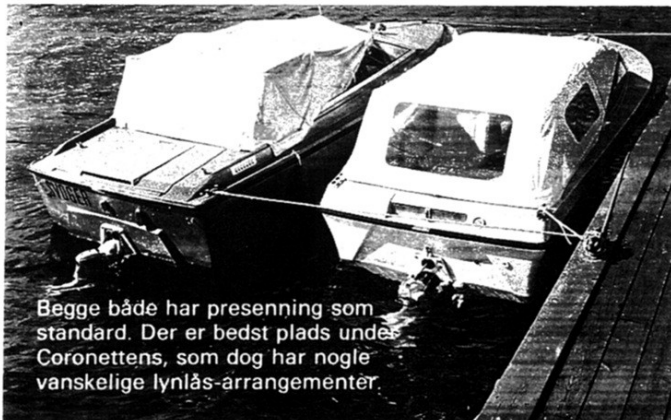


Duel i speedbåds-

På bådudstillingen lancerer Botved sin første båd under 20 fod, den norsk-byggede Coronet 17 Runabout. Er det danske værft konkurrencedygtigt også i denne klasse? Bådnyt har matchet den nye Coronet mod en af dens hårdeste konkurrenter Fjord Wing SP, der er den mindste model fra Fjord-koncernen, en af giganterne og veteran i denne prisklasse.

Af FREDDY NIELSKOV
Fotos: ARNE MAGNUSSEN



Begge både har presenning som standard. Der er bedst plads under Coronettens, som dog har nogle vanskelige lynlås-arrangementer.

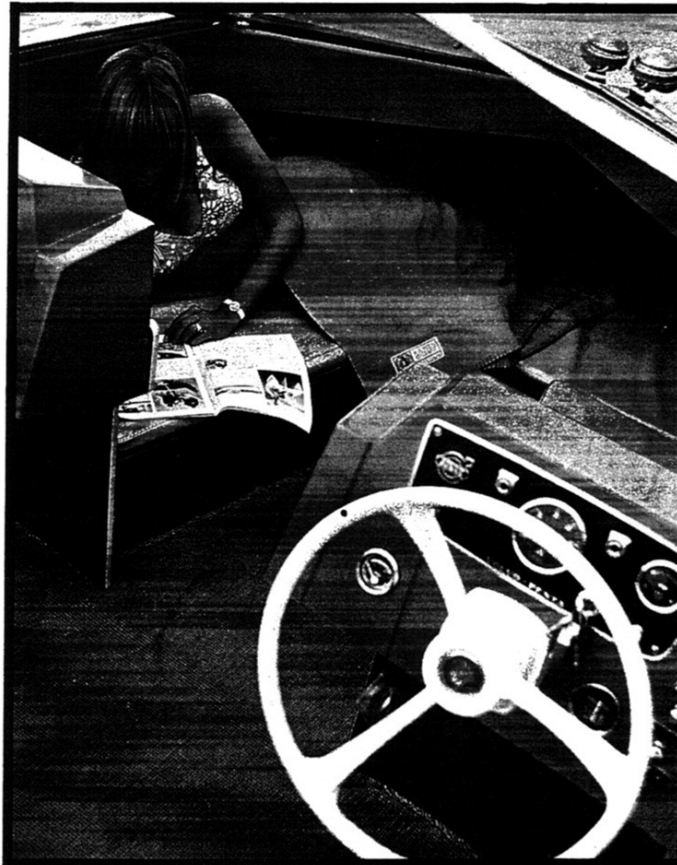
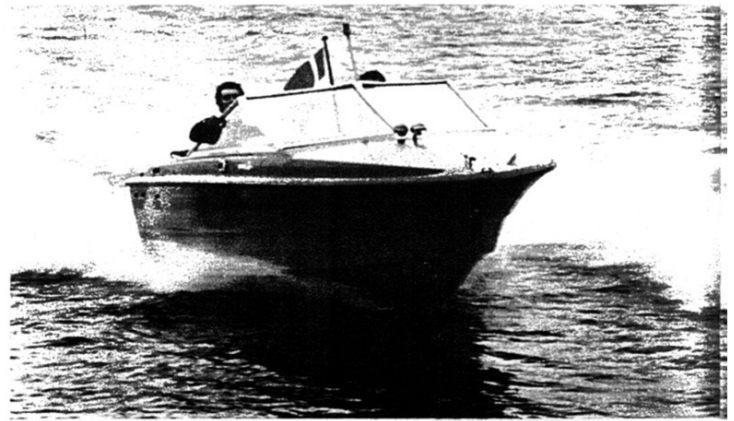
■ Vindstyrke 7 er ikke vejr for speedbåde. Men kommer man ud for det, er det rart at vide, at materiellet holder. Under testningen af disse to avancerede speedbåde fra Coronet og Fjord fik vi lejlighed til at prøve det. Materiellet holdt, det svage punkt var os selv. Vi steg i land med en følelse af, at alle indvolde var rystet løse, og på kroppen var vi fyldt med blå mærker.

Det var de to mindste både fra Europas to største motorbådsproducenter, vi udsatte for denne hårde prøve. Fra Botved Boats den helt nye Coronet 17 Run-

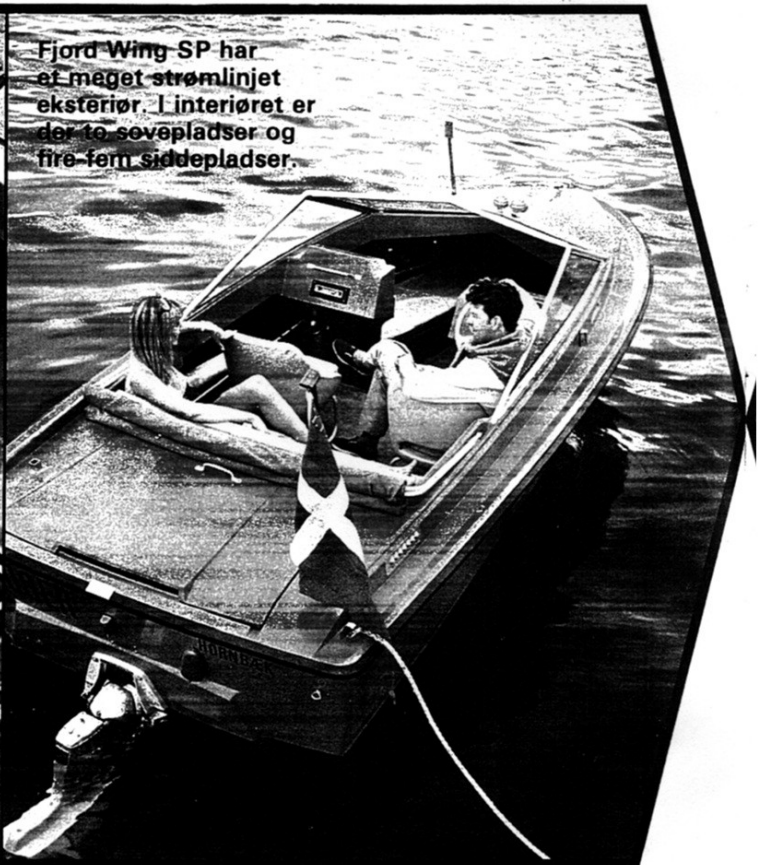
bout, og fra norske Fjord Plast den to år gamle Fjord Wing SP.

Materiellet i begge både bestod prøverne til rent ug. Ikke en eneste lille ting gik i stykker. Derimod bestod personerne ikke prøven, for Coronetten bankede så hårdt gennem søerne, at vi måtte opgive fartmålingerne under de vejrforhold. Vi kunne ganske enkelt ikke holde til det. Det gik bedre med Fjord Wingen, som landede noget blødere efter luftturene.

Det er bundfaconen, der afgør forskellen. Begge både har den helt nye Coronet 17 Run-



Fjord Wing SP har et meget strømlinjet eksteriør. I interiøret er der to sovepladser og fire-fem siddepladser.



klassen!

(som skærer sig ind i søerne) og en kraftig slaglinje. Agterefter har Fjord Wing'en et tværgående trin, der bevirker, at der dannes en luftpude, som båden lander forholdsvis blødt på efter en lufttur i hård sø. Coronetten flader derimod en hel del ud agter, hvor der altså bliver en stor og bred bæreflade, som ikke er særlig behagelig at lande på i høj fart. Men det er samtidig en facon, som giver båden fin beliggenhed i vandet og høje fartegenskaber.

Under roligere vejrforhold har Coronet således en meget fin

planingsvinkel på omkring en halv grad, mens Fjord Wing har en vinkel på cirka halvanden grad. Begge både reagerer øjeblikkeligt og uden uventede bevægelser på skarpe drej og slalomsejls.

Støjmessigt får de begge et minus. To så store værfter burde ofre meget mere tid på at finde frem til en ordentlig lydisolering. Under stilleliggen krænger Fjord Wing kun lidt, mens man skal passe mere på, når man træder ud på Coronettens sidedæk.

Ideerne bag indretningen i de to

Fortræktes næste side



	Fjord Wing SP	Runabout Coronet 17
Konstruktør Værft	Eivind Amble Fjord Plast A/S, Norge	Draco/Coronet Draco A/S, Norge
Producent	Fjord Plast A/S, Norge	Botved Boats, Kbhvn.
Pris, incl. afgifter Motor, incl. i prisen	50.366 kr. Volvo Penta Aquam. 130/250 på 130 hk	31.900 kr. Volvo Penta Aquamatic 115/ 100 på 115 hk
Brændstoftank	100 l	70 l
Længde	5,69 m	5,15 m
Bredde	2,19 m	2,12 m
Dybdegående med drevet oppe	0,50 m	0,38 m
Vægt med motor	875 kg	700 kg
Topfart, vindstyrke 4-5	25 knob	28,5 knob
Marchfart (3400 o/m)	18,5 knob	20,3 knob
Acceleration, 0-topfart	9 sek.	6 sek.
Stop, fra topfart til stilleliggen	7 sek.	5 sek.
Støj under topfart	92 dB(A)	94 dB(A)
Støj under marchf.	88 dB(A)	91 dB(A)
Salg	Skandinavisk Motor Co. A/S, Banemarksvej 12-26 2600 Glostrup	Botved Boats A/S, Lille Kirkestræde 5, 1072 København K. Århus Motor Co. A/S, Marineafd., Sølystgården 8250 Egå.



DUEL I SPEEDBÅD

Fra forrige side

både er meget forskellig. Det er tydeligt, at Botved satser på det traditionelle speedbådsklientel, som ønsker en luksuøs og hurtig dagbåd med rigelig plads i cockpittet. Fjord Plast prøver derimod med sin godt én fod større båd at kante sig ind mellem speedbåden og daycruiseren. Under fordækket er der to halvåbne sovepladser, og cockpittet er indrettet i traditionel speedbådsstil.

Begge både er luksuøse i interiør. I Coronetten er der seks gode siddepladser med behagelig støtte. To af disse kan lægges ned, hvorved der bliver to udmærkede liggepladser. Føreren sidder ganske godt, men det er irriterende, at sædet er placeret, så han ikke kan stå op og styre.

På instrumentpanelet er der betjeningsknap for motorrumblæser, men man savner viskere. Vindspejlet er godt afstivet og virker solidt. I motorrummet er en håndpumpe fastmonteret. Båden leveres med sikkerhedsgodkendelse fra Det norske Veritas. Der er meget stueplads i båden, blandt andet et helt lukket rum under dørken med afløb. Selv om båden er forsynet med en solid fenderliste hele vejen rundt, kan man også have brug for løs affendring. Men her viser det sig, at der ikke er nogen steder at fastgøre fenderne.

Vindspejlet for spinkelt

Fjord Wing SP har en helt anden indretning. Der er to fint formede førerstole, som endda er indstillelige i længderetningen. Bag førerstolene er der en tværgående bæk med plads til to-tre personer. Foran førerkonsollen går to langsgående hvilepladser ind under fordækket. De er lange og brede nok til voksne.

På instrumentpanelet er der betjeningsknap for motorrumblæser, men også her savner man viskere. De findes heller ikke blandt ekstraudstyret, da det lange flade vindspejl gør det umuligt at montere dem. Man kunne i øvrigt godt have sørget for en bedre afstivning af vindspejlet, der ikke virker særlig solidt i sin opbygning. Der er stuverum under bænken i cockpittet og hvilepladserne.

Begge både bygges i Norge

Botved Boats har ikke selv kapacitet til at fremstille den nye Coronet 17 Runabout. Derfor har man indgået et samarbejde med det norske Draco-værft, der især er kendt for sin 20 fods Draco 2000. På denne fabrik fremstilles Runabout'en på Dracos eget

17 fods skrog, men efter Coronets interiør-tegninger.

Fjord Wing SP har noget at stille efter, idet den er blevet sat i serieproduktion som afløser for den navnkundige Fjordling 17, der igennem mange år har været en bestseller i flere europæiske lande. Foruden SP-modellen fremstilles over samme skrog en hardtop-model og en båd specielt til racerbådsløb. □

KAN MAN STOLE PÅ LOGGEN?

Fra side 35

fordi nøjagtigheden ved små hastigheder er tvivlsom. Desuden er montagen i en sejlbåd noget besværlig, idet der kræves flere sæt slanger og pitotrør for at kompensere for bådens krængning under sejl.

Vendes røret mod det strømmende vand, er der ikke vakuum, men overtryk i det. Dette forhold udnyttes i en meget enkel og billig log fra et amerikansk firma. Loggen ligner nærmest en spadeserestok og består af et gennemsigtigt plast-rør. Når det holdes udenbords, presser vandet en farvet kugle op i røret, og farten aflæses direkte. Stokken har inddeling op til 7 knob, men fås også i en »hurtig« version, der er graderet fra 5 til 35 miles pr. hour. Fabrikanten opgiver nøjagtigheden til at ligge inden for 1 mile.



Den nye franske log Speedometer bygger på et rent elektrisk system. Kan den skabe den længe efterlyste revolution inden for driftssikkerhed og præcision?

Spændende fransk nyhed

Som nævnt er ingen af disse systemer fuldt pålidelige, enten på grund af begroning og søgræs eller på grund af den måde, de er bygget op. Af praktiske grunde har vi ikke kunnet prøve dem, idet vi ikke kunne skabe ydre forhold, der var ens for alle logge (montage, strømforhold under afprøvningen etc.). Erfaringen viser imidlertid, at pris og pålidelighed svarer ganske godt til hinanden.

Fortsættes næste side