

Vi har provseglat

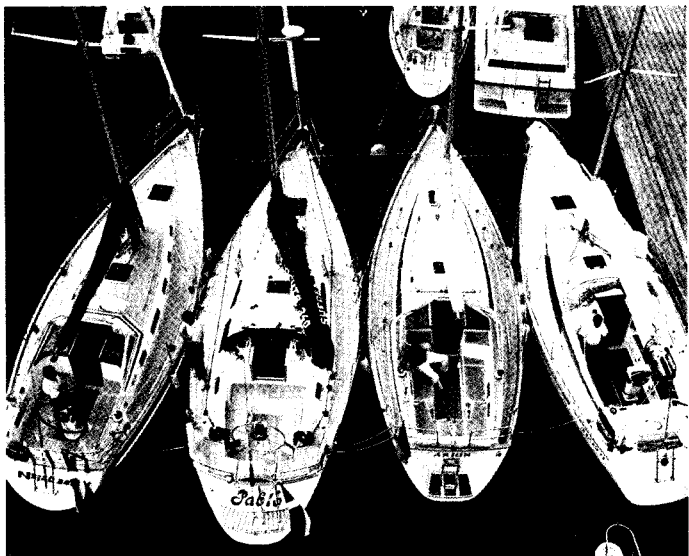
**Aphrodite 33, Maxi 33,
Najad 340, Sweden Yachts 340**

LÅNGFÄRD I FÖRSTA KLASS

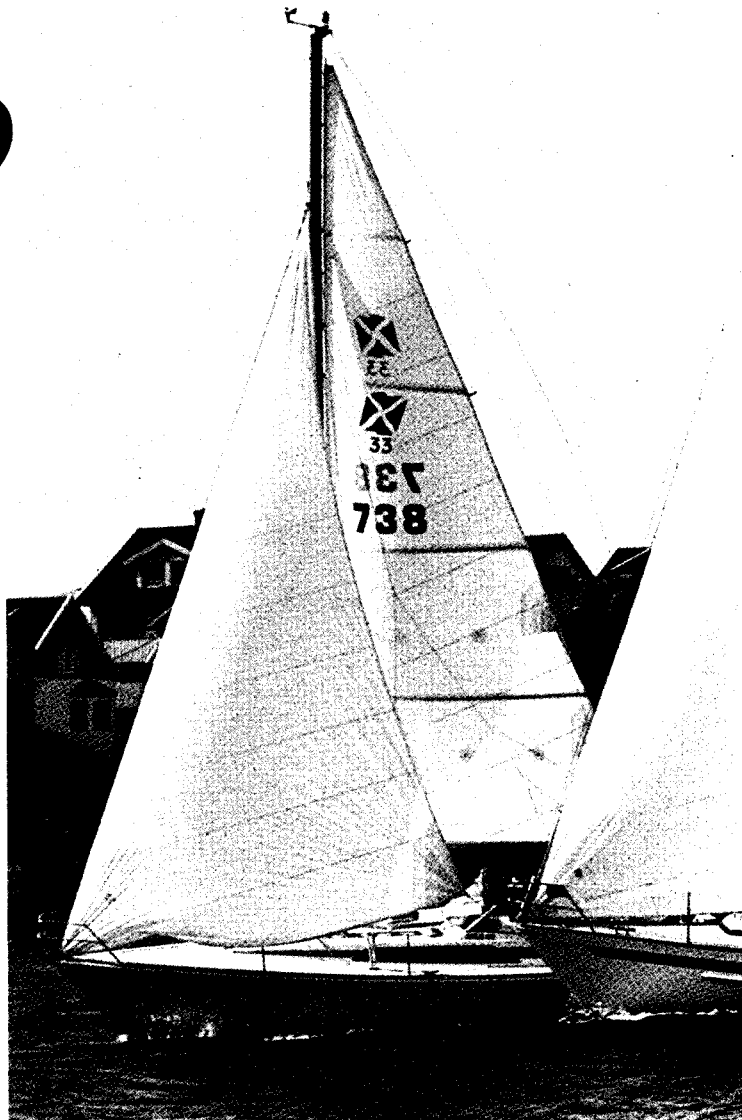
Satte man för ett par år sedan en vindruta på en segelbåt så klassades den automatiskt ner till motorseglare. Ett epitet som var klart nervärderande.

Numera kallas typen för långfärdseglare och visar att ägaren ser mera praktiskt på seglingen än hans kappseglande bröder.

AV CURT GELIN
FOTO: HASSE BAUER



Den här vyn visar båtarnas inbördes olikheter vad beträffar sittbrunnar och däckutformning.



Fyra fina långfärdsbåtar på hemnavatten, Marstrandsfjorden i

□□ Säg Orust-byggen och de flesta seglare får något drömande i blicken. Få båtar har nämligen som dessa kommit att förknippas med gediget båtbyggeri och båtar perfekta för långa turer.

Kännetecknande för ett äkta Orustbygge är vindrutan framför sittbrunnen och den fina träinredningen. Homogent trä i skåp, hörn och dörrstycken. Och inte i vilket trä som helst, utan krasst utvald mahogny för att få vacker nyans och struktur.

En fortsättning på generationers hantverksskicklighet och yrkes stolthet.

Idén med vindruta kan te sig onödig för en kappseglingsintresserad. Så kändes det också för provseglarna. Ända tills vi kom ut i sjögång och det började stänka rejält. Där, bakom vindrutan, satt vi till vår förtjuning nästan torrt. Praktiskt och skönt.

De fyra utvalda

För att få veta mera om Orust-



Bohuslän med Åstol i bakgrunden. Lägg märke till den fina gången.

byggen anno 1989 valde Båtnytt ut fyra båtar med något olika inriktning men med samma gemensamma nämnare, nämligen längden 33-34 fot samt långfärdstänkande.

Aphrodite 33 och Najad 340 valdes som representanter för den traditionella långfärdsbåten. Maxi 33 valdes för att visa hur ett fabriksbygge och modernt långfärdstänkande står sig i jämförelse. Att Sweden Yachts 340 kom med i den här samlingen kan verka udda eftersom den

saknar vindruta (går att få som extra tillbehör) men bortsett från detta ger denna båt också gediget träarbete, rejält deplacement och den kvalitet som kännetecknar en bra långfärdsbåt.

Provseglingen

Vi seglade båtarna bredvid varandra, men inte mot varandra. Besättningarna alternerade i båtarna. Således fick var och en ett pass i varje båt.

Seglingsjämförelsen visade på intressanta företeelser. Bl a på en del dåligt fungerande lösningar. Hit hör framför allt skotanordningarna. I ivern att hålla sitbrunnarna rena från skot och skenor har båtarna fått genomgående underdimensionerade och dåligt lösta skotsystem. Revsystem och försegel-skotning borde också kunna förbättras avsevärt.

Ingen vinnare

Priserna på provbåtarna varie-

rar från 497 800 kronor för Maxi 33 och 763 000 kronor för Sweden Yachts 340. Med en pris-skillnad på över 30 procent fann vi det svårt att kora en vinnare. Därför fick provseglarna i uppdrag, att från sina egna utgångspunkter, utse sin egen personliga och högst subjektiva favorit.

Klart är ändå att de tre traditionella Orustbyggena står för en mycket hög standard totalt sett. Och att Maxi 33:an väl för-svarar en plats i sin nisch. □

Aphrodite 33

Gedigen och traditionell

□□ Aphrodite 33 kom till som en uppföljare till Aphrodite 40 och Aphrodite 36. Rex Marin i Henån ville göra en båt som kunde introducera fler seglare till Aphroditesegling. De hade dessutom starka rötter i Aphrodite 34 och i Vindö-båtarna som Per Ove Rexander byggde i många år.

Beställningen till båtkonstruktören Carl Beyer i Lysekil gick ut på att skapa en ovanligt välseglande men ändå rejäl långfärdsbåt. Vindruta var ett krav, liksom en stor sittbrunn fri från skotskenor och tampar.

Design-linjer

Ytligt sett liknar Aphrodite 33 sina konkurrenter. Höga fribord, teakdäck och överbyggnad med vindruta. Men förskeppet är vassare och grundare, botten något plattare, kölen något kortare och rodrät större.

Kort sagt är Aphrodite 33 bland de vassare i sitt slag. Konstruktörens önskan att göra en snabb cruiser framgår klart i linjeföringen.

Ett helt eget drag är badplattformen på akterspegeln enligt känt franskt mönster. Betecknande är också att överbyggnaden är "fartigt" smal och elegant låg.

Konstruktion- uppbyggnad

I likhet med alla Aphroditebåtar är skrovet uppbyggt i balsasandwich. Skålet är att man vill få en förhållandevis lätt och stark båt. Dessutom får man en torrare båt invändigt genom att sandwich isolerar bättre mot kyla.

Sandwichen åstadkommer också den nödvändiga vridstyvheten åt skrovet. Dubbellaminatet fortsätter även under vattenlinjen vilket är ovanligt.

Längs botten har Aphrodite 33 förutom dubbelskrovet ett imponerande balksystem som lamineras fast mot botten. Kölpartiet är dessutom relativt brett mitt på, vilket ger en bred infästningsyta för kölen. Ytterligare styrka fås genom att skrovet är nerbyggt.

Skotten i båten är samtliga både laminerade och bultade, en metod som också är ovanlig. Plywooden är inte urfräst. Lami-



Aphrodite 33 befanns vara en båt med härligt bett på kryssen, lagom styv och skönt lugn. Bra långfärdssegenskaper.

natet ligger ovanpå och täcks med massiva lister mot rufftaket och däck.

Röstjärnen sitter fastplastade mot skrovet på stora knän och med järnen bultade genom knäna. Toppvanten sitter bultade genom huvudskottet.

Under däck

Vilken känsla! Att kliva ner i Aphrodite 33:ans fina mahognyinredning är en njutning för träfrälsta. Nästan inte en yta saknar trä. Till och med pentrybänken och toaletten är i trä.

Alla ramstycken till skåp och dörrar är i massiv mahogny och alla dörrar har speglar. Det positiva intrycket förstärks av den goda passningen i hörn och kanter.

Av båtarna i jämförelsen har Aphrodite 33 den i särklass mest traditionella inredningen vad gäller utförande vilket inte bara är bra. Båten blir genom mängden mahogny jämförelsevis mörk invändigt. Vi reagerade också på "billiga" mattor i tak och i akterruffen. Det är också värt att notera att hörnstolpar och lister är svarvade, inte lamell-limmade.

Komfortmässigt fann vi att vissa mått understiger de gängse. Bänkhöjden i pentryt är t ex 85 cm mot normalt 90. Ståhöj-

den i salongen är 181 vilket också är snålt. I gengäld är kojerna försedda med tjocka och mjuka dynor som gör att man sover fint ombord.

Upp på däck

Sittbrunnen är rymlig, djup och helt fri. Ingen skotbalk tvärs över och inga tampar att snava på.

Sittbänkarna är teakklädda och sköna att sitta på. Ett stort stuvfack för tampar och fendrar finns och ett grunt för vinschhandtag och småtamp.

Vanten är indragna en bit på däck vilket gör passage enkel både när båten seglar och ligger vid kaj.

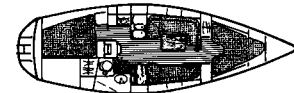
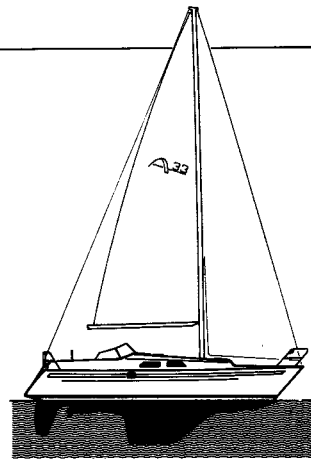
Riggen är masthead med dubbla raka vantspridare. Stagningen sker med rejält åtskilda dubbla undervant. Detta ger en rejäl stagning.

Storseglet är relativt stort på Aphrodite 33. Ändå är skotvinschen envälad och liten. Man klarar dåligt att skota storen på Aphrodite 33.

Revningen är den normala med alla tampar vid masten.

Seglingsegenskaper

Seglingen ägde rum i 14-15 meter per sekund på Hakefjorden väst Stenungsund och därefter på Marstrandsfjorden.



Inredningen är välgjord, men har lite lågt i tak.

I det hårda vädret och grova sjön uppförde sig båten mycket bra. Den är styv, har bara måttlig avdrift och rör sig lätt. Den ligger dessutom bra på rodrät med fin balans. Vi anser ändå att rodertrycket är för hårt. Rattstyrning är ett måste.

I lätt vind är Aphrodite 33 beroende av en stor genua för fint driv.

För motor

Standardmotorn är en Volvo 2003 om 28 hk. Genom att skrovet är väl nerbyggt och genom att axeln mynnar i en skädda, lutar motorn endast marginellt neråt. Detta ger ovanligt god propellerverkan. Svängradien är utmärkt liksom manöverfrågan i allmänhet. Ljudnivån är den normala.

Reglaget sitter normalt på rattpedestalen och är riktat horisontellt i stället för lodrätt. Svårt att nå för rorsman.

Sammanfattning

Aphrodite 33 fyller kraven på en välseglande långfärdsbåt utmärkt. Vi anser dock att rodertrycket är för stort.

Arbetsmässigt håller båten hög standard men inte toppklass. I vår smak är den alltför traditionell och i behov av modernisering av invändigt materialval. □

Maxi 33

Funkisbygge till vettigt pris

□□ Säkert fryser någon seglare åt idén att en Maxi skulle kvala in som långfärdsbåt och i synnerhet som Orustbåt. Och visst skiljer det en hel del mellan Maxi 33 och exempelvis Najad 340. Men det slår också igenom på priset.

En prisdifferens på över 30 procent eller ca 225 000 kr anser vi är skäl nog att se vad man får om man vill ha en Maxi 33 som långfärdsbåt.

Det man får är i grova drag en "nedtrimmad" Maxi 999. 33-an har samma skrov men annat däck, annan inredning, annan rigg och annan köl. Dessutom har 33-an vindruta framför ruffen, en detalj som definitivt placerar 33-an bland långfärdsbåtarna.

Man kan också säga att 33-an är 90-talets Maxi 95.

Design-linjer

Säga vad man vill om Maxi, men med Pelle Petterson som designer blir de alltid bra rent linjemässigt. 33-an är inget undantag. Det nya däck och den hela vindrutan misstänker inte alls skrovet. Tvärtom har 33-an en spännande modern "look" över sig.

Skrovet är tungt, högt och brett, ett osvikligt knep för att få invändig volym. Förskeppet är dock relativt bulligt, även jämfört med konkurrenter i denna provsegling.

Kölen är en typ av vingkøl som skall ge både grundgående och måttlig avdrift.

Rodret är frihängande.

Konstruktion- uppbyggnad

Maxi 33 har skrovet uppbyggt i sprutat enkellaminat. Längsgående förstävning skall åstadkommas genom kojor och skåpsmoduler i plast. Några stringers ovanför kojerna på det höga skrovet finns inte. Inte ens i förskeppet.

Kölen sitter bultad genom en bred kölplanka. Den stagas i sidled av ett sinnrikt balksystem som också skall ge hygglig förmåga att tåla grundsmällor.

Inga skott i båten är laminerade utan enbart bultade, vilket inte ger samma styrka mot vridkrafter under segling.

Röstjärnen sitter mot rejäl



Maxi 33 seglar bra. Klart bättre än väntat, i synnerhet i hård vind och grov sjö. Även i lätta vindar går båten bra.

knän, vilka är plastade fast mot skrovet och en fläns ovanför kojerna.

Under däck

Funktionellt och förbluffande bekvämt. Så kan man kort sammanfatta känslan av att vara i Maxi 33. Här härskar inga överdåd i snickerikonst. Något lite finns i form av speglar på dörrarna till toa och akterhytten samt i massiva ramstycken för överskåpen.

Klart störande är den stundtals dåliga finishen. Som t ex tre olika sorters skruv vid toaletten, som dessutom är idragna snett!

Berömvärd är planlösningen med genomgång under däck till akterruffen och akterruffens utgång mot sittbrunnen. Att samtliga kojor ombord håller god längd och salongskojerna med tjocka mjuka dynor går att utnyttja hela vägen ut till skrovet är också bra.

Vi vill också berömma den goda passningen och det bra materialvalet på tak och sidor. Däremot är material och utförande i träinredningen under normal Orust-klass med veka pentryskott, klena lister och sekunda plywood i småluckor.

Å andra sidan är båtens pris så mycket lägre och funktionen trots allt god.

Uppe på däck

Maxi 33-an har en av de bästa sittbrunnarna. Den är djup, lång, lagom bred och den har motorreglaget väl placerat på rattpedestalen.

Vi gillade också att alla segelkontroller, inklusive rev, är nerdragna. Mycket snören. Men mycket enklare vid manövrer.

Storskotningen är enklast tänkbara och placerad bakom rorsman. Ur säkerhetssynpunkt är placeringen dålig och ett utvecklat system till rattpedestalen efterlyses.

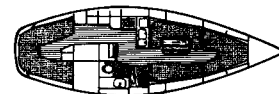
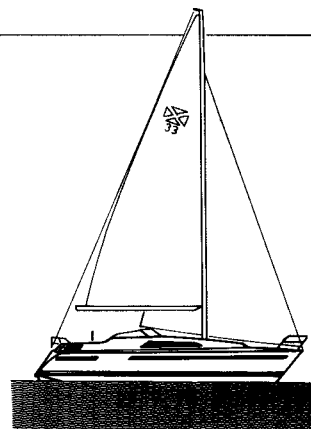
Riggen är härligt enkel. 7/8 med bakåtsvepta enkla spridare och självsläande fock. Enkelt och mycket praktiskt.

Seglingsegenskaper

Eldprovet för Maxi 33 kom när vi kryssade ut från Åstol på Marstrandfjorden i 15 m/sek. Vi fann att båten redde sig mycket bra. Den rörde sig lätt och med god fart genom sjön med ett rev och stormfok.

Trots sin lilla köl tog båten hyggligt höjd och drev inte onormalt. En klar fördel är att den snabbt får fart igen efter en stoppvåg och att den vänder lätt.

Balansen är svår att känna. Styrningen är nämligen kata-



Inredningen är enkel, men funkis.

strofalt tung, kanske beroende på kabelstyrningen. Maxi 33 är därför krävande och tung att styra och helt okänslig i lätt vind.

För motor

Volvo 2003 är standard också på Maxi 33. Båtens måttliga deplacement, grunda förskepp och mindre vikt kommer till sin fördel vid motormanövrer. Båten girar fint, lyder roder bra på backen och både accelererar och stoppar kvickt.

Sammanfattning

Maxi 33 känns som en mindre båt än sina konkurrenter både att segla och att vara i. Den kostar dessutom betydligt mindre.

Trots det får långfärdssegla- ren en funktionell, förbluffande trevlig seglare och en funkis, om än enkel, inredning.

Den långsiktiga kvaliteten ställer vi oss frågande till med tanke på att skotten är bultade och ordentlig långskepps uppstävning saknas.

Klyschan att kvalitet kostar kan användas för Maxi 33. Å andra sidan är båten knappast 30 procent sämre båt trots så mycket lägre pris.

Den som söker funktion till vettigt pris kan lugnt välja en Maxi 33 som långfärdsbåt. □

Najad 340

Planerad för två personer

□□ Najad 340 är nyast i den ständigt växande Najad-familjen och en ersättare till Najad 343.

Det nya med Najad 340 är inriktningen på allt mer segelbåt. Således är kölen djupare och kortare än på tidigare Najader och botten något mindre djup.

Det mest annorlunda med 340 är annars att inredningen är planerad bara för två personer. Skälet är att många Najad-ägare frågar efter rymliga åtskilda sovutrymmen och en salong som bara används som matplats och sällskapsrum.

Design-linjer

Linjeföringen i 340:an påminner starkt om de större och nya Najaderna. Vilket inte är någon tillfällighet. Varvets Thorwald Karlsson har medvetet strävat efter att få in så mycket segling som möjligt i sin nya båt utan att för den skull offra på köparnas krav på rejält displacement och stor invändig volym.

Kölen är därför relativt kort, men ändå lång nog för att ge långkölskänsla.

Överbyggnaden är låg och lång och har teaken infälld på taket. Båten har sedvanligt välgjort teakdäck och kraftig relingslist i samma material.

Konstruktion – uppbyggnad

I likhet med andra Najader byggs 340 efter klassningssällskapet Lloyds normer. Det betyder att en utomstående inspektör granskar infästningen av skott, vantfästen, motorbädd, genomföringar och roderbeslag på varenda båt.

Skrovet är uppbyggt i balsasandwich vilket ger vridstyvhet, stadga och en välisolerad båt.

Kölen är inbyggd. Den bultas ändå till bottenstockar i det nerbyggda skrovet. Systemet med inbyggd köl är förbilligande i produktion, men försämrade för seglingsegenskaper. Lösningen rimmar inte med Najads strävan att göra fullvärdiga segelbåtar.

Inbyggda kölar är ett arv från motorsegelartiden. Omodern och opraktiskt.

Alla skott ombord är fast la-



Najad 340 seglar fint, men tar onödigt dålig höjd beroende på att vanten sitter nästan ute vid relingen. Grann båt.

minerade på båda sidor. Plywooden är dessutom urfräst för att ge bra fäste och jämnare avslutning.

Röstjärnen sitter nästan längst ut i relingskanten med toppvantet bultat genom huvudskottet. Traditionellt, men mycket starkt.

Under däck

Vilket bygge! Under däck i Najad 340 slår kvaliteten igenom. Här finns ett magnifikt träarbete i form av skott, luckor och skåpfronter i samma färger och struktur. Den mörkröda mahogny står i en klass för sig. Det gör också smådetaljer som den där lilla extra urfräsningen på luckorna och dörrspeglar. Sak samma med de granna kraftiga lamellimmade listerna.

Alla mattor i tak och på sidor har perfekt passform och är av ljus elegant kvalitet som ger extra ljus och fräschör åt inredningen.

Planeringen med långt pentry och ett felvänt navigationsbord i salongen är inte perfekt.

Akterkojen är för kort, man kan inte sträcka ut sig ordentligt. Vi fann att kojerna i förliga hytten lutade något uppåt.

Pentry är stort och lättarbetat och sällskapsbordet rymmer många, men i vår mening är planeringen väl generös.

Uppe på däck

340:ans teakdäck är grant att se på med 12 mm teakribbor, noga utvalda och vackert lagt med livtrå runt överbyggnaden och mittfisk på fördäck enligt äkta Orust-manér.

Vanten sitter långt ut på båten. Detta ger ofördelaktig skotvinkel för försegeln. Båten tar alltså onödigt dålig höjd på kryssen.

Riggen är masthead med dubbla vantspridare. Denna stagning och mastens dimension tillåter bättre indragna vant vilket gör passagen på däck enklare.

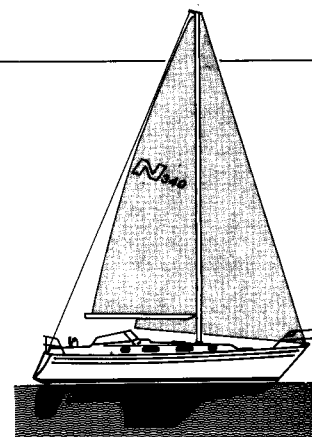
Sittbrunnen är djup och vindrutan ger fint skydd när det stänker eller regnar. Med uppfälld sprayhood får man ett fint krypin.

Storskotningen sköts på babords reling på en tvåväxlad självskotande vinsch.

Seglingsegenskaper

Som väntat uppför sig Najad 340 mycket bra i hård vind. Den rör sig väl, går genom sjön och gör bra fart.

Men vi fann båten oväntat lite slutstyv. Vilket vi tillskriver den invändiga järnkölen. Vi fann också avdriften stor. Detta kan bero på den dåliga skotvinkeln och den måttliga slutstyvheten.



Högsta möjliga kvalitet be-tecknar inredningen. Ljuvligt.

Roderkänsla och balans är bra, även om styrningen på båten var alltför direkt.

Farten är ungefär densamma som för övriga båtar i provet.

Vid revning kom en törn på storskotet i beknip i ett block på grund av fel skotvinkel. Inga rev är nerdragna till sittbrunnen vilket är en brist.

För motor

Najad 340 har en Volvo 2003 på 28 hk som standard. Den ger en toppfart på över sju knop och ger fin kraft mot sjö.

Båten styr bra för motor och är fullt kontrollerbar även på back, vilket underlättar manövrer. Svängradien är godkänd.

Mindre lyckat anser vi placeringen av motorreglaget vara. Spaken sitter för långt ner från rorsman och sitter inte lodrätt, vilket förvirrar vid manövrer.

Sammanfattning

Najad 340 må vara den vas-saste Najaden hittills och den seglar inte dåligt. Men den lider av väl stor avdrift och dålig höjd på kryss.

Det Najaden vinner på är den magnifika träinredningen som är en klass över mängden. Även detaljutförandet håller mycket hög klass, trots sitt höga pris framstår därför Najad 340 som mycket båt för pengarna. □

Sweden Yachts 340

Kvaliteten motiverar priset

□□ Idén med Sweden Yachts 340 är att ge långseglaren en ovanligt välseglande, välutrustad, genomtänkt och rymlig båt.

För att nå dithän fick Peter Norlin förtroendet att rita skrovlinjerna medan varvets Jens Östmann ritade däck och inredning. Detta samarbete har visat sig lyckat på 41:an, 38:an och 36:an som förra året följdes av en 50-fotare.

Design-linjer

Peter Norlin och Jens Östmann hade ambitionen att skapa en havskryssare av klassiskt snitt. Således fick båten rejält deplacement i form av väl nerbyggt skrov och fylligt akterskepp. Kölen är i bly och sticker 1,90 m djupt. Det betyder att man får en effektiv profil som ger liten avdrift och fin höjd på kryssen. Som alternativ kan man få vingköl som minskar djupgåendet till 1,50 meter.

Konstruktion – uppbyggnad

I likhet med sina kusiner ute på Orust är Sweden Yachts 340 uppbyggd efter Lloyds normer. Laminatet är i balsasandwich och lika tjockt som om det vore homogent. Detta ger ett överstarkt skrovlaminat. Tyvärr också onödigt tungt.

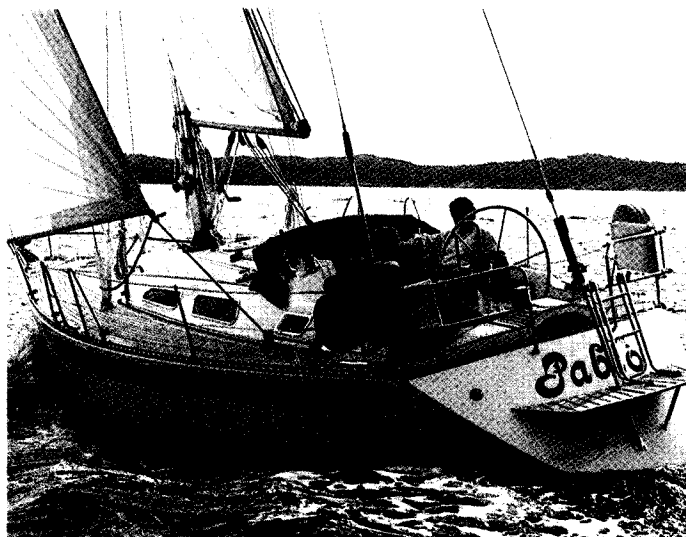
Kölpårtiet och hela botten täcks av ett system av längs- och tvärgående balkar som har till uppgift att göra bottenpartiet stumt och starkt. Hårda grundstötningar med hyrda 340:or visar att systemet klarar smällar bra.

Själva kölen är av bly och utanpåliggande. Den sitter med tio kraftiga bultar och stora brickor genom den kraftiga homogena bottenplattan.

Röstjärnen sitter fästa till en mycket kraftig långsgående stålbalk under skarndäck. Den är i sin tur förbunden med huvudskottet. På det sättet slipper man knån i salongen som stjälp plats och är svåra att gömma elegant.

Masten står på kölen och är genomgående med allt vad det betyder för bättre stagnation och ökad styvhet vid segling.

En finess man sällan ser är idén att lagra roderaxeln med vanliga kullager i fettboxar. Re-



Sweden Yachts 340 är överlägsen som segelbåt, och fin som långfärdsbåt. Lätt driven, snabb, styv, bra höjd, liten avdrift.

sultatet är en exceptionellt lättgående styrning.

Under däck

Vilken volym! Vilket ljus! Få andra långfärdsbåtar på 33–34 fot kan uppvisa samma rymd under däck. Ståhöjden är i särklass med 192 cm i salongen och 190 cm i akterhytten.

Den konventionella planlösningen med toalett föröver ger fördelen av en rymlig salong och att masten hamnar framför bordet. Ytterligare en fördel är att toaletten blir rymligare än om den placeras akteröver. Ståhöjden är bra också här med 180 cm.

Båtens kojor är alla mycket breda och långa. Alla, inklusive salongskojerna, går att ha som dubbelkojor om man vill. Akterhytten är mycket rymlig och har en drottninglik dubbeldivan.

Utförandet på träarbetet är bra. Och Sweden Yachts 340 har en detaljfinish som är enastående. Här finns skugglistor, här finns en plastmodul på toa och perfekta avslutningar/passform invid hörn och kanter med mera.

Tjocka mjuka dynor, överdimensionerat rörmokeri och god ventilation är också sådant som ökar komforten på en långsegling.

Upp på däck

Masten har dubbla spridare och saknar egentlig långskeppsstagning. Vid behov sätter man an backstag och ett kutterstag. Det sista hakas fast på fördäck och tjänstgör som extra inre förstag.

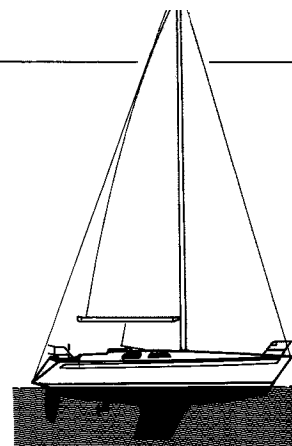
Sittbrunnen är grund med låga sargar. I gengäld sitter man högt med perfekt sikt framåt.

Teakdäcket är välgjort och passar elegant mot skotskenan till genuan.

Beslagsstandarden är mycket hög med stora och självskotande vinschar genomgående. Revlinorna går inte till sittbrunnen, varför revning trots allt måste ske uppe vid masten. Storskotningen sker på en ske na uppe på däck. Systemet ger fri sittbrunn, men tung skotning och stor "twist" i storseglet. En kompletterande talja behövs invid ratten. Ett entampsrevsystem önskas också.

Seglingsegenskaper

Sweden Yachts 340 uppför sig mycket väl i hård vind och grov sjö. Den seglar lätt och fint över sjöarna, styr perfekt och är rejält slutstyv. Båten tar utmärkt höjd och har liten avdrift. Den är dessutom lätt att hålla fart på och allmänt behaglig att segla. Farten är inte större än för



Stor volym, utmärkt kvalitet och många finesser finns.

konkurrenterna i hård vind med genuan inrullad till fock och ett rev i storen. I lätt vind med full genua är dock farten överlägsen.

Båten är livlig, vilket upplevs som positivt främst av rutinerade seglare. Lättstyrheten innebär små påfrestningar för en autopilot.

För motor

Normalt sitter en Volvo 2003 i Sweden Yachts 340. I provbåten satt en 2003 turbo om 43 hk. Den ökade farten till 7,5 knop och gav ännu bättre knuff vid manöver.

Båten lyder perfekt roder på back och i låg fart. Reglaget sitter bra till och ur vägen.

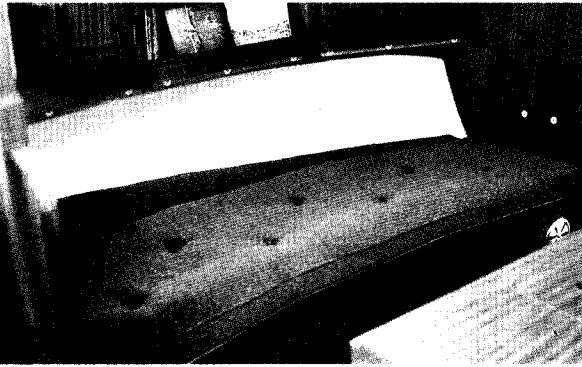
Sammanfattning

Sweden Yachts 340 ger mer segling än många andra havskryssare/långfärdsbåtar. Det enda negativa på långfärd är den höga, ganska oskyddade, sittbrunnen.

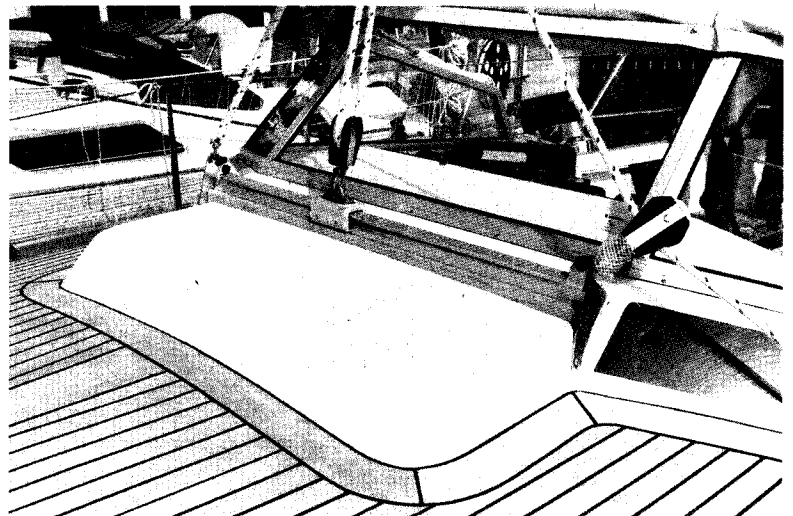
Kvalitetsmässigt håller båten en mycket hög standard. Den är exceptionellt väl genomtänkt i smått och bokomfort. Dessutom är den påkostad vad gäller beslag. Trots sitt höga pris framstår därför båten som väl värd sitt pris. □

forts på nästa sida →

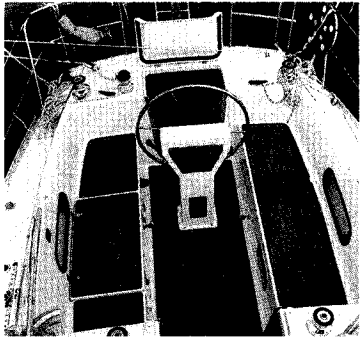
Titta på detaljerna



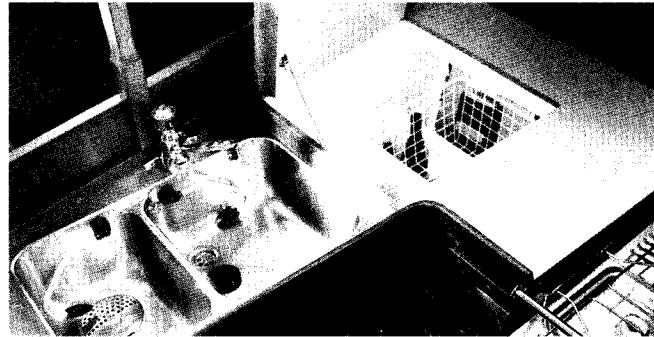
Sweden Yachts 340 har salongssojor som håller fin bredd när ryggstöden fälls upp. Fina dynor ingår.



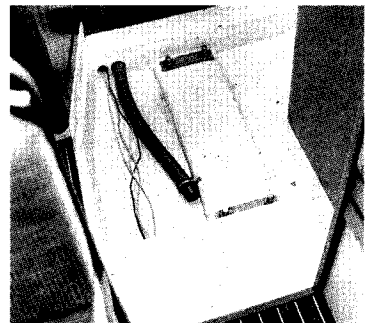
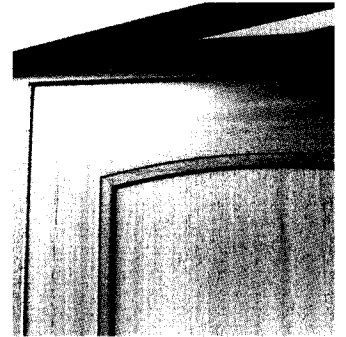
Storskot-systemen är undermåliga. De har för stor friktion och felaktiga dragvinklar. På Najad fastnade skotet vid revning.



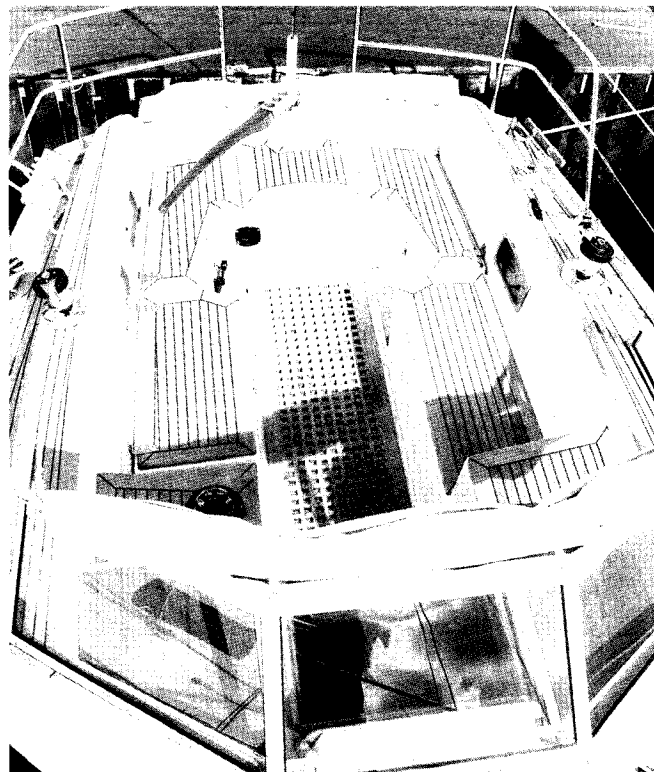
Utmärkande för en långfärdsbåt är att ha djup skyddad brunn.



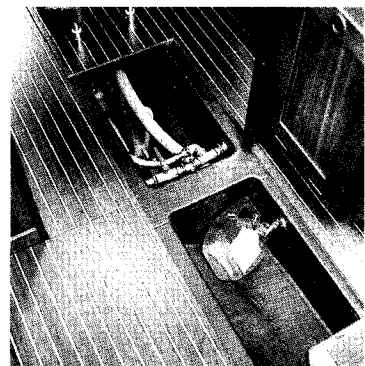
En långsegling utan ett stort kylfack, som här på Sweden Yachts 340, innebär problem med förvaring av färskvaror.



Kölkonstruktionen på Maxi 33 består av "kölplanka" med balkar.



Bak vindrutan sitter besättningen i fint skydd när vädret blir dåligt. Teak på bänkar, sargar och däck hör till.



Sweden Yachts 340 har ett omfattande balksystem längs botten.

"BESÄTT-



Hasse Bauer:

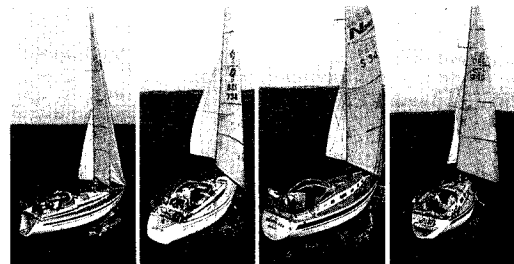
□ - Den största glädjen att segla var för mig Sweden Yachts 340. Även inrednings- och detaljmässigt håller den båten hög standard.

- Skulle jag och min familj segla riktigt långt och länge där båten blir mer ett hem står valet mellan Aphrodite 33 och Najad 340. Aphrodite seglar något varmare medan Najaden har en i mitt tycke mer välplanerad inredning med högre finish. Skillnaderna är dock härfina.

- Med tanke på vad man får för pengarna står sig Maxi 33:an mycket bra. Båtens förhållandevis livliga seglingsegenskaper skulle passa mig utmärkt för segling runt Skandinavien kuster. Men även en segling till Västindien skulle fungera väl i en Maxi 33.



FAKTA



	Aphrodite 33	Maxi 33	Najad 340	Sweden Yachts 340
Längd över allt	10,35	9,81	10,20	10,40
Längd vattenlinjen	8,80	8,20	8,65	8,50
Bredd	3,30	3,23	3,40	3,50
Djupgående	1,60	1,40	1,60	1,95 (1,55)
Deplacement	5 100 kg	4 500 kg	6 200 kg	6 500 kg
Kölvikt	2 300 kg	1 800 kg	2 300 kg	2 350 kg
Stor + Genua I	26 + 36 kvm	24 + 28 kvm	23 + 39 kvm	26 + 47 kvm
Spinnaker	80 kvm	60 kvm	85 kvm	100 kvm
Masthöjd	14,50 m	13,50 m	14,50 m	15,50 m
Bränsle/vatten	120/160 lit	60/135 lit	150/250 lit	150/160 lit
LYS-tal	1,12	1,10	1,11	1,18
Motor	Volvo 2003	Volvo 2003	Volvo 2003	Volvo 2003
Konstruktör	Carl Beyer	P Petterson	T Karlsson	P Norlin/ J Östmann
Tillverkare/säljare	Aphrodite	Maxi Yachts	Najadvarvet	Sweden Yachts
Telefon	0304-315 04	0304-670 40	0304-310 70	0303-706 40
Grundpris okt 89	691 875 kr	497 800 kr	723 500 kr	763 000 kr
Komplett utrustning	193 566 kr	235 155 kr	210 768 kr	176 360 kr
Jämförbart pris	885 441 kr	732 955 kr	934 268 kr	939 360 kr

◀ Bästa kvaliteten i detaljutförandet står Najad 340 för.

▲ Aphrodite 33 är utrustad med badbrygga i aktern.

NINGENS KOMMENTARER



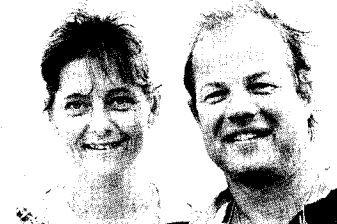
Emil Sandberg:

□ Känd Smaragdsegelare och rutinerad kappsegelare och familjesegelare boende i Göteborg.

- Genomgående anser jag att tillverkarna glömt bort storskotningen. Ingen båt hade bra lösning, även om jag inser att de vill ha bort skotet från sittbrunnen. Ur säkerhetssynpunkt anser jag att alla båtarna är undermåliga beträffande storskotningsarrangemang.

Seglen var i många fall mycket fina, som Najad med Mylar+Kevlar fock och racingstorsegel. Maxi 33 har på tok för bukig självslående fock vilket kränger båten onödigt mycket.

Min personliga favoritbåt är Sweden Yachts 340 eftersom den seglar så bra i hård vind.



Anette Olsson - Ingvar Holtz:

□ Långsegelare, kappsegelare och Nova-ägare sedan många år. - Alla är trevliga familjebåtar och långfärdsbåtar med goda seglingsegenskaper. Mest imponerade blev vi av båtarnas mycket höga kvalitet i detaljerna och den allmänt höga klassen på passning och utförande. Sweden Yachts 340 utskiljer sig som den bästa segelbåten. Najad, Aphrodite och Maxi går ganska lika. Aphrodite 33 är bästa båten i hård vind.

Invändigt fastnade vi för Maxi 33:ans invändiga genomgång till akterruffen.

Bekvämast tycker vi att man bor i Sweden Yachts 340. Den båten är vår favorit i sällskapet.

INVÄNDIGA MÅTT	Aphrodite 33	Maxi 33	Najad 340	Sweden Yachts 340
Ståhöjd i salongen	181 cm	187 cm	192 cm	192 cm
Bänkhöjd i pentryt	87 cm	90 cm	90 cm	90 cm
Ståhöjd på toalett	180 cm	187 cm	182 cm	180 cm
Sitthöjd på toalett	113 cm	87 cm	122 cm	120 cm
Akterkoj längd/bredd	191x166/114	200x173/110	187x115/62	200x175/110
Akterhytt ståhöjd	173 cm	163 cm	180 cm	190 cm
Akterkoj benhöjd	46 cm/35	75 cm	50 cm	60 cm
Förpik längd/bredd	199x200/42	210x73/110	195x110/80	195x95/95
Förpik ståhöjd	172 cm	161 cm	187 cm	180 cm

MOTORTESTRESULTAT

Maxfart	7,5 knop	7,0 knop	7,5 knop	7,6 knop
Acceleration	21 sek	20 sek	21 sek	22 sek
Stopptid	11 sek	10 sek	14 sek	11 sek
Rundsväng	17 sek	15 sek	23 sek	17 sek

FÖRDELAR

	Stabil gång	Lätt gång	Snäll gång	Snabb gång
Bra hantverk	Rationell	Utsökt hantverk	Fint hantverk	
Hög finish	God finish	Utsökt finish	Utsökt finish	
Djup brunn	Stor brunn	Djup brunn	Stor brunn	

NACKDELAR

"Gammal" inuti	Vekt snickeri	Stor avdrift	Låga sargar
Små beslag	Osäker skotning	Fel skotning	Tung skotning
Tungstyrd	Okänslig styrning	Direktstyrd	Livlig