Omvärderingen

Här testar vi begagnade båtar med dagens kritiska ögon.

DRACO 2300 SC

Ett gott alternativ till amerikanska daycruisers. Eller till och med bättre!

AV LASSE GENBERG

Det sägs att Kåre Drangsholt började med drinkbordet i sittbrunnen, sen ritade han resten av båten kring det. Det är naturligtvis en skröna, men säger en del om Dracoskaparens hektiska leverne och en hel del om Draco-båtarna.

De är snygga - enligt dåtidens mått till och med läckra - och byggda för dagsutflykter av partykaraktär, vare sig man har saftkobbel eller gingrogg i glasen.

Kåre Drangsholt var ingen utbildad båtkonstruktör, men han hade en förmåga att hitta de rätta linjerna ovan vattenlinjen och kunde planka linjer under vattenlinjen utan att rodna.

Draco 2300 SC är en förlängd Draco 2000 DC , ritad av Herman i skarven 60/70-tal. Den var en succé som skulle förlängas. 2300 Suncab sjösattes 1978 och höggs upp 1989. Kåre Dangsholt står som konstruktör, vilket naturligtvis retade gallfebern på den för plagiat överkänslige Jan Herman Linge. ▷

Den första versionen hade pentryt förlagt till ruffen. På senare modeller åkte det ut i sittbrunnen. Gudskelov.

Båten är i mitt tycke en perfekt daycruiser. En relativt stor sittbrunn med två stolar framkant och en U-soffa akteröver. Inombords en ordentlig V-koj plus ett toalettutrymme, inte störst på denna jord, men fullt acceptabelt. Så ska en daycruiser se ut enligt ursprungskonceptet från tidigt 60-tal formulerat av Jim Wynne och Walt Walters. Dessa herrar brydde sig inte om pentry eller liknande arrangemang. Men det gjorde Kåre Drangsholt. Han placerade det i ruffen mitt emot toaletten på babordssidan. Inte särskilt smart eftersom det tär på ryggen att halvstå och brassa fika. Det åkte ut i sittbrunnen bakom passagerarstolen på senare modeller och där borde det stått från början.

Dracos öppna båtar har alla ett gemensamt släktdrag. Vindrutan är starkt sluttande, relativt hög och täcker hela överbyggnaden - vindrutans nedre del är samtidigt ruffens förliga fönster. Det ger onekligen båten svepande linjer, men för med sig ett par nackdelar. Vindrutan kommer långt från föraren, på Draco 2300 SC ca halvannan meter. Är vindrutan rökfärgad blir sikten som alla förstår begränsad. Om under vindrutan dessutom är vitt eller ljust färgat så ger reflexerna en vit hinna på insidan av rutan. Kommer så några regnstänk är sikten nära noll eftersom vindrutetorkaren viftar sporadiskt längst nere i hörnet - och ger klar sikt ut på fördäck på sin höjd. På senare modeller försågs båten med en hel, välvd ruta, svart rufftak och vindrutetorkarna flyttades upp och blev effektivare. Sikten blev fullt acceptabel.

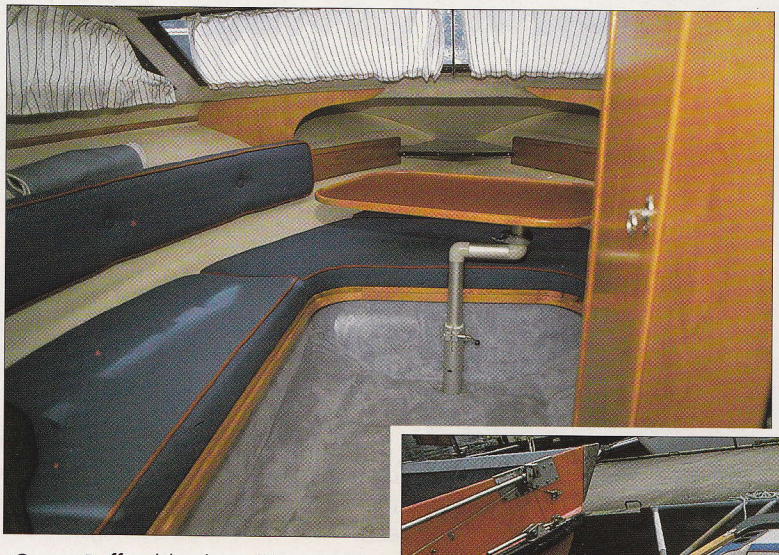
Föraren sitter annars riktigt hyggligt med ordentligt fotstöd och reglagen inom räckhåll. Instrumentpanelen är i jämförelse med dagens båtar spartansk och lätt överskådlig. Stolarna är skålade med stöd i sidorna.

För att få bra sikt gäller det att stå upp. Eftersom vindrutan mer har en estetisk funktion än skydd för vinden blåser det ganska friskt på alla ombord.

U-soffan akteröver är en utmärkt sittplats för fyra personer. Bordet i ruffen blir ett matbord i sittbrunnen eller en mellanläggsskiva som förvandlar soffan till en solbädd.

Kapellet är välvt och ger ståhöjd inunder och fälls ner i ett garage akter om U-soffan.

Det typiska Draco-bordet, det svarta med sex djupa hål i, kan kompletteras med ett i teak



Ovan: Ruffen blev betydligt rymligare när pentryt försvann ut i sittbrunnen.

Till höger: Sittbrunnens U-soffa bäddad för sol. Notera förarstolens skålade säten. I en båt som kan ta skarpa svängar gäller det att inte föraren åker omkring som en smörklick i en stekpanna.

OMVÄRDERING

för att ge plats för kaffekoppar och kakfat. Pentryt, vare sig det nu återfinns i sittbrunnen (vilket är att föredra) eller i ruffen, har en låga och en diskho, rinnande vatten och stuvutrymme för tallrikar och kastruller. Det är överlägset allt vad de flesta, åtskilligt nyare amerikanska daycruisers i samma klass kan erbjuda och duger alldeles utmärkt för en veckända.

Stuvutrymmen för fendrar, tampar och annat finns under U-soffans sidopartier och under durk mellan stolarna. Senare modeller försågs med en badbrygga stor nog för att ge plats för en läskedrycksback där ankaret förvaras. På fördäck finns en hyggligt stor ankarbox för tampar.

Ruffen är stor, på de äldsta modellerna lite väl murrig och burrig för dagens lite stramare smak. Heltäckande matta är okej, men långhårig ludd på skott och under däck blir med åren ohygienisk. Bättre att slita loss eller klippa kort, än att täcka med skivor, säger erfarenheten. På senare modeller, när pentryt flyttades ut i sittbrunnen, fick inredningen en stramare, ljusare och mer hygienisk klädsel.

Säkerheten ombord är inte den bästa. Låg pulpit, smala skarndäck akter om vindrutan och på äldre modeller tji badbrygga och tji badstege.

Draco är kvalitetsbegrepp. Kåre Drangsholts kungstanke var att båtarna skulle vara lika välbyggda som snygga. Han höll hela produktionen inom varvets hank och stör, alltifrån skrov till knapar. Dels för att inte hamna i händerna på slöa leverantörer, dels för att ha kontroll på kvalitén. Båten jag omvärderade var 11 år gammal och i ett skick som bara i grunden välbyggda båtar kan hållas.

Skrovet under vattenlinjen har ett moderat djupt V, 19°, vilket ger låg planingströskel och ett stabilt stillaliggande. Gången i motsjö är fullt acceptabel så länge vågorna håller sig under halvmetern, men när det piper i börjar det slå och smälla som det gör på båtar med halvdjupt V. God kursstabilitet och allmänt stabilt uppförande är annars det typiska för båtens egenskaper.

Fartresurserna beror på motoralternativen, som är i legio. Dubbla bensinare, singel V8 eller Volvos 40- och 41-diesel. Ett vanligt motoralternativ är Volvo Pentas 200 D, en V8:a på 5 liter och 200 hk. Enligt Volvo Pentas testprotokoll från 1978 var båtens prestanda följande:

Varv	Fart	L/Nm
2 500	15,8	1,83
3 000	21,9	1,61
3 500	32,2	1,64
4 000	38,0	1,72
4 100	38,7	1,76

Strålande toppfart, hygglig bränsleförbrukning på marschfarter kring 30 knop. Det exemplar vi körde hade just denna motor - nyrenoverad. Vi noterade 34 knop på topp och en viss slöhet i accelerationen.

Med Volvo Pentas 40-diesel (PRO 40) på 135 hk är toppfarten betydligt lägre, ca 26 knop.

Av denna text hoppas jag framgår att Draco 2300 SC (Suncab) är ett alldeles utmärkt alternativ till amerikanska daycruisers, vare sig de heter Sea Ray, Wellcraft, Maxum, Bayliner eller Formula - välbyggd, snygg, gott skrov, snabb, rymlig. Dessutom ett gott andrahandsvärde. Begärt pris för ett exemplar i hygglig kondition ligger mellan 140-175 000 kr oberoende av ålder. ■

Draco 2300 SC byggdes åren 1978–89. Ju senare modell, desto snitsigare inredning och bättre utrustning, bl a badbrygga som på båten vi omvärderade.

DATA DRACO 2300 SC

Längd	7,0 m
Bredd	2,5 m
Vikt	1 800 kg
Motor	2x130/140 hk V8 á 200-260 hk, diesel 130-165 hk
Fart	26-38 knop