

OM BORD I

XC 35
HANSE 345
LINJETT 34

BILLIG MOT DYRT I KULING

Vi har seilt en rimelig tysk båt mot dyrere svensk og dansk i frisk vind. Forskjellene er store.



TEKST & FOTO:
Axel Nissen-Lie

Hanse 345 representerer lavprissegmentet av de tre båtene vi har seilt denne gangen. Linjett 34 og Xc 35 er langt mer kostbare og har generelt en mer påkostet kvalitet. Seilegenskapene og opplevelsene under seil stod i fokus.

FRISK VIND. Båtene ble seilt over to dager før Öppna Varv-utstillingen i august. Første dag blåste

det 5-9 m/sek, mens det den andre dagen økte til over 15 m/sek i kastene. Vi seilte fra Ellös og ut på havet første dag, mens vi holdt oss innenfor holmer og skjær da det blåste som verst den andre.

Seil-teamet bestod av undertegnede fra SEILmagasinet, **Curt Gelin** som skriver for svenske Båtnytt og båtkonstruktør og langturseiler **Rolf Eliasson** samt flere andre erfarne seilere. Seilerne byttet på å seile båtene, slik at vi fikk prøvd fart og egenskaper i alle båtene.

6,5 KNOP PÅ KRYSS. Ingen av båtene vi seilte er ment for regattaseiling, og det finnes heller ikke noe NOR Rating-tall for dem. Hanse 345 og Xc 35 mangler også SRS-tall, LYS-systemet som brukes i Sverige, mens Linjett 34 har et SRS-tall på 1,25. Med et slikt tall bør båten teoretisk seile ca. 6,5 knop på kryss med en god høyde, det vil si ca. 25 grader på den relative vindretningen.

Den eldre modellen Hanse 350 har et SRS-tall på 1,24. Hanse 345 er noen centimeter kortere og litt tyngre enn den, men har samme seilareale. Måltallet på den nye modellen bør følgelig havne

på en tilsvarende verdi. X-34 har SRS-tall på 1,26, og Xc 35 skal ikke være så mye tregere enn den.

I grov sjø var det umulig å komme over seks knop på kryss med noen av båtene. Forholdene vi hadde var krevende for rormannen, men også for mannskapet som trimmet seilene. Mest erfaring med en av båtene hadde **Mats Gustavsson**, som har konstruert Linjett 34.

TRYGG PÅ SJØEN. Gode seilegenskaper gir trygghet. Vi snakker ikke da om fart, men om hvordan båten er å håndtere under ulike forhold. Nybegynnere sparer gjerne



◀ **KULING:** Det var friske forhold under seilingen, noe som satte båtene på en skikkelig prøve.

XC 35: X-Yachts' Xc-serie har klassisk hekk og fast vindskjerm, men moderne funksjoner. Båten ble lansert i år.

HANSE 345: Prisgunstig, med mange gode kvaliteter. Båten blir enda bedre med oppgraderinger av dekkstutyr.



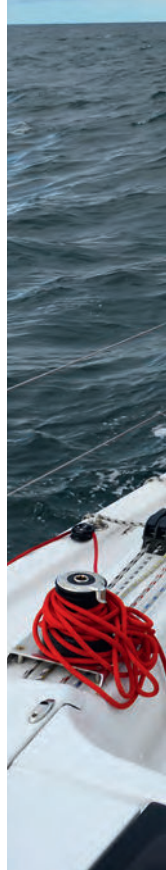
penger på seil og dekkstutyr i den tro at dette er noe kun regattaseilere har glede av. Slik er det ikke.

Seilene som følger med båtene er greie i moderat vind, men ikke når det blåser friskt. I mye vind gjelder det å ha formstabile seil, og de koster mer. Det må være balanse mellom trykksenteret til kreftene i seilene og kreftene som kjøler og ror utvikler. Forskyver disse seg, for eksempel fordi dybden i seilene endres, kommer båten i ubalanse og den blir vanskeligere å styre og kontrollere. En rormann uten kontroll vil skape angst om bord, og kanskje skremme folk fra å seile.

Billigseilene er ikke like lette å trimme flate som seil av bedre kvalitet.

STORT VINDSPEKTER. Godt utstyrte båter med gode seil kan seiles i et større vindspekter enn billigbåtene. Gode lettvindsegenskaper gjør det mulig å seile relativt fort i lite vind og under forhold der seilere med tunge og trege båter gjerne skrur på motoren. Særlig

▶ **LINJETT 34:** Linjett 34 er en ny modell, men har «gammeldags» skrå stevn og rorkult. Til tross for tradisjonell fremtoning, seilte båten best.



TEST: Vi bodde om bord i båtene som ble seilt over to dager fra Ellös i Sverige.



PÅKOSTET: Linjett har ikke tatt noen snarveier. Båten er full av små, praktiske detaljer, som filt langs kanten av dørklukene som reduserer støy.

LINJETT BEST UNDER DEKK

Mørk mahogni gir et trivelig interiør som også fremstår som mest eksklusivt.

Det var seilegenskapene vi konsentrerte oss mest om, men vi bodde også i de tre båtene. Til tross for at Linjett 34 er smalere enn Xc 35, fremstod den som større. Særlig byssa til den svenske båten imponerer, men båten har også en bedre akterlugar. Dette skyldes cockpit. Linjett 34 har en smalere cockpit hvor benkene er plassert nærmere midten. Det gir brede cockpitkarmene og mer volum i akterlugaren. Xc 35 har den beste ståhøyden, men ikke

i lugaren forut. Linjett 34 har lavest høyde under dekk, 1,88 m aktenom salongen. Alle båtene har en relativt liten lugar forut. Linjett har lagd en vinkel inn i køya som gir mer plass for å kle av seg. Linjetts køye er smalere i fotenden enn de to andre.

Hanse har flyttet badet forover, på bekostning av kartbordet. Badet tar også opp mye volum fra salongen. Båten vi seilte har som de andre kun to lugarer. Det gjør at Hanse har det største badet. Hanse har også en imponerende bysse som er godt utnyttet.

Linjett 34 har god sittekomfort.

Både Xc 35 og Hanse 345 har for rette ryggputer. Helt greit når man spiser, men ubehagelig senere med noe i glasset.

Hanse er kjent for en moderne stil under dekk. Båten har fancy LED-belysning med dimming, men atmosfæren i salongen blir ikke den samme som i klassiske Linjett. Gløden i halogenpærer og elegant treverk er unik.

Xc 35 er moderne, men har også litt av det klassiske. Men en sen høstkveld var de fleste enige om at Linjett var hyggeligst under dekk.

gjelder dette når vinden er aktenom tvers.

Moderne seilbåter har en rigg som er effektiv i et langt større vindområde enn tidligere. Før var det vanlig å skifte til et mindre forseil når det blåste frisk bris, noe som krever mannskap og utsatt opphold på dekk. Moderne båter har et mindre forseil og større stor-seil, som kan reves fra cockpit.

En moderne båt med gode seil kan gjerne seiles opp til liten kuling (11 m/sek), før det er påkrevet med ett rev, og deretter to rev når det nærmer seg stiv kuling. I mer vind enn det, vil nok de fleste søke nødhavn, og er ikke det mulig, er løsningen å ta ned stor-seilet helt og seile kun på forseilet, kanskje delvis innrullet.

Den enkleste måten å redusere kreftene i seilet på i mye vind, er å stramme akterstaget. Det vil bøye masten, og jo, mer masten bøyes, desto flatere blir seilet: Dessuten

vil toppen av seilet tviste, det vil si få en åpnere vinkel mot vinden. Det reduserer kreftene i seilet, spesielt i toppen.

Løygangen kan også slippes ned mot le, men færre nye båter har denne muligheten. Alternativet er å slippe litt på skjøtet og stramme bomvangen (kicken). Det hjelper også noe å dra seilet ut på bommen (uthal) og stramme ekstra i fallet.

På slør og lens er det smart å gi ut litt på bomvangen. Det får stor-seilet til å tviste i toppen. Disse triksene fungerer også på rullestor-seil, men er ikke like effektive. Spesielt er det begrenset

hvor mye en mast med rullestor-seil kan bøyes.

Det hjelper å dra ekstra i fallet på forseilet også. Videre kan det være lurt å flytte skjøtvoggen litt akterover på kryss. Det gjør forseilet flatere i bunn og åpnere i toppen.

Det er mulig å reve et rulleseil. Problemet er at kreftene vil strekke duken mer i midten enn oppe og nede, og det gir mer bus i seilet og økt krenkning. Noen rulleseil er sydd for å bli revet, og er i noen tilfeller merket der revet skal settes. Et delvis innrullet forseil fungerer bedre på romme vinkler enn på kryss.

SELVSLÅENDE FOKK. Genua-båtens tid er over. Moderne båter har gjerne en bred rigg som gjør det umulig å seile med et stort overlappende forseil på kryss. Mindre forseil gjør det enklere å baute fordi det er mindre skjøt å dra inn. Ulempen med et mindre forseil, er at disse høye og smale seilene tvister mye med slakk i skjøtet. Det gir liten kraft på slør. Løsningen er å supplere med en gennaker for lettvindsslør.

To av båtene vi seilte var utstyrt med selvslående fokk. Det gjør det mulig å baute uten å røre en line. Supert om man liker å krysse i smale sund. Selvslåen-

	HANSE 345	LINJETT 34	XC 35
Ståhøyde	190 cm	188 cm	192 cm
Byssebenkhøyde	93 cm	90 cm	87 cm
SB salongbenk	148 x 47 cm	192 x 69 cm	202 x 53 cm
BB salongbenk	186 x 47 cm	188 x 69 cm	187 x 53 cm
Akterkøye	201 x 87 cm	202 x 119 cm	200 x 144 cm
Lugar forut	204 x 57 cm	208 x 42 cm	205 x 57 cm
Salong L x B x H	258 x 227 x 190 cm	232 x 274 x 190 cm	315 x 282 x 192 cm



◀ **KONSTRUKTØR:** Med på testen var langturseiler og båtkonstruktør Rolf Eliasson, her ved rattet i Hanse 345.



de fokk var supert under seilingen i mye vind, men et slikt seil gir enda mindre kraft enn et litt større forseil som strekker seg litt lengre akter. Det merket vi særlig på slør.

Xc 35 kan også leveres med selvslående fokk. Det koster 40 000 ekstra.

SKJØT PÅ HYTTEDEKK. Regattaseilere vil ha storseilskjøtet i cockpiten, mens turseilere vil ha det vekk. Nesten alle turbåter har i dag skjøte-arrangementet foran sprayhooden, også de tre båtene vi seilte.

Denne løsningen har en sikkerhetsmessig fordel. Ingen farlige tau farer over cockpiten i en ufrivillig jibb. Erfarne seilere mener nok at dette aldri er noe problem, men om det skjer, kan det bli lite trivelig. Skjøtet på hyttedekket har en konstruksjonsmessig utfordring. Vektarmen blir mindre og kreftene større når skjøtspunktet er festet langt frem på bommen. Produsenten løser dette med en tykkere bom og en såkalt tyskerskjøt-haling som ender i en vinsj.

Verken Hanse eller X-Yachts har løygang. Når skjøtet er strammet slik at storseilet får riktig tvist, havner bommen altfor langt ned i le. Med hanefot-løsningen på storseilskjøtet lar det seg imidlertid ikke gjøre å få bommen lengre inn uten at akterliket på storseilet strammes. Stramt akterlik i mye vind betyr mye krefter på roret, noe

◀ **STORSEILSKJØT:** Xc 35 og Hanse 345 mangler løygang. Løsningen reduserer muligheten til å gi storseilet ønsket tvist. Det øker kregning og påvirker balansen negativt.

som gjorde båtene unødvendig vanskelige å styre. Det medførte at vi måtte reve tidligere enn strengt tatt nødvendig.

Linjett 34 med løygang fungerer utmerket. Bavaria har en hanefot-løsning som X-Yachts og Hanse, men de har utviklet en løsning som gjør det mulig å hale bommen mot lo. Løsningen er mer omstendelig i bruk, men fungerer i hvert fall.

SOLOSEILING. Linjett har mange gjennomtenkte og fine løsninger. Noe verftet har gjort lenge, er å føre både skjøtene og fallene akter til rormannen. Denne løsningen har flere produsenter adoptert, også Hanse. Rormannen kan dermed trimme det meste. To vinsjer er spart på løsningen til Hanse og hyttedekket blir ryddig.

Det er i utgangspunktet en god idé, men den fungerer ikke 100 prosent i praksis. Det er mye å vinsje når et seil skal opp, og det er bedre å stå i luken å sveive enn bak ved rattet. Dette gjelder også når seilet skal reves.

Med elektriske vinsjer, som Linjett 34 hadde, blir saken annerledes. Da er det kun en knapp som skal trykkes inn.

ULIK PRISING. Basisprisen på de fleste nye båter er langt unna

BÅT	HANSE 345	LINJETT 34	XC 35
Total lengde	10,40 m	10,66 m	10,36 m
Vannlinjelengde	9,99 m	9,30 m	9,60 m
Bredde	3,50 m	3,45 m	3,52 m
Dybde	1,87/1,55 m	1,84 m	1,90/1,60 m
Vekt	6200 kg	5500 kg	6500 kg
Ballast	2030 jern /32 %	2200 bly/40 %	2150 jern/33 %
Seilareal	55,0 m ²	63,5 m ²	65,4 m ²
Mastehøyde	15,75 m	16,50 m	16,60 m
Produksjonsnr.	2012/115 ex	2012/24 ex	2014/20 ex
SRS-tal	Savnes	1,25	Savnes
Designer	Judel Vrolijk & co	Mats Gustafsson	Niels Jeppesen
Nettadresse	hanseyachts.com	linjett.se	x-yachts.com
Varv	Hanse Yachts	Rosättra Båtvarv	X-Yachts
Importør	FjordSailing	-	X-Yachts Norge
Motor std	VP 18 hk	Yanmar 30 hk	Yanmar 30 hk
Maksfart motor	7,3 knop	7,5 knop	7,6 knop
Vann, diesel	230/160 liter	200/90 liter	245/165 liter
Startpris kr	890 725	1 633 500	1 655 000
Pris på testet båt kr	1 247 648	1 973 700	2 164 977

den virkelige prisen. Båter som er utstilt eller testet, er utstyrt med utstyrspakker som er med på å gjøre prissammenligninger kompliserte.

Linjett 34 og Xc 35 er langt bedre utstyrt enn Hanse 345 i det som oppgis som standard båt. Det betyr at prisforskjellen ikke blir like stor som utgangspunktet.

Bunnstoff og klargjøring koster over kr 50 000 for Xc 35 og Hanse 345, men er inkludert på Linjett 34. Linjett inkluderer også varme og sprayhood, noe som øker prisen på Hanse med over kr 40 000. Seil er ekstra, både til Linjett 34 og Xc 35, men ikke til Hanse 345.

Plotter, autopilot, teakdekk og

så videre koster omtrent det samme, uansett billig eller dyr båt.

Av båtene vi seilte, hadde Linjett det minste prispåslaget i forhold til basisprisen.

Alle de tre båtene blir bygd så nær at de kan seiles hjem til Norge. Det er besparende. Med Linjett 34 blir veien lengst. Båten blir produsert nord for Stockholm.

De to dyre båtene kommer med 30 hk motor, mens Hanse har 20 hk. Det holder under de fleste forhold. For 26 000 kroner kan den tyske båten leveres med større motor, noe som særlig er en fordel i kraftig motvind. ▶

PRISER

	Linjett 34	Hanse 345	Xc 35
Standardpris	1 633 500	890 725	1 655 375
Seil	82 800	Inkludert	107 061
Ratt	45 900	Inkludert	Inkludert
Ankerspill	34 200	Pakke	24 651
Varmtvann	10 530	Pakke	Inkludert
Landstrøm	8 640	Pakke	Inkludert
Varme	Inkludert	31 775	31 980
Foldepropell	Inkludert	10 250	0
Sprayhood	Inkludert	14 862	31 160
Rigging og klargjøring	Inkludert	26 000	2 306
Bunnstoff	Inkludert	26 137	54 735
Teakdekk	75 600	80 975	80 463
Performancepakke	-	63 550	-
Komfortpakke	-	35 362	-
30 hk motor	-	26 650	-
Seilinstrumenter	18 000	10 147	39 719
Autopilot	34 875	39 975	59 143
Cockpitbord	-	Pakke	54 735
Selvskjøter	Inkludert	Inkludert	44 741
Totalt	1 944 045	1 256 408	2 186 069

OM BORD I

HANSE 345



TRENGER LITT VIND

HANSE: Hanse 345 er tyngre, har mindre vekt i kjølen og mindre seil, og den trenger mer vind enn de to andre båtene vi seilte.

Dårlig dekkstutyr ødelegger gleden av en god seilbåt. Heldigvis har Hanse tatt grep.

Hanse-verftet har alltid levert velseilende båter. Båtene blir også oppfattet som mer sporty enn sine konkurrenter. Hanse har satset på selvslående forseil og var lenge alene om det. Selvslående seil er egentlig typisk skandinavisk og var vanlig på svenske og danske seilbåter på 1980-tallet. Deretter ble løsningen glemt, før Hanse fant den frem igjen. Jeanneau var først til å følge etter, og nå har også Dufour og Oceanis slikt utstyr.

Båten vi seilte var utstyrt med oppgraderte seil fra Elvstrøm. Denne seilpakken koster 33 000 kroner ekstra og er under slike forhold vi hadde under testen, verdt pengene. Båten, som var fra 2013, hadde Z-Spar-mast. Nå leveres de med rigg fra Seldén. Blokker og det meste av dekk-

utstyret kommer nå også fra den svenske produsenten, som også leverer til Linjett og Bavaria.

MINDRE VINDSPEKTER. Nyeste generasjon Hanse er blitt bredere og stuttere. Dette gir mer volum under dekk i forhold til lengden, men det ser ikke ut som dette har gått ut over skrogets egenskaper. Roret gir et godt grep, og båten er ikke så logirig i vindkast som brede båter gjerne blir.

Hanse 345 er relativt tung og har mindre seilareal enn de to andre båtene vi seilte. Det merket vi da vinden var på det letteste. Særlig på slør ble båten hengende etter, og den akselererte ikke i vindkastene som Linjett 34, og særlig Xc 35 gjorde, med større forseil.

Båten seilte bra i mye vind, men trenger mer seil når vinden løyer. Et litt større forseil ville ha bedret lettvindsegenskapene, men byr på sine ulemper i kuling. Skroget er imidlertid så bra at det fortjener å seile godt også i lett vind. Et større forseil kan imidlertid ikke være selvslående, og hvor mange kry-

ser egentlig i smale sund? Det gjør man kanskje kun i regattaer, og da ville man helt sikkert ønsket seg et større forseil.

Problemet er at det ikke finnes noen genuaskinne på Hanse 345. Dette må bestilles som ekstrastutyr.

MANGLER SKINNE. Båteieren hadde ikke bare oppgraderte seil, men også kjøpt gennaker. Det kler en slik båt og er etter min mening helt nødvendig. Det er i lett vind seiling er på sitt beste, og aller best med vinden aktenifra. For å få satt en gennaker kreves det flere vinsjer. Disse kan monteres på cockpitkarmen på en bro over fall og liner som er ført akterover.

ENKEL OPPGRADERING. Vi seilte en privateid båt. Det var som å låne en bil med punkterte dekk. Det mest irriterende med båten var at fallene ikke festet seg i avlasterne. Eierne hadde oppgradert fallene til Dyneema og gått ned til 8 mm i diameter. Det er fornuftig. Men til tross for at Spinlock-

avlasteren skulle klare å holde et tau av en slik diameter, var fallet for glatt og lot seg ikke feste.

Med alle liner ført tilbake til rormannen ble dette en utfordring, for samme vinsj måtte brukes til både å stramme seil og heise seilene. Løsningen ble å stramme skjøtet først, og så forsøke å heise seilene så godt som mulig etterpå og la fallet stå i vinsjen. Båten var oppgradert med gennakervinsjer, men først etter å ha montert en blokk, kunne vi bruke disse til en nødløsning for å holde på fallet.

MYE KREFTER. Seiling skal være enkelt. Det var det ikke i Hanse 345. Verftet har spart altfor mye på dekkstutyr.

Vinsjhåndtakene er av den korte typen. Det gir mindre krefter. Sammen med underdimensjonerte vinsjer og billige blokker går alt tregt. Det er tungt å heise seil. Det er tungt å stramme seilene, og det er tungt å rulle inn fokka. De kronene som verftet har spart, går ut over seilgleden og gjør det van-



◀ **COCKPIT:** Hanse 345 har en velfungerende cockpit med et fint bord. Liner er ført til rormannen. De må man sitte på om man vil sitte på cockpitkarmen.

▲ **SVAKT:** Billigblokker ødela seilopplevelsen. Heldigvis har Hanse nå tatt grep og vil rette på dette.



◀ **BRED:** Hanse 345 har mye volum under dekk og moderne LED-lys, men mangler litt kos. De som seilte båten, var usikre på om de smale vinduene foran og akter er vellykkede.

◀ **BRA:** Hanse er billig, men har en bra bysse og er den eneste med kjøleboks med åpning både i topp og fra siden.

▲ **INNREDNING:** Hanse 345 var utstyrt med to lugarer som gir ekstra stort bad. Båten kan også leveres med tre lugarer.

skeligere for mor eller barn å delta i seilingen. Heldigvis lar dette seg oppgradere til en overkommelig pris.

I mye vind er det viktig å dra akterstaget hardt. Hanses system er altfor underdimensjonert og har ikke den utvekslingen som skal til. Ved å dra akterstaget på tvers av cockpitpiten, kunne vi bruke vinsjen for å få trimmet masten slik forholdene krevde.

Det var også usedvanlig tungt å få strammet både fokk- og storseilsskjøtet. Forhåpentlig går det nå lettere etter at Hanse har skiftet underleverandør av dekkstutstyret.

BALANSERT STYRING. Cockpiten i Hanse 345 fungerer utmerket. Hanse 345 har to ratt og en god styreposisjon, noe som ikke alltid er tilfellet i en båt på 34 fot. Båten har et fast bord med skikkelig håndtak og en godt plassert

plotter. Bordet gjør det enkelt for passasjerer å sitte med spenntak når båten krenger.

Hanse 345 var utstyrt med glassfiberratt som er lettere enn metall og godt å holde i. Lav vekt gjør det mer behagelig å styre.

Styringen er presis og god, noe som ikke alltid er tilfellet for de billigste modellene. Det er lite rorpress, og det gjør at man må være lett på hånden når båten styres. Hvis ikke får man lett for store rorutslag.

Jeg liker å sitte på cockpitkarmen under seil. Det er mulig, men ekstravinsjen begrenser plassen, og det er også litt klønete å sitte på alle tauene.

Under rumpa til rormannen er det et rom for tamper, noe som gjør cockpitpiten ren og oversiktlig.

SEILER BRA. Hanse 345 var en positiv overraskelse å seile, men mye av gleden forsvant med dår-



lige løsninger som imidlertid enkelt kan fikses. Båten slet med å holde farten til de to andre i lett vind, men når det blåste, hold båten lenge farten og høyden til Xc 35. Med en større fokk ville båten klart seg bedre i mindre vind.

Båten kaster styringen i harde vindkast om man ikke er oppmerksom, men slik er også Xc 35. En løygang på storseilsskjøtet ville gjort det mulig å trimme stor-seilet bedre.

Det grunnleggende er svært bra. Det er på detaljnivå at verftet har vært for ivrige med sparekniven. Men mange seilere ligger i havn under slike forhold vi hadde, og de

går for motor når vinden er imot. Slike seilere vil nok ikke engang legge merke til de svakhetene vi har nevnt.

KREVER UTSTYRSPAKKER. Hanse 345 har en helt annen startpris enn Linjett 34 og Xc 35, men basisprisen er for en ribbet båt. Selv cockpitbord er med i ekstrutstyrspakken, sammen med dimbar LED-belysning under dekk. For å nå opp til de to andre båtenes utstyrsnivå, trengs det utstyrspakker som inneholder batterilader, landstrøm, dusj og varmtvann, anker-spill og anker.

Båten vi seilte var utstyrt med komfortpakke til kr 36 000, Cruisingpakke til kr 61 000 og Performancepakke til kr 63 550. Sistnevnte inneholder flere vinsjer, strekkfaste fall og gode seil. Videre hadde den varmeapparat og elektronikk til 80 000 kroner. Båten trenger også en gennakerpakke til 30 000 kroner for medvindseiling i lett vind.

Sett av penger til bunnstoff, rigging og klargjøring også. Hanse-båtene kan seiles hjem fra Tyskland, for utleveringshavnen er ikke lenger unna enn at det er fullt mulig. ▶

OM BORD I

XC 35



BEST I LETT VIND

SLØR: Xc 35 er raskest på slør med sin store fokk.

X-Yachts forsøker å nå nye kundegrupper med Xc 35, men har kanskje brukt sparekniven vel hardt.

Svenske og danske verft lo av Bavaria og Hanse og deres billige løsninger. Jernkjøl, plasttanker og laminatdørk var fy-ord. Slik er det ikke lenger. Kundene bryr seg ikke om at de ikke har ekte treverk under føttene. De er kanskje heller ikke klar over det.

Plasttanker har vist seg å være vel så holdbare som tanker i rustfritt stål, og vannet smaker heller ikke dårligere. Med bulb i kjølen spiller det heller ikke så stor rolle om det er bly eller jern. Bly har større tetthet, noe som gjør at den våte flaten blir mindre enn med en jernkjøl. Blyet er derfor å foretrekke på regattabåter. Blyet er også mykere, noe som gjør at grunnstøtingene ikke bli like harde, men ingen har vel grunnstøtinger med i planen når båtkontrakten skrives?

X-Yachts har med nye Xc 35 brutt med sine gamle prinsipper og har kuttet kostnader for å få et bedre regnestykke og nå et bredere publikum. Xc 35 er billigere enn X-34 som båten erstatter, men allikevel langt dyrere enn Hanse 345.

Xc 35 er også en helt annen båt en Hanse 349. Dekkstyret holder en høy standard. Store vinsjer, bra med utveksling og gode blokker. Det meste fungerer supert, bortsett fra en detalj: Hvorfor har ikke Xc 35 løygang til storseilet?

FLOTTE DETALJER. Xc 35 leveres med rodrigg, som strekker seg mindre enn vaier. Vantene er festet til verftets kjente stålramme, noe som gjør hele konstruksjonen stiv og stabil. Det er en fordel i mye vind, og spesielt med strekkfaste seil har dette betydning. X-Yachts bruker skroggjennomføringer som ligger flush med skroget. X-Yachts baker også inn kjølen i glassfiber for å få optimal form og finish. Dette er en stor for-

del med en jernkjøl, fordi glassfiberlaget vil hindre kjølen i å ruste.

Xc 35 har også tankene plassert dypt mot senter av båten slik at vekten kun øker seilegenskapene.

X-Yachts har ikke flyttet vantene helt ut mot skrogsiden, noe som vil umuliggjøre overlappende forseil. Xc 35 var utstyrt med en 109 prosent fokk, men kan føre et enda større forseil for å bedre lettvesegenskapene ytterligere. For turseiling er fokka super. Seilene på båten vi seilte har Dyneema-fiber, noe som gjør seilene langt mer strekkfaste enn polyester-seil, selv om det ikke er så lett å se forskjell.

Xc 35 har, som Linjett 34, en gjennomgående mast. Det koster mer enn om masten står på dekk. Verftene fremhever dette som en fordel, men tar vi ikke feil er det det neste som forsvinner i neste rasjonalisering. De franske solo 60-foterne har hatt masten på dekk i en årrekke, og det har også siste generasjon Volvo 65. Masten tar mye plass i salongen både i Xc 35 og Linjett.

FIN COCKPIT. Cockpiten i Xc 35 er ikke ulik den i Hanse 345. Den har to ratt og et stort cockpitbord. I akterkant av bordet står plotteren. Det fungerer bra. Bordet har et skikkelig håndtak i akterkant, men to langsgående håndtak som Hanse 345 har, er bedre når det blåser mye. Båten vi seilte var utstyrt med stålrett med skinntrekk. Glassfibervarianten er tøffere, og fungerer bedre, men er kanskje ikke like elegant.

To ratt gir gjerne mer slark og mer friksjon enn ett ratt, men styringen på Xc 35 er bra. Om du liker å sitte bak rattet og styre, er toften for lav. Det er bedre å sitte i lo. Her sitter du godt også under mye krenkning, men cockpitkarmen kunne gjerne vært litt mer avrundet.

Det er enkelt å finne sporet for Xc 35 på kryss. Det er fin balanse i båten.

Vinsjene er plassert utenfor cockpitkarmen og foran rattet. Det gjør det godt å sitte på karmen for mannskapet.

Xc 35 har en fast vindskjerm som er god å ha på slike dager som vi seilte båten, men som kanskje ikke var nødvendig i juli i år.



ROD: Xc35 har vant i rod som strekker seg mindre enn vaier. Vantene er trukket inn. Det gir mulighet for genua og gjør det enklere å entre fordekket.



SALONG: Xc 35 har en tradisjonell planløsning med kartbord. Masten ødelegger noe i salongen, og ryggputene er svært steile.

MODERNE: Xc 35 har en imponerende cockpit. To ratt er fint i en bred båt. X-Yachts har fall og liner på hyttedekk. Ikke så ryddig, men praktisk i bruk.

FORUT: Bauspryd kler båten bra, men også det står på ekstrautstyrlisten sammen med ankerspillet.

LØSNING: Planløsningen i Xc 35 er slik den er i mange andre båter. To lugarer gir et stort rom under styrbord cockpitbenk.

IRRITERENDE STORSEILSKJØT. Xc 35 er en gjennomtenkt og strøken båt. Tyskerskjøtet ligger nedsenket under dekk. Vinsjene er riktig plassert, og det meste glir friksjonsfritt slik det bør gjøre.

Xc 35 har et større forseil enn de to andre. Det lille ekstra ga mye på slør, men også på kryss i lite vind. Vi slet derimot med stor-seilet i mye vind. Som med Hansse 345, fikk vi ikke skjøtet bomen inn mot senter av båten. Vi strammet bare akterliket på stor-seilet når vi dro i storseilskjøtet, og det stramme akterliket gjorde at vi mistet styringen ved flere anledninger. Xc 35 var derfor den båten som først måtte reves.

Med løygang på storseilsskjøtet slik at seilet kunne gis riktig tvist og trim, ville vi ikke behøvd å reve seilet så tidlig og hardvindsegskapene på kryss ville ha vært bedre.

TO REV OG INNRULLETT FOKK. Den siste dagen hadde vi 16 m/sek på vindmåleren. Vi forsøkte oss først med ett rev, men det var ikke nok. Vi rullet inn fokka litt.

Seilet er sydd for å kunne rulle-reves og har merker for dette på underliket. Med delvis innrullet fokk klarte vi ikke høyden til de to båtene med fullt forseil. I så mye vind hadde båtene med selvslående fokk en fordel.

Til slutt valgte vi å redusere seilarealet ytterligere med to rev. Dette for å kunne stramme inn storseilskjøtet mer, og for at båten skulle tåle et strammere akterlik.

Xc 35 var raskest av de tre på slør, raskest i lite vind, men den slet med å holde følge med de to andre båtene under de friske forholdene. Den manglende løygangen må ta litt av skylden.

X-Yachts er en høyt vurdert merkevare, og med Xc 35 er prisen i forhold til volum bedre enn noen gang. Båten er best for tur og koseseiling.

FREMDELES MYE PENGER. Xc 35 er X-Yachts' inngangsbåt til turseiling, men med en pris på nesten to millioner kroner vil nok båten appellere mest til seilere som ønsker seg en mindre og mer lett-



BILLIG: X-Yachts burde ha kostet på seg en løygang til storseilskjøtet. Vindskjermen er ekstrautstyr, men senterløft-hull i dekk følger med.

håndterlig båt enn hva de har hatt før. Verftet har gjort en del valg for å redusere byggekostnadene, men allikevel er det den dyreste båten av de tre vi seilte.

Båten har mange kvaliteter i basisversjonen, som rod-rigg og stålramme i bunnen, men mye er utelatt for å holde inngangsprisen nede. Cockpitbordet må du krysse av på, likeså vindskjermen og bausprydet som er en del av Xc-konseptet. Varme, sprayhood og ankerspill vil de fleste velge, men det er også ekstrautstyr.

Videre trenger du seilinstrumenter, plotter og autopilot til en

slik båt. Kjøpere vil dessuten gjerne velge seilene selv. Seil koster vanligvis fra 50 000 til 100 000 for et sett. Båten vi seilte var utstyrt med Norlan Dyncema-seil fra North til 104 000 kroner. Alternative seil i prislisten er membranseil fra Elvstrøm som koster enda mer.

Med sjøsetting tipper prisen to millioner kroner. Den aktuelle båten vi seilte kostet over 2,1 millioner kroner, men den var da også utstyrt med teakdekk til 80 000 kroner.

OM BORD I

LINJETT 34



KONSERVATIV OG BEST

▲ **STIV:** Linjett 34 er relativt smal og tåler mye krenkning.

Linjett 34 er en ny modell, men har et tradisjonelt utseende. Båten imponerer og får oss til å undre. Har utviklingen gått for langt?

Mens Xc 35 egentlig er 34 fot, er Linjett 34 35 fot lang. Xc 35 er imidlertid bredere og har like lang vannlinje. Linjett 34 holder på stilen med skrå baug og får derved kortere vannlinje. Det er en fordel i naturhavner hvor man gjerne ligger med baugen mot land. Linjett 34 har en litt grunnere kjøl enn de to andre, men det er kun snakk om centimeter.

Mens X-Yachts har tatt grep for å spare produksjonskostnader, virker det som om produsenten av Linjett ikke en gang har vurdert det. Her er det blykjøl, ekte tre på dørken og mange timekostbare produksjonsløsninger. Båten er utstyrt med selvslående fokk. Det fungerte bra, men båten har dekkstutstyret klart både til en 109 prosent fokk eller en stor genua. Vantene er trukket inn.

Rosättra Båtvarv, som bygger Linjett, er Sveriges eldste verft. Det

ligger mye godt håndverk og erfaring bak båtene. **Mats Gustafsson** har vokst opp med verftet, og er mannen bak Linjett. Til tross for båtenes konservative uttrykk, er de stappfulle med geniale løsninger. Bommen er for eksempel montert lavt på masten. Det gjør det enkelt å pakke seilet. Bommen er ca. 25 cm lavere enn Xc 35, og det betyr mye, særlig om barna liker å gi en hjelpende hånd.

Rosättra er ikke alene om dette. Dufour-verftet har også en lav bomplassering på sine nye modeller.

STANDARD MED RORKULT. Som standard er Linjett 34 utstyrt med rorkult, noe vi hadde sett frem til å prøve, men testbåten var utstyrt med ratt. Rattet tar mye plass i cockpiten, men en rorkult gjør at rormannen sitter lengre frem i cockpiten. Det kan være en ulem-

pe om det er mange om bord. Fordelen med rorkult er at det er mulig å styre med rorkulten mellom bena, og det gjør det enklere å baute eller jibbe alene om man seiler alene uten autopilot. I havn kan rorkulten løftes vekk.

Diskusjonen om rorkult eller ratt kunne ha fylt bladet, og det var uenighet blant mannskapet om hva som egner seg best i en slik båt. Moderne ror er gjerne mer balanserte, og det gir mindre krefter på styringen, noe som gjør rorkult til et reelt valg. Ingen nye TP 52 har for eksempel ratt lenger.

TRANGERE COCKPIT. Cockpiten til Linjett 34 er slik båtene hadde den for 10 år siden. Selv om om rorkult hadde vært å foretrekke, fungerer rattløsningen utmerket. Det er noe med ett stort ratt som forsvinner med to små. Styringen blir mer presis, og det gir seilglede. Ett ratt lukker imidlertid cockpiten. Heldigvis er det god plass rundt rattet til at man kommer forbi det.

På rattpedestallen står det en meget stor plotter. Denne kan vris mot rormannen. Testens beste plotterplassering, og med 12 tommer kan man virkelig se både detaljer og det store bildet samtidig. Det fører til langt mindre zooming underveis.

Cockpitbordet er festet til pedestallen og kan vippes opp ved bruk. I den relativt smale cockpiten er det mulig å få fraspark mot benken i le – i alle fall om man har litt lengde på bena.

Men ikke alt er som før. Linjett 34 har en dør i hekken som gir tilgang til badeplattformen akter.

SOLOSEILING. Alle liner er ført akter til rormannen hvor det er plassert store vinsjer. På babord side er vinsjen dessuten elektrisk. Elektrisk vinsj er vanligvis overdrevent i en 34-foter, men ikke med denne løsningen. Tamper får plass i rom under rormannens rumpe slik som i Hanse 345.

Båten vi seilte var utstyrt med selvslående fokk. Med et storseil på hele 37 m² har båten rikelig



◀ **RATT:** Linjett 34 kommer standard med rorkult, men vi seilte en båt med ratt. På pidestallen står en 12 tommer plotter som kan vris.

▲ **LIMT:** Det er mange arbeidskrevende detaljer under dekk som for eksempel limte buer. Ros-såttre har ikke spart noe sted.



◀ **INNREDNING:** Linjett 34 har en klassisk planløsning. Byssa og salongen er fin. Lugarene forut og akter er likeverdige i størrelse.

◀ **MAHOJNI:** Linjett 34 er mørk under dekk, men har gjennomtenkte løsninger.

▲ **LAV:** Bommen er festet lavt på masten og det gjør det enkelt å beslå seilet. Masteliket blir lengre og tyngdepunktet for storseilet lavere.



med duk, selv med et lite forseil. Den selvslående fokka fungerte utmerket, og det var langt enklere å skjøte inn seilet enn om bord i Hanse 345, til tross for tilsvarende løsning. Systemet i Linjett 34 har mindre friksjon takket være bedre dekkststyr. Enda enklere er systemet til Xc 35, som vurderes som det beste.

GLIR LETT. Linjett 34 var i det store og hele den raskeste båten. Bare på slør var Xc 35 raskere. Linjett 34 bød dessuten på best trim under de fleste forhold, og godt dekkststyr er en viktig årsak til dette. Linjett 34 har et SRS-tall, tilsvarende LYS, på 1,25.

Linjetten er smalere enn de to andre og har dermed mindre skrogstabilitet, men båten klarte seg best i vindrossene. Båten ga best rorkontroll og den seilte også høyest på bidevind. Linjett 34 har tyngst kjøll og har 40 prosent av totalvekten i kjøllen.

MYE FOR PENGENE. Linjett 34 koster mest, men gir også god va-

luta for pengene. Seil må kjøpes ekstra. Det må også landstrøm, opplegg for varmtvann og ankerspill også, men varmeapparat og sprayhood er med i standardprisen. Det er også klargjøring og levering.

Verftet har ikke forsøkt å spare en eneste arbeidstime, og kun det beste av utstyr er brukt. Men for å rettferdiggjøre et slikt kjøp, bør man også sette pris på den høye håndverksmessige standarden. Du må ha sans for det estetiske for å rettferdiggjøre et slikt kjøp, og du må også like å bruke båten under litt tøffere forhold enn vanlig turseiling. Da kommer den til sin rett.

Forskjellen mellom basispris og båten vi seilte er minst for Linjett 34, og da er til og med rattstyring til 50 000 kroner inkludert. ■

