

Bådnyt

Sektion
Kapsejlads
bladet

Test af Solus 29 • Olsen 31 • Drabant 30:

Tre giganter mødes

Kæmpe-undersøgelse:

De 9 bedste logge

Nr. 1. 27. december 1979 -
30. januar 1980.
Pris: 12,75 kr.





Bådnyts expert-team: Henrik Kruse,
John Kristensen, Kåre Olofsen, Jakob Johannsen
og Arne Magnussen (foto).



Drabant 30:

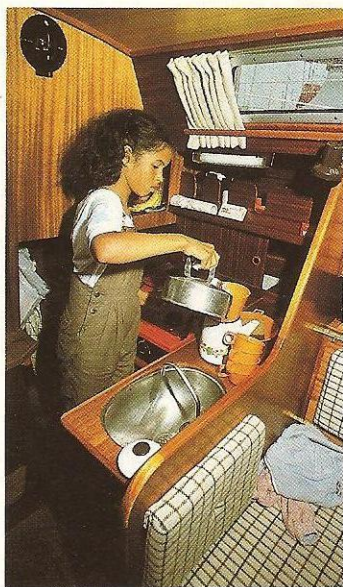
Masser af plads og fikse detaljer

■ Ligesom mange andre moderne havkrydsere, der både skal kunne bruges til familiesejlads og kapsejlads er Drabantens kahyt blevet så »familievenlig«, at den ikke rigtig er til at opholde sig i under sejls, medmindre man ligger i køjerne.

U-formede sofaer er hyggelige, men de er svære at bruge, når de hælder 40 grader. Pladsen ved navigationsbordet er også nærmest til pynt – selv når båden ligger i havn, kan en voksen mand næsten ikke være der.

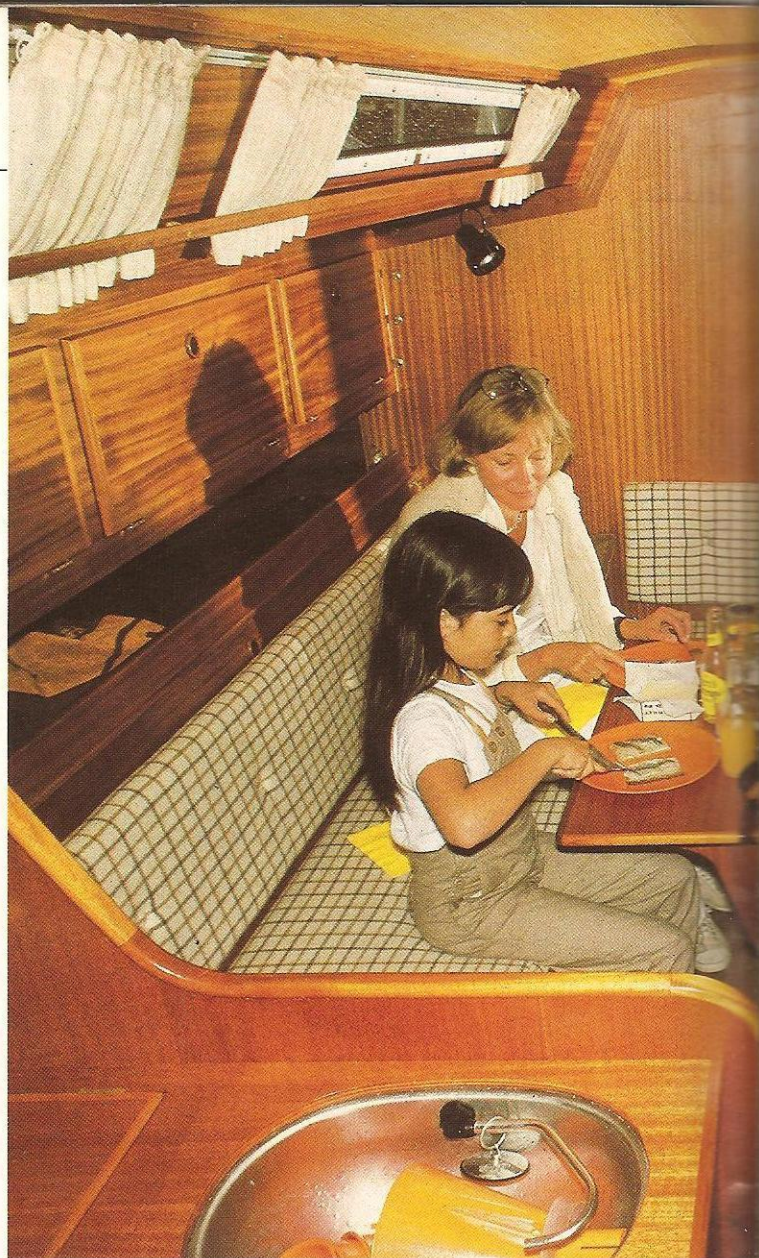
Ellers er der kun godt at sige om Drabantens indre. Specielt skal fremhæves et utal af skuffer og skabe, som man aldrig kan få nok af i en båd, der også skal kunne fungere som sommerhus. Og finishen er meget pæn, selv om den ved nærmere eftersyn ikke kan konkurrere med Solus 29'eren.

Der er skabe på begge sider, både over og under køjerne, og toilet og håndvask er på trods af bådens kun 30 fod adskilt fra det øvrige om læ.



▲ Selv om Drabantens pantry ikke fylder meget, er der usædvanlig megen stueplads og gode arbejdsforhold.

Der er meget træ og god plads i ► salonen på Drabant 30.



Solus 29:

Hyggelig, men upraktisk

■ Under dæk er Solus 29 meget imponerende, når man stiger ned i den. Et overdådigt pantry-arrangement på næsten hele styrbords side i salonen og en hyggelig U-formet sofa/dobbeltkøje i bagbord. (Stikkøje i bagbord helt agter). Det samme gælder det store forrum, hvor man har toiletet lige inden for døren.

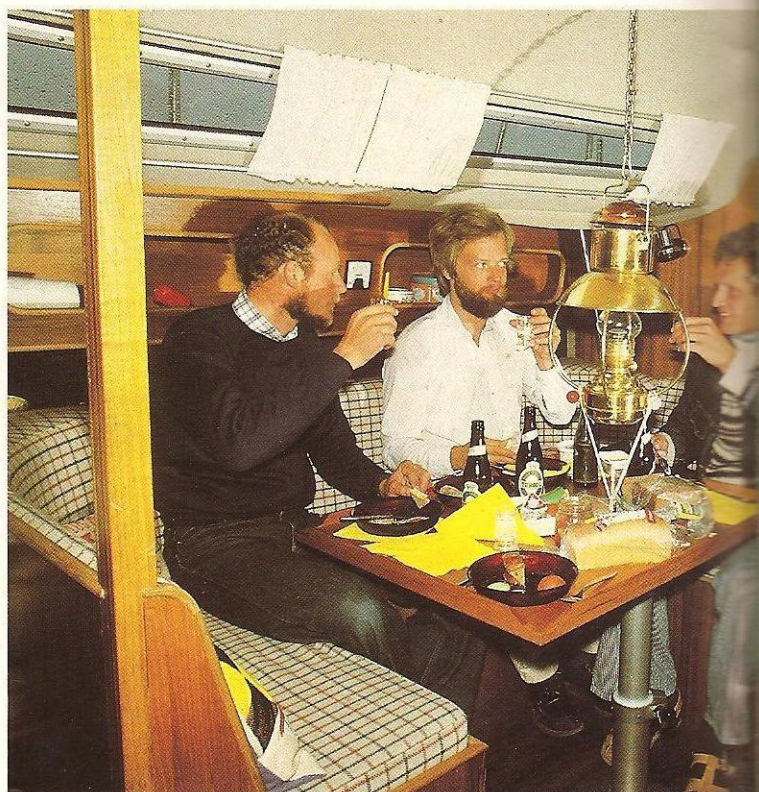
Men ved lidt nærmere eftersyn, og især efter at have opholdt sig i Solus'ens indre under sejls i frisk vejr, falder den umiddelbare begejstring for kahytten.

Man kan simpelt hen dårligt være der, når båden smider til. Håndlister mangler overalt og kahyttens siddepladser kan kun bruges, når båden står oprejst.

Det imponerende pantry-arrangement i styrbords side er lavet på bekostning af et navigationsbord, som er placeret som trappe-trin til kahytsnedgangen.

Finishen er derimod helt i top, ligesom resten af båden, men der kunne godt bruges lidt flere stuverum. En fiks detalje er baby-køjen foran pantryet i styrbords side, der egner sig lige så godt til en baby-sejler som til grej, der ikke må ræse rundt i båden.

Solus' kahyt er helt sikkert den bedste af de tre, så længe båden ligger fortojet ved en mole. Men skal man benytte den under sejls, lader den meget tilbage at ønske. Først og fremmest noget man kan holde sig fast i.





Olsen 31:

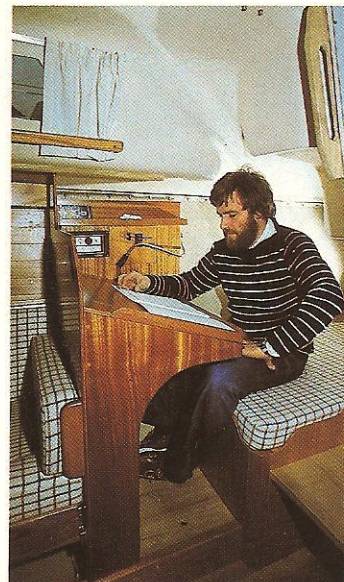
Spartansk og kapsejladsvenlig

■ I modsætning til Olsen 31's cockpit er dens kahyt overordentlig traditionel, og samtidig ikke imponerende veludrustet. Der er, hvad der skal være, men heller ikke mere. Et pantry i bagbords side ved kahytsnedgangen og navigationskøje og stikkøje i styrbord. To sofa/køjer med bord imellem langs siderne og en forkahyt med V-formet dobbeltkøje og toilet under køjerne.

I forhold til de to andre både, savner Olsen 31 både stuveplads og hygge, men til gengæld er Olsens kahyt nok den mest velfungerende, så snart båden krænger. Alle fem køjer, navigationsbord og pantry kan bruges lige så godt i havn som til havs med hård krængning.

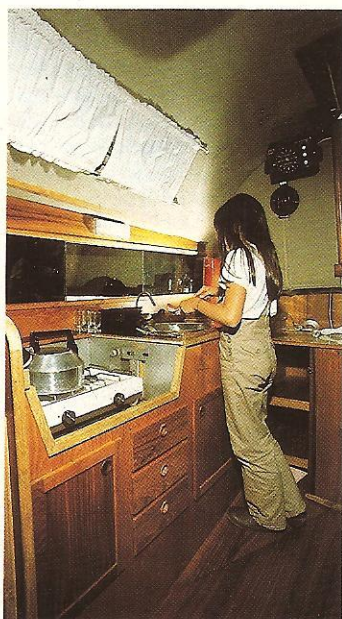
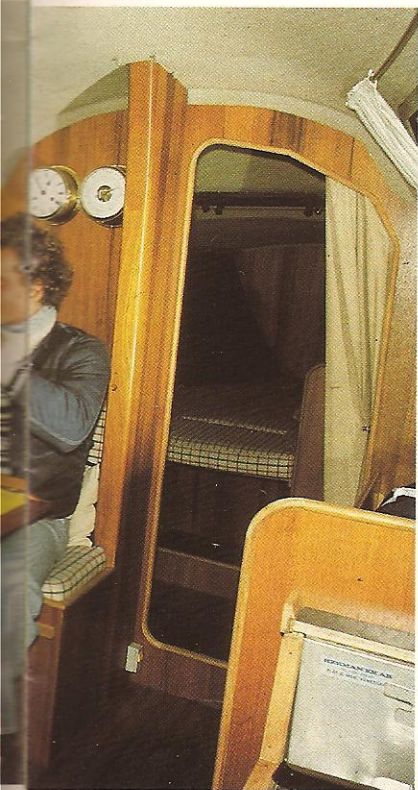
Kun under motorsejls er det næsten umuligt at opholde sig i Olsens kahyt, fordi motoren nærmest ligger blottet uden nogen isolering under cockpitdøren direkte ind til kahytten.

Rent finish-mæssigt har man set pænere ting fra Bjørn Olsens værft i Stubbekøbing.



▲ Ved Olsen 31's navigationsplads er der både plads til søkort, instrumenter og navigatøren.

Den lidt spartanske kahyt på Olsen 31, som dog fungerer under sejlsads.



▲ Solus'ens pantry er meget imponerende og velfungerende.

◀ I havn er Solus' kahyt måske den mest velfungerende, men når båden under sejlsads krænger, kniber det at opholde sig i den.



Så forskelligt sejler de tre både





Det er en ren fornøjelse at styre Olsen 31 på kryds i mellemluft.

Olsen 31:

Det er den sjoveste at sejle

■ Frk. Olsen er en rigtig lille kapsejladsbåd, en fuldblods racerbåd, der for en kapsejladsvant besætning, kan give lige så meget glæde, fart og sjov, som en større IOR-båd.

Et velfungerende cockpit med hal og snore. 7/8-rig, så man selv kan skabe faconen i storsejlet, og bagstag som kan holde forstaget tot. Typisk var det også, at Olsen 31 sejlede fra både Drabant'en og Solus'en, i både stille vejr og når det blæste, (den var dog ikke helt så overlegen over for Drabanten i blæst).

Men det er samtidig en meget levende båd, og krævende båd at sejle. I forhold til Drabant'en er den meget rank, og skal rebes mange sekundmeter før Drabant'en. Men da båden er udstyret med et udmærket hurtigreb, er det da heller ikke noget problem, hvis man vel at mærke har besætningen til at gøre det.

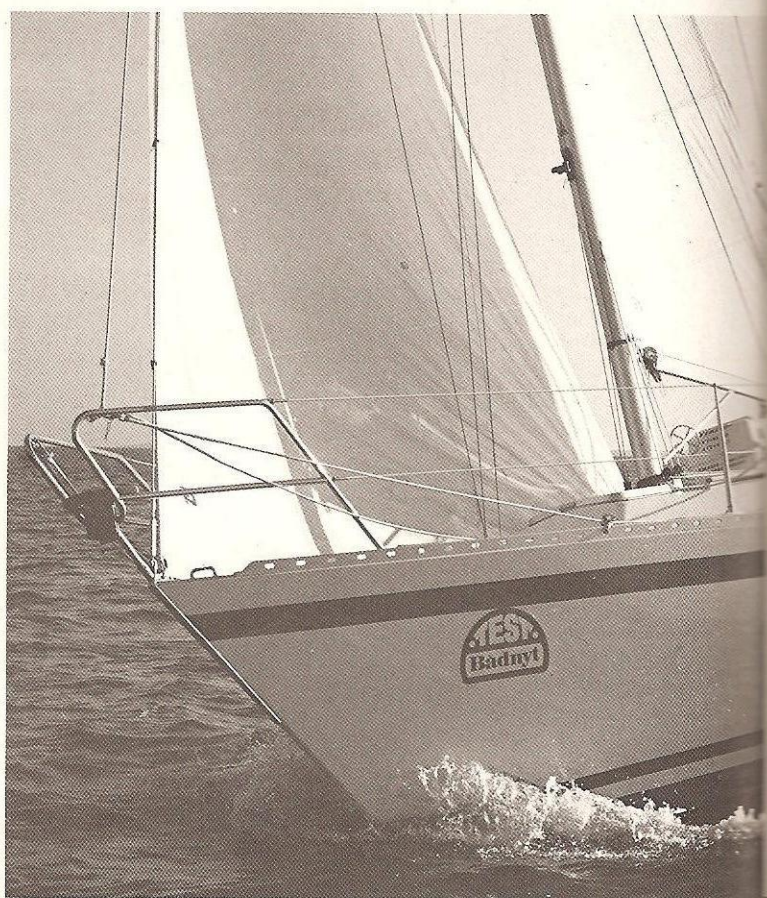
Det er virkelig en fornøjelse at styre en Olsen 31 på kryds i lidt frisk luft. En eventuel luvgerighed kan hurtig trimmes væk med skødevognen og hækstaget, og så går det bare derudad, med et fint lille 250 grams tryk på pinden. Dens skarpe stævn har en vidunderlig evne til at skære sig gennem bølgerne, og det giver båden en blød gang i søen, som man el-

lers kun finder hos Norlin-både. Den lyster roret som en mis, (stadig kun på kryds), og når grejerne først står som de skal, har man en fornemmelse af både højde og fart.

På den platte lænser med spileren oppe er den stadig en fornøjelse at styre. Det slanke skrog er meget retningsstabil, og man skal ikke bruge kræfter for at styre båden. Men på halvvinds skærringer med spileren, skal det ikke blæse meget over 5 sekundmeter vind, før charmen går af frk. Olsen. Den har uhyggeligt nemt ved at skære op, og når den først er begyndt på det, kan ikke ti vilde heste få den til at falde af, før spileren er klappet sammen og båden har rejst sig op.

Konstruktøren Peter Bjørn Olsen forklarede fænomenet efter prøvesejladsen med, at netop den båd vi havde testet, var forsynet med et mindre rorblad. Så dér ligger måske en del af forklaringen.

Olsen 31 er en velsejlende båd, bortset fra hårde halvvindsben med spiler. Den henvender sig til kapsejladssinteresserede mennesker, der også vil kunne tage på tur i båden mellem sejladserne, men den er nok for sprælsk til den sejlerfamilie – der kun sejler én eller to kapsejladser om året.



Drabanten er utrolig stiv i forhold til de to andre både i denne test.

Drabant 30:

Robust og tryk i al slags vejr

■ Det er en tung og tryk fornemmelse, at sidde ved roret i Drabant 30, når der er godt med luft. Selv med fuldt storsejl og den store genua skal der mere end 8-10 sekundmeter til at lægge damen ned.

Den er knap så let på roret, som Olsen 31, men det skyldes mast-headriggen, som ikke er sådan at justere på under sejladsen. Og båden virkede på intet tidspunkt mere luvgerig, end det må kunne trimmes væk ved at flytte lidt på masten.

Drabant 30 er en meget stiv båd. Og når et hårdt pust får båden til at krænge ekstra, kommer vandet aldrig op over skandækslisten. Det føles som om den ikke kan lægges mere ned, hvilket den jo selvfølgelig kan.

I det helt stille vejr, er det svært at få gang i båden. Men den vejer næsten et ton mere end de to andre både i testen. Alligevel kunne den holde Solus'en over en længere distance, men var betydelig langsommere lige

efter vendingerne. Olsen 31 kunne den ikke hamle op med i stille vejr.

Det kunne den til gengæld (næsten), da der var mere luft. Kun fordi Olsen 31'en kunne sejle højere til vinden, måske p.g.a. bedre sejl eller et smallere skrog, kunne Olsen-båden sejle fra Drabanten. Det skal i den forbindelse siges, at Olsen ved den lejlighed havde fuldt storsejl og krydsfok, som den lige kunne bære, mens Drabanten'en sejlede for fulde sejl nærmest med mindre krængning end Olsen.

Drabant 30 går fint i søen. Trods sin lidt buttete forskib, banker den hverken pæle eller lader sig stoppe af de store søer. Men den har jo også vægten til at mase sig igennem dem. Det var en båd, man gerne vil opholde sig i selv i hårdt vejr på åbent hav. En båd der trods sine kun 30 fod med rette kan bære navnet »havkrydser«.

Med spileren oppe opførte den sig på grund af sin høje vægt



Solus 29 var den letteste og absolut hurtigste at manøvrere.

Solus 29:

Velsejlende uden specielle fortrin

■ Det er svært at finde rigtige svagheder ved Solus 29's sejleegenskaber. Men det er også svært at finde noget at fremhæve med superlativer.

Typen har jo nogle år på bagen, og den båd, som vi testede var næsten lige så gammel. Den sejler jævnt godt både i stille vejr og i luft og både på kryds og under hele sejlads for vinden. Men når man sejler den ved siden af Olsen 31 og Drabant 30 er farten for lav, lugterigheden lidt for stor og forskibet banker lidt for mange pæle i søerne, til at man ligefrem sidder og hopper af sejlglæde.

Den er rankere end Drabanten, men meget stivere end Olsen 31. Ligesom de to andre har den tilbøjelighed til at skære op, når man presser den for hårdt på skæring med spileren sat. Men i øvrigt opfører den sig som sagt hele tiden pænt, uanset hvordan man vendte og drejede den.

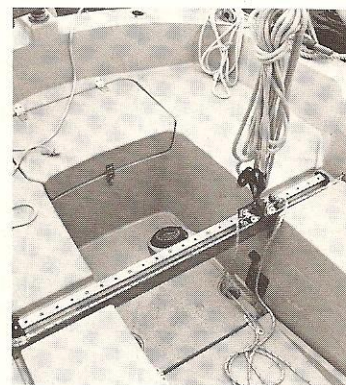
Å propos »vendte og drejede«, så udmærkede den sig i forhold til de to andre ved at være usædvanlig let at manøvrere. Når man først tog fat i roret, var det næsten som at køre radiobil. Og det er rart, når man skal foretage havnemanoevrer, eller hvis man virkelig skal sno sig i en kompliceret kapsejladstart.

I høj krap sø har den meget smalle stævn kombineret med et fladt undervands-forskib en irriterende evne til at banke i søen, men når Solus'en sejler for vinden med spiler giver det brede agterparti en god surfevne, som kan give lidt ekstra fart ned ad bølgerne.

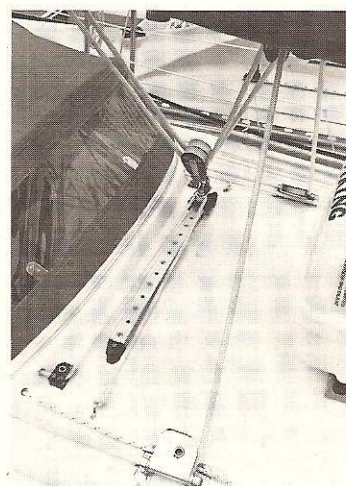
Det er værd at huske, at disse måske lidt negative ord om Solus, i mange tilfælde kun kommer frem, fordi den i denne forbindelse er blevet sammenlignet med to meget forskellige, næsten fuldblods både. Og sammenlignet med mange af de andre både i 29 fods størrelsen, som findes på markedet, går Solus bestemt af med sejren. Der er meget mere skiv i Solus end i mange af de populære europæiske og skandinaviske både, som forhandles herhjemme. Og det gælder både Solus'en som turbåd og som kapsejladsbåd, hvilket den jo også har bevist ved mange kapsejladser de sidste år.

Som turbåd har den bedre egenskaber end Olsen 31'en, og da den samtidig er billigere end Drabanten og ydermere har fået points som den bedst byggede båd blandt de tre både, så er den bestemt værdig til at deltage i sammenligningen med de to andre.

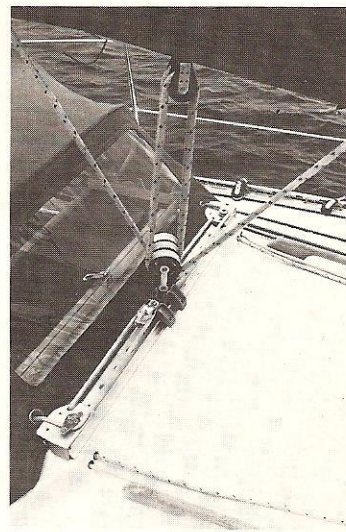
Sådan er skødningen



▲ Olsen 31 har skødeskinnen gående tværs over cockpittet, hvor det er lettest at arbejde med.



▲ Drabant 30 (herover) og Solus 29 (herunder) har begge skødeskinnen til storsejlskødet placeret på ruffet. Måske ikke det mest praktiske, men det giver dejlig plads i cockpittet.



Et gennemtænkt cockpit



Olsen 31:

Et genialt cockpit

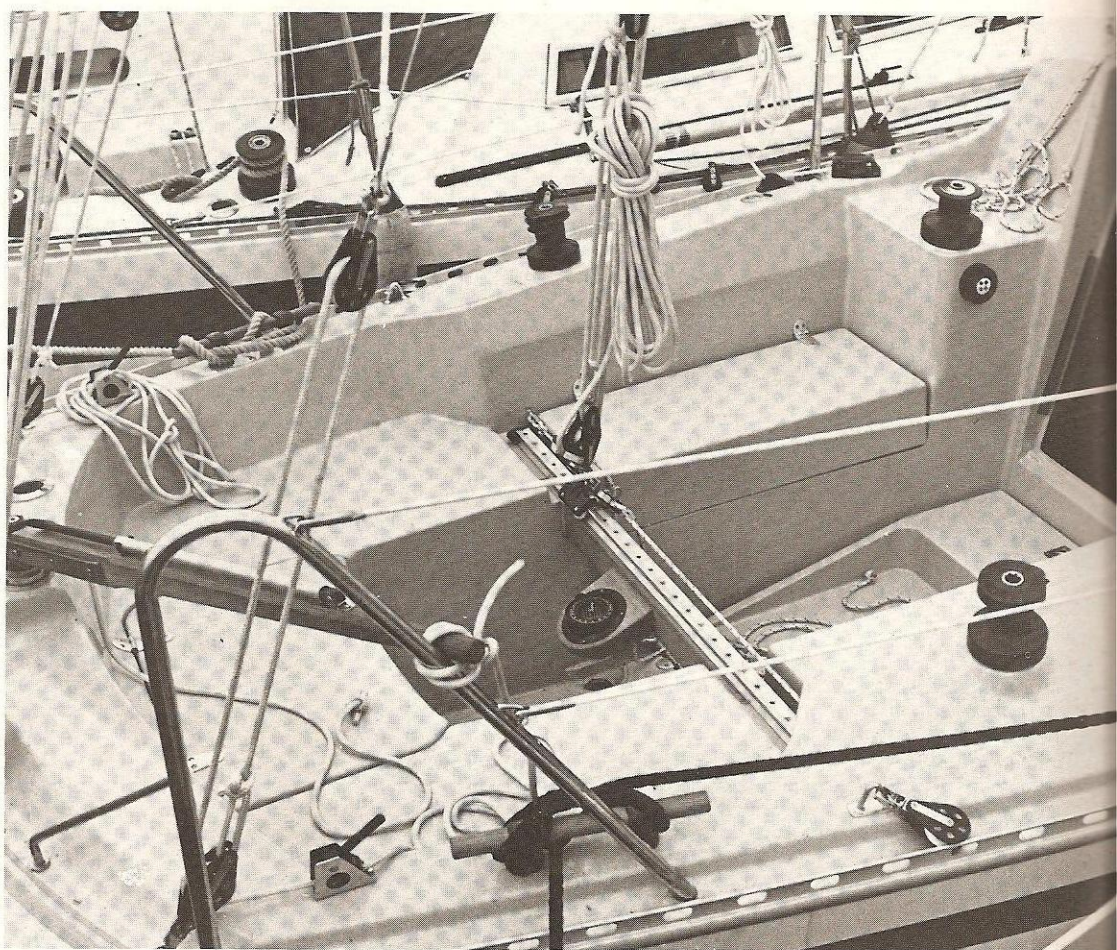
■ Det er sjældent, at man tester en ny båd, som har en helt ny måde at gøre tingene på. Og det er endnu sjældnere, at dette nye ikke bare virker lige så godt som tidligere løsninger, men ligefrem bedre. Peter Bjørn Olsen, har med sin første konstruktion, Olsen 31, lavet lidt af et Columbus-æg, da han konstruerede cockpittet, og det er givet, at hans cockpit-design vil blive efterlignet i mange år frem i tiden.

Her er et cockpit, hvor tingene sidder, hvor de skal, uanset om man skal sejle kapsejls, tursejls eller man skal opholde sig i cockpittet i havnen.

Der er god plads i forhold til bådens størrelse. Man sidder godt overalt, også hvis man vil styre båden fra cockpitkarmen. Og spil, hal og klamper sidder lige hvor de skal, og hvor de er nemmest at betjene. Som turbåd betragtet har Olsen 31 den ulempe, at den er forsynet med bagstag. Men denne ulempe bliver meget mindre, når det er så nemt at betjene bagtagene, fordi de sidder rigtigt.

Layoutet på dækket er også velproportioneret og gennemtænkt, men her bliver alle de gode intentioner ødelagt af én eneste lille ting, som burde være rettet for længst: Skridmønsteret. Det er måske det mest umulige skridmønster nogen af vi fire testsejlere nogen sinde har stået på. Måske kan man stå fast med bestemte slags sko, men det er i hvert fald ikke sejlersko. Bare det er en lille smule vådt, er det svært at stå på. Og hvis man så starter med at sætte foden på de mange skrå flader, som er helt spejlblanke, og dernæst kurer ned på skridmønsteret, så kan kun søgelænderet afholde én fra at stryge i karret.

Rig og mast er veldimensioneret og tilpas robust til bådens formål, og alle hal og skøder er ført rigtigt rundt på båden, men hvor er det synd med det skridmønster.



Både når Olsen 31 er i havn, og når den sejler, er det en fornøjelse at opholde sig i cockpittet.

Drabant 30:

Smukt teak-cockpit med masser af plads

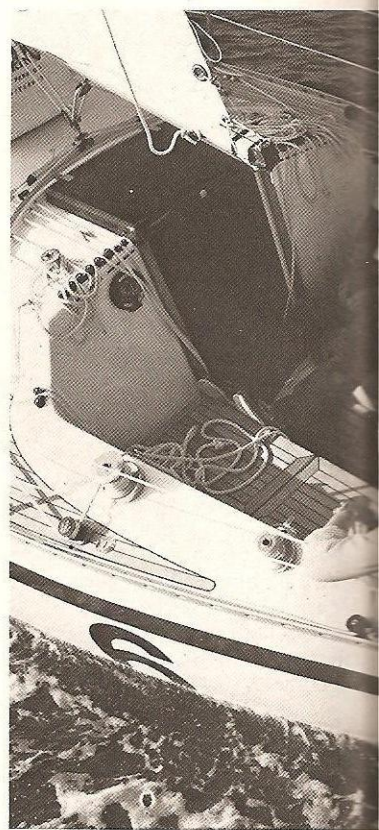
■ Drabant 30's cockpit er godt at være i. Både når skivet sejler, og når det ligger i havn. Bådens store bredde gør det næsten firkantet, og det giver plads til både at slappe af og til at arbejde med skøder og hal.

Som rorsmand sidder man glimrende, hvad enten man sidder på kistebænken i læ eller luv, eller om man sætter sig op på det luv skandæk. Det sidste sted er forsynet med en ekstra finesse, idet én af søgelænderholderne – ved hjælp af en lille flytbar kile – kan vippe udad, så rorsmanden kan læne sig tilbage mod søgelænderet, også når båden smider til.

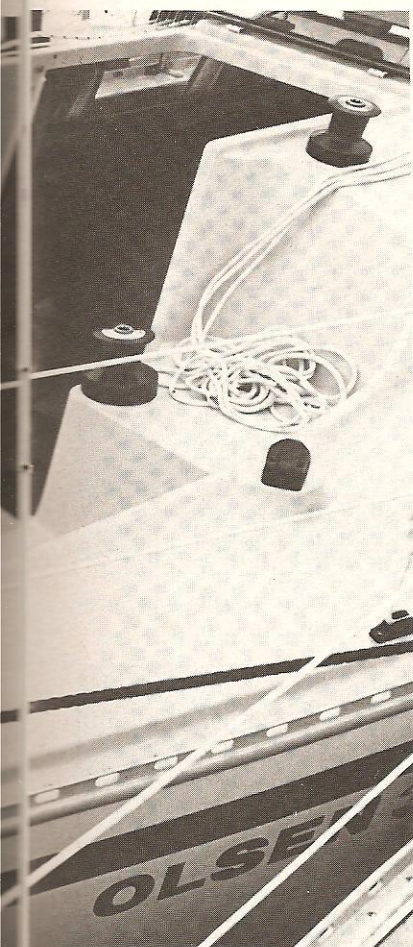
Det eksemplar, som vi havde fornøjelsen af at prøvesejle, var udstyret med teakdæk og teak overalt i cockpittet, og det giver jo næsten altid et langt bedre ind-

tryk end selv det smukkeste glasfiberarbejde. I hvert fald kan man stå fast på et teakdæk eller en teakdørk. Opgangen fra cockpit til dækket er måske lidt besværlig, men når man først er kommet op og har fået fat i de gode håndlister, er det en ren fornøjelse at arbejde og opholde sig på dækket af en Drabant 30. Det er blot synd, at ruffet ikke er skridsikkert. Mast og rig er betryggende let overdimensioneret. I det hele taget må Drabantens cockpit- og dækslayout siges at være gennemtænkt og veldisponeret.

Skal man nævne et enkelt minus, er det storskødehalet, som foregår foran sprayhood'en på ruftaget. Man står efter testholdets mening temmelig akavet, både når selve skødet skal hales, og når skødevognen skal flyttes.



Teak på tofter og i bunden giver en helt anden lækker fornemmelse.



Solus 29: Det er stort, men ugennemtænkt

■ Selv om Solus 29 måske har det største cockpit af alle tre både, er det nok det som fungerer dårligst under sejlads. Det er umuligt at styre båden fra luvkarmen, der er ganske enkelt ikke plads til at sidde, og når man kommer ned på kistebænkene, sidder man heller ikke for godt, hvis båden smider lidt til.

Når båden er i havn derimod fungerer cockpittet overordentlig godt på grund af sin store grundflade.

Spil og hal til skøder og fald virker ligesom lidt rodet. Det er svært at komme til storskødet og andre hal på ruftaget, og man sidder ikke for godt, når fokken eller spileren skal kværnes ind over spillene på skandækket.

Det bliver ikke meget bedre på dækket, hvor vanterne er placeret således, at man lige akkurat ikke kan komme forbi dem. Først når man er kommet helt



Solus'en havde det bredeste og korteste cockpit. Det er for dårligt, at det næsten er umuligt at styre fra luvkarmen.

frem foran masten, begynder dækket at fungere efter hensigten, og med et udmærket skridmønster er det godt at arbejde på fordækket.

Rig og mast er fornuftigt di-

mensioneret, og da bådens glasfiberarbejde samtidig udmærkede sig som testens bedste og mest solide, kan man rolig sætte sin lid til Solus'en, hvis man skal på en større havsejlad.



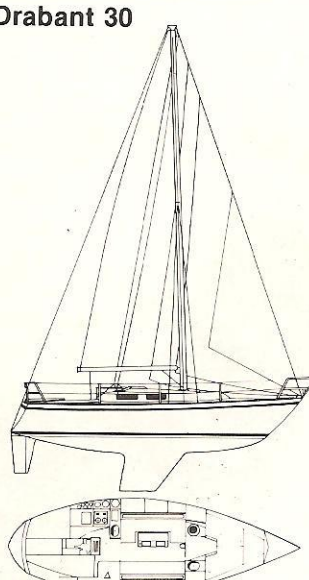
Olsen 31



Konstruktør: Peter Bjørn Olsen.
Værft: Bjørn Olsens Bådeværft, Strandvejen 1, 4850 Stubbekøbing.

Dimensioner: Længde: 9,50 m. Bredde: 2,60 m. Dybgående: 1,60 m. Deplacement: 2,8 tons. Kølvægt: 1,6 tons. Fok: 17 m². Genua: 23 m². Storsejl: 20,7 m². Spiler: 75 m².

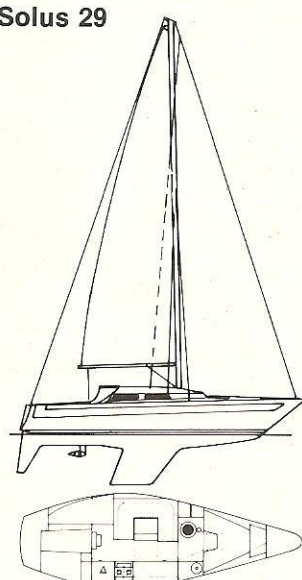
Drabant 30



Konstruktør: Gert Gerlach.
Værft: Nillings Bådeværft A/S, 8250 Egå.

Dimensioner: Længde: 8,95 m. Bredde: 2,95 m. Dybgående: 1,60 m. Deplacement: 3400 kg. Kølvægt: 1750 kg. Storsejl: 18 m². Genua: 32 m². Fok: 18 m². Spiler: 85 m².

Solus 29



Konstruktør: A/S Frederikssund Skibsværft, Færgevej 25, 3600 Frederikssund.

Dimensioner: Længde: 8,70 m. Bredde: 2,95 m. Dybgående: 1,60 m. Deplacement: 3000 kg. Kølvægt: 1400 kg. Storsejl: 17 m². Fok: 18 m². Genua: 31 m². Spiler: 75 m².

Kæmpe prisforskel på de tre både



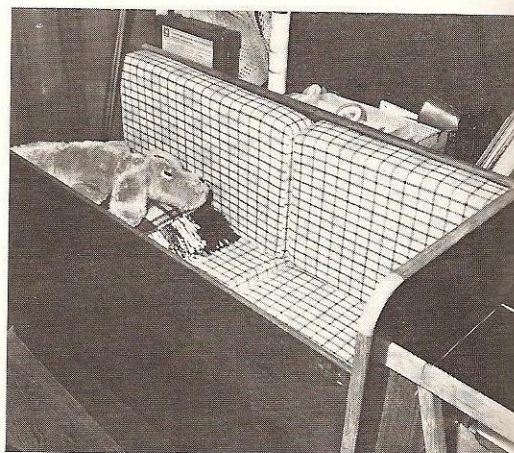
Testholdets vurdering af rig, dæk, cockpit og kahyt:

	Olsen 31	Drabant 30	Solus 29
Rig	4,0	5,0	4,0
Sejl	4,0	4,0	4,0
Skødning	5,0	4,5	3,5
Fald og hal	4,5	5,0	3,5
Dæk, skridmønster	2,5	5,0	4,0
Arbejdsforhold	4,5	5,0	3,5
Søgelænder, pulpits	5,0	5,5	4,5
Håndlister	4,0	4,0	3,5
Hovedindtryk af cockpit	5,5	5,0	4,0
Pladsforhold i cockpit	5,0	5,0	4,0
Siddeplads i cockpit	5,0	5,0	3,0
Udsyn	5,0	5,0	4,0
Rorsmandens styremulighed	5,0	4,5	4,0
Aptering/indretning	3,5	5,0	4,0
Pladsforhold i kahyt	4,0	4,5	4,0
Materialer/udførelse	3,0	5,0	4,0
Pantry	4,0	5,0	5,0
Motor	4,0	5,0	5,0
Manøvreegenskaber i havn	5,0	5,0	5,0
Ombordstigning	4,0	4,5	5,0
Skrogkvalitet	4,0	6,0	5,0
Befæstninger	4,0	6,0	5,0
Samlet pointtal	94,5	108,5	91,5
Samlet gennemsnit	4,3	4,9	4,2
Sejlegenskaber (indregnes ikke i det samlede pointtal)	4,5	5,0	4,5

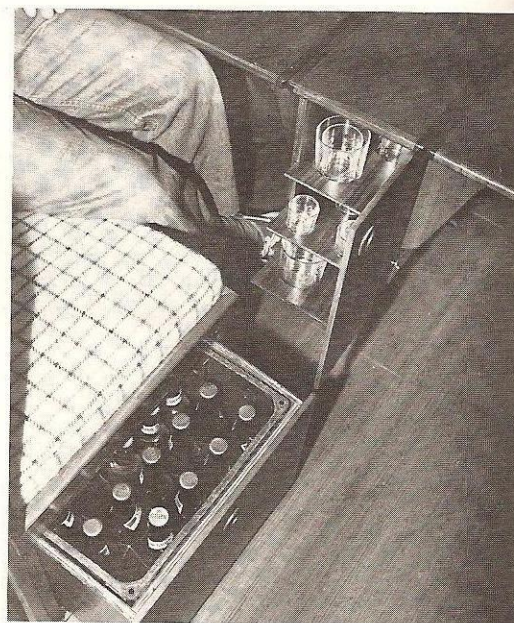
Sådan gives der point: 1 dårligt. 2 brugbart. 3 rimeligt. 4 godt. 5 glimrende. 6 fremragende.

De testede både i mål og priser

	Olsen 31	Drabant 30	Solus 29
Cockpit længde x bredde	148x151	198x158	192x157
Kahyt længde x bredde	270x216	280x190	245x235
Kahytshøjde	176	179	177
Køjer i forrum	200x161	179x195	190x95
Stikkøje dimensioner	83x199	61x196	70x203
Køjer i salon	2: 190x64	115x195-195x79	108x196-120x53
Pantry	104x80	127x77	172x55
Toiletrum	under forkøje	130x60	67x100
Forluge	49x50	50x50	48x48
Klædeskab	56x65x127	-	38x67x118
Navigationsbord	53x81	58x70	95x52

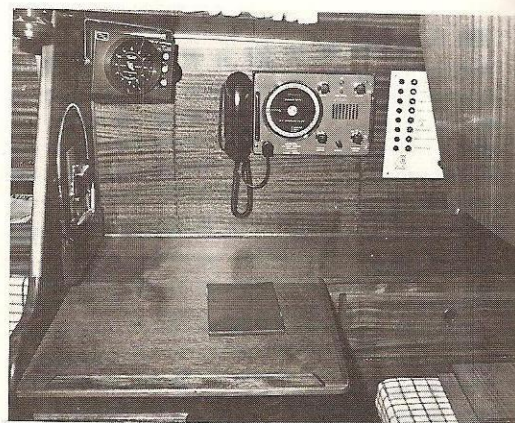


En »babykøje« i Solus'en er alle tiders, kan også bruges til løst grej.



En skuffe til øl og plads til glas i cockpitbordet er fikse detaljer på Drabant'en. Det er sådan noget, der gør en båd værd at opholde sig i.

	173.500 kr.	271.928 kr. m. teakdæk	219.800 kr.
Standardpris			
Spiler	4900	5650	5350
Spilerudrustning	875	1975	3030+mont. 450
Genua I	4175	4835	5365
Pulpit + søgelænder	Standard	Standard	Standard
Ankersæt	Standard	Standard	
Fortøjningssæt	Standard	Standard	1380
Fendere	Standard	Standard	
Kogeapparat	1550	Standard	Standard
Kompas	Standard	Standard	Standard
Motor	23.500	Standard	Standard
Bundbehandling	Standard	Standard	Standard
Marine akkumulator	Standard	Standard	Standard
Badestige	975	Standard	850
Ildslukker	150	Standard	150
Hækstagsstrammer	Standard	Standard	Standard
Bådnyts pris	209.475 kr.	284.388 kr.	235.375 kr.



Drabant'ens navigationsplads er fantastisk lækkert udformet, blot er det synd, at navigatøren får skottet i nakken.