

Tidsskriftskopi:

Bådnyt
Knut Iversen, Henrik Boye
Lige lange lige hurtige og helt forskellige
1988
Vol: 1988 Iss: nr. 11
s. 40-45

BestillingsId: 1659697630200

DanBib/BOB bestil-id: DK-775100//1043871106

Dette materiale er indskannet og fremsendt elektronisk i henhold til aftale med COPY-DAN Tekst & Node.

Det er ikke tilladt for slutbrugeren at videreføre det indskannede materiale til andre.

TEST

To stærke danske bud på familiebåden i 90'erne:

LIGE LANGE LIGE HURTIGE OG HELT FORSKELLIGE

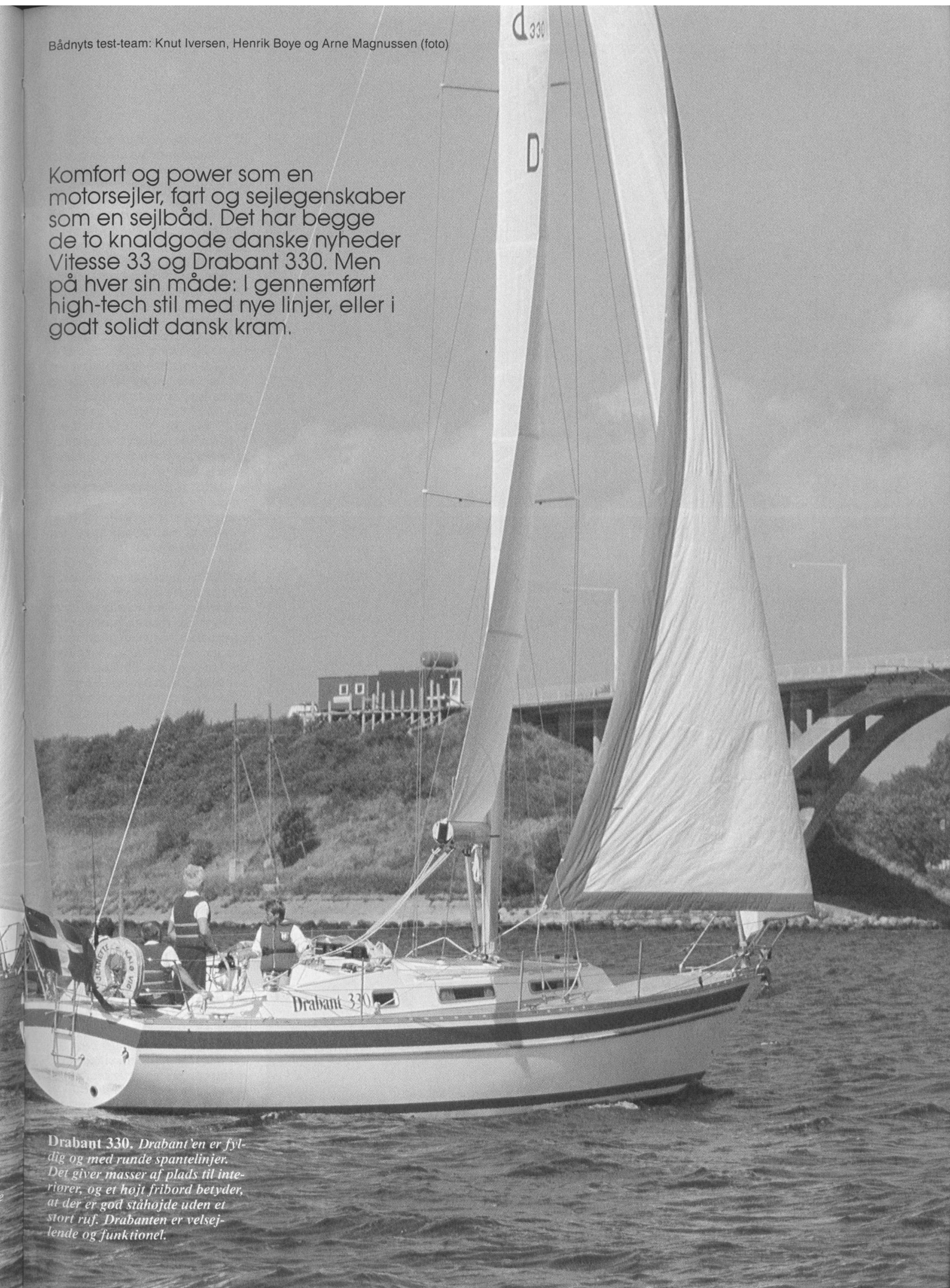


Vitesse 33. Vitesse'n har et rent sejlbådsskrog, tegnet over kapsejlsbåder: »Vitesse». Den har en flad bund og en bred hæk. Torpedokølen giver den fornødne stabilitet. Båden har mange nye og utraditionelle løsninger.

Bådnyts test-team: Knut Iversen, Henrik Boye og Arne Magnussen (foto)

Komfort og power som en motorsejler, fart og sejlegenskaber som en sejlbåd. Det har begge de to knaldgode danske nyheder Vitesse 33 og Drabant 330. Men på hver sin måde: I gennemført high-tech stil med nye linjer, eller i godt solidt dansk kram.

Drabant 330. Drabant'en er fyldig og med runde spantelinjer. Det giver masser af plads til interiører, og et højt fribord betyder, at der er god ståhøjde uden et stort ruf. Drabanten er velsejlende og funktionel.





■ Drabant 330 og Vitesse 33 er rent bolværk mod udlandet. Det er to knaldgode danske nyheder, som skal dæmme op for bølgen af udenlandske konstruktioner, der i de senere år er strømmet ind på det danske marked. Derudover skal de også nok gøre sig i det udenlandske.

Begge værfter har satset utraditionelt i kampen mod udlandet, blot har de valgt at gå vidt forskellige veje.

Gert Gerlachs Drabant har bevæget sig væk fra den rene sejlsjlbåd, som har været varemærket fra værftet, og nu er det de runde former og masser af komfort, der kendetegner hans nye båd.

Hos LM er man gået den modsatte vej væk fra fyldige, runde motorsejlere til det rendyrkede sejlbadsskrog med anderledes løsninger.

Begge konstruktioner er gode kompromisser, der sejler godt for både motor og sejl.

Selv om bådene har vidt forskelligt udseende, henvender de sig til samme kategori af sejlere. Sejlere der vil have gode sejleegenskaber, sikkerhed og komfort, og en lethåndterlig båd i topkvalitet, som kan sejles af få personer – her tænkes især på familien med et par børn. De to både på 33 fod er skræddersyet til disse ønsker.

Der er nok nogle, som vil kalde bådene for motorsejlere. Det er forkert, selv om de begge har to styrepositioner.

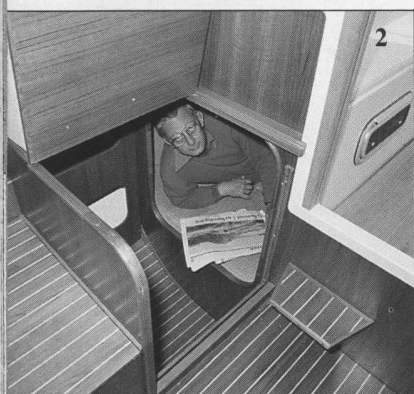
Det er sejlbåde, med tryk på sejl. Så er det bare rart, at der ligger et par gode maskiner under dørken. Den rigtige betegnelse for denne nye generation af både vil være cruisingbåde.

Bådene sejler stort set lige hurtigt

Udseendet og konceptet i Drabant 330 og Vitesse 33 er dybt forskelligt. Men fartforskellen kun ubetydelig regnet over længere stræk. Maksimalt loggede vi lidt over syv knob på en halv vind med genua I og storsejl. Det gjaldt begge både. Den tungere Drabant 330 kompenserer for vægten med et større sejleareal.

Bådene blev testet i vindstyrker fra otte m/sek. og nedefter. Umiddelbart ser Drabanten ikke ud til at kunne følge med den mere sejlbådsprægede Vitesse. Men det gik fint.

Drabantens krydshøjde er o.k., selv om der nok kunne presses lidt mere ud af højden, hvis de øverste salingshorn blev kortet af, så genuaen kan skødes hårdere. Pinte vi båden på højden, gik farten dog betydeligt ned.



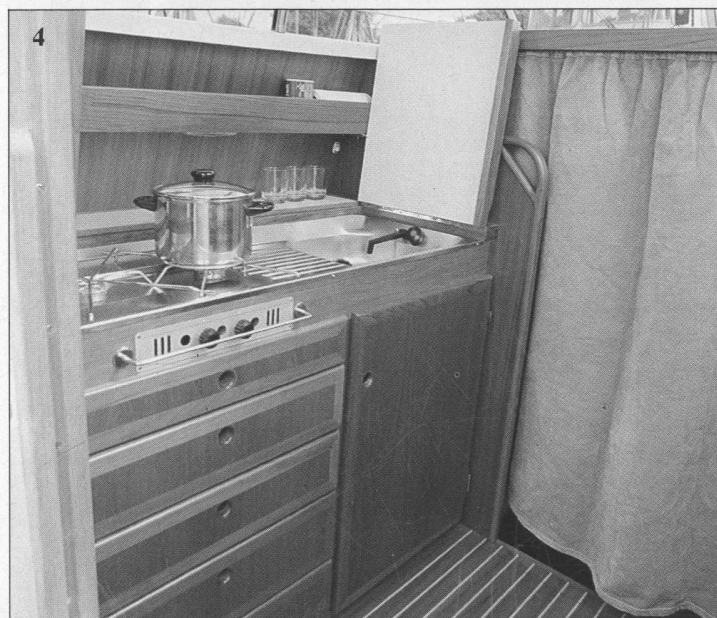
Vitesse 33

1 Cockpittet i Vitesse er ikke så stort pga. styrehuset. Cockpitbordet klappes sammen og er af vejen i cockpittets agterkant. Læg mærke til aflasterne på siden af styrehuset.

2 Når sædet ved styrepladsen vippes til side, kommer den »ekstra« køje til syne. Det er en alletiders søkøje, og den er ikke svær at komme ned i.

3 Åbenhed har været et nøgleord for Vitesse 33's interiørløsning. Det store nedgangsparti styrker helhedsvirkningen.

4 Der er god plads og udsyn i pantryet. Desværre manglede komfuret ophæng, så det kan bruges under sejlads. Nedgangen er afskærmet på et forhæng.



Så snart Drabanten kom ned på foran for tværs, steg farten til mere end seks knob, og der holdt den sig til godt ned på agten for tværs.

Manøvrerne er fine under alle kurser på grund af det dybe ror, der har god kontakt i vandet. Der er ingen tendenser til, at båden skærer ukontrolleret op – heller ikke under en presset sejlads med spiler på skæring.

Spiler er i øvrigt ekstraudstyr, men givet en god fartinvestering til Drabanten. I mellemluft gav spileren i snit en knob mere helt op til halvvind. På plat læns sejlede spileren næsten to knob ekstra ind.

Vitessen er mere levende

på grund af displacementet

Drabant 330 kan heller ikke lide at blive presset på kryds. Optimal fart fik vi først, da vi faldt fem grader til. Og så skulle vi lige vænne os til at kikke gennem styrehuset, når vi sad i cockpitet. Det tog nu ikke lang tid.

Vitessen er lidt mere levende end Drabanten med sine 4600 kg i displacement. Man skal arbejde med storskødet for at holde optimal fart. Hvis skroget krænger for meget, falder farten med det samme.

Båden reagerer hurtigt på roret selv med små udslag, og efter en vending er der hurtigt fart i båden igen.

Ved rumskødssejlads er accelerationen god, og omkring syv knobs fart er ikke usædvanlig. Først omkring plat læns falder farten mærkbart.

På trods af Vitessens dybe ror skal der arbejdes præcist på hård skæring med spiler. Når kontrollen er ved at glippe, skal rorpinden have et ryk som i en jolle, før båden er tilbage på kurs. Ellers er retningss stabiliteten fin.

Racerskrog og runde klassiske former

Drabant 330's klassiske udseende og de runde spanter giver båden en rolig sejlads. Stabiliteten skyldes især den relativt store kølprocent på 43. De rundspantede linjer giver ikke meget skrogstabilitet i sig selv, når båden krænger over.

Linjerne er rene og harmoniske, og der er ingen forstyrrende »regel-knæk«. Finnekølen er lang og ikke særlig dyb, så båden kan komme ind i selv de mindste havne. Roret er en kombination af et spade-og balanceror med skæg på forkanten.

Vitesse 330's skrog er en mindre udgave af Kurt Andresens rekordbåd »Vitesse«. Den skarpe stævn, en smule spring og den brede hæk

► fortsættes



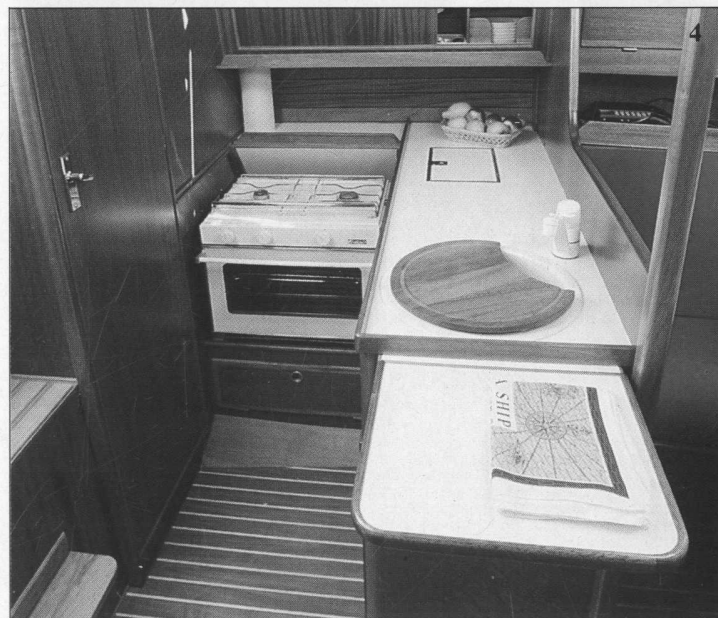
Drabant 330

1 Cockpitet i Drabant 330 er stort og funktionelt. Når ratet tages af, er der plads til det store cockpitbord, og sprayhoo-den giver den fornødne læ.

2 Dobbeltkøjen i agterkahyt-ten er stor, og der er god plads til at tage tøjet af og på. Man kunne godt ønske sig bedre lysforhold herinde.

3 Interiørløsningen er klassisk. Der er meget træ om læ, hvilket giver en hyggelig atmo-sfære. Håndværksmæssigt er bå-den en fornøjelse.

4 Pantryet er kompakt og godt at arbejde ved. Under sejlads er der god støtte. Afskærmnings-pladerne i metal rundt om kom-furet hindrer varmeskader.



► fortsat

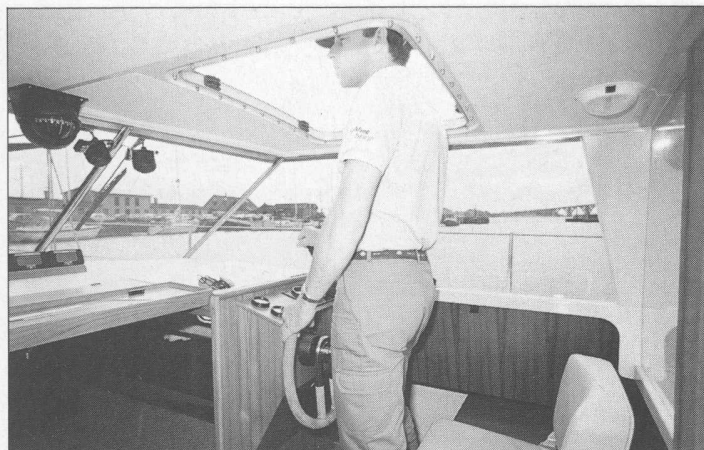
dominerer. Bunden er flad og agterskibet bredt. Torpedokølen i bly giver et dybt vægtcenter, uden at det går ud over dybgående. Det elliptiske spaderor har et lille kick-down foran.

Skroglinjerne giver Vitessen en god skrogstabilitet. Derfor kan kølprocenten holdes nede på 37. Her er det brede og flade agterskib med til at øge stabiliteten, ikke mindst under spilersejls. Vi tror, at båden har surfegenskaber, hvis det blæser nok.

Sikkerhed og god arbejdsplads på dæk

27 Yanmarheste under dørken har Drabanten. Det giver en udmærket marchfart, og båden har ingen tendenser til at grave sig ned. Havnemanøvrerne gik let, og vende-radiussen er lille.

Vitessen leveres med to forskellige 2003 Volvomaskiner. Standard er 28 hk, som er nok til en båd i den størrelse. Test-Vitessen havde turbo koblet til, så motoren ydede 43 hk. Det flade og brede agterskib er ideelt til motor og sørger for, at båden ikke graver sig ned. Under havnemanøvrerne



Skydelugen i styrehusets tag på Vitessen giver fuldt overblik under manøvrer. Ikke mindst ved havnemanøvrer er det til stor hjælp at overskue situationen herfra.

var de mange hestekræfter en god hjælp, og båden har en utrolig lille venderadius.

Drabant 33 har en fribordshøjde på 1,40 m. Det giver ståhøjde i kahytten, og det lave ruf løber lige over i cockpitkarmen – et smukt strømlinet forløb. Båden fås også med fast vindspejl, det giver bedre udsyn end en sprayhood.

Der er god plads på sidedækket og solide håndlister. Det er med til at øge sikkerhedsfølelsen, når man arbejder på dækket.

Fribordshøjden på Vitessen er

knap så stor. Derfor har det været nødvendigt at lave en markant overbygning for at få plads til interiøret.

Overbygningen virker voldsom og kræver tilvænning, men når man tager interiørløsningen med i betragtning, kan man leve med den, ikke mindst i havn.

Styrehuset er opbygget af tynde, men stærke sprogser, derfor er der et godt udsyn hele vejen rundt.

Begge både har et enkelt og funktionelt dækslayout. Solide befæstelser af stævnbeslag og korrekt monterede sceptre, der kan



Rullebeslaget til genuaen er anbragt nede i ankerbrønden på Vitesse 33. På afstand kan den ikke ses under sejls. Stævnbeslaget er solidt.

holde til meget. Ankerbrønden har den rigtige størrelse og er lette at komme til.

Nyt rullesystem på Drabanten

Det lave ruf gør det let at bevæge sig omkring på Drabant 330. Skødeskinnerne er placeret inde ved overbygningen, så der er som nævnt god passage på sidedækket.

Her er det lidt mere kringlet på Vitesse 33 på grund af overbygningen. De solide håndlister hjælper dog så meget, at vi siger o.k. for sidedækket.

Vitesse 33

Prisskema og udstyrsliste

Bådens udsalgspris	596.787 kr.
Motor	standard
Foldepropel	standard
Storsejl	standard
Fok	standard
Genua	12.518 kr.
Spiler	15.036 kr.
Spilergrej	1934 kr.
Pulpits og søgelænder	standard
Badelejer	standard
Ankerudstyr	standard
Frokost-anker	standard
Fendere og fortøjn.	standard
Bom-presenning	1714 kr.
Sprayhood (styrehus)	standard
Kaleche	standard
Hynder til cockpit	2679 kr.
Kompas	standard
Log	3154 kr.
Ekkolod	4166 kr.
Windex	268 kr.
Tågehörn	100 kr.
Kogeapparat	standard
Gasflasker	1116 kr.
Ildslukker	standard
Lænsespumpe	standard
Service, glas, bestik	standard
Bundbehandling	5209 kr.
Rigging og søsætning	ansl. 3500 kr.
Transport	ansl. 1500 kr.

Bådnyts pris 649.681 kr.

Rig, dæk, cockpit, kahyt

Rig	●●●●●
Sejl	●●●●●
Skødning	●●●●●
Fald og hal	●●●●●
Beslag	●●●●●
Arb.forhold på dæk	●●●●●
Skridmønster	●●●●●
Håndlister	●●●●●
Pladsforh. i cockpit	●●●●●
Siddepl. i cockpit	●●●●●
Udsyn	●●●●●
Rorgængers pladsforh.	●●●●●
Pladsforhold i kahyt	●●●●●
Aptering-indretning	●●●●●
Materialer og udfør.	●●●●●
Pantry	●●●●●
Skrogkvalitet	●●●●●
Befæstninger	●●●●●
Reparationsvenlighed	●●●●●

I alt Gennemsnit 99 5,2

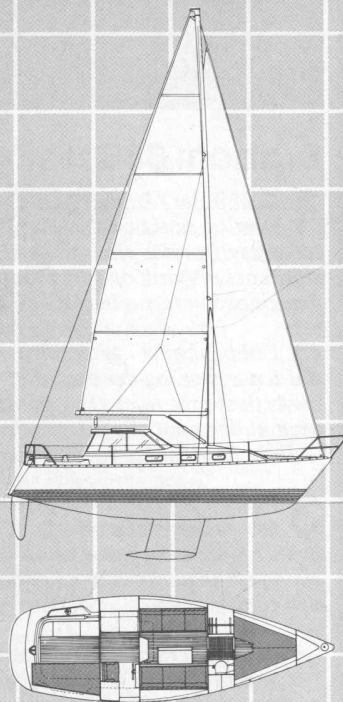
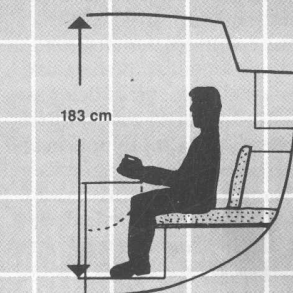
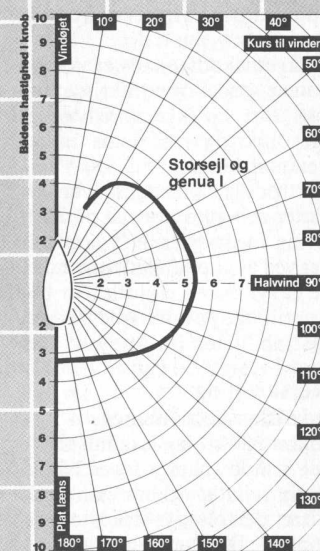
(Skala 1-6, 1 for dårlig 6 for fremragende).

Vurdering sejlegenskaberne

Sejlegenskaberne generelt	●●●●●
Let vind	●●●●●
Hård vind	●●●●●
Kryds-egenskaber	●●●●●
Spiler-sejls	●●●●●
Retningsstabilitet	●●●●●
Ledrevethed	●●●●●
Tursejls-vurdering	●●●●●
Kapsejls-vurdering	●●●●●
Er den "tør"	●●●●●

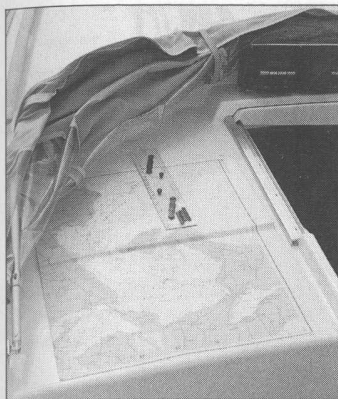
I alt Gennemsnit 51 5,1

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



Data

Design: LM Boats International. **Værft:** LM Glasfiber, Rolles Møllevej 1, 6640 Lunderskov, tlf. 05 58 51 22. **Salg:** Masnedø Marinecenter, tlf. 03 77 11 33. Kolding Marinecenter, tlf. 05 53 02 00. Tage Floor Marinecenter, tlf. 06 42 68 88. Europa til Søs Marinecenter, tlf. 04 65 00 00. **Dimensioner:** Længde: 9,85 m. Længde i vandlinje: 7,70 m. Bredde: 3,10 m. Dybgående: 1,60 m. Vægt: 4700 kg. Køl: 1750 kg jern. Kølprocent: 37. **Skrogmateriale:** Håndoplagt glasfiber. Overbygning: håndoplagt glasfiber, sandwich med skum. Skrogdybde under vandlinjen: 0,50 m. Køl: 1,10 m. Fribord: 1,10 m. Rortype: Spaderor. **Sejl:** Storsejl: 20,90 m². Fok: 22,60 m². Genua: 29,80 m². Stormfok: 10 m². Spiler: 76,50 m². **Sejlmager:** Green Sails. **Mast:** 14,40 m over vandlinjen. **Placering og type:** Alu-rig på dæk. 19/20-rig med to salingshorn. **Producent:** John Mast. **Maskine:** Volvo 2003 S 28 hk med sejl-drev. **Kapaciteter:** Brændstof: 100 liter. Vand: 200 liter. Batterier: 3 x 90 amperetimer.



Søkortet ligger sikkert ved siden af nedgangen og letter navigationen. I princippet kan der være et kort i hver side på Drabanten – herligt.

Fald og trimfunktioner for stor-sejl og genua er ført tilbage til cockpittet på begge både. Spilerfunktionerne sidder på masten.

Man sidder godt i cockpittet

Begge bådene er masthead-riggede og vores testbåde have rulle-genua. Drabanten havde også det nye Sailtainer rullebomsystem. Storsejlet med gennemgående sejlpinde rulles ned i bommen under rebning, og når båden er i havn. På Drabantens fungerede systemet upåklageligt.

Vitessen havde også gennemgå-



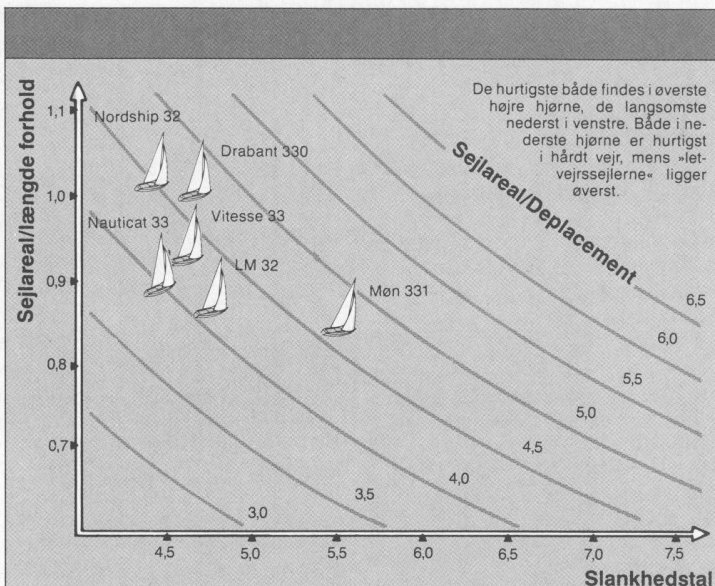
Så enkelt kan det gøres. Mel og gryn er af vejen og alligevel lettilgængeligt. I Drabant 330 vælter madvarerne ikke rundt i pantryskabet.

ende sejlpinde i storsejlet. Lazy-jacks styrede sejlet ned på plads. Begge systemer letter sejlhåndteringen meget.

Drabantens cockpit er stort og funktionelt. Et sted man får lyst til at opholde sig i lang tid. Bænkene er vinklet korrekt til ryggen, og det lave ruf giver et perfekt udsyn for alle i cockpittet.

I styrbords kistebænk er der et stort stuverum, som er let tilgængeligt. På agterdækket er der to luger ned til agterrummet. Ved nedgangen er der god plads til hele to søkort.

► fortsættes side 72



Drabant 330 og Vitesse 33 ligger i den tunge ende set i forhold til rene sejl-både. De har begge sejlareal nok til at få fremdrift i lette vinde, og når det frisker er det Drabant, som må reducere sejl først. Nordship 32 er hurtig i let vind,

men må tidligt rebe. Nauticat 33 og LM 32 er tunge med lidt sejl og har det svært, så længe der ikke er god luft. Møn 331 er lidt længere i vandlinjen og samtidig lettere end testbådene. Den vil bjærge sig godt i meget vind.

Sådan læser du Bådnyts fart-diagram:

Slankhedstal: Bådens »slankhed« er dens vandlinjelængde i forhold til dens deplacement. De lette både vil have et slankhedstal over seks, gennemsnitsbåde vil ligge omkring fem og seks, mens de tunge bådes slankhedstal ligger under fem.

$S = \frac{\text{vandlinjelængden i m}}{\sqrt[3]{\text{deplacement i m}^3}}$
Sejlareal = storsejl og genua I

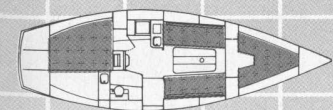
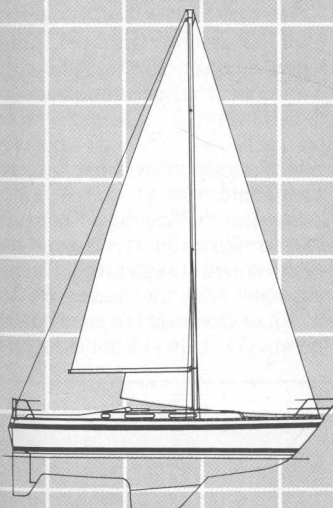
Sejlareal/deplacement forhold: Viser bådens fartmuligheder i moderate vindforhold og dens evne til at bære sine sejl. Jo mindre tallet er, jo mere blæsevejr kan båden klare. Tallet fortæller også om bådens accelerationsevne: Jo højere tal, desto hurtigere accelererer båden.

$SDF = \frac{\sqrt{\text{sejlarealet i m}^2}}{\sqrt[3]{\text{deplacement i m}^3}}$

Sejlareal/længde forhold: Bådens fart er afhængig af vandlinjelængden, men lang vandlinje nytter ikke, hvis der ikke er tilstrækkeligt sejl til at trække båden. Et højt sejlareal/længde forhold betyder, at båden har rigeligt med sejl til at udnytte den givne vandlinje.

$SLF = \frac{\sqrt{\text{sejlarealet i m}^2}}{\text{vandlinjelængde i m}}$

Drabant 330



Prisskema og udstyrsliste

Bådens udsalgspris	674.565 kr.
Motor	standard
Foldepropel	standard
Storsejl	standard
Fok	standard
Genua	11.690 kr.
Spiler	12.633 kr.
Spilergrej	standard
Pulpits og søgelænder	standard
Badelejder	standard
Ankerudstyr	standard
Frokost-anker	280 kr.
Fendere og fortøjn.	standard
Bom-presenning	2813 kr.
Sprayhood	6173 kr.
Kaleche	5962 kr.
Kompas	standard
Log	4789 kr.
Ekkolod	6009 kr.
Windex	standard
Tågehorn	100 kr.
Kogeapparat	standard
Gasflasker	standard
Ildslukker	standard
Lønsespumpe	standard
Service, glas, bestik	standard
Bundbehandling	5417 kr.
Rigning og søsætning	3612 kr.
Transport til Egå Havn	1586 kr.

Bådnyts pris 735.629 kr.

Rig, dæk, cockpit, kahyt

Rig	●●●●●
Sejl	●●●●●
Skødning	●●●●●
Fald og hal	●●●●●
Beslag	●●●●●
Arb.forhold på dæk	●●●●●
Skridmønster	●●●●●
Håndlister	●●●●●
Pladsforh. i cockpit	●●●●●
Siddepl. i cockpit	●●●●●
Udsyn	●●●●●
Rorgængers pladsforh.	●●●●●
Pladsforhold i kahyt	●●●●●
Aptering-indretning	●●●●●
Materialer og udfør.	●●●●●
Pantry	●●●●●
Skrogkvalitet	●●●●●
Befæstninger	●●●●●
Reparationsvenlighed	●●●●●

I alt Gennemsnit 96 5,3

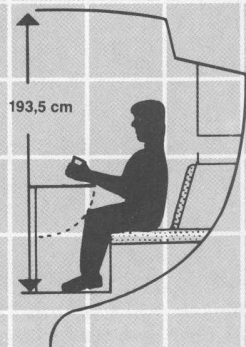
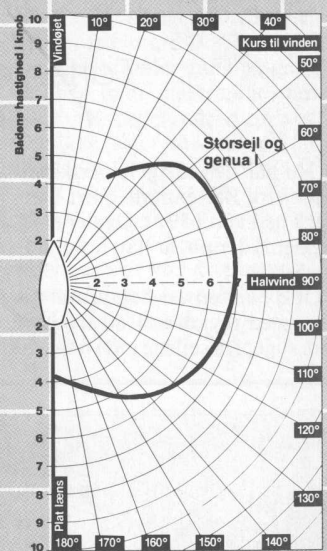
(Skala 1-6, 1 for dårlig 6 for fremragende).

Vurdering sejlegenskaberne

Sejlegenskaberne generelt	●●●●●
Let vind	●●●●●
Hård vind	●●●●●
Kryds-egenskaber	●●●●●
Spiler-sejlsads	●●●●●
Retningsstabilitet	●●●●●
Leddrevethed	●●●●●
Tursejlsads-vurdering	●●●●●
Kapsejlsads-vurdering	●●●●●
Er den »tør«	●●●●●

I alt Gennemsnit 50 5,0

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



Data

Design: Gert Gerlach. **Værft:** Nillings Bådeværft, Kringelld 4, 8250 Egå, tlf. 06 22 41 77. **Salg:** Nillings Bådeværft. **Dimensioner:** Længde: 10,00 m. Længde i vandlinje: 8,20 m. Bredde: 3,20 m. Dybgående: 1,65 m. Vægt: 5500 kg. Køl: 2400 kg bly. Kølprocent: 43. **Skrogmateriale:** Håndoplagt glasfiber, sandwich med balsa som distancemateriale. Overbygning: Håndoplagt glasfiber, sandwich med balsa som distancemateriale. Inderskal. Skrogdybde under vandlinjen: 0,90 m. Køl: 1,65 m. Fribord: 1,40 m. Rortype: Balance/spaderor. **Sejl:** Storsejl: 25,20 m². Fok: 26,70 m². Genua: 40,20 m². Stormfok: 12 m². Spiler: 90 m². **Sejlmager:** M.P. Sejl. **Mast:** 13,90 m over vandlinjen. **Placering og type:** Alu-rig på dæk. Masthead med to salingshorn. **Producent:** John Mast/Sailtainer. **Maskine:** Yanmar 27 hk med sejldrev. **Kapaciteter:** Brændstof: 115 liter. Vand: 115 liter. Batterier: 2 x 90 amperetimer.