

A man wearing sunglasses is driving a white speedboat on a body of blue water. The boat is moving quickly, creating a white wake. The boat has a black frame and a windshield. The man is looking towards the camera.

NESTE ÅRS DRØMMEBÅT?

Tøffere i sjøen, røffere i stilen og med potensial til å bli en av de store nyhetene for 2017-sesongen. Det er ambisjonen til Nordkapps nye aluminiumsbåt.

TEKST OG FOTO: TERJE BJØRNSEN



Her er beviset på at Nordkapp mener alvor med sin satsing på aluminiumsbåter. Med Nordkapp Enduro 705 Ranger kommer en helt ny modellrekke på plass i Ranger-serien; båter med aluminiumsskrog og glassfiberinnredning.

Det hele startet seinhøsten 2015, med lansering av de to første Ranger-modellene – Enduro 605 og Avant 605. Konseptmessig er de så å si identiske med glassfiberutgavene, og skroget skiller seg heller ikke mye, rent bortsett fra byggematerialet. Den tredje 605 Ranger-utgaven er også rett rundt hjørnet, og baserer seg på DC-konseptet i Noblesse 605.

Den foreløpig største nyheten i Nordkapp-programmet for 2017 er likevel Enduro 705 Ranger, en helt ny aluminiumsversjon av den sportslige konsollbåten. Den får sin offisielle lansering på båtmessene vinteren 2017, men vi har allerede vært om bord og kjørt prototypen under tøffe forhold.

Aluminium må til

– Det er en del detaljer vi skal rette på før båten går i produksjon, sier designer Espen Thorup.

– Produksjonsutgaven av 705 Ranger skal bli noe lettere forut enn prototypen, slik at vi får sjøegenskaper og balanse akkurat slik vi ønsker.

Nordkapp er slett ikke alene om å bygge aluminiumsbåter med glassfiberinnredning, eller aluhybrider som vi for enkelhets skyld kaller dem. Det startet ut som en finsk greie, først med Silver og siden med Yamarins Cross-modeller. Etter hvert har flere kommet til, Buster med sine E-modeller og Finnmaster med sin Husky-serie i 2016.

– Spesielt i Finland og på den svenske østkysten med Stockholm i spissen, må man ha slike båter for å henge med, forklarer daglig leder Hans Petter Slang. – Foreløpig er ikke aluminium like viktig i Norge, men vi ser at ting beveger seg her også.

Godt utgangspunkt

Utgangspunktet for å lage aluminiumsutgaver av båtene kunne neppe vært mye bedre enn for Nordkapps nye 605- og 705-modeller: De ser moderne ut, har slanke linjer og sportslige egenskaper aluminiumsutgaven kan utnytte til



RASK DESIGN: Baksetet bærer preg av at det skal gå fortere unna enn på en del andre båter.



DASHBORD: Med digitalt motorinstrument, blir det mye plass og fin oversikt på førerplass.

KJØREPLASS: Fine sportsseter og god ergonomi. Her er det bra å kjøre, enten du sitter eller står.

«SER TØFF UT ALLEREDE VED BRYGGA»

fulle. I alle fall ser Enduro 705 Ranger både røff og tøff ut ved brygga, med et oransje fargetema går igjen fra R-en i skrogsiden til kontrastfarger i seteputene. Sammen med mattsvarte rekker og rammer blir preget hakket mer actionpreget enn på 705 i glassfiber. Da blir det heller ikke feil med et av de mest rocka motordesignene på hekken heller, i form av Evinrude E-tec 250 H.O. Også den i matchende sølv og en oransje pyntestripe.

Bortsett fra fargevalg og detaljer, skiller ikke interiøret seg merkbart fra glassfiber-versjonen. Her har du stor sitteplass på benkene i baugen, der det også kan rigges til med solseng. Konsollen ruver godt i midten av båten og i samspill med en sjenerøs vindskjerm har de to i sportsstolene ly for vind eller sjøsprøyt. Helt akter er det sofa med netting mot baktrek samt tre separate nakkestøtter. I konsollen er det plass til et toalett, men først og fremst egner rommet seg som stor stuveplass.

Høy marsjfart

Totaktsmotoren med direkte innsprøytning og 3,4-liters V6-blokk gir fra seg et potent lydbilde allerede på tomgang. Og selv om aluminiumsutgaven av Enduro 705 skal være litt tyngre og langsommere enn glassfiber-versjonen, får motoren god fart på ekvipasjen. Akselerasjonen er som vanlig upåklagelig – bare et lett trykk på gassen får båten til å skvette opp i plan. Der blir den fra snaut 20 knop, og fartsområdet mellom 25 og 35 knop blir nok mye brukt blant kommende Enduro 705 Ranger-eiere. Her ligger forbruket på moderate 1,0-1,2 liter per nautisk mil og støynivået på 81-84 dBA. Direkte stillegående er 250 H.O.-motoren aldri, men utvikler det hissige, sportslige lydbildet vi er vant med fra Evinrudes G2-motorer. Noe som passer godt inn i 705 Ranger-stilen.

Klemmer du skikkelig til på gasspaken, sprinter tospannet Nordkapp-Evinrude til du ser 50-tallet på GPS-en. Det er mer enn fort nok i en sjumeters båt, men stabiliteten kjennes likevel tilstrekkelig. Du skal selvfølgelig passe på hva som møter deg av bølger, og hvor i verden triminnstillingen på motoren befinner seg.



GJENNOMFØRT: Designmessig henger Ranger-modellene godt sammen, med fine fargekombinasjoner.



MYE TRØKK: Det er bra fart i Evinrudes 250 H.O. og lydbildet er utpreget sportslig.

Elsker bølger

Værforholdene på testdagen passer båten bortimot perfekt, ikke minst at det blåser en frisk bris i grenseland til liten kuling. Ut fjorden får vi alt fra relativt flatt vann, krapp fjordsjø, hissig strømsjø i utløpet mot Skagerak til havbølger med større strekk når vi kommer klar av land. Det første du merker, er at marsjfarten holder seg lenger på 30-tallet og høyt på 20-tallet selv i hvittoppet krappsjø. Skal du ha glede av en slik type båt, er nettopp komforten og snittfarten under smårøffe forhold en viktig suksessfaktor. Uten å kunne sammenligne direkte med en normal 705, virker det som om Ranger-versjon holder hva den lover på dette området.

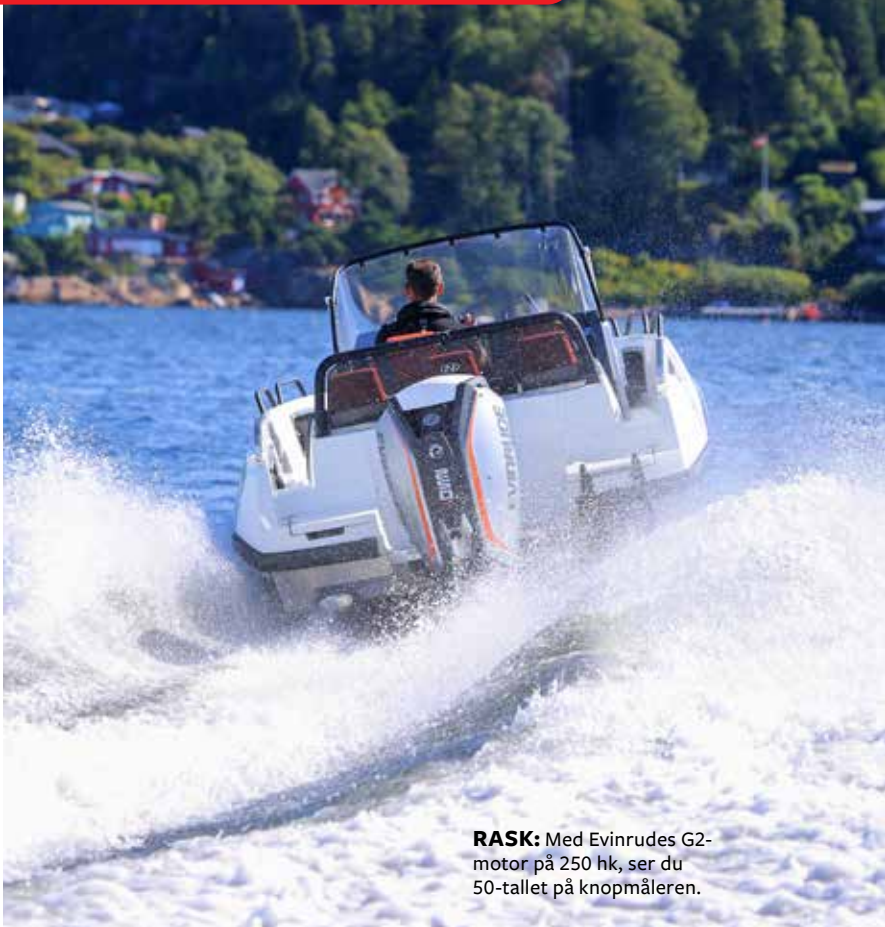
Også når sjøen blir såpass stor at vi må redusere farten, er det lett å kontrollere ➤



SMART: En liten gangsgone på høyre side av konsollen sørger for at copiloten kan komme seg fram uten å gå forbi føreren.



GODT UTNYTTET: I den slanke baugeksjonen har man utnyttet sittemulighetene maksimalt.



RASK: Med Evinrudes G2-motor på 250 hk, ser du 50-tallet på knopmåleren.



PRAKTISKE GREP:

Ikke bare sport, men også fornuft i form av fenderholdere og flere gode fottrinn om bord.

TESTDATA

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	5,0	67,8	2,9	0,58
1500	6,9	73,1	7,3	1,06
2000	8,8	77,8	15,2	1,74
2600	19,7	83,7	20,8	1,06
3000	25,3	81,3	25,2	1,00
3500	30,3	83,6	32,5	1,07
4000	35,5	84,5	41,4	1,17
4500	40,2	86,4	51,8	1,29
5000	44,4	88,8	63,9	1,44
5600	49,9	93,9	83,0	1,66

VI MENN BÅT MENER:

Den nye Ranger-modellen fra Nordkapp gjør omtrent det du forventer. Sjøegenskapene tåler en bølge eller fire, mens fartspotensialet innfrir det tøffe designinntrykket. Løsningene om bord kjenner vi fra før; en konsollbåt med mange og komfortable sitteplasser.

båten og holde brukbart driv. I de lengre bølgene i leia mellom Hvaler- og Kosterøyene inngir båten tillit. Den hamler opp med mot-, side og medsjø uten at det krever for mye av skipperen. Testbåten hadde ikke trimplan, men det finnes som ekstrautstyr på den vanlige 705. Sannsynligvis et nyttig tilvalg også på 705 Ranger om du kjører mye

i vind eller med skjev vektfordeling om bord.

Priser og endelige data for Nordkapp Enduro 705 Ranger er ennå ikke klare, men ifølge Nordkapp vil merprisen ligge på samme nivå som for 605-modellene. Med utgangspunkt i 2016-prislisten vi det tilsvarende startpris på rundt 630 000 kroner for Enduro 705 Ranger. ■