



Lika långa, lika breda, men stora skillnader i rigg och köl. Franska Oceanis 393 till vänster, svenska Arcona 400 till höger. Tvärtom på bilden till höger där skillnaden på storsegel och masthöjd syns markant. Notera även Oceanis betydligt högre fribord.

# Matchen

Svensk familjekappseglare mot fransk bobåt. Arcona 400 mot Bénéteaus Oceanis 393. Storleksmässigt nästan identiska. Att det skiljer i prestanda kan var och en förstå. Men hur mycket? Vi stack ut på sjöhavet och förvånades storligen.

TEXT OCH FOTO: MATS GÖTHLIN

gen, det större och effektivare segelplanet och den djupa kölen så mycket. Båtarnas yttre mått är annars ganska lika. Det som skiljer är djupgåendet, 2,25 m för Arcona mot 1,9 m för Oceanis. Kölvikt 2 500 kg mot 2 200 kg. Segelyta 81,6 kvm mot 75 kvm. Totalvikten är också den till Oceanis nackdel, 7 000 kg mot 7 800 kg. Skrovformen är ju heller inte lika. Ej heller priset. Jag ska återkomma till detta.

När jag seglade Arconan var det tydligt hur en vindökning omvandlades till en ökad framdrivande kraft. Båten neg ner en aning och sköt fart. Kraftfullt och med spänst. 393:an krängde mest åt lä. Ibland så det var böktigt att hålla henna på rak kurs i byar på 8 m/s. Endast långsamt kom fartökningen. Det är inte ofta fartskillnader känns bara genom att segla båten. Därför är jag försiktig att uttala mig om att en båt är snabbare än en annan eller att en båt går högre i vind. Det är så många faktorer som spelar in. Men i det här fallet vågar jag påstå att det skiljer väsentligt i seglingsegenskaper. På kryss massor, på läns och slör lite mindre. I lättare vind på 2–3 m/s var skillnaden mycket stor. 393:an stannade upp så fort det lättade ur och var svår att få fart på igen. I 5–6 m/s gick det bättre.

Jag var förvånad. Så stor skillnad trodde jag inte det skulle vara, men uppenbarligen gör den högre rig-



**D**et har kommit en ny båttyp till Sverige. Båtar man inte såg röken av för tio år sedan. Importerade främst från Frankrike, Tyskland och USA. Båtar med höga fribord och breda häckar. Cruisingbåtar byggda mer för boendekomfort än för segling.

Det är också så de används i dessa länder som saknar skärgård. Användarna ligger ofta stilla i hamnarna och njuter av att bara vara ombord. Någon gång slörar de iväg ut på havet för att senare återvända till sin egen hamn eller någon an-

nan i närheten. Här hemma seglar vi betydligt mer och när vi seglar gör vi det också mer aktivt än cruisingseglarna söderöver som hellre slörar än kryssar.

Avsikten med den här jämförelsen mellan den svenskbyggda familjeracern och den franska bobåten var främst att se hur mycket som skiljer i seglingsegenskaper. Att det skiljer kan var och en förstå bara genom att titta på båtarnas köl och rigg. Men hur mycket?

Det kollade vi en sensommardag på Baggensfjärden utanför Stockholm.

## Igenom backvinden

Svensken lade sig snett bakom i lovart. Ganska nära. Spegelvinden från fransyskan störde, men det bekom inte svensken ett dugg som seglade rakt igenom den, lite högre i vind till och med och försvann framför fransyskan på några minuter.

Nytt försök. Återigen med svensken bakom, men den här gången var uppgiften att försöka passera i lä och gå igenom ”den blodiga mattan” som vissa slangbenägna personer plägar kalla den otäcka backvinden från en båt. Den sträcker sig snett bakåt åt lä exakt i vindvim-

pelns riktning. Den kan vara kinkig att passera. Svensken accelererade och tuffade på i lä om fransyskan. När hon passerade ”mattan” riste det till lite i seglen, men hon gick så mycket fortare att hon passerade igenom det störda området på några sekunder och hamnade efter 20 sekunder i det läge som visas på ingångsbilden. Sedan fortsatte Arconan i till synes rasande fart förbi Oceanis. Hon gick markant fortare och 5–10 grader högre.

Jag var förvånad. Så stor skillnad trodde jag inte det skulle vara, men uppenbarligen gör den högre rig-



Det mesta på Arconan är optimerat för segling. Ett exempel är den nersänkta fockrullen som både ger effektivare försegel och gör det lättare att kliva ombord. På Oceanis sitter rullen högt upp och är i vägen. Vanligen är förpulpitarna stängda på importerade båtar eftersom man utomlands oftast förtöjer med aktern mot bryggan.

Inredningen på Oceanis (t.v.) är typisk fransk med massor av luckor i taket för både ljusinsläpp och ventilation varma dagar. Notera det långsgående pentryt som lämpar sig utmärkt då båten ligger stilla, men fungerar sämre till sjöss. Nedan Arcona med L-pentry och stort salongsbord i mitten.



Sittbrunnen på Oceanis 393 är rymlig, har breda sittvänliga sargkanter och är befriad från tampar då storskotskenan sitter på ruffttaket, varifrån också skotningen sker.

Arconans sittbrunn är anpassad för segling med lång storskotskena och bred ratt som nås även då man sitter på skarndäcket. Både foc- och storskotning kan hanteras från rorsmans position.



### Segla eller slappa

Vad kan man lära av detta? Jo, om man vill ha en båt med seglingsglädje, en båt där alla ombord kan delta i seglingen, i skotningen, i justeringen av storskotstravaren, en båt där det betalar sig att trimma och vara aktiv, då ska man inte välja en Oceanis eller liknande båt. För det ändamålet har Bénèteau en annan modellserie – First-båtarna. Alla fabrikanter har dock inte ett sådant alternativ.

Det är viktigt, speciellt i de mässtider som nu stundar, att inte bara falla för det rymliga inre som bobåtarna har utan också vara vaksam på hur de seglar. Det är inte kul att köpa en båt som man tror ska segla fint och sedan upptäcka att nästan varenda båt på fjorden forsar om både i lovart och i lä.



Bryr man sig å andra sidan inte ett dugg om seglingsegenskaperna utan nöjer sig med att glida på undanvind utan minsta brådska och tuffa för motor när det blir kryss och vinden lättar ur, men uppskattar ett bekvämt boende, en stor sittbrunn och ett rymligt inre till ett lågt pris. Ja, då är dessa båtar ett alternativ.

### Prisskillnad

Arcona 400 testade vi i Båtnytt för ett knappt år sedan, varför jag inte ägnar någon ytterligare tid på den. Oceanis 393 är däremot en ny beaktning. Salongen är mycket luftig med en stor durkita direkt vid nedgångstrappan. Detta tack vare att pentryt är placerat långt fram mot huvudskottet längs styrbordssidan. En bra lösning som fungerar i land

om alla sitter inne. Sämre för den som lagar maten om de flesta sitter i brunnen då vägen upp dit är lång.

Det höga och breda akterpartiet ger två väldigt stora akterhytter, större än på Arconan och ljusare. Stuvfack, el- och slangdragningar håller sedvanlig Bénèteau-klass med genomtänkta lösningar och lättåtkomliga servicestationer. Bearbetningen av osynliga ytor är likaledes sedvanlig med obehandlat ändträ och ganska råa ytor i skåpen, under durkarna och kojerna.

Att därvidlag jämföra den med Arcona går inte. Arconan är på det området ett föredöme. Mer genomarbetad båt får man leta efter. Priset är också ett helt annat. Cirka halvmiljonen högre på Arconan. Huruvida det är värt pengarna att

få en båt med överlägsna seglingsegenskaper och en mer ombonad och påkostad inredning kan endast köparen avgöra. Det Oceanis 393 har att sätta emot är ett något rymligare innanmäte.

### Sammanfattning

Tänk noga igenom hur du kommer att använda din båt och vilka seglingsegenskaper du vill ha. Var medveten om att många av de nya importerade "bobåtarna" inte seglar särskilt väl. På båtmässor är det inte ovanligt att blivande köpare bara störtar ner i innandömet och bestämmer båt köpet utifrån den besiktningen. Glöm inte det mest frekventerade utrymmet – sittbrunnen, och provsegla innan du bestämmer dig. Om du bryr dig om hur båten seglar. ■

## Data

### Arcona 400

Längd ö a	11,98 m
Längd v l	10,50 m
Bredd	3,82 m
Djup	2,1 m/2,25 m
Vikt	7,0 ton
Kölvikt	2,5 ton
Storsegel	48,6 kvm
Genua	52,7 kvm
Fock 110 %	33 kvm
Spinnaker	120 kvm
Konstruktör	Stefan Qviberg
Pris	1 780 000 kr
Tillverkning/försäljning: Boo Marin, Gustavsbergs hamn, 134 40 Gustavsberg. Tel 08 570 346 77, fax 08 570 346 29. info@boomarin.se www.boomarin.se	

## Data

### Oceanis 393

Längd ö a	11,94 m
Längd v l	10,69 m
Bredd	3,96 m
Djup	1,55 m/1,90 m
Vikt	7,8 ton
Kölvikt	2,5 ton/2,2 ton
Sorsegel	32 kvm
Genua	43 kvm
Konstruktör	Berret/Racoupeau
Pris	1 310 000 kr
Generalagent: Blue Ocean Yachts, Box 16015, 250 16 Råå. Tel 042 26 03 20, fax 042 26 03 22. pam@blueoceanyachts.se www.blueoceanyachts.se	