

# VALGETS



**E**nten du rusler i en båthavn eller kikker på en båtmesse – du kan ikke unngå å legge merke til at aluminium har blitt et viktig materiale i små til mellomstore fritidsbåter. Finske båtprodusenter dominerer, men også her i Norge følger noen etter. Nordkapp lanserte sin Ranger-serie til 2016-sesongen og har gradvis utvidet modellprogrammet slik at det nå omfatter konsoll, bowrider og daycruiserutgaver av 605 samt konsoll og bowriderverisjon av 705-modellen. Nordkapps Ranger-serie er det vi liker å kalle «aluminiumshybrider», det skrog og konstruksjon er i

aluminium, mens innredninger er i glassfiber. Det gir et lunere preg i cockpit enn de rene aluminiumsbåtene.

– At de første aluminiumsbåtene for fritidsbruk dukket opp i Finland, er ingen tilfeldighet, forklarer Nordkapp-designer Espen Thorup. – Der er det et klart behov for røffe bruksbåter. Mange steder er Østersjøen langgrunn, med dårlig sikt og store steiner spredt utover en flat havbunn. Finnene ville ha båter man kunne kjøre inn i fjæra med, gjerne trekke opp i en vik uten at man behøvde være engstelig for skader. Med sitt lave saltinnhold har Østersjøen heller ikke de samme utfordringene rundt korrosjon som man kan oppleve i våre farvann.

#### Tøft image

De siste årene har Nordkapp hatt ambisjoner om å bli en kraft å regne med i utvalgte eksportmarkeder. Og skal man lykkes eksempelvis i Finland og på den svenske østkysten, er aluminiumsbåter blitt et must i modellutvalget.

**ULIKE:** Ranger-modellen ser tøffere ut med sin gråaktige farge. Aluminium gir andre betingelser enn glassfiber, men utførelsen av konstruksjonen er vel så viktig som materialet i seg selv.

## ALUMINIUM ER ET MUST FOR Å LYKKES I FINLAND.

# KVAL

Vi tester, mens Nordkapp-designer Espen Thorup forklarer hva som er viktig når du vurderer aluminium- eller glassfiberbåt.

TEKST OG FOTO: TERJE BJØRNSEN



– Ved siden av den opprinnelige nyttefaktoren, er det blitt en fascinasjon med det tøffe imaget disse båtene utstråler, sier Thorup. Men det er ikke så enkelt som at å bygge en båt i aluminium automatisk gir deg de fordelene materialet har i forhold til glassfiber.

### Ganske like, men ulike

Mer om detaljene i båtbyggingens kunst senere, først en kikk på våre to tvillinger i glassfiber og aluminium. Det er to Nordkapp Avant 705 som dupper ved brygga. Avant er Nordkapp-språk for en bowrideraktig versjon, men 705-utgavene finnes også i en mer åpen konsollvariant som går under navnet Enduro. Når vi sier bowrideraktig er det fordi Nordkapp har droppet den typiske midtplasserte gjennomgangen og dratt passasjen mellom dekk og cockpit ut på babord side. Da får du en større, sammenhengende konsoll fra midten og ut på styrbord med et stuerom der det også er plass til en enkel toalettløsning. ➤

**BLANK:**

Tradisjonell finish i den vanlige 705. Sitteløsningen forut er lik og velfungerende i begge.

**SIDE:**

Gangveien er lagt på siden i Avant 705, mens mange andre bow-ridere har gjennomgang i midten.

**KONSOLL:**

Med sammenhengene konsoll fra styrbord og ut i midten blir det både stuerom og plass til nødtoalett.



**SORT:** En av nyanseforskjellene er de svarte rekkene og bøyene i Ranger-utgaven.

**SOLID:**

Dimensjonering av platetykkelse er viktig i en aluminiumsbåt og Nordkapp har gått for solide 5-6 mm hele veien.





**LIK:** Førerplassen er lik på begge modellene. Organiseringen er kompakt og stram.

## MED G2-MOTORER PÅ HEKKEN, SPARKER DET ORDENTLIG UNNA

Innredningen er stort sett den samme, men i Ranger-utgaven går man for noe tøffere fargekombinasjoner og materialer, med mer oransje i putene og mattsvart i stedet for blank finish på bøyler og rekker. Ute på sjøen er linjer og profil nesten helt identisk, men Ranger-modellen skiller seg markert fra glassfibervarianten i skroget. Her er det stor, oransje R på den gråblanke siden, mens den hvite glassfiberbåten har nedtonet Nordkapp-dekal i grått.

### Raske båter

Det slanke, sportslike konseptet er likt for begge båtene og Espen Thorup sier det har vært en målsetting at båtene skal oppføre seg likt under kjøring. Jeg kjører ut med Avant 705 Ranger først og kjenner umiddelbart igjen den stumme, stive følelsen fra jeg kjørte modellen første gang høsten 2016. Den gang var det mer bølger og vind enn nå, og litt flåsete sagt, men likevel: Det skroget tåler mer enn mitt ...

Med Evinrude E-tec G2 250 H.O på hekken, sparker det ordentlig godt unna og du behøver ikke trylle med trimmen for å se 50-tallet på GPS-en. Det viktigste med motorkraften er imidlertid det brede marsjfartregisteret, der rundt 40 knop ikke føles spesielt masete.

Den store overraskelsen kommer når jeg bytter til den «normale» Avant 705. Ved tidligere anledninger som har involvert sammenligning av glassfiber- og aluminiumsmodeller har de subjektive inntrykkene skilt mer. Her kjennes forskjellene mindre, både i form av skrogstøy og at Avant 705 virker bortimot like stiv og stabil i strukturen som sin aluminiumstvilling. At den «bare» har en 200 H.O på hekken affiserer heller ikke i særlig grad – den topper 48 knop og er minst like uanstrengt i høyt marsjfartområde som Ranger-utgaven.

Thorup er ikke særlig overrasket over våre inntrykk etter kjøringen av de to 705-variantene: – Den vanlige Avant 705 er en av de beste og stiveste glassfiberbå- ➤

**FORMER:** En kraftig stringer-konstruksjon sørger for stabilitet og styrke i glassfiberversjonen, som har fordelen av et mer formbart materiale enn aluminium.



# TEST: Nordkapp Avant 705 og Avant 705 Ranger



**FARGERIK:** Oransje er gjennomgangsmelodien på interiørfargene i Ranger.

## TEKNISKE DATA

Avant 705/Avant 705 Ranger

Lengde, m	7,05
Bredde, m	2,30
Vekt uten motor, kg	1300/1275
Dyppgang, m	0,90
Drivstoff, l	200
Sitteplasser	7
Motor	150-250
Pris fra:	564 000/604 000

## TESTDATA

Nordkapp Avant 705 med Evinrude 200 H.O.

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	6	70	3	0,6
1500	7	75	8	1,1
2000	13	81	16	1,2
2500	21	86	20	0,9
3000	28	83	26	0,9
3500	34	88	35	1,0
4000	38	89	44	1,1
4500	43	87	53	1,2
5100	48	93	69	1,4

## TESTDATA

Nordkapp Avant 705 Ranger med Evinrude 250 H.O.

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	5	67	3	0,5
1500	7	74	7	1,0
2000	11	87	13	1,2
2500	19	82	20	1,0
3000	25	82	24	1,0
3500	29	85	31	1,0
4000	36	86	42	1,2
4500	40	87	51	1,3
5000	44	88	61	1,4
5700	50	90	91	1,8

## VI MENER:

Begge de to 705-versjonene har sportslige, underholdende sjøegenskaper og kaller på smilet hos en entusiastisk båteier. Siden glassfiberutgaven er en av de mest velkjørende båtene i klassen, blir ikke spranget opp til den enda tøffere aluminiumsutgaven like stort som normalt.

**DUS:** Dempet fargebruk i normal 705. Nettingen skjærer for baktrek i begge.

### PLUSS:

God innredningsløsning, velkjørende, høyt fartspotensial, røff-tøff Ranger-versjon

### MINUS:

Ikke 7-meterne med størst plass



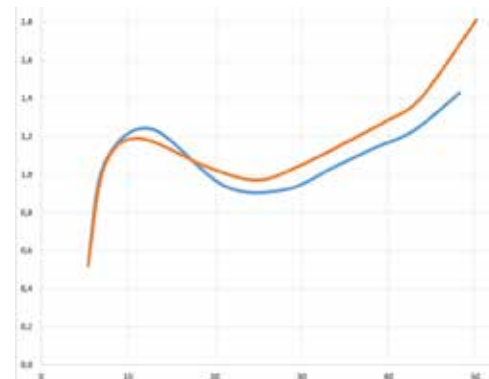
tene vi har bygget. Her er det seks stringere (langsgående avstivninger i konstruksjonen) der den største er 40 cm høy. Glassfiber gir flere muligheter til å forme designen og gjøre detaljer i skrogutformingene mykere. Dessuten absorberer det støt og er enklere å reparere.

### Hvordan er viktig

– Da vi utviklet aluversjonen bestemte vi oss for å bruke relativt tykke aluminiumsplater på 5–6 millimeter hele veien, i stedet for å redusere tykkelsen i noen områder. I tillegg gjorde vi stringersystemet ganske likt, men aluminiumskonstruk-

sjonen gjør det enda stivere enn i glassfiber. Kombinasjonen gjør at de to båtene er omtrent like tunge og at de typiske «pling-plong»-lydene du kan høre i noen aluminiumsbåter ikke forekommer i Ranger.

– Hvorvidt du skal velge en båt som dette i glassfiber eller aluminium kommer helt an på bruk og personlige preferanser, sier Thorup. For mitt vedkommende ville jeg nok valgt en Ranger om det var en båt jeg skulle bruke mesteparten av året. For typisk sommerbruk, vil de aller fleste være mer enn godt nok skodd med en glassfiberbåt. ■



**RASKERE:** Ranger-versjonen (oransje linje) med 250 hk er litt kjappere og tørstere enn normalutgaven med 200 hk.