



Yamarin 5920



Campion 542 Explorer

Praktisk eller sport
- indenbords



Ørnvik 620 Flamingo

orty
eller udenbords ?



Hvis Yamarin 5920 var en bil, ville den være en smart, kvik sportsmodel – for eksempel en cabriolet.



...og Champion 542 Explorer ville være noget imellem en firehjulstrækker og en stationcar.



Ørnavik 620 Flamingo ville – genfødt som bil – være en fornuftig mellemklasses familiebil.

Der er efterhånden et meget bredt udvalg af små og mellemstore motorbåde på det danske marked. SejlerAvisen har set nærmere på tre af slagsen i størrelsen omkring 6 meter.

Tidligere skulle motorbåde gerne være omkring 7 meter lange, før man fandt det hensigtsmæssigt at bygge kabiner med sovepladser i dem. Åbne både, måske med en vindskærm og et lille dæk hvor man kunne søge læ, dominerede markedet. Nu er kravene til komfort og faciliteter krøbet ned i både der har en længde på omkring 6 meter. Disse både er ikke større, end at de kan trækkes på en trailer efter en ganske almindelig familiebil. Det betyder samtidig, at man kan spare pengene til en havneplads, som oven i købet i visse egne, kan være vanskelig eller nærmest umulig at finde.

Svaret på feriedrømmen

Derfor kan drømmen om at sejle på ferie efterhånden honoreres af disse relativt små både. Og da de ikke koster en formue, åbner de op for, at rigtig mange også er i stand til at realisere deres drøm. Markedet byder på et bredt udvalg af planende både med en længde omkring 6 meter, som har kabine og overnatningsmuligheder i miniformat. Vi ser nærmere på tre af slagsen: prisen svinger fra kr. 190.000 til kr. 230.000 – og der er da også væsentlige forskelle på de tre både.

Som en bil

Bilbranchen tjener som inspirationskilde for bådbranchen på flere og flere områder, f.eks. hvad angår produktionsmetoder, teknologi og design. Derfor svarer styrepositionen om bord i en moderne motorbåd meget godt til det syn man mødes af i en bil. Ofte er der endda handskerum i passagersiden, instrumenteringen er som regel samlet i en sektion foran rattet, og visse både er endda forsynet med lygter foran på dækket eller i skroget. Pladsen er også udnyttet efter biltankengangen – hvert et hulrum er taget i brug og ofte indrettet til et bestemt formål.

Utallige producenter og modeller

Der er mange producenter at vælge imellem, og gerne et stort antal modeller fra hver af dem. På afstand ligner bådene hinanden rigtig meget. Men der er altså forskelle, som kan være værd at sætte sig ordentligt ind i, før man træffer sin endelige beslutning. Hvis man tager udgangspunkt i bilterminologien, finder man 4x4 offroad og sportsmodeller med brede dæk og alufælge, stationcars til hele familien, og små, lette lavprismodeller. De tre både, som vi har valgt at se nærmere på, er alle populære modeller i klassen omkring 6 meter, som sigter bredt, og ikke er ekstreme i nogen retning – men som alligevel er forskellige.

Yamarin, Champion og Ørnavik

Et kort rids af de tre både: Yamarin 5920 er en finsk sportsorienteret båd, som i testen var udstyret med en 100 hk. påhængsmotor, pris kr. 229.000 – båden kan imidlertid også erhverves i en mere skrabet version til kr. 193.000. Canadiske Champion 542 Explorer er højere og bredere og mere brugsorienteret, påhængsmotoren var en 115 hk og prisen kr. 229.000. Svenske Ørnavik er modsat de to andre konstrueret med indenbordsmotor der yder 135 hk og til en pris på kr. 189.990 er båden den billigste af de tre.

Den nye Yamarin 5920 er en sporty, kvik sag, hvor værftet har kombineret skroget fra en mindre model med indretning og dækslayout fra en større model.



Yamarin byder på det mindste cockpit i testen. Fire personer kan have det godt, dog uden meget plads til krumspring.

Yamarin 5920 har selvlænsende cockpit, 90 liters indbygget benzintank, og et relativt stort areal bag cockpittet til for eksempel vandski. Der er lagt vægt på gode adgangsforhold til og fra cockpittet, og ligger man i vandet bag båden og skal op, er det tænkt på det hele; man klatrer op ad badestigen, sætter sig på et dertil indrettet sæde ved siden af motoren, hvor man kan dryppe af – og stiger derfra ind i bådens cockpit over en lav karm. Båden er lav i fribordet og smal i stævnen, men sidestabiliteten agter er god. Man kan bevæge sig omkring i cockpittet i den relativt lille båd, uden den vipper som en jolle. Da man har valgt at prioritere en kabine forude og et generøst areal agter, bliver cockpittet ikke voldsomt stort – til gengæld er pladsen udnyttet effektivt. Fire personer kan

have det godt her. Der er en sofa agter, hvor to personer sidder godt, og to drejbare stole foran ved vindskærmen. Disse to stole kan nemt fjernes og lægges ind i kabinen, hvilket gør cockpittet mere åbent og rummeligt. Et lille klappbord i hver side gør det muligt at bruge arealet som en udendørs salon – især hvis man vælger en model med kaleche mod vind og vejr (ekstraudstyr). Kalechen foldes pænt og nydeligt ned i en lille »garage« i karmen mod motorbrønden; der er endda læg på!

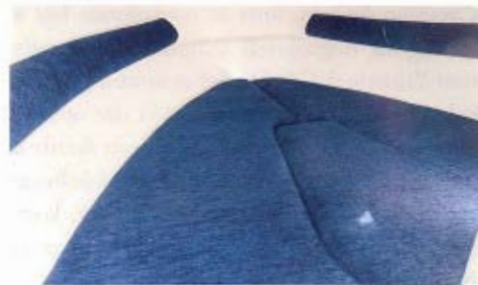
Teak gør meget!

Adgangen til fordækket er der gjort en del ud af. To gode, buede trappetrin er støbt ind i båden mellem styrepositionen og passagersiden, og vindskærmens midtersektion er hængslet, så den kan åbnes. Dermed stiger man let og ubesværet op på det lille fordæk. At der er teak i cockpit, på trappetrin, og på dækkets midtersektion gør i øvrigt oplevelsen af hele båden væsentlig mere indbydende. Har man smag for varmt, maritimt træværk som kontrast til hvide flader, er det en god idé at vælge den såkaldte »limited edition«, hvor der udover teaktræ også medfølger kaleche. Kabinen er kort fortalt to madrasser, hvor der er soveplads til to personer.

Let og livlig

Skarø ligger som en perle i det syd-fynske øhav, med en lille inderhavn og en lang, beskyttende sandrevle ud mod havet. Testen foregik en solglitrende sommerdag, og Yamahas 100 hk firetakter buldrede lavt, da vi gled ud i bugten for at teste sejlegenskaberne. Der er tale om en relativt lille og let båd – selve båden vejer 740 kg – og meningen er, at den skal være levende og sporty. Der er nok af kræfter i motoren til at

sende den lille båd flyvende af sted, og fartfølelsen var også voldsom, da vi trykkede gashåndtaget i bund. Det skyldes nok til en vis grad det lave fribord og det ret smalle fordæk, som giver nærhed og god udsigt til vandet, som farer forbi. Der var ikke tegn til vand over dæk, og hellere ikke påfaldende meget banken i de bølger det lykkedes os at finde fra andre fartøjer. Båden reagerer kontant på ratudsving, og man skal være lidt forsigtig i høj hastighed; der er grænser for hvor meget udsving man kan lave, uden at båden sporer i søerne, og propellen suger luft. Loggen sagde 33 knob og havet var så fladt under testen, at der nok ikke er meget mere at hente. Importøren oplyser, at man kan forvente 29 knob med 60 hk motor, og 39 knob med 115 hk. Den hastighed vi oplevede passer dog fint til vandsport, samt den hurtige og sjove transport rundt på vandet, som bådtypen er lavet til. Bådens størrelse og det lave, sporty design med et relativt smalt forskib gør Yamarin 5920 til en ægte sportslig oplevelse – så sportslig, at man skal håndtere gas og rat med lidt forsigtig hånd.



Der er ikke meget at sige om kabinen: To sovepladser, og lidt opbevaring. Alligevel rummelig, når man tanker på at båden kun er knapt 6 meter lang!



Kvik og levende – kombinationen af et smalt bovparti, en kort og let båd, og mange hestekræfter kræver dog en opmærksom hånd på gashåndtaget.



Enkel og funktionel styreposition med mulighed for tilslutning af en lang række instrumenter – standard er Yamaha.

Campion 542 Explorer er et arbejdsredskab, som er velegnet til hobbybrug – her er der først og fremmest lagt vægt på det solide og robuste.



Amerikanske både er mere bil-inspirerede end skandinaviske både. Campion er ingen undtagelse.

Campion 542 Explorer er nogenlunde lige så stor og har nogenlunde samme motorstørrelse som Yamarin 5920. Og der er samtidig en lille kabine foran vindskærmen. Men der ophører ligheden! Den canadiske båd er ingen skønhed; den er påfaldende høj i fribordet og lidt buttet i forskibet. Men ved nærmere eftersyn, kommer der mange kvaliteter frem: Dette er en praktisk brugsbåd, hvor der er tænkt fornuftigt og smart i forhold til de funktioner båden skal have. Dens egenskaber gør den særlig velegnet

til at medbringe børn, hvad der jo er nok så afgørende for mange. Seriens navn – Explorer – siger nok en del om, hvad værftet har lagt vægt på. Bådene skal udforske den maritime vildmark, så at sige, og undervejs skal man være i sikkerhed, med høje cockpitkarme og stor stabilitet. Man skal kunne fiske – rigtig mange af denne båds "features" er rettet mod fiskeri – og cockpitet skal være så stort, at man kan bevæge sig rundt. Og det kan man! Der er ikke så mange bløde sofaer at støde ind i, og heller ikke soldæk eller andre luksusarrangementer. Faktisk er der ikke nogen sofa overhovedet – der er to gode, polstrede sæder foran ved vindskærmen, den ene styreposition, den anden et passagersæde. Sidstnævnte sæde har et tvilling-sæde der vender agterud, mod de to lidt enklere sæder i agterenden. Førersædet har en boks bagpå som rummer en stor kasse til fisk. Den kan endda fyldes med vand, hvis man vil have levende fangst med hjem, eller den kan blive selvløsende, så man enkelt kan spule den ren. På hver side af motorbrønden er der indbygget to sæder med ryglæn, hvilket giver båden i alt fem siddepladser.

Fornuftig udnyttelse af pladsen

Også i denne båd er hvert et hulrum udnyttet. En lang, stor skuffe kan hives ud under passagersædet. Der kan fiskeudstyr og andet grej fint ligge. Der er en stor luge mod motorbrønden, og diverse små hylder samt steder, hvor man kan opbevare store og små personlige effekter. Styrepladsen er veludstyret uden at være ekstravagant. Campion har gjort lytter,

der lyser fremad til et kendetegn, og de findes også på denne model. Kabinen er godt polstret, og man kan fjerne et stykke midt i køjen, så der bliver plads til at sidde. Regn dog ikke med at sidde hverken godt eller længe – dette er ikke en stor båd, og kabinen er ikke et opholdssted!

Stabil og tør

Ude på vandet viser Campion 542 solide sejlegenskaber. Den er tør og stabil, ligger fornuftigt på vandet, og er et godt bevis på at Campions prisvindende skrogdesign fungerer fint. Amerikanske både har en tendens til at rejse sig meget inden de når planingstærsklen, og det gør denne også.

De 115 hk spændt på en ret lille og kort båd betyder, at man ikke skal dreje skarpt ved for høje hastigheder. Så risikerer man, at propellen kommer til at suge luft! Følelsen af fart er ikke så udtalt her, på grund af et højt fribord og bredt forskib, men til gengæld går det mere stabilt, og føles mere trygt! Og sådan skal det vel også være. Skroget er i kevlar/epoxy, og er meget let og stærkt.



2 sovepladser, og mulighed for at fjerne en sektion i midten, så man kan sidde ned.



Hvert et hulrum er udnyttet – der er gennemtænkte løsninger for opbevaring af vådt og tørt.



Høj, tør, stabil, og alligevel godt med krus – rigtig gode sejlegenskaber!

Ørnvik 620 Flamingo lægger sig designmæssigt et sted midt imellem Yamarin og Campion. Den er designet med henblik på at kunne bruges til både vandski og fiskeri, og er i modsætning til de to andre konstrueret med indenbordsmotor.

Ørnvik er en del af den amerikanske Brunswick koncern, der i 2004 omsatte for 5,2 mia. dollars eller det, der svarer til en årlig omsætning på omkring 30 mia. kroner. Virksomheden blev grundlagt i 1845 og startede som producent af billardborde. Siden er det gået stærkt og i dag fremstiller den vidt forgrenede koncern ud over 21 forskellige bådmærker bl.a. også Mercury, Mariner og MerCruiser motorer. I koncernens meget brede palette af både er Ørnvik tænkt som Brunswicks "value for money" mærke. Ørnvik opererer endvidere med en serie, der går under betegnelsen Flamingo. Det er konstruktioner, som har fem-seks år på bagen, hvor omkostningerne til formene er betalt, og hvor man derfor har valgt at sælge bådene til særdeles lave priser.

Dæk og cockpit

Ørnvik er et gammelkendt mærke i Danmark. Bådene har ry for at være af en fornuftig kvalitet og værftet har så megen erfaring, at konstruktørerne er i stand til at styre udenom de fleste designmæssige fejltagelser. Derfor sidder

tingene også hvor de skal på båden, og selvom den fremstår relativt skrabet, byder den på et rimeligt udstyrsniveau.

Der er adgang til fordækket enten udvendig langs et smalt sidedæk eller via det midterste fag i vindskærmen, som kan åbnes. På fordækket er der plads nok til, at man kan ligge og slikke sol. Cockpittet egner sig til både fiskeri og vandski. Det er indrettet med to drejelige stole længst fremme og en aftagelig bæk, der går hele vejen på tværs agter. Eftersom der er ikke nogen påhængsmotor, der tager plads op på hælken, er der lidt mere albuenum her end ombord på de to andre både. Ørnvik 620 Flamingo er behørigt monteret med badestige, og der er plads til både at sidde og stå på badeplatformen. Båden leveres som standard med såvel bimini som hydraulisk styring.

Indretning

Indretningen om læ er spartansk, men der er plads nok til, at to voksne og et enkelt (eller måske to) børn kan overnatte ombord. Kabinen er indrettet med hylder langs skrogside og der er fornuftigt med stuverum.

Motor, sejlegenskaber og manøvrer

Ørnvik 620 Flamingo er enkelt konstrueret og bygget uden ekstravagante dikkedarer. Det samme kan man sige om sejlegenskaberne. Den indenbords motor er en kraftig 3,0 liters MerCruiser, der yder 135 hk, som giver båden en fornuftig acceleration. Man skal imidlertid tage med i sine overvejelser at denne maskine er væsentligt tungere end en tilsvarende

påhængsmotor. I praksis betyder det, at den 135 hk motor giver en ydelse, på linie med det man kan hente ved en 90 hk påhængsmotor. Læg dertil, at påhængsmotoren er mere støjsvag og samtidig giver en mere vibrationsfri båd.

Der er dog ét punkt, hvor påhængsmotoren har vanskeligt ved at konkurrere med indenbordsmotoren: Prisen. Motorblokken til alle alle maritime benzinmotorer, der yder under 500 hk og uanset fabrikat leveres nemlig af General Motors. Da der er tale om bilmotorer, giver det en fornuftig pris, fordi den samlede årsproduktion til den maritime sektor, kan fremstilles på en enkelt formiddag!

Ørnvik 620 Flamingo har sikre og stabile – nærmest lidt godmodige – sejlegenskaber. Den relativt høje vægt betyder, at man har en fornemmelse af god retningsstabilitet. Topfarten er 32 knob og båden opfører sig pænt og ordentligt i bølger.



En bred trælisse giver lidt karakter til kabinen. Der er ellers ikke mange måder at indrette en kabine i denne størrelse.



Godmodig og retningstabil – det kendetegner Ørnvik 620 Flamingo.



Lidt mere rummeligt cockpit, men grundlæggende den samme opbygning som hos de to andre.



Her er en båd, der er enkelt bygget og uden ekstravagante dikkedarer.

'POPULÆRE MODELLER I KLASSEN
OMKRING 6 METER,
SOM SIGTER BREDT, OG IKKE
ER EKSTREME
I NOGEN RETNING'

Opsummering

Hvilken båd, der kommer bedst ud af testen, er helt og holdent et spørgsmål om temperament. Yamarin 5920 er en sportslig, smart båd som ser godt ud, og er levende og kvik på vandet. Den er til gengæld ikke voldsomt praktisk i forhold til fiskeri. Campion Explorer er høj,

mere praktisk orienteret, og dermed noget mere børnevenlig. Den ser lidt klumpet ud, men det er jo en egenskab, som ofte vinder ved nærmere bekendtskab. Ørnvik 620 Flamingo er en mellemting. Den er forsynet med en kraftig indenbordsmotor, som gør den tungere at transportere på trailer, og som har et relativt

højt benzinforbrug og vibrerer og larmer mere end påhængsmotorerne. Til gengæld er den testens billigste.

Alle bådene har et godt og velrenommeret forhandlernet, så det endelige valg afhænger af øjnene, der ser. Men gør dig selv den tjeneste at prøve bådene inden du beslutter dig.



Bådtype:
Yamarin 5920

Længde: 5,73 m

Bredde: 2,20 m

Dybgang: i.o.

**Motortype: Udenbords
Yamaha, benzin**

Ydelse: 90 hk



Bådtype:
Campion Explorer 542

Længde: 6,17 m

Bredde: 2,34 m

Dybgang: 0,40 m

**Motortype: Udenbords
Yamaha, benzin**

Ydelse: 115 hk



Bådtype:
Ørnvik 620 Flamingo

Længde: 6,15 m

Bredde: 2,47 m

Dybgang: 0,42 m

**Motortype: Indenbords
MerCruiser, benzin**

Ydelse: 135 hk

*Campion 542 Explorer:
Praktisk, sikker, børnevenlig, og alligevel stærk.*



*Ørnvik 620 Flamingo:
Indenbordsmotor og rimelig i pris.*



*Yamarin 5920:
Let, levende og kvik.*

