



FEILMONTERT: På Askeladden P66 er gass-/gearspaken montert for nærme ratet slik at man slår knokene borti spaken.



BEST: Det beste førermiljøet synes vi Buster XXL Cabin hadde. God fotplass, behagelig førerstol og instrumenter og knapper godt innenfor rekkevidde og synsvidde.



PRAKTISK: På Antares 680 er det smarte sideruter som ikke bare gir god ventilasjon, men som gjør at man i nødsfall kan vippe ut en fender eller slenge en trosse rundt en pullert om man er alene når man skal legge til.



SIKKER: Godt sikret motorbrønn med solid griperekke og badeplattform på begge sider. Den ene med bade-/redningsleider.



TEKST OG FOTO: LARS H. LINDÉN

TEST : Tre styrhusbåter

Perfekt for skjærgården

Det er behovet som skaper båttypen. Det kan trygt fastslås når styrhusbåtene ble utviklet. Utgangspunktet var en skjærgårdsjeep med styrekonsoll. Men klimaet her hjem-me skrek etter et styrhus. Og slik ble det.

Det begynte allerede på 1970-tallet med V-bunnede og raske landstedbåter med styrekonsoll – det vi i dag kaller skjærgårdsjeep. Egentlig godværsbåter, men som kjent er klimaet uforutsigbart og svært vekslende på våre breddegrader. Derfor var det noen som ville forlenge sesongen og i sin enkleste form, skrudde de fast et lite, firkantet styrhus akterut. Design og luftmotstand var uinteressant så lenge man fikk tak over hodet og en behagelig ståhøyde.

Dagens varianter er raffinert og styrhuset har fått langt finere design, vinklede frontruter og targabøyler på styrehustaket med plass til både belysning og antenner. Ikke minst er nå styrhuset blitt en del av dekkskonstruksjonen. Høyden på styrhuset varierer med båt-

størrelsen og er blitt et kompromiss mellom utseende og innvendig ståhøyde. Også styrhusets plassering varierer for å passe til forskjellige kystområder. Men fremfor alt er dette båter som forlenger sesongen vesentlig og som er meget fleksible i forhold til bruk. Det være seg som lastebåt, til hobbyfiske eller bare for å komme seg til og fra et landsted.

Bra lasteareal

Styrhus akterut gir en stor sittebrønn og bra lasteareal i den fremre delen av båten. Det finnes imidlertid en detalj man skal være obs på når denne type båt lastes ned. En V-bunnet båt har minst bæring forut og når man kommer opp i planingsfart kan skroget falle over til den ene siden, ikke minst når man møter bølgen fra andre båter. Dessuten får en på-





STENGT: Antares har denne konstruksjonen i stevnen med «stengt» pulpit og et skarpt ankerbeslag. Importøren hevder at det kommer en bedre løsning på båtene som skal leveres til det nordiske markedet.



UTVENDIG: Både Askeladden P66 og Buster XXL Cabin (bildet) kan som ekstrautstyr utrustes med utvendig styreposisjon. Det letter håndteringen når man er alene ombord og skal legge til, eller om man arbeider med fiske på akterdekk.



BØYLE: Buster XXL har denne bøyle på styrhuset. Her er det plass til diverse antenner og lys.



SKYVEDØR: Askeladden (bildet) og Antares har skyvedører i glass akterut. De er enkle og smidige å åpne og lukke, og gir i tillegg god sikt akterover. Høyden gjør at man ikke behøver å dukke når man skal ut på dekk.

hengsmotordrevet båt med styrhuset akterut et tyngdepunkt som ligger veldig langt bak. Det kan medføre at det kan være vanskelig å få båten opp i plan med en liten motorstyrke. På denne type båt bør man altså ikke velge det minste motoralternativet.

Er styrhuset langt fremme, får man bra lasteareal akterut der bredden og bæringen er størst, og dessuten har man et areal som er mer beskyttet for vind bak styrhuset. Dessuten er det mer behagelig å arbeide akterut i en båt fordi det er mindre bevegelser fra sjøen akterut. En annen fordel er at man har veldig god kontroll ved tillegging fordi man har full oversikt over forskipet og ikke minst skrogsiden som ligger foran styrhuset. En ulempe kan være at mye av tyngden i båten er flyttet forover slik at gange i sjøen kan bli mer ukomfortabel og behovet for trimplan større.

Styrhus midtskips gir to lastearealer, ett forut og ett akterut. Som regel kan man vandre tvers gjennom styrhuset fra for- til akter ute å måtte klatre på smale dollbord. Akkurat det er det mange som er veldig begeistret for. Også ombordstigning er enkel i en båt med midtmontert styrhus.

Motorstøy

Den moderne styrhusbåten blir enten utstyrt med diesel innenbordsmotor med gir og strak aksel eller med påhengsmotor. Innenbordsmotoren gir en del støy og vibrasjoner, spesielt på høye turtall. Men innenbordsmotoren

gir fordeler ved fiske da både ror og propell ligger beskyttet under båten. Man får også et lavere tyngdepunkt, hvilket er en fordel i sjøgang.

Med en påhengsmotor er det enklere å velge riktig motorstørrelse og både motorstøy og vibrasjoner reduseres vesentlig. Men det er også flere fordeler. Man får bedre stueplass om bord akterut og dørkflaten kan gjøres helt plan.

Vi har til denne testen valgt utelukkende båter med påhengsmotor. To modeller med styrhus forut og en med midtmontert styrhus. Alle har en lengde på like over 6,5 meter (ca 21 fot), med bredde rundt 2,5 meter, og alle har vært på markedet i mer enn et år. Franske Antares 680 og norske Askeladden P66 Weekender er bygget i glassfiberarmert polyester og har styrhuset forut. Finske Buster XXL Cabin har skrog i aluminium og et midtmontert styrhus i glassfiberarmert polyester. Tre moderne landstedbåter som alle er godkjente for opp til syv personers belastning.

Ståhøyde er viktig

På en båt med styrhus er den innvendige ståhøyde veldig viktig, og skal man ha ståhøyder på rundt 190 cm må man opp i båter på rundt 19-20 fot for å få et noenlunde greit forhold mellom styrhushøyden og båtskroget. I motsatt fall kan det se mer ut som et skilderhus, noe som er en ulempe både for tyngdepunkt og luftmotstand. De tre testbåtene



BESKYTTER: Askeladden (bildet) og Antares har forlengning av styrhuset slik at man har beskyttelse mot regn når man står ute.



har ståhøyder på mellom 185 cm og 207 cm, og det er fullt ut godkjent. Sittehøyden ved førerplass er også viktig slik at man unngår å stange i taket når det husker litt ekstra i sjøgang. Også på dette punkt får alle testbåtene godkjent.

Alle båtene har enkle køyeplasser, enten under fordekk eller i styrhuset. Et par av testbåtene har også en liten byssekseksjon, mens én modell (Askeladden) i tillegg har toalett i separat rom. Dette til tross; ingen av båtene er det vi kan kalle bobåter eller langtursbåter.

Beste marsjart

Vi lot de respektive produsentene velge motorstørrelse for oss og samtlige monterte den største anbefalte motoren som er 115 hk for Antares 680 og 150 hk for de to andre båtene. Normalt skulle vi også ha fulgt produsentenes motorvalg, for laster man ned disse båtene en del, kan det være godt å ha de ekstra hestekraftene.

Toppfarten på båtene ligger på mellom 30 knop og nesten 40 knop, men behageligst marsjer vi i ca 25 knop. Alle båtene ligger godt i plan i denne hastigheten og sikten er god. Båtene har ganske enkel basisinnredning og således kan man merke en del støy og vibrasjoner, spesielt på høye turtall og når man har stengt alle dører og luker. Ved behagelig marsjart på 25 knop synker støynivået betraktelig, og her målte vi ca 80 decibel i alle båtene med skalkede luker og dører. Det er behagelig støyverdi.



KARTBORD: I den lille konsollen ved passasjerplass har man fått plass til kartbord.

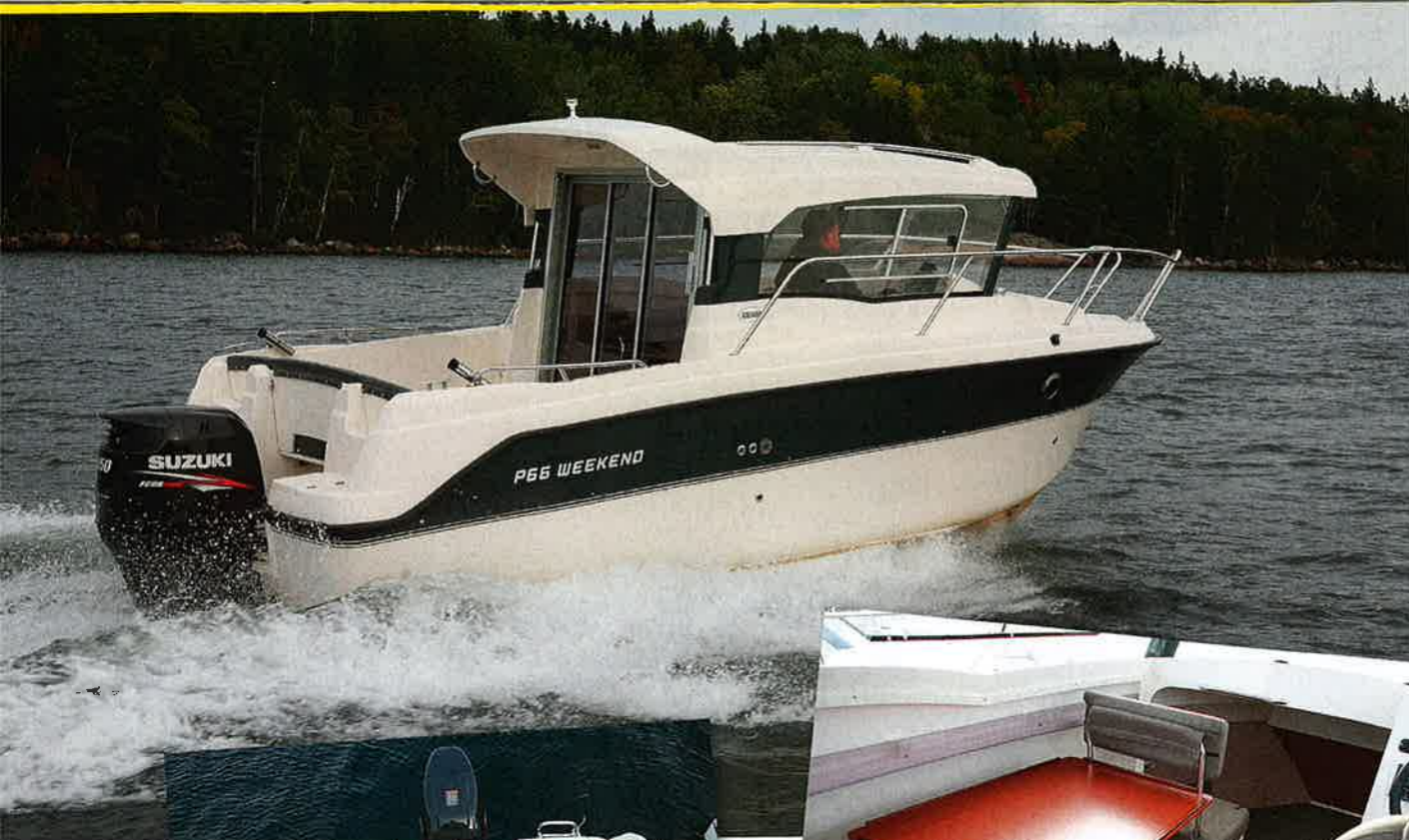
←SIKKER: Best ombordstigning fra front har Buster XXL Cabin med kraftig pulpit og trapp ned fra det lille fordekket. Legg også merke til den smarte fenderplasseringen.



EGET ROM: Batteriet er lett tilgjengelig og i et eget rom på Buster XXL Cabin.



←PLASS: Selv om dashbordene er ganske smale, er det plass til en 12 tommer kartplotter i alle de tre testbåtene.



Askeladden P66 Weekender – familiebåten

Både Askeladden P66 Weekender og Antares 680 har mange fellestrekk, bortsett fra at den første er godkjent for motorstyrke opp til 150 hk mens Antares har maks 115 hk. For øvrig er yttermål, vekt, innredningslayout og styrhusplasseringen nesten identiske. Askeladden er kanskje litt mer bobåtpreget med separat toalettrom med vanntoalett og septiktank.

Askeladden P66 produseres i to versjoner, Pilothouse med mindre styrhus og større lasteareal akterover på hele 4,5 kvm og vår testbåt Weekender som har betydelig større styrhus og mer komfort. Ståhøyden i styrhuset er hele 207 cm og sittehøyden på førerplass 118 cm. Her kan man sitte og stå høyreist og behagelig. Dørken er i forskjellige nivåer, noe som gjør at man også har godkjent høyde under fordekket. Her finnes et par køyeplasser, om enn kanskje litt på grensen i forhold til lengde. Det skyldes blant annet at toalettrommet på styrbord side tar noe plass.

Førerplassen har et enkeltsete og et ganske smalt dashbord for ikke å sperre for nedgangen til lugardelen under fordekket, men allikevel har man fått plass til alt det mest nødvendige av instrumentering og brytere, til og med plass til en 12 tomers kartplotter. Om man ønsker, kan man få flyttet noen av de instrumentene man nødvendigvis ikke behøver å ha kontroll på til en hver tid opp i en

brakett i taket over dashbordet.

Sidevindene kan åpnes, og det er positivt, men de kunne med fordel vært trukket litt lenger akterover slik som på Antares 680. Der kan man i verste fall strekke seg ut av vinduet og vippe ut en fender eller kaste en fortoyningssløkke over en pullert ved tillegging. På Askeladden gir vi et lite minus til førermiljøet, og det er gjelder først og fremst plassen for bena. Vi savnet en fotplate.

Aktenfor førerplassen er det en byselsøsing med kjøleskap og oppvaskkum med ferskvann som standard. I taket er det kun en liten luke til å åpne, men det er et stort glass-tak som gjør det lyst og trivelig. På babord side en liten sofagruppe med nedsenkbar bord som kan gjøres om til en dobbeltkøye. Ryggstøt i forkant av sofagruppen kan vippes akterover og gi et passasjerstete i fartsretningen. Bra!

Man kommer ut på akterdekk gjennom en skyvedør. Denne glir lett og elegant og er enkel å låse og å få opp og siden den også er i glass, gir den mye lys i styrhuset. Antares 680 har akkurat samme løsning. Akterdekket har klappseter som gjør at man får god arbeidsplass på 165 cm X 200 cm. Høyden opp til dollbordet er hele 85 cm, så man står trygt her.

Vi testet båten med 150 hk Suzuki og toppfarten var like over 32 knop. Men hverken Askeladden eller Antares har noen utpregede

fartsskrog, så den mest behagelige marsjfarten ligger på 25 knop. Da er også støynivået betraktelig redusert uten at vi dermed sier at man skal velge mindre motor.

Båten har minimal planingsterskel som betyr at man har perfekt sikt forover gjennom hele fartsregisteret. I planingsfart er båten litt var for sidevind og legge seg mot vinden. Med trimplan kompenseres man for dette. Vår testbåt hadde trimplan, men det er dessverre ekstraustyr. Det bør være standard på alle planende båter!

PLUSS

- + sikten fra førerplass
- + toalett
- + brede dollbord
- + høyden i styrhuset
- + volum akterdekk
- + store akterdører

MINUS

- liten takluke
- fotplass ved førerete
- gass/girspak for nærme ratt



Beneteau Antares 680 – et lite fartøy

Franske Beneteau er et av Europas største båtbyggerier og de har en hel serie med slik styrhusbåter som er bygd for påhengsmotorer. Den største og ferskeste av dem er på nesten 9 meter (ca 29 fot) og er godkjent med en 300-hester på hekken.

Vår testbåt, Antares 680 har maks motorstyrke på 115 hk, noe vi synes er litt underlig i denne forholdsvis store og stødige båten som fremstår nærmest som et lite fartøy. Motoren holder greit til marsjfarer på 25 knop og et bensinforbruk på ca en liter per nautisk mil.

Antares 680 har det største styrhuset av de tre båtene i testen med en bredde på 190 cm og en ståhøyde på ca 205 cm. Dørken er på samme nivå, hvilket gjør det enkelt å bevege seg fra akterdekket og inn i styrhuset. I og med at man ikke har noe toalettrom som



tar opp plass, har man fått plass til fire køyeplasser med ganske hyggelig køyemål. Det er riktignok veldig spartansk, men godkjent for en natt eller to.

Førerplassen er enkelt utformet og også her er dashbordet smalt for ikke å hindre passasje ned til under fordekk. Alt av instrumenter og brytere får imidlertid plass, til og med en 12 tomers kartplotter. Man sitter stort sett godt på førerplass og har perfekt utsikt når man kjører. Vi gir pluss for fin plassering av sidevindene, men stort minus for benplassen. Her burde man laget en fordypning i den nedre delen av dashbordeneheten. Det ville redusert køyelengden litt på styrbordsiden, men heller et godt førermiljø enn kjøyer i full lengde på begge sider.

Aktenfor førerplassen er en byselsøksjon med kjøleskap og ferskvann som standard. På babord side en sofagruppe med nedsenkbar bord som kan gjøres om til dobbeltkøye. Akterveggen i styrhuset er en glassdør som er enkel å åpne og lukke og som gir rikelig med lys. Altså omtrent nøyaktig samme planløsning som på Askeladden.

Akterdekket er stort og med en fin U-sofa som kan demonteres dersom man ønsker å ha større plass ved fiske eller som lasteareal.

Vi klarte å oppnå like over 30 knop med en 115-hesters Suzuki. Når vi la motoren på 5.000 omdreininger, fikk vi en behagelig

marsjfarer på 25 knop og i dette turtallsområde er støyen fullt ut akseptabel. Ved høyere turtall øker vibrasjoner og resonansstøy, spesielt fra den fremre delen av båten.

Skroget er V-bunnet forover mens akterdelen er en del flatere og med en liten kjøll. Det er en fin konstruksjon for dette fartsområdet. I høy fart fremstår den som en V-bunnsbåt og klarer litt grovere sjø uten problemer. Men ved sidevind er den like utsatt som Askeladden. Den lener seg mot vinden, så også her bør trimplan være standard. I lave hastigheter er den kursstabil og logrer ikke med halen som på andre påhengsmotorbåter. Totalt sett, og spesielt i forhold til pris, er etter vår oppfatning dette den båten som kommer best ut av de tre.

PLUSS

- + sikten fra førerplass
- + høyde i styrhuset
- + smarte sidevinduer
- + kursstabil i lav fart
- + store akterdører
- + pris

MINUS

- fremre pulpit
- brannslukningsapparat mangler
- fotplassen ved førerplass





Buster XXL Cabin – best i sjøen

Busters første store styrhusbåt fikk betegnelsen AWC og var utstyrt med lugar forut og køyer, men den rakk knapt nok å komme på markedet før den ble trukket tilbake. Hele konseptet ble for dyrt og komplisert å bygge. Dessuten manglet den en praktisk passasje fra for til akter gjennom styrhuset. I løpet av dette året ble vi presentert for en helt ny modell med midtmontert styrhus i glassfiber og laste-/arbeidsdekk både foran og akterfor styrhuset. Den nye betegnelsen ble XXL Cabin og skroget kommer fra styrekonsollbåten Buster XXL.

Denne båten skiller seg noe ut fra de to andre i testen. Busterbåten har V-bunnsskrog i aluminium, intet fordekk og ingen køyeplass forut. Derimot har den en sikker passasje fra for- til akter gjennom styrhuset og to dører med en bredde på 50 cm. Man behøver med andre ord ikke klatre rundt på smale dollbord. Også ombordstigning forfra er praktisk med kraftige håndrekker og en liten trapp ned til dørken.

Fra dørken forut og inn i styrhuset må man også forsere en trapp. Ståhøyden i styrhuset er 185 cm, altså noe lavere enn i de to andre båtene, men høyden er allikevel tilstrekkelig for de fleste med "normalhøyde". Man kan også åpne styrhustaket med en stor skyveluke

som nesten gir litt åpen-båt-følelse.

Det er to stoler i styrhuset som er behagelige å sitte i. Førerplassen er veldig bekvem med bra fotplate, riktig rattvinkel og godt om plass for instrumenter, selv med en 12-tommers kartplotter foran rattet. Av de tre testbåtene synes vi denne båten har det beste førermiljøet.

På babord side er det en passasjerplass med et lite dashbord som kan fungere som kartbord. I den akre delen er det ytterligere et par sitteplasser, og en tredje sitteplass kan lages om man stenger døren mot akterdekk. Hele denne seksjonen kan også bygges om til køyeplass med ileggspalter og blendingsgardiner (ekstrautstyr), men det er ikke overnattingssturer denne båten er myntet på i første rekke. Bysseeksjon mangler nemlig helt.

Det er flere smarte og praktiske detaljer i styrhuset med taklamper, lufteventiler og griperekker i taket på begge sider. Man kan også kjøpe en komfortpakke med varmeapparat, fjærende stoler og avtakbare dørkmatter. Sistnevnte ga god sklibeskyttelse og demper også noe støy.

Buster XXL har det klart beste planende skroget av de tre testbåtene. Den topper på hele 39 knop med en 150-hester og går perfekt i sjøen. Trimplan er standard, og det gir vi

ekstra plusspoeng for. Med såpass stor toppfart kan man gå ned ganske mye i turtall med en marsjfart på 25 knop, og da går også bensinforbruket ned ganske mye. I den hastigheten er forbruket på under en liter per nautisk mil. Også støynivået er vesentlig redusert. Til tross for aluminiumsskrog, er denne båten mer støysvak enn de to andre testbåtene. Det skyldes nok først og fremst at de to andre båtene har enkeltskrog, mens Buster har dobbelt-skrog med isolasjons-/flytemateriale mellom.

PLUSS

- + stor takluke
- + førerkomforten
- + bra fart
- + støysvak
- + kraftige håndrekker
- + trimplan er standard
- + sklisikre dørker

MINUS

- høy pris
- lav frontdør

TESTRESULTATER				FAKTA			
Båt	Askeladden P66 Weekender	Beneteau Antares 680	Buster XXL Cabin	Båt	Askeladden P66 Weekender	Beneteau Antares 680	Buster XXL Cabin
Motor i test	Suzuki DF 150	Suzuki DF 115	Yamaha F150	Lengde i m	6,60	6,72	6,60
Effekt i hk	150	115	150	Bredde i m	2,50	2,54	2,40
Motorstype	4-takt	4-takt	4-takt	Vekt uten motor i kg	1400	1375	1085
Propellstigning i tommer	21	19	19	Anbef. motorstyrke i hk	115 - 150	90 - 115	115 - 150
Montering i hull	2	2	2	Maks. last i personer	7	7	7
Belastning i pers.	2	2	2	Standardutrustning:			
Toppturtall i test	5800	5800	5700	Ankerboks forut	Ja	Ja	Ja
Fart i knop ved:				Ankerboks akter	Ja	Ja	Nei
- toppturtall	32,3	30,5	39,3	Badeplattform	Nei	Nei	Ja
- 500 rpm	29,2	27,0	35,2	Badestige	Ja	Ja	Ja
- 1000 rpm	25,4	24,2	31,7	Batterier, doble	Ekstra	Ja	Nei
- 1500 rpm	22,5	18,6	27,2	Bord i styrhus	Ja	Ja	Ekstra
- 2000 rpm	18,0	13,6	22,7	Brannslukker	Ja	Nei	Ja
- 2500 rpm	13,5	10,1	18,1	Drivstoffilter, separat	Ja	Ja	Ja
Bensin i liter/time:				Drivstofftank i liter	Ja - 140	Ja - 135	Ja - 155
- toppturtall	55,4	37,4	58,2	Oppvaskum med vann	Ja	Ja	Nei
- 500 rpm	42,0	30,2	44,4	Puter i styrhus	Ja	Ja	Ja
- 1000 rpm	31,2	24,2	33,5	Køyer	Ja	Ja	Ekstra
- 1500 rpm	24,8	18,0	26,5	Kompass	Ekstra	Ja	Ekstra
- 2000 rpm	19,6	14,0	20,6	Kjøleskap	Ja	Ja	Nei
- 2500 rpm	16,4	13,2	16,8	Lensepumpe, manuell	Ja	Ja	Ja
Bensin i liter/nautisk mil:				Lensepumpe, elektrisk	Ja	Ja	Ja
- toppturtall	1,72	1,23	1,48	Bysse	Ja	Ja	Nei
- 500 rpm	1,44	1,12	1,26	Styring, type	Hydraulisk	Kabel	Hydraulisk
- 1000 rpm	1,23	1,00	1,06	Styring utvendig	Ekstra	Nei	Ekstra
- 1500 rpm	1,10	0,97	0,97	Takluke	Ja	Ja	Ja
- 2000 rpm	1,09	1,03	0,91	Targabøyle	Nei	Nei	Ja
- 2500 rpm	1,21	1,31	0,93	Toalett med tank	Ja	Nei	Nei
Støy i desibel (A):				Trimplan	Ekstra	Ekstra	Ja
-toppturtall	87	84	83	Vindusvisker, SB	Ja	Ja	Ja
-500 rpm	85	81	81	Vindusvisker, BB	Ekstra	Ja	Ekstra
-1000 rpm	80	80	80	Varme	Ekstra	Ekstra	Ekstra
-1500 rpm	75	78	78	Pris med motor på:			
-2000 rpm	73	77	76	115 hk	472 600 kr*	374 900 kr**	465 294 kr
-2500 rpm	72	73	74	150 hk	509 800 kr*	---	502 642 kr

Anmerkninger: Samtlige målinger er gjennomført med to personer i båten, først på toppturtall, deretter har vi redusert med 500, 1000, 1500, 2000 og 2500 omdreininger per minutt. Målingene er gjennomført i september 2011 i Stockholms skjærgård. Lufttemperatur +18°C og vanntemperatur +14°C.

Anmerking: Ca-prisene er veiledende utsalgspriser fra produsent eller importør per oktober 2011. Ute hos forhandlerne kan andre pakkepriser forekomme. *Kampanjepris høsten 2011. **2011-modell utsolgt. Dette er 2012-pris inkl. Lowrance HDS 7 kartplotter med ekkolodd samt svinger og sonic hub stereoanlegg som standard.

NOEN VIKTIGE MÅL I CM			
Båt	Askeladden P66 Weekender	Beneteau Antares 680	Buster XXL Cabin
Ståhøyde i styrhus	207	205	185
Sittehøyde ved fører plass	118	106	117
Styrhusets inv. mål, l x b	215 x 182	240 x 190	260 x 180
Køyeplass i forpigg, lengde	205	203	--
Køyeplass i lugar	180	200	210
Takluke, åpning	35 x 35	75 x 70	140 x 60
Dollbord, bredde	20	17	12
Frontdør, h x b	-	-	112 x 48
Akterdør, h x b	160 x 90	160 x 90	140 x 48

