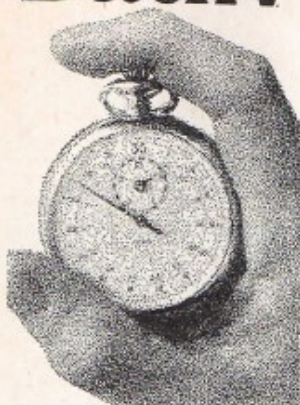


Båtliv



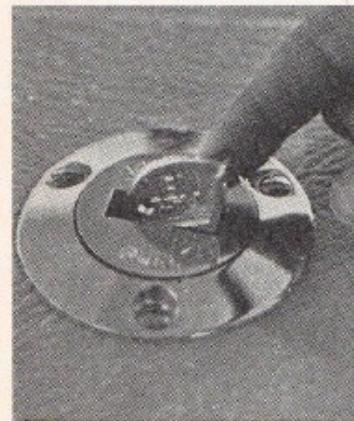
TESTER

Ved roret:

BENGT E. IVERSEN

Den orange sikkerhetsfargen og de sporty linjene roper øyeblikkelig at Draco 1700 er tiltenkt det fartsglade og ungdommelige publikum, og det vil nok ikke bli skuffet når de 115 hk i hekken gir livstegn fra seg. Skulle ikke dette være tilfredsstillende, kan en 130 hk motor installeres i stedet, men førstnevnte motor skulle være tilstrekkelig for de aller fleste.

En sjømil (1852 m) virker ikke lang når den tilbakelegges på 1 minutt og 50 sekunder — tilsvarende en hastighet på 32,7 knop (tilnærmet ca. 60 km/t). Ved denne hastighet ble bensinforbruket målt til 28,6 l/timen. Går en



En fin detalj. Lokket til bensinfyllingen åpnes lett ved hjelp av en innebygget tapp. Vanligvis er man avhengig av separate åpner.

ned fra 5300 til 4000 omdreininger i minuttet, blir både bensinforbruk og lydnivå behageligere. Hastigheten ved dette turtall målte vi til 25,5 knop, med et bensinforbruk på 17,6 l/timen.

Propellen på testbåten (13/14") ble av ekspertene på Draco anslått til å være for liten, med litt liten stigning. Dessuten må det tas i betraktning at motoren ikke var gått de tyve innkjøringstimene som foreskrives, noe som vanligvis frigjør enda etpar hundre omdreininger — i fart tilsvarende en knop eller to.

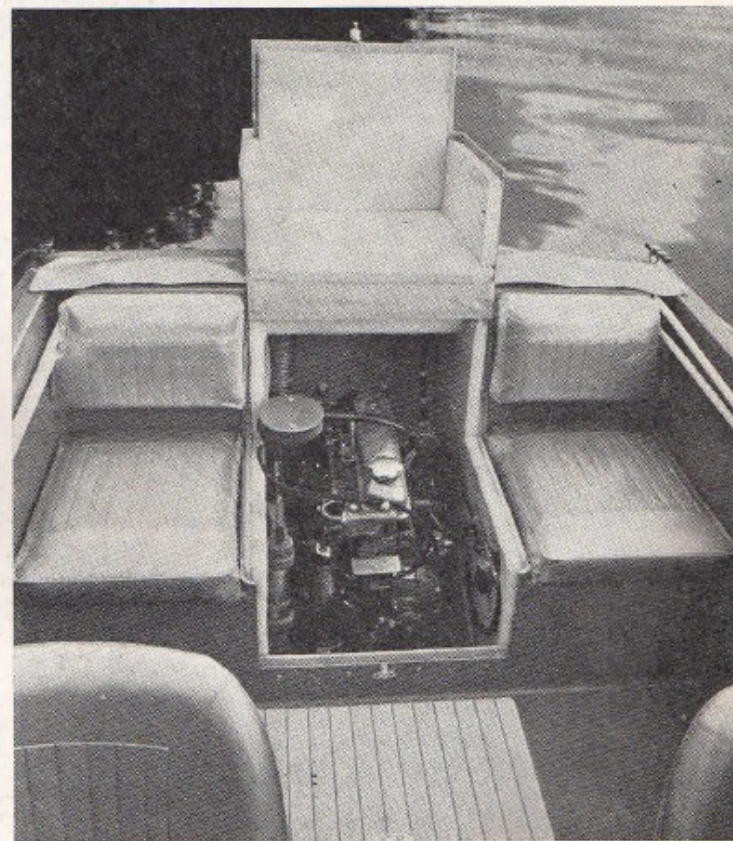
Drevet var av 100-typen med manuell heving og senking. På testbåten hadde drevet en tendens til å slå opp ved kraftig, brå reversering.

Lydnivået er behagelig ved turtall opp til ca. 4000 omdr., selv om en aldri er i tvil om hvor motoren ligger. Med kalesjen oppslått, stiger lydnivået naturlig nok ganske mye. Motorrommet er isolert med 3 cm tykk skumgummi. I motorrommet sitter manuell lensepumpe og motorromsvifte.

Det elektriske anlegget er på 12 volt og omfatter bensinmåler, kabinlys, utluftningsvifte i motorrom og lanterner — med en «makaløs» feilmontering av topplanteren. Instrumenteringen omfatter ellers standard Volvo-instrumenter med turteller, temperaturmåler og varsel-lamper for oljetrykk og ladning. Stylingen er Teleflex med

godt plassert ratt, men en aning for tung. Overføringen gass/gir skjer via enspaks Morse-kontroll, presis i funksjon, men altfor lavt

montert. Første gang farten skulle slås ned fra fullt, resulterte det i en nervepirrende regjelt bom på gass-spaken.



På hver side av motorrommet er det en sitteplass. Kalesjen ligger flint plassert i en fordykning akter bak cockpiten.

HOVEDDATA:

Type: 17 fots daycab med 23 graders dyp v-bunn med steplister

Konstruksjon: Glassfiberarmert plast

Konstruktør: Kåre Drangsholt

Verft: Draco AS, Kåre Drangsholt, Flekkefjord

L.o.a.: 5,15 m

Bredde: 2,12 m

Motor: 115 hk Volvo-Penta med 100-drevet. 4-sylindret bensinmotor

Styring: Teleflex

Motorkontroll: Enspaks Morse

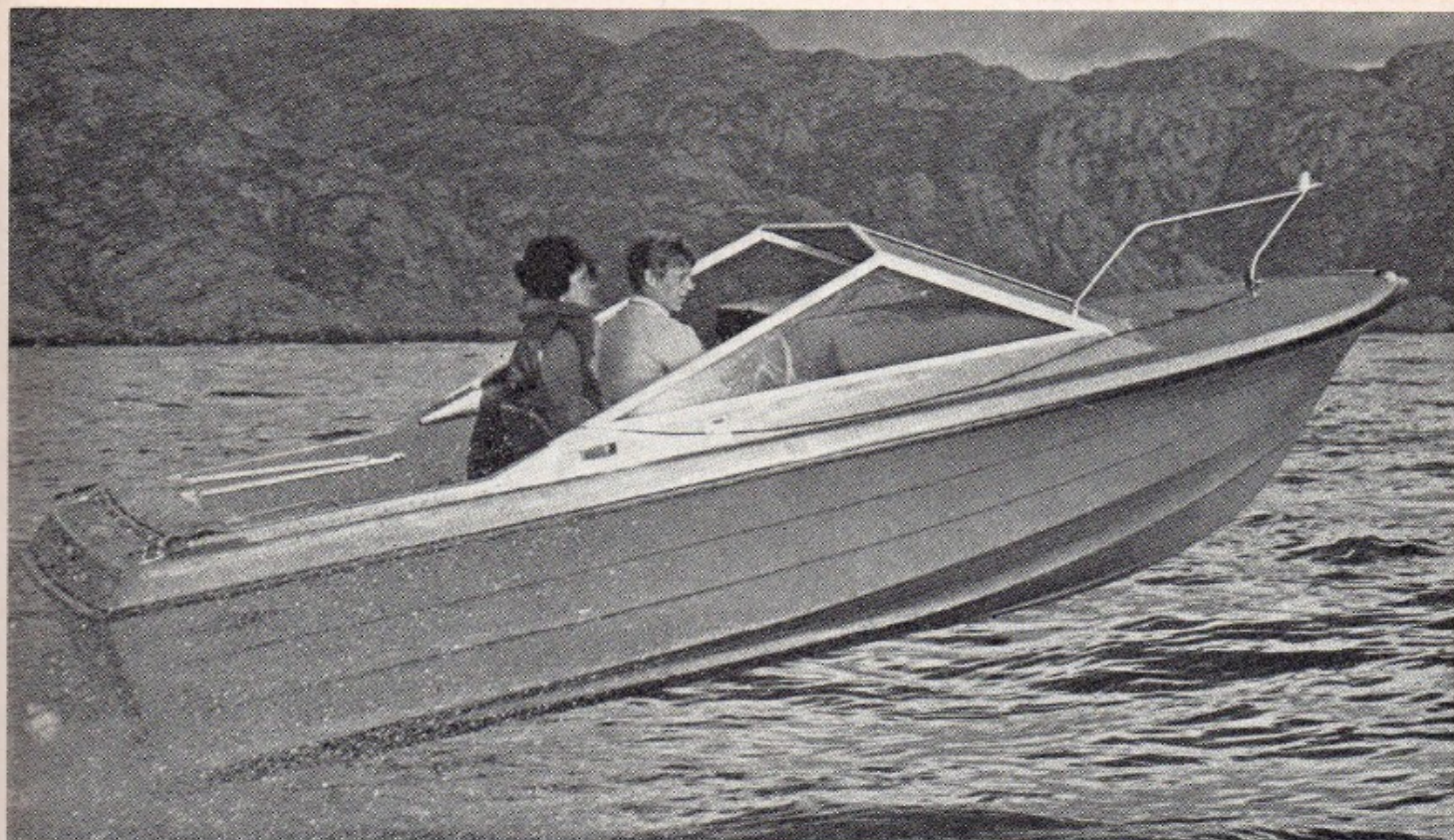
Bensintank: 70 l

Sitteplasser: 4 stoler i cockpit

Køyeplasser: 2 i kabin

Pris: kr. 32 250, inkl. moms

Båten er godkjent av Det norske Veritas for inntil 1 x 140 hk, og maks. 7 personer.



Draco 1700 innbyr til sporty kjøring. Vindskjermens sterke helning reduserer sikten.

SJØEGENSKAPER

Skroget har 23 graders dyp V-bunn med «Waterstep» i klinkbygd form. Egenskapene i sjøen er uten tvil meget gode. Ved høyere hastigheter ligger båten utmerket i vannet, hvilket trimvinkelmålingene viser. Før planingen reiser båten seg kraftig, over 12 grader. Ved toppfart er trimvinkelen imidlertid i underkant av 1 grad, hvilket vil si at båten på én grad nær ligger helt plant med vannet.

I grovere sjø er skroget mykt og tåler hardkjøring. I området vest for Lista fyr fikk vi prøvet den endel i de slake dønningene. Noen hopp og sprett ble det, men det var ikke noe særlig for denne 17-foteren. Selv på lengre strekninger kunne vi holde toppfart uten at vi følte trang til å sette farten ned på grunn av ublide landinger og harde slag. Båten er også overraskende tørr, og det kommer ikke noe vann inn over cockpiten.

På et område skal en imidlertid være forsiktig med Draco 1700. Legges båten inn i full sving fra toppfart, skal det ikke store bølger til før båten skjærer brått ut av kurs. Dette er forhåpentlig rettet på, gjennom de modifikasjoner som er gjort på skroget til 1971-modellen. Bortsett fra dette må Draco 1700 sies å være en båt med gode og sikre sjøegenskaper.

INNREDNINGEN

Hele cockpiten med dørk og sider er støpt i ett, med non-skid mønster. Også motorkassen er støpt i plast med topp, som kan benyttes til bord. På hver side av kassen er det en sitteplass med god benplass foran. Forstolene er av GT-form, plassert på plastoppbygg med stuverom under. Førerstolen har regulering i lengderetningen med utmerket funksjon. Benplassen foran fører- og navigatørstol er en aning for liten. Foran navigatørstolen er det plassert et støttehåndtak. Stolene er for lave, og sikten framover dårlig gjennom den sterkt hellende vindskjermen. En forhøyning av stolene på ca. 5–10 cm vil gjøre sikten langt bedre.

Helt forut finnes en liten kabin med køyeplass til to. Denne er innvendig trukket med vinyl. Midt under køyene finnes stuverom. To romslige rom finnes også under dørken i cockpiten. Lemmen over det største passer også som dør til kabinåpningen. En sotfarget plate i plast dekker åpningen ovenfra. I underkant av denne finnes støydempende gummiknapper. Og det trengs, for platen ligger ikke i ro ved hardkjøring. Dette lukearrangementet står ikke helt i stil med et Draco-produkt. Produsenten arbeider imidlertid med å finne en bedre løsning.

Med kalesjen oppslått blir det god sittehøyde. Sammenrullet

Testen ga følgende gjennomsnittsverdier:

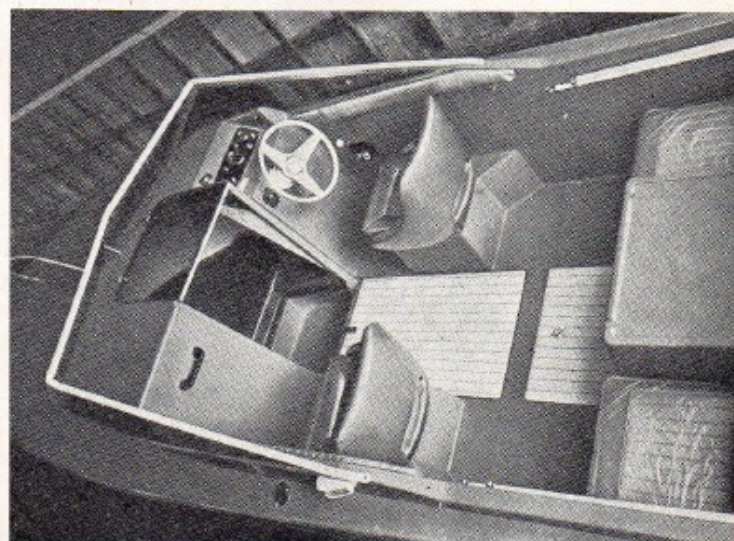
Motor- turtall (o/min.)	Hastighet (knop)	Trimvinkel- endring (grader)	Bensin- forbruk (l/time)
max. 5300	32,7	ca. 1,0	28,4
4000	25,5	» 1,5	17,6
ca. 2800	—	» 12,5	—

Målingene ble utført i noe vind og med to mann ombord. Motoren var ikke innkjørt.

plasseres denne i en fordykning bak aktersetene. I forbindelse med kalesjen kunne det være ønskelig med en åpning på top-

pen, à la kalesjen på Draco 2000 Sportling Hardtop.

Forts. s. 40



Cockpiten er forholdsvis romslig, og helstøpt. Platen over kabinåpningen er for simpel.

HANSEN & ARNTZEN CO.

EKSTRAND - BREVIK - NORWAY



Treskipsbyggeri, yachtbyggeri, fiskefartøyer. *Spesialitet:* Motorseilere og større motorfartøyer. Mekanisk verksted - montering av større og mindre motorer Slipp- og reparasjonsverksted for tre, stål og plast. Utfører aluminium dekksoverbygg, styrehus etc. Forhandler for Perkins dieselmotorer og Morse kontrollutstyr.

3960 STATTHELLE. tlf. 70 118

DRACO 1700 DAYCAB - - - (forts. fra s. 27)

ØVRIG UTSTYR

Vindskjermen har sotfarget glass, montert i elokserte aluminiumrammer. Rundt hele båten går en solid, godt fastmontert fenderlist i PVC.

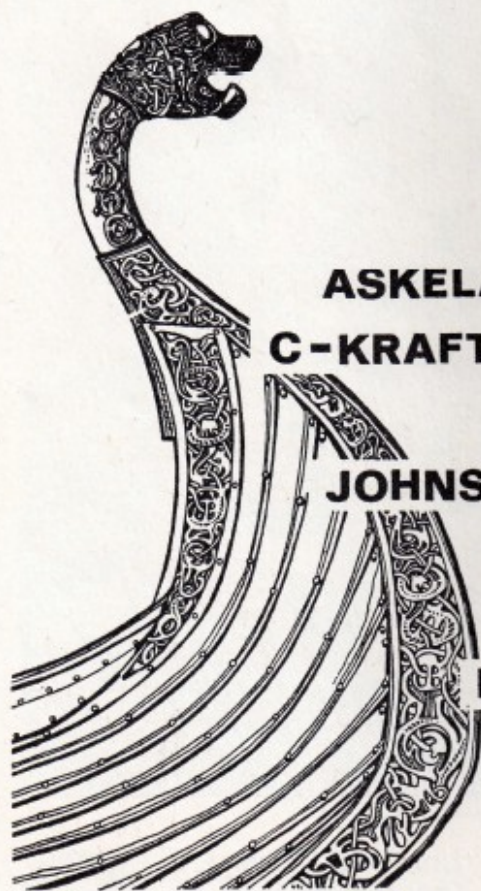
Syrefast, praktisk pulpit med fortoyingsbøyle og topplanterne (tilfredsstiller ikke forskriftene) og to krysspullere akter er stan-

dardutstyr. Bensintanken er av aluminium og rommer 70 liter. Bensinmåleren er elektrisk.

Enkelte modeller leveres også med vinduer foran i kabinen, som på Draco 2000 Daycab.

1700-modellen er beregnet for inntil syv personer, og er godkjent av Det norske Veritas. ■

BÅTHUSET A/S

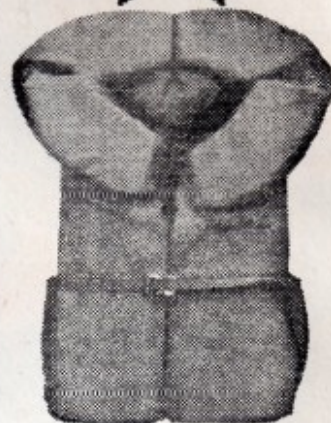


WITH-BÅTER
RANA-BÅTER
ASKELOADEN-BÅTER
C-KRAFT GUMMIBÅTER
BÅTUTSTYR
JOHNSON-MOTORER
RADIOPEILERE
EKKOLODD
RADIOTELEFON
NORSKE OG
UTENLANDSKE
SJØKART

Velkommen til båtmiljø i Tollbugt. 32, tlf. 33 34 10

TEDDY-VESTEN REDNINGSVESTEN med

Varefakta



Teddy-Vesten har god passform og er behagelig å ha på seg.

Teddy-Vesten har samme flytemiddel som i redningsvester godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Teddy-Vesten kan ikke punkteres.

Teddy-Vesten har også svensk og dansk varefakta.

**Finn Chr. Olsen
& Sønn A/S**
Bergen

Det er vi som lager redningsvester

BÅTLIV

Annonsepriser:

1/1 side kr. 1200,-
1/2 » » 650,-
1/4 » » 350,-

Øvrige størrelser: Kr. 1,90 pr. mm.

2. omslagsside kr. 1800,-

3. omslagsside » 1400,-

4. omslagsside » 1800,-

Fargetillegg kr. 400,- pr. farge.

4 farger kr. 1300,-. Løst bilag

kr. 800,- + omkostninger.

Klebet bilag kr. 1800,-.

Frist for innlevering av annonse-

materiell: Den 15. før utgivelses-

måned.

Opplag: 12 000

Girokonto:

Bank 1700.2586 - Post 20 50 10

Årsabonnement: kr. 25,-,

kr. 35,- utenfor Skandinavia, og

handelsflåten utenriks.