

▶ PRØVEKJØRT: SeaMaster



Svenskenes best bevarte hemmelighet:

Valutavinnere fra Smøgen

Etter 20 år på det svenske markedet ser svenske SeaMaster etter kundegrupper utenfor Smøgen og Kungshamn. «Billig og bra» er bare fornavnet. Råbra valutavinner er mer dekkende!

TEKST OG FOTO: FRODE PEDERSEN



DITT VALG: Her lager man de første modulene til SeaMasters nye 21 fot Flexi. En båt hvor du selv velger innredningsløsninger.

Han har valgt et meget dekkende navn for båtene sine, Glenn Karlsson. SeaMaster bør alle merke seg, for nå skal båtene introduseres i Norge.

Sjelden kan vi si oss mer fornøyde med en serie båter enn disse håndlagde «billigbåtene» fra Kungshamn i Sverige. Vår juniorreporter Vetle Børresen var med for å teste KidMaster, den aller minste båten de lager. Den prøvekjøringen kunne du lese om i Småbåtliv i forrige utgave av Båtliv.

Tre viktige observasjoner som gjorde at vi følte at båtene bestod prøven med glans var meget lettdrevne skrog, pris, og gode håndverksmessige løsninger. SeaMaster representerer svensk småindustri på sitt beste. Prisene er holdt på et minimum, og det er utstyrslisten på en standardbåt også. Alt er imidlertid en forhandlingssak slik markedet er nå, og Karlsson mener at mange ønsker å utstyre båtene sine litt etter behov og innholdet i pengepungen. Høy euroverdi mot lav svenskekroner bør også tale for at Karlssons båter skulle klare seg bra på det norske markedet.

Svensk håndverk på sitt beste

I en liten lagerhall vegg i vegg med sildeprodusenten Abba i Kungshamn på Bohuslän-kysten, lages en godt bevart hemmelighet for norske båtkjøpere. Her har Glenn Karlsson bygget båter siden begynnelsen av åttiårene. Ikke mange, men gjennomførte og enkle.

Det startet med aluminiumsbåter, men Karlsson ble drittlei alle timene bak den svette sveisemaskin. Glassfiberen var jo funnet opp for lenge siden, og med den

kunne man forme og bygge på brøkdelen av tiden det tok å bygge en «støyende aluminiumsbalje».

Håndlager fire modeller

I dag bygger han fire modeller (egentlig fem, med Kid Master). 17,5-, 21-, 28, og 33-fotere. Skrogene på de tre største er steppede. Karlsson har selv kjørt båtrace.

– ...På den tiden det ennå gikk an å holde på for glade amatører som meg, sier han. Han har kjørt både 21-foterer og 17,5-foterer i Roslagsloppet, som er et berømt båtløp for standardbåter i Sverige.

Mye av erfaringene fra racing har han selvfølgelig lagt inn i båtene han lager i dag. Og for oss som har vært om bord i en SeaMaster er det vanskelig å mene noe annet enn at dette er noe av det beste man kan få av skrog på en vanlig fritidsbåt.

Fart og respons med minst mulig motorkraft blir nøkkelford når man vurderer båtene til SeaMaster. Steppene på de tre største modellene gjør jobben med å smøre bunnen med luft. Det finnes ingen planingsterskel, og skal vi sammenligne akselerasjonen med noe norskprodusert blir det Hydrolift og Goldfish som matcher dette. Du får færre designdetaljer, men du får mye båt. At prisen er det halve av norske konkurrenter betyr jo mye slik finansene er nå om dagen.

Bygger moduler

Karlssons filosofi er ganske enkel. Skrogene vet han holder mål herfra til himmelen. Da bruker man ikke tid på å ødelegge, eller bygge om disse. Men fra

vannlinjen og opp er det lov å leke seg. Det blir billigere også.

Fra neste år kan du også bygge din egen utgave av 21-foterer. Den tilbys som modulbyggesett, noe som gjør det mulig å velge mellom flere forskjellige innredningsløsninger. Alt fra åpen styrepulpit med og uten tak, walkaround med og uten tak, daycruiser, og båten er konstruert slik at den uten særlig ombygging tar innenbords- eller utenbords motor.

Det er ikke bare 21-foterer som nå gjennomgår kosmetisk kirurgi. I den knøttlille produksjonshallen står prototypen på den nye 33-foterer. En fullblods racermaskin som skal gå billigere enn alt annet i klassen. For Karlsson måler kvaliteten på sine skrog etter hva de bruker av drivstoff. Med to 320 hk bensinmotorer skal 33-foterer ikke bruke mer enn 1,6 liter drivstoff per sjømil. Og holder man ikke det man lover, er svenskene såpass nidkjære at da er det bare å klage på handelen.

Igjen ser vi hvordan Glenn Karlsson utnytter moduler under dørken. Kanskje et resultat av hans erfaring med å bygge aluminiumsbåter, som har et helt annet krav til oppspanting enn glassfiberbåter.

Han er ikke like god på å tenke miljø når det kommer til bruk av trematerialer om bord. Når vi spør: – *Hvorfor all denne tunge teaken?* svarer han som svenske kremmere alltid gjør.

– Jo, fordi kunden og markedet vil ha det, da lager jeg det.

Men skynder seg samtidig å påpeke at det står på listen over ekstrautstyr.



FLYTER LETT: SeaMaster 280 går meget lett i vannet. Den luftsmurte bunnen gir båten et ekstra skyv. Du kan velge flere kalesjeløsninger.

280 – råsterk svenskehandel!

SeaMaster 280 Classic kom i ny utgave i fjor, og båten fremstår som en ganske unik kombibåt med mange bruksmuligheter. Vår testutgave hadde en Volvo Penta D4 diesel på 260 hk. Alt pakket inn i en lydisolert kasse i et gedigent motorrom.

Med en vekt på 2,5 tonn ble vi særdeles overrasket over responsen i denne båten. Den hadde et markert trykk i akselerasjon fra 28 knop opp mot maks på 39 knop. Skroget gikk meget lett i sjøen, samtidig som det ga inntrykk av å være mye tyngre når sjøene kom rett forfra. I

stiv kuling rett utenfor Smøgens klipper måtte vi senke farten, men dagen før, i en mer moderat bris, hadde vi ingen problemer med å takle både gammel dønning og krappere småsjø på en halvmeter.

Skroget er noe av det kjappeste vi har kjørt på en sivil båt. Akselerasjonen var som sagt formidabel, noe som gjorde at vi fikk en særdeles leken båt. Åttetallskjøringen var bare moro. Den la seg over, ja, men slapp aldri taket selv om vi stupte inn i svingen i 30 knop. Båten er forholdsvis bred, men V-bunnen på 24 grader gjør at den skjærer bølgene og gir

en lite slagete gange selv i stor fart. Best merket vi dette på 21-foteren, men også i den store 28-foteren var dette påtakelig deilig. I følge verftet har SeaMaster 280 et forbruk på 1,0 liter per nautisk mil i 30 knop, målt med samme motorpakke som stod i vår testbåt. Samme respons nøt vi godt av da båten skulle kjøres i store medsjøbølger. Da kunne vi kjøre aktivt og hele tiden holde båten oppe på bølgene og ikke stupe ned i dalen.

SeaMaster er en båt med mange bra løsninger. Det store akterdekket kan i ene øyeblikket fungere som et rent åpent fiskedekk. Noen strakser senere er det omgjort til en flott sofa/sittegruppe for åtte personer rundt et spisebord. Setene er klaffet til skrogsidene, og blir derfor ikke i veien når man ønsker å benytte dekket til andre ting.

Fordekket er en gedigen solseng om man ønsker å ligge litt på utstilling. Glenn Karlsson har ikke sansen for store prangende solsenger, han holder heller muligheten åpen for å ta med en stor badehåndduk og legge seg flatt ut på akterdekket. Da er man også skjermet for innsyn.

Det er to kabiner med sovemulighet inne. En stikkabin som måler 122x220, og en større rund sofa som kan gjøres om til dobbeltkøye. Det er ikke ståhøyde under dekk, men de lyse veggene gjør det ikke påtagelig klaustrofobisk. Toalettet har heller ikke ståhøyde, men er bredere enn vanlig og virker derfor større enn det er. Testbåten hadde varmt og kaldt vann



MINIMALISTISK: Spartansk innredning, men produsentene mener det skal være opp til kunden å velge utstyr etter hvilket budsjett man har.



ALLSIDIG: Det store og åpne akterdekket gjøres lett om til en sittegruppe for seks personer. Da er byssa like i nærheten, og blir kveldene for kalde er det bare å trekke inn i den ovale sittegruppen under dekk.



Sea Master 280 Classic

Lengde:	8,50 m
Bredde:	3,00 m
Motor:	200-400 hk
Fart:	20-45 knop
Vekt:	2500 kg
Antall personer:	8
Pris:	Ca 789.000,- (m/ Volvo Penta D4 260 Hk DPH)
	<i>Pris er inkl. hk-avgift og standardutstyr.</i>



med dusj både på bad og på badeplattformen. Ros til konstruktøren for godt avrundede kanter over alt. Et lite minus for manglende gripehåndtak rundt førerplass og ellers om bord.

28-foteren er på ingen måter en prangende båt. Men vi kan garantere deg mer kjøreglede enn utstyr og skjønnhet for pengene. Dette er en Walkaround på godt og vondt. Mindre plass innvendig, men desto større plass å boltre seg på ute. Dollbordene var brede nok (30 cm) til at man ikke sjangler av gårde langs siden på båten når man skal frem til fordekket.

Bruk av targabøyle på slike båter vil alltid være en smakssak. Fordelen er at du får et naturlig delingspunkt for kalesjen. Minuset er vel at det ikke gjør båten vakrere.





FLY-FØLELSE: Glenn Karlsson liker luft under vingene (skroget). 210 Sport er intet unntak. Det er sjelden vi har opplevd et skrog med mer respons i enn dette. Vi hadde følelsen av å fly gjennom vannet.

210 Sport – kom som ei kule!

Karlssons evner som konstruktør kommer også sterkt til sin rett på den mindre 21-foteren. Her hadde vi av og til den samme følelsen som når et fly tar av. Akselerasjonen var påtagelig og gjorde sitt til at denne båten virkelig kler navnet sitt. 44 knop logget vi på maks. Best og mest behagelig hadde vi det rundt 28-30 knop (2700 RPM). Da gikk også 190 hk bensinmotoren fra Volvo lett og rimelig. Forbruket er da oppgitt til 0,7 liter per nautisk mil. Tilsvarende båt med Volvos

D3 diesel på 160 hk har produsenten logget til 38 knop.

Båten inviterer helt klart til aktiv kjøring. Vi følte oss aldri utrygg i denne båten. Vi tok denne ut i de samme sjøene som storebror 280. Med så klar respons fra motoren og god retningsstabilitet ble det en lek å ta seg gjennom de meterhøye bølgene utenfor Smøgen.

Karlsson liker tunge teakinnredninger. 21-foteren er intet unntak. På vår testmodell var det teakdekk over alt. Dette

gjør nok båten både tyngre og utseendemessig trangere enn nødvendig. Det er ikke første gang vi ser løsningen med opphevet fordekk for å få plass til kabin under, sannheten er at Sea Master var blant de første. Løsningen gir plass til en liten krypkabin. Greit å ha når de minste i familien vil ha en strekk. Vi savnet dog en toalettløsning.

Ser vi båten ovenfra kommer de store åpne flatene godt til syne. Et trappesteg opp til fordekket på begge sider av



PRAKTISK PLATTFORM: Fin løsning ned mot badeplattformen. Badestigen var lett å trekke ut, noe som er viktig for sikkerheten om bord i en slik åpen badebåt.



SIKKERHET IKKE GLEMT: Ikke noe er overdådig om bord i SeaMaster. Men det viktigste er på plass: brannslukkeren.



WALKARAOUND: Gode brede dollbord frem til fordekket gjør det enkelt og sikkert å manøvrere seg om bord.

konsollen gjør dette til en virkelig Walk-around. Det er godt med griperekker rundt konsollen, og fribordhøyden virker betryggende på fordekket med de høye rekkene.

Vendbare stoler blir raskt til en hyggelig sittegruppe mot akterbenken. Skikkelig baugspryd gjør den til en god ilandstigningsbåt for oss som liker å legge til på skjærene.

Det er grei adkomst til badeplattformen som ligger vakkert integrert i forhold til resten av hekkens utforming. Badestigen er lett å vippe ut selv om du glemte det før du hoppet i vannet. Nok et pluss for brannslukker godt tilgjengelig for fører nederst på konsollen.



Sea Master 210 Sport

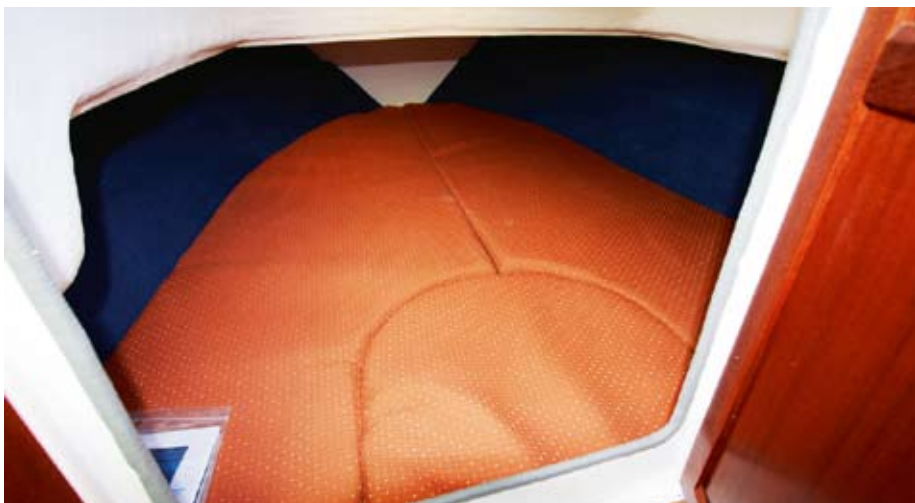
Lengde:	6,50 m
Bredde:	2,20 m
Motor:	110-225 hk
Fart:	30-50 knop
Vekt:	1200 kg
Antall personer:	6
Pris:	ca 295.000,-
(m/4,3 GL/SX 190 hk bensin)	
Pris uten motor:	150.000,-
NYHET: SeaMaster 21 Flexi	Ca 155.000,-
(Introduksjonspris uten motor)	
<i>Priser er inkl. evt. hk-avgift og standardutstyr.</i>	



SOLDEKK: Fordekket er stort, og godt egnet til soling. Høye rekker gjør det også tryggere å ligge der.



RENE LINJER: 210 Classic går pent i vannet. SeaMaster bygger på lang erfaring fra en båtbygger som kan mye om båt.



TRANGT: SeaMaster 210 Classic har sovemulighet under fordekket. Du skal ikke ha særlig klaustrofobi, og lugaren er vel egentlig best egnet til barna.



TØFFING: Glenn Karlsson kan å lage linjelekre båter. Lillebror på 17,5 fot er intet unntak. Denne tøffingen overbeviste både i bølger og på flatt vann.

TRENGER STYLING: Vår juniormedarbeider Vetle Børresen, likte 17,5 foter tross sin litt spartanske og enkle innredning. – Her kan man selv style båten for å få den slik man vil, sier Vetle.

Sea Master 175 Classic

Lengde:	5,25 m
Bredde:	2,00 m
Motor:	40-90 hk
Fart:	30-40 knop
Vekt:	390 kg uten motor
Antall personer:	6
Pris uten motor:	Ca 79.900,-
<i>Priser er inkludert standardutstyr.</i>	

«Lillbrorsan» – også en liten versting

Sea Master Classic 175 ble nok en tilforlætelig trygg og morsom båtopplevelse. Nå beveger vi oss virkelig ned i det billigere segmentet. Utgaven har eksistert i flere år og selger meget bra i Sverige. Igjen snakker vi om et skrog som løfter seg lett og ledig ut av vannet. Vi utfordret båten ganske kraftig ved å ta den utaskjærs i en frisk bris. Vi måtte ta ned farten noe, vi mistet en pute over bord, men ellers så satt båten som klistret til

sjøen og vi følte oss aldri utrygg. Mange mindre båter avslører seg ofte som nervøse og fulle av uberegnelige dansetrinn når vinden øker og sjøen blir høy og mørk. I sving slipper den aldri taket, og det virker ekstra betryggende om man må foreta en rask unnamanøver. Da er det også greit med god fribordshøyde og tilsvarende rekker rundt baut.

Sea Master 175 er en vakker båt. Ser du den fra siden går den utenpå mange

av sine konkurrenter. Den jager også hissig i sjøen, og baugspydet gir den ekstra linjestrekk.

Innvendig er den praktisk, men ikke særlig spennende. Det er nok stuerom, og selvlenserne holder unna for både sjøsprut og regnvann. Skjønt vi opplevde båten som ganske tørr, selv i mye vind og tøff sjø.

frode@batliv.com