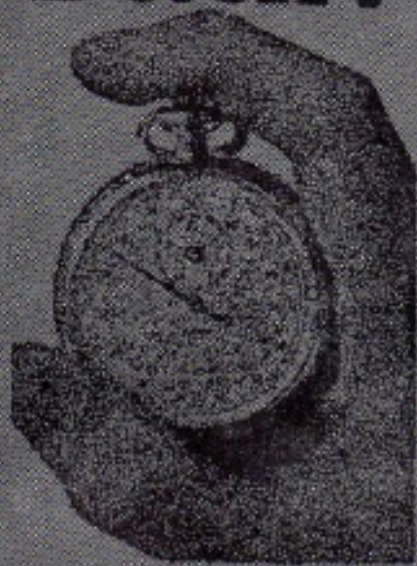


Båtliv



TESTER

Draco 2500 Fly

Ved roret: Bengt E. Iversen

HOVEDDATA

Lengde: 7,60 m
Bredde: 2,80 m
Vekt: 2 700 kg
Køyeplusser: 2 + 2 (ev. også under kalesje)
Drivstofftank: 300 l
Vannatank: 100 l
Batteri: 2 x 60 amp
Motor: 120 hk GMC (2 stk), 2507 cm, kompr. 8,3:1 (normalbensin), 1 dobbeltforgasser, 5 bærelagre, hydr. ventillaftere, 30 amp vekselstrømdynamo, maks. turtall 4 400, utveksling motor/gir 1,92:1, drevet kan vippe opp 75 grader, vekt med drev 260 kg.
Pris komplett: kr. 140 000.
Kalesje: kr. 4 350.



Draco 2500 Fly er unektelig en elegant båt. Med løst bord i cockpiten har man her en hyggelig spiseplass.

For et par år siden lanserte Draco i Flekkefjord sin nye 30-foter. Den hadde stor kabin og et ekstra dekk over salongen – såkalt flybridge.

Noe norsk uttrykk har vi foreløpig ikke på dette arrangementet, og det er med dette oppfordret til forslag. Året etter salongbåtversjonen kom en ny versjon på Draco's 30-fots skrog – 3000 Bigg Fish. Denne versjonen lignet endel på den første, men hadde mindre kabin, mindre flybridge, men til gjengjeld en herlig stor cockpit, en smart båt som ble møtt med stor interesse i varmere strøk – særlig i Middelhavslanene. Båten var og er bra den, men det gjelder prisen også. Som en naturlig motvekt til priser og strammere kredittmarked i Europa, lanserte Draco en ny 25-fots flybridge-båt.

Svært lik flaggskipet 3000 Big Fish – bare etpar nummer mindre. Og var interessen stor for 30-fotingen var den enda større for den nye 25-foteren – i både inn og utland.

Men flybridge på en 25-fots båt, hvordan fungerer det? Minussidene kan være mange. Hva med høyden på båten – avdrift og stabilitet? Vi har prøvet den nye båten og fått svar på de aller fleste av spørsmålene man kan stille ved denne båttypen.

Og tro det eller ei – flybridgearrangementet er en super løsning selv for oss her i kaldere strøk!

Hovedarrangement – oppbygging og funksjon

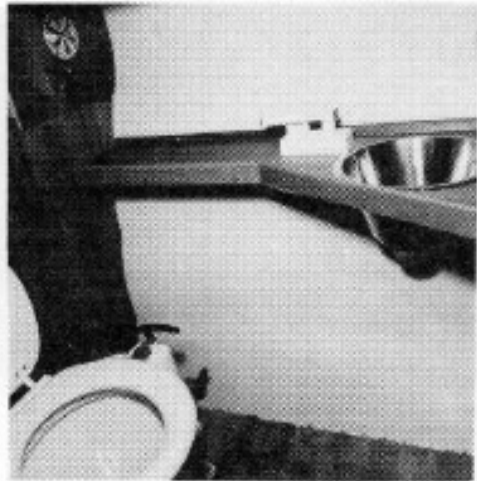
Kort sagt er båten en cabincruiser med en liten sovekabin under fordek-

ket og en romslig hovedkabin. Hovedinnredningen består her av langsgående benker med grei adkomst til forkabin, styreposisjon inne, pentry og toalettrom. Kabinen har ståhøyde for de fleste. Den virker luftig med vinduer rundt hele. Pentryet akter i kabinens styrbord side. Fin arbeidshøyde og god kontakt med cockpiten. I babord side er toalettrommet – overraskende romslig til en 25-foter å være.

En skråttliggende skyvedør gir lette trafikkforhold mellom kabin og cockpit. Motorene ligger under dørken. Cockpiten er romslig med dørken lagt på kraftige aluminiumprofiler. Disse er U-formet og leder vann bakover til dreneringsåpningene.

Dette er kort fortalt hovedplanløsningen – i store trekk den vi finner i

mange cabincruisere. Og her kunne denne farkosten blitt like tradisjonell som svært mange andre båter, hadde det ikke vært for Kåre Drangsholt's evner til å skape noe nytt og annerledes. Etter mange fulle tegneblokker slo han til, og den særpregete 25-foteren var et faktum. Som tak over hele kabinen ble plassert en «topp-cockpit» med førerposisjon, solsofa og det hele. Vanskeligere var det ikke, men det må alle andre norske båtbyggere/konstruktører ha trodd. Noen annen forklaring kan neppe finnes. For løsningen har så mange fordeler at vi spår den en stor suksess, og det vil være merkelig om ikke andre båtprodusenter følger opp. I samme slengen vil vi dog komme med en aldri så liten advarsel: «Look to USA» og se på alle de hårreisende



Ved den innvendige styreplassen sitter man lunt og godt, men utsikten akterover er det smått bevendt med.

Vis å vis pentryet et separat toalettrom, også her med trykkvann og stålvask.



Cockpiten kan lukkes med kalesje (drøye 4000 kroner ekstra), og dermed har man ytterligere et par overnattingsplasser.

stygge og upraktiske flybridge-båtene som lages der.

Frisk luft og sol

Tenk hvor herlig det er å sitte fritt og luftig på flybriden en glohet sommerdag og sette kursen ut fjorden. Når man skal inn i en trang havn har man den beste oversikt ved vanskelige manøvreringer. Ingen nedslåtte kalesjer, vindskjermer eller kabintak hindrer sikten. Et stort pluss. Vel fortoynd kan livet nydes videre med solbading både på flybriden og i cockpiten. Inntil ettermiddagsbygene intenst vrer sin vrede ned i båten. Sammen med kalde gufs og sprek ettermiddagsbris får i alle fall det svake kjønn hjemlengsel. Hva da med lystbåtskipperen som bare timer i forveien hadde det mer sommerlig enn alle andre? På Dracoen blir vanskelighetene minimale. Han behøver ikke engang slå opp kalesjen. For inne i kabinen har han nok en førerplass à la Mercedes. Og mens andre lystbåtskipperer står mer eller mindre utildekket og nyter «sjølivet», sitter flybridge-rederen tørt og behagelig sammen med den øvrige familie. Vi har gjennom atskillige års eksperimenter prøvd både den ene og andre løsningen. Flybridgearrangementet er den desidert beste. I alle fall når man har en styreposisjon også inne.

Svingegenskaper og stabilitet

De største betenkelighetene med flybridge hadde vi i forbindelse med stabilitet og oppførsel under fersk svingkjøring. Derfor tok vi oss god tid

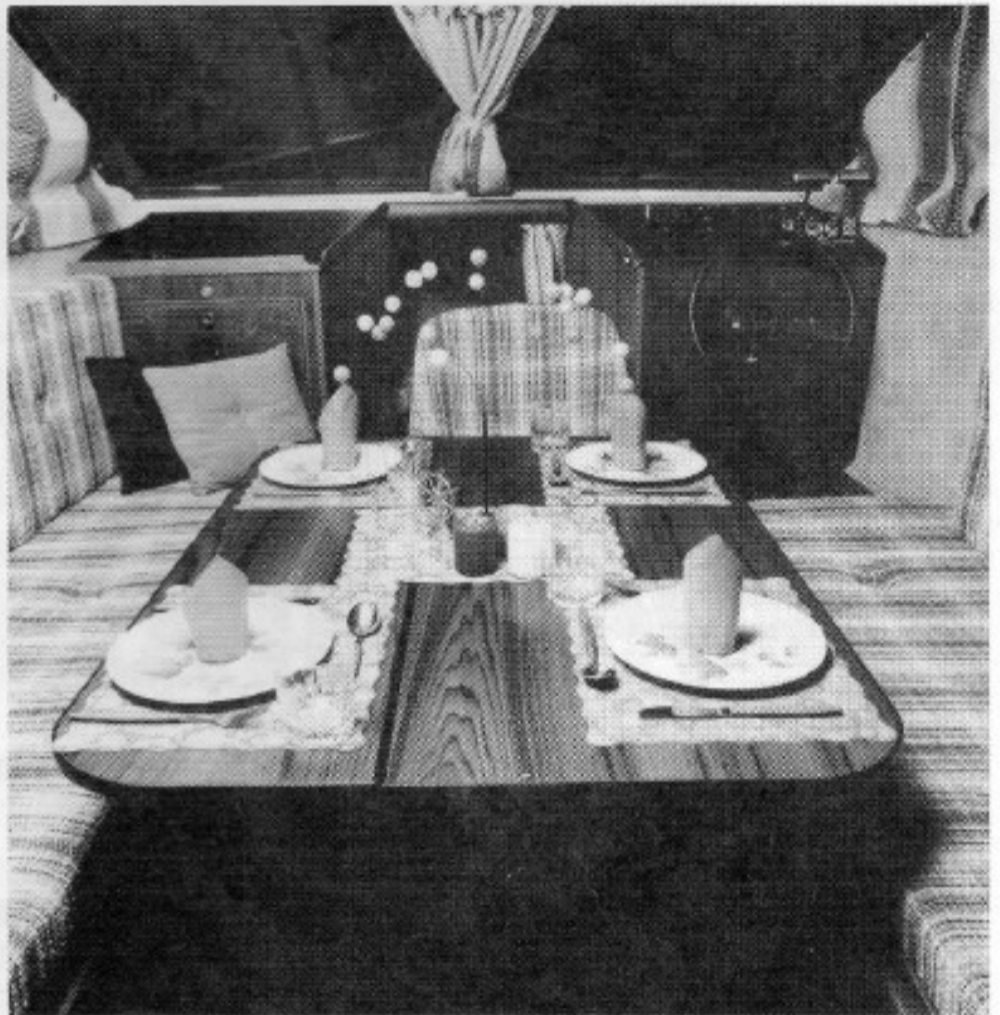
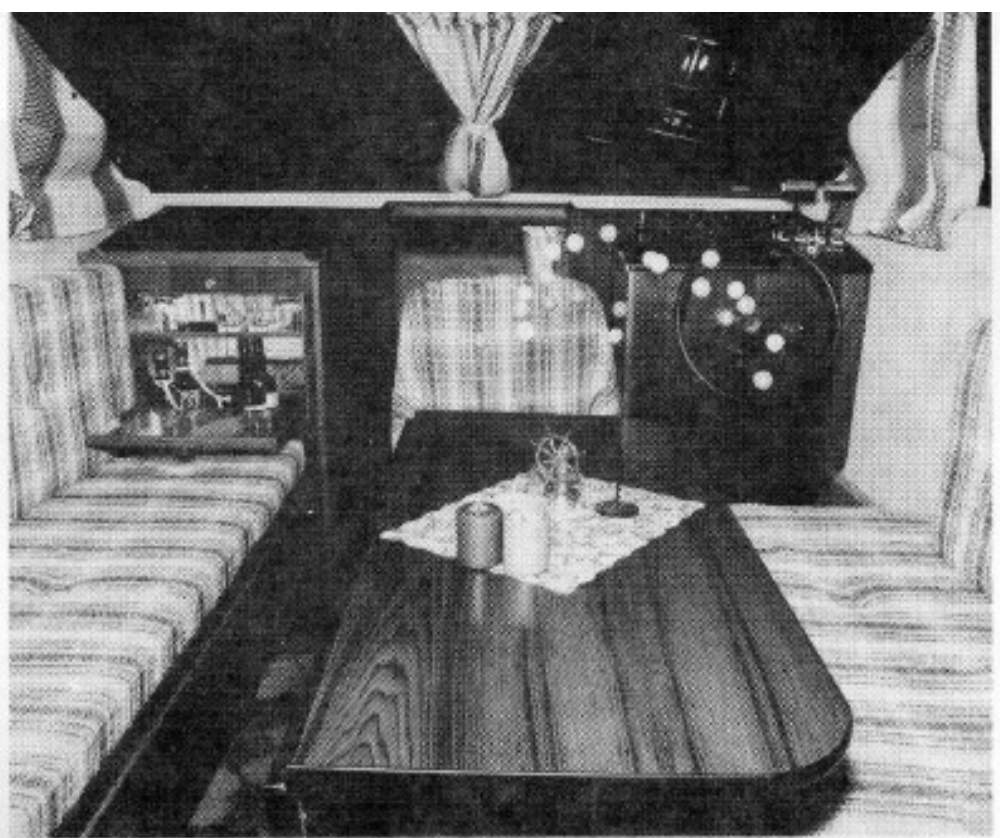
til å teste Dracoen her for eventuelt å avdekke en eller annen skjult svakhet. Med tre voksne karer på flybriden bar det for full rulle mot første krappe venstresving. Høyrehånden var for nervøs første gang og dro av på turtallet. Alt virket bra. Så, med topp turtall og vel 30 knop vregte vi båten inn i den krappeste sving den kan klare. Maksimalfart – fullt rorutslag, og alt gikk helt uten problemer. Svingen ble tatt på en behersket og rolig måte uten noen unormal krenkning. Riktignok virket bakenden tung og fikk båten til å slenge rundt, men uten fare. Det må være klart at flybridge egner seg vel for selv en såpass liten båt som en 25-foter. Men den må som alle andre båter brukes med en viss porsjon fornuft. Vi kan utmerket godt tenke oss at slemme overraskelser vil komme dersom man stabler et fotballag på flybriden og legger i vei med «playboykjøring».

Uansett hvor mye vi prøvde fikk vi ikke fram noen svakheter i forbindelse med svinging fra forskjellige hastigheter. Nevnes skal imidlertid at styringen blir merkbart tung ved krappe kurvekjøring, men denne svakheten vil vi heller tilskrive styringsopplegget enn båten.

Ved stilleliggende er båten behagelig stabil, og krenger lite med to mann på dollbordet. Dette har selvfølgelig sammenheng med båtens relativt store deplasement.

Planingsegenskaper

Prøverbåten var utrustet med 2x120 hk OMC hekkaggregat, bensinmotorer. Dette er standardinstallasjonen.



Salongens tre forskjellige bruksmuligheter. Øverst med bordet bare halvt utslått, slik at man har fri passasje fram til den vesle lugaren under fordekket. Legg merke til barskapet i babord side. I midten er bordet fullt utslått. Dekker man på ved kortendene også, blir det spiseplass til seks personer. Nederst er bordet senket ned, og med to av ryggputene oppå blir det to, eventuelt tre fullengds køyer.

Draco 2500 Fly

Gir man full gass fra stilleliggende planer båten raskt og helt uten problemer. Tregere blir den naturlig nok om man gasser på langsommere. Dette er en feil måte å kjøre en båt opp i plan på. Store bølger lages og noe bensin spares ikke. Nei, gi full gass og dra heller av når båten først er kommet i planing. Det kritiske området for Dracoen ligger ved et motorturtall på 2000, svarende til ca. 14 knop. Ved denne hastigheten begynner planingen, og her slutter den også om man slakker av på gassen. Noen mulighet for å gå i planende tilstand med bare én motor er det ikke med 120 hk. Da må man nok opp i motorer på 160-200 hk.

Maksimalt turtall for OMC 120 hk ligger på ca. 4200 omdr. tilsvarende en fart på 32 knop. De to motorene forbrenner da omlag 72 liter bensin i timen. Normal marsjfart ligger på 24 knop ved 3000 omdreininger. Trekker man gasshåndtakene enda et lite hakk tilbake, til 2500 omdreininger, faller farten til ca. 19 knop, men samtidig reduseres det sammenlagte bensinforbruket til ganske nøyaktig 30 liter pr. time. Med bare 1000 omdreininger holder man snekkefart, ca. 6 knop. Andre motoralternativer er f.eks. Volvo 75 hk diesel, som gir en toppfart på 11 knop.



Trykkvann, 85 liters kjøleskap og tobluss kokeapparat av primustypen hører med til utstyret i det lille, men delikate pentryet.

Sjøegenskaper

Når man skal lage test på en båt, er man svært avhengig av været. Ønskedrømmen er pent være med flatt vann for fartsmålinger og fotografering, og stygt vær med grov sjø for å teste sjøegenskapene.

Det er nærmest pussig, men hver

gang vi har vært i Flekkefjord for å teste båt har været vært helt nydelig. Draco-folkene snakker ofte om testturer av typen «går det så går det», med beretninger om de villeste ferder i kamp mot storhavet utenfor Lista. Og hittil har havet tapt.

Men når vi kommer hit, selv når det statistisk skal være mye frisk sjø, er

det bare godværet. Også denne gangen hadde vi herlig sol, og sjø på størrelse med det man kan få i badekaret hjemme. Ikke særlig imponerende, og vi må rett og slett la være å komme med noen karakteristikker av sjøegenskapene. Det eneste vi kan driste oss til å si i denne forbindelse er at alt tyder på at skroget har gode egenskaper.

Utstyr

Draco 2500 Fly er velutrustet. Begge styreposisjonene har full instrumentering og kontrollorganer. Den posisjon som ikke benyttes kobles ut ved hjelp av en elektrisk bryter. Omkoblingen må kun skje på lavt turtall.

Komplette lanterner, full kabinbelysning, pulpit, rekke rundt flybride og cockpit er standard. Likedan praktiske benker i cockpit (kan også benyttes som bord), kjøleskap på 86 liter, barskap og skyvevinduer i kabinene. Høy finish overalt i båten.

Båten er bygget i henhold til Veritas-kravene.

Konklusjon

Draco 2500 Fly synes å være en vellykket båt med en meget praktisk planløsning. Utstyret er omfattende, og båten kan utmerket brukes på langturen. Det eneste vi er noe betenkt over er køyarrangementet i hovedkabinen. Hvordan det vil fungere over et lengre tidsrom vet vi ikke. Det vil selvsagt også avhenge mye av de som bor ombord. Sort-eleokseringen på aluminiumsprofilene er stilig, men hvordan blir den etter noen år? □