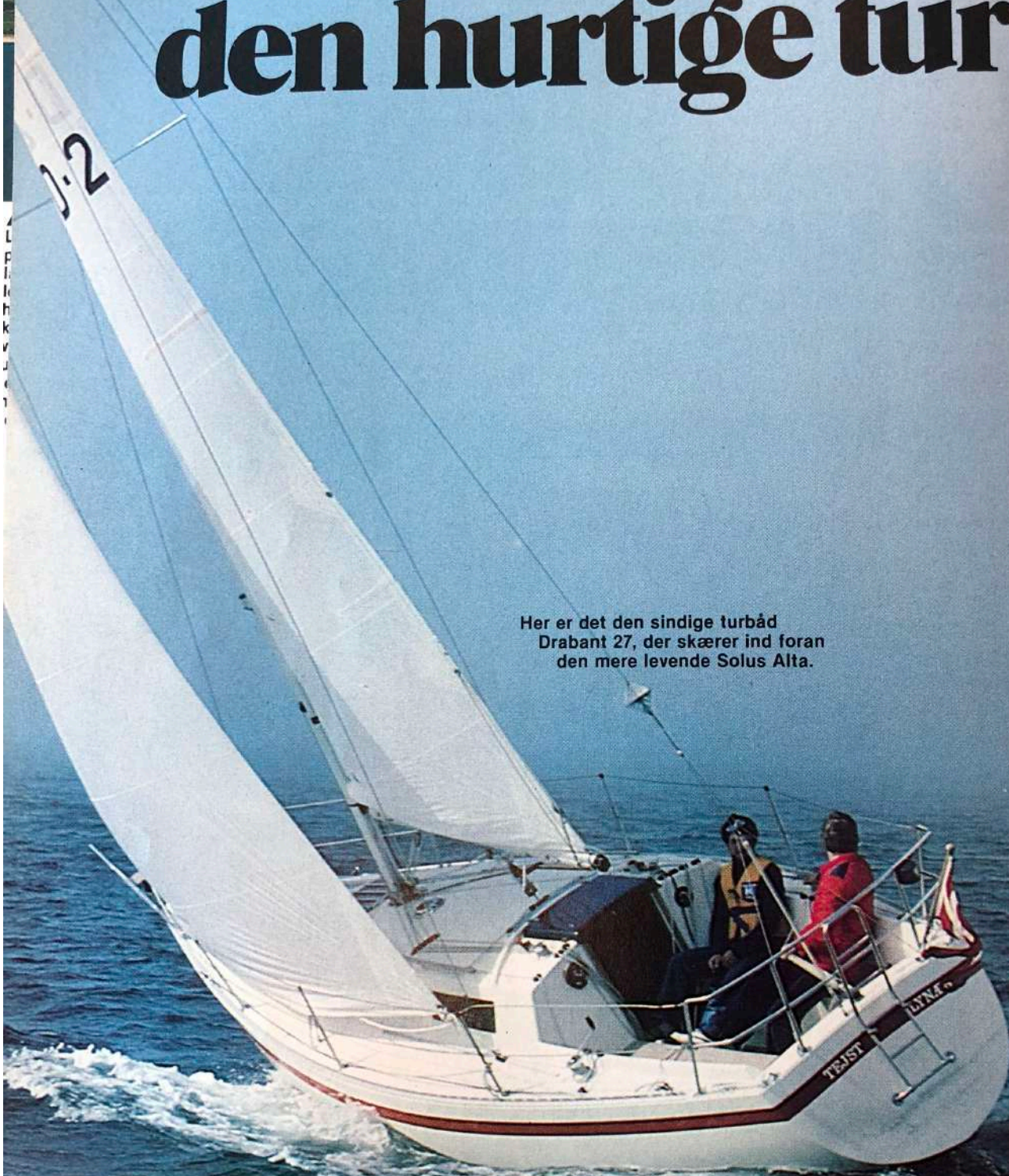


Test-duel: Solus Alta mod Drabant 27:

Raceren mod den hurtige turbåd

Her er det den sindige turbåd
Drabant 27, der skærer ind foran
den mere levende Solus Alta.





Denne duel drejer sig om to danske både, som stille og roligt er sivet ind på markedet. Det er det eneste, de har tilfælles, for i øvrigt er de vidt forskellige: Den sprælske, lidt primitive racer mod den fornuftige og velindrettede turbåd, som alligevel sejler stærkt.

Af Torry Lindstrøm og Henrik Kruse . Foto: Arne Magnussen

■ Lad det være sagt med det samme: Der vil i praksis aldrig blive tale om at vælge mellem disse to danske sejlbåde, Drabant 27 og Solus Alta. De er nemlig så himmelvidt forskellige, at den sejler, der har fattet interesse for en Solus Alta, aldrig ville drømme om at se til den side, Drabant 27 ligger – og omvendt.

Det er som at vælge mellem en racercykel med 12 gear og en solid turistcykel med 3 gear og lukket kædekasse. Man har bestemt sig til stilen på forhånd.

Når vi har plukket Drabant 27 og Solus Alta ud til duel, så er det, fordi de med deres forskellighed stiller hinanden i relief, og fordi de trods alt har noget tilfælles: De er begge danske konstruktioner fra mindre bådebyggerier, som er kommet ret stil-

færdigt ind på markedet og har etableret sig pænt uden det store reklamebulder.

Begge både har glimrende kapsejladts-resultater bag sig. Faktisk møder de med hver sin klasse-sejr fra Sjælland Rundt 1981. De var begge placeret i nogle lidt diffuse blandings-løb, men omsejlingstiden blev næsten den samme.

Solus Alta med producent Ernst Hansen ved roret sejlede rundt på 38 timer og 29 minutter. Siden har Solus Alta vundet en fin klasse-sejr med Poul Richard Høj Jensen i Gordons Gin Cup.

Men Drabant 27 med konstruktør-producent Gert Gerlach ved roret sejlede rundt 6 minutter hurtigere: 38 timer og 23 minutter. Begge resultater er fra store bane uden om Møn, men forskellen var, at Solus'en





H startede klokken 12 og Drabanten klokken 16, så ved indvielse, hvordan de skal vurdere resultaterne. – Men der behøver altså ikke være noget i vejen med farten, fordi man cykler med 3 gear og lukket kædekasse.

En »9-meter« med en bunke sejl

Denne fornemmelse af at være om bord i en sprælsk og krævede racer kontra den sindige tur-båd med et godt fart-potentiel er fuldstændig udtalt, når man går om bord i bådene. Så den køber, der af én eller anden grund skulle være i tvivl om, hvilken båd der skal vælges, vil få bortvejret enhver tvivl ved en prøvetur.

Solus Alta er i oplægget fra producenten et billigt alternativ til 10-metrene, en »9-meter« med en mærkbar prisreduktion for den manglende meter.

Nogen helt ægte skærgårds- eller 10-meter-type bliver den aldrig, dertil er Alta'en nok for bred. På den anden side viser erfaringerne fra kapsejlsbanerne, at bredden ikke kompenserer for den manglende længde. Alta'en er konstrueret med et meget skarpt forskib, som tilsyneladent

de mangler et »bryst« at komme op at plane på. I hvert fald mangler den fx BB 10-Meterens evne til at ryge op og surfe i kraftig vind. Solus Alta bliver pænt nede i vandet.

Men den er hurtig, ingen tvivl om det. Det lyser ud af specifikationerne. Sammenligner vi med en kendt størrelse som fx en H-båd, så er Solus'en cirka en meter længere, den har 4,5 procent højere kølprocent (ganske vist på 25 cm dybere køl), men dertil bærer Solus'en næsten 40 procent mere sejl, og spileren er 60 procent større.

Det giver naturligvis en masse »hester kræfter«, men det gør også Alta'en til en overrigget båd, som hele tiden skal sejles i bevidstheden om dette. Den kræver en ivrig og kyndig besætning, som også kender sin plads, når der skal afbalanceres. Det fik vi et klart billede af under testsejls-ladsen, hvor vi med kun 2 mand i båden var lovlig få til at balancere den af på skæring med spiler.

Kapsejls-erfaringerne med Solus Alta siger også, at den står bedst på benene under spilerskæring, når forsejlet er sat. Det havde vi ikke, og det resulterede i et par ganske seværdige »vælt-

▲ Med lidt god vilje kan der godt sidde tre voksne og tre børn omkring kabytsbordet. Selv om der ikke er ståhøjde, er det en lys og venlig kahyt

Der er ikke brugt så meget træ i Solus Alta, men det der er, er pænt for arbejdet. Der er god plads og gode detaljer ved Solus'ens pantry.



ninger« ved pust omkring 7 m/sek., hvor roret begynder at vibrere og tilsyneladende mister sit greb i vandet. Det er en skavank, som er ved at blive rettet, oplyser værftet.

Turbåden, der vil kilde ambitionerne

Til sammenligning er Drabant 27 klart langsommere for spiler, så længe Solus Alta holder sig på benene. I de samme pust krænger Drabanten udramatisk og med værdigheden i behold, og det eneste sindsoprivende, man oplever i cockpittet, er at der skal korrigeres for et lidt større rorpres.

På kryds går begge både en rigtig fin højde, men Alta'en er hele tiden lidt højere og noget hurtigere. Vi prøvede også Solus Alta solo i helt let vejr, hvor båden som ventet har en fantastisk evne til at accelerere på de svageste luftninger.

Drabant 27 gør alting sindigt og udramatisk, men den giver alligevel en prægtig følelse af, at den folder sig ud med et glimrende fartpotentielt, som garanteret vil forbløffe dem, der tager bestik af dens udprægede turbådsfremtoning.

Der står skrevet »turbåd« på kryds og tværs over den båd, men ved nærmere bekendtskab er man ikke i tvivl om, Drabanten kan leve op til et endda temmelig højt ambitionsniveau som familiekapsejler.

Til kapsejlsbetragtninger er det værd at se på de to bådes mål. Drabant 27 måler indtil 6,10 i Scandicap, hvor Solus Alta opgives til mellem 6,5 og 6,7. Vi vil mene, at en kommende Alta-ejer skal ofre megen opmærksomhed på at komme ned på 6,5, ellers vil båden få svært ved at sejle sit mål hjem.

Betjeningsmæssigt er begge både naturligvis med tilbageførte hal, men den brede Drabant er oplagt den rareste båd at færdes på, når der skal arbejdes på dæk. Den har flade, brede gangarealer, hvor Solus'ens kuplede overbygning snupper fodfæstet fra cockpittet og frem til masten. Solus Alta ultra-spids sejlsplan er heller ikke ligefrem gæstevenlig. Det er ikke sjovt at sidde derude på spidsen og bytte genua'en ud, uden at have et søgelænder omkring sig.

Kun tre voksne kan sove i Solus'en

Indretningsmæssigt er der enorm forskel på de to både. Når man skal overnatte i dem, er forskellen næsten som fra at overnatte i en personbil med sovebeslag til en fuldt udrustet campingvogn.



Solus Alta er smal og lav. Den laves i flere apterings-udførelser, men hvordan man end vender og drejer det, vil der aldrig blive køjeplads til flere end 3 fuldvoksne personer i den.

Vi prøvede den i en dinetteversion, hvor dinettet ved diverse kendte omforandringer bliver til en 80 cm bred køje, som med fødderne ind under en hylde agterude har en længde på over 2 meter. Forrummet giver én god køje med 210 cm's længde langs skrogsiden, men selve rummet er for spidst til, at én voksen mere kan ligge der.

Dinette-versionens tredje køje er i styrbord, hvor den spidser stærkt fremefter og går forbi hovedskottet, så der er ganske knæben plads til benene.

En anden version, traditionelt indrettet med langsgående sidepladser omkring kahytbordet, har samme antal voksen-køjer. Her er der dog to stik-køjer agterud under cockpittet, og de midtskibs køjer på 150 cm er kun for børn.

Omkring dinettet kan der med lidt god vilje sidde 3 voksne og 3 børn, men flere voksne bliver det næppe til, og den sidste voksen+børneplads fremkommer ved at

▲ Drabant 27's kahyt er stor og rummelig med et godt volumen og gode, regulære køjer. Det rolige interiør er meget almindeligt, men det fungerer, alt sammen.



▲ Drabant 27's pantry er af god standard for en 27-fods båd. Der er rimelig plads for bestik, køkkenudstyr og proviant til normal tursejlsads.

Hopstille en ekstra bordplade. Solus Alta har for øvrigt et stort agterrum med en gennemsigtig luge, som med lidt god vilje kan indrettes som agterkahyt til et par børn.

Drabanten har køjer til seks voksne

Til sammenligning er Drabant 27 næsten en luksus-liner under dæk. Den har en stor, regulær kahyt med næsten-ståhøjde og en bredde, der giver luft.

Indretningen er helt ligefrem og nøgtern. - Ja, rent ud sagt: Almindelig. Gert Gerlach er en designer, der går til opgaven uden krummelurer. Men vi tror, at hans rummelige, rolige interiør i Drabant 27 i længden vil give en stor tilfredsstillelse både funktions- og miljømæssigt, fordi salonen danner en afslappet kontrast til en sejlbåds kontrollerede virvar på dæk.

Drabant 27 er meget rummelig, og selv om man synes, man har justeret øjemålet på dens høje fribord og brede fremtræden, er den alligevel en overraskelse at dykke ned i. Man kan egentlig ikke sige, at der er tryllet med pladsen, men Gert Gerlach har ganske enkelt taget sig de gyldne centimeter i størrelsen til at give albuenum. Resultatet er blevet en båd, som man af lutter beskedenhed kalder en 27-fods, hvor alle andre uden at rødme ville kalde den en 28-fods, for Drabant 27 måler faktisk over 27½ fod...

Indretningen er klassisk med to langsgående hovedkøjer midtskibs omkring et godt kahytbord. Køjerne er 191 cm lange, og den bagbords kan trækkes ud til en godt 90 cm bred dobbeltkøje. Agterude i styrbord er der en rummelig stikkøje på over 2 meters længde, og hen over stikkøjen er der et udtræks-kortbord med magasin. I bagbord er der et velindrettet pantry.

Forrummet har garderobe og uafskærmet toilet, og forkøjen med maksimum-mål 191 cm langs skrogsiden kan faktisk godt tage to voksne, fordi rummet er ret bredt. Men forrummet har ikke særlig stort luftvolumen og kræver god ventilation.

Drabanten har langsgående skabe med skydelåger i begge sider af salonen over køjerne, og der er masser af stuvemuligheder under køjerne. Til sammenligning er der ingen skabe i Solus Alta'en, og kahyttens udstyr er noget spartansk. Stuvepladsen finder man ude i det store agterrum, som er meget rummeligt.

To klassiske cockpit-typer

Cockpittet er det bedste ved Solus Alta. Det er klassisk indrettet og minder i grundrids meget om skærgårds-forbillederne Ylva og BB 10-Meter, med en kistebænk forrest i hver side og en tværgående agtertofte. Det giver en ret stor dørk at tumle rundt på, når der sejles.

Man befinder sig faktisk godt i cockpittet, som er ført en del ud i borde, og selv om der ikke er nogen særlig bekvem cockpitkarm at sidde på, må cockpittet siges at have »sejlende kvaliteter«. De to kistebænke og agterrummet tager sagtens alt, hvad man kan tænke sig at medbringe af grej, men man skal naturligvis ikke overfylde agterrummet af hensyn til vægtfordelingen.

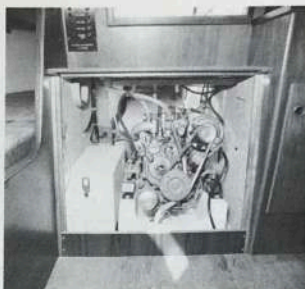
Soldyrkerne vil i øvrigt klage over, at Solus'en byder på så lidt udendørs liggeplads. Det er der til gengæld rigeligt af i Drabant 27. Der er gode sidedæk, godt fordæk og brede tofter i cockpitet.

Drabanten byder på det klassiske cockpit af typen med langsgående bænke. Bortset fra et lille supplements-stuverum i styrbords side er der kun den bagbords kistebænk til disposition for stuvning, men den tager til gengæld det hele. Det er et enormt rum på halvanden meters dybde, som kræver taktiske evner at stuve rigtigt.

Drabantens cockpit er meget bredt og har gode bænke at sidde på, men ikke desto mindre er der også blevet plads til et vinklet sidedæk. Båden skal dog ikke krænge ret meget, før søgelænderet vipper én ned i cockpitet igen.



Dette billede illustrerer, hvor knæben pladsen er i Solus Alta's slanke skrog.



Selv en Yanmar 15 hk diesel er der rimelig plads til i Drabant 27. En 7,5 hk er standard.



Det regulære og velbeskyttede cockpit i Drabant 27 taler til familie-sejleren.

Solus Alta's cockpit er efter klassisk recept, og der er sørget for de tilbageførte hal.



Solus Alta

(Skala 1-6, 1 for dårlig, 6 for fremragende).

Rig, dæk, cockpit, kahyt

Rig	4
Sejl	4
Skødning	4
Fald og hal	3
Beslag	5
Arb. forhold på dæk	5
Skridmønster	3
Håndlister	4
Pladsforh. i cockpit	3
Siddepl. i cockpit	5
Udsyn	4
Rorgængers pladsforh.	4
Adgangsforh. til kahyt	5
Pladsforhold i kahyt	3
Aptering-indrening	2
Materialer og udfør.	3
Pantry	3
Skrogkvalitet	4
Befæstninger	5
Reparationsvenlighed	5
I alt	79
Gennemsnit	4

Sejlegenskaberne

Sejlegenskaberne generelt	4
Let vind	5
Hård vind	-
Kryds-egenskaber	5
Spiller-sejlads	3
Retningsstabilitet	3
Lettredvethed	5
Tursejls-vurdering	2
Kapsejls-vurdering	4
Er den »tør«	3
I alt	34
Gennemsnit	4

Prisskema og udstyrsliste

Bådens udsalgspris	175.000
Storsejl	Standard
Fok	Standard
Genua	5.600
Spiler m. grej	6.722
Pulpit-søgelænder	5.700
Badelejer	800
Ankerudstyr	980
Fendere/fortøjn.	1.220
Bom-presenning	675
Kaleche/sprayhood	2.700
Kompas	Standard
Tågehorn	50
Windex	250
Motor (benzin)	24.500
Foldepropel	Standard
Kogeapparat	Standard
Gasflasker	Standard
Idslukker	350
Service, glas, bestik	400
Læsepumpe	Ej standard
Bundbehandling	Standard
Rigning og søsætning	3.400

Bådnyts pris: 228.347

Vurdering

Solus Alta

Design: Bjarne Marcussen.

Værft og salg: Frederikssund Skibsværft, Færgevej 25, 3600 Frederikssund. Tlf. 02 - 31 05 25.

Dimensioner: Længde: 9,20 m. Vandlinje: 7,55 m. Bredde: 2,40 m. Dybgående: 1,55 m. Vægt: 2200 kg. Køl: 1200 kg jern. Køl-procent: 54,5.

Skrog-materialer: Håndplagt glasfiber. Overbygning: Sandwich med balsa.

Rortype: Spaderor.

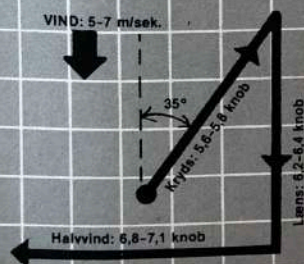
Sejl: Storsejl: 21,50 m². Fok: 14 m². Genua: 24,70 m². Spiler: 60 m². Sejlmager: Poul Richard Høj Jensen.

Mast: 12,85 m over vandlinjen. 7/8 type, ruftagsplaceret med enkelte salingshorn. Producent: John Mast.

Maskine: Valgfri. Priseksempel: OMC.

Kapaciteter: Brændstof: 40 liter. Vand: 40 liter. Batterier: 95 amperetimer.

Hver tern = 1 meter



Drabant 27

Design: Gert Gerlach.

Værft og salg: G. G. Bådeværft, Industrivej 15, 3390 Hundested. Tlf. 02 - 33 80 84.

Dimensioner: Længde: 8,30 m. Vandlinje: 6,70 m. Bredde: 2,76 m. Dybgående: 1,55 m. Vægt: 2630 kg. Køl: 1190 kg jern. Køl-procent: 45.

Skrog-materialer: Håndplagt glasfiber. Overbygning: Sandwich med balsa.

Rortype: Spaderor med skeg.

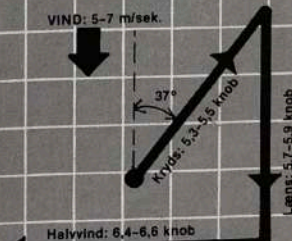
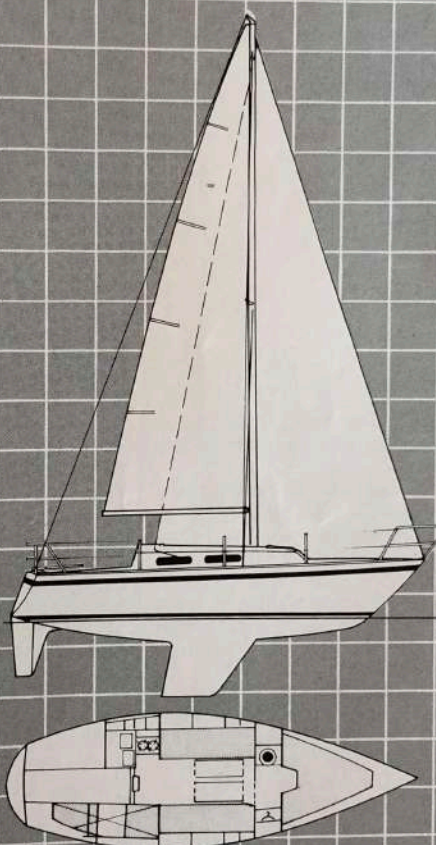
Sejl: Storsejl: 14,80 m². Fok: 16,70 m². Genua: 27,30 m². Stormfok: 9,70 m². Spiler: 62 m². Sejlmager: Green Sails.

Mast: 11,20 m over vandlinjen. Ruftagsplaceret »19/20« rig med enkelte salingshorn. Producent: John Mast.

Maskine: Yanmar 7,5 hk.

Kapaciteter: Brændstof: 30 liter. Vand: 50 liter. Batterier: 90 amperetimer.

Hver tern = 1 meter



Drabant 27

(Skala 1-6, 1 for dårlig, 6 for fremragende).

Rig, dæk, cockpit, kahyt

Rig	4
Sejl	4
Skødning	4
Fald og hal	5
Beslag	5
Arb. forhold på dæk	6
Skridmønster	5
Håndlister	4
Pladsforh. i cockpit	5
Siddepl. i cockpit	5
Udsyn	4
Rorgængers pladsf.	4
Adgangsforh. til kahyt	4
Pladsforhold i kahyt	6
Aptering-indretning	6
Materialer og udfør.	5
Pantry	5
Skrogkvalitet	5
Befæstninger	5
Reparationsvenlighed	5
I alt	96
Gennemsnit	5

Sejlegenskaberne

Sejlegenskaberne generelt	5
Let vind	4
Hård vind	-
Kryds-egenskaber	5
Spiler-sejlads	4
Retningsstabilitet	5
Letdrevehed	4
Tursejlads-vurdering	6
Kapsejlads-vurdering	5
Er den »tør«	5
I alt	43
Gennemsnit	5

Prisskema og udstyrsliste

Bådens udsalgspris	242.536
Storsejl	Standard
Fok	Standard
Genua	5.343
Spiler m. grej	6.514
Pulpit-søgelænder	Standard
Badelejder	Standard
Ankerudstyr	Standard
Fendere/fortøjn.	Standard
Bom-presenning	1.207
Kaleche/sprayhood	2.671
Kompas	1.512
Tågehorn	50
Windex	250
Motor (diesel)	Standard
Foldepropel	Standard
Kogeapparat	Standard
Gasflasker	Standard
Ildslukker	350
Service, glas, bestik	400
Lænsepumpe	Standard
Bundbehandling	3.025
Rigning og søsætning	2.196

Bådnyts pris: 266.053