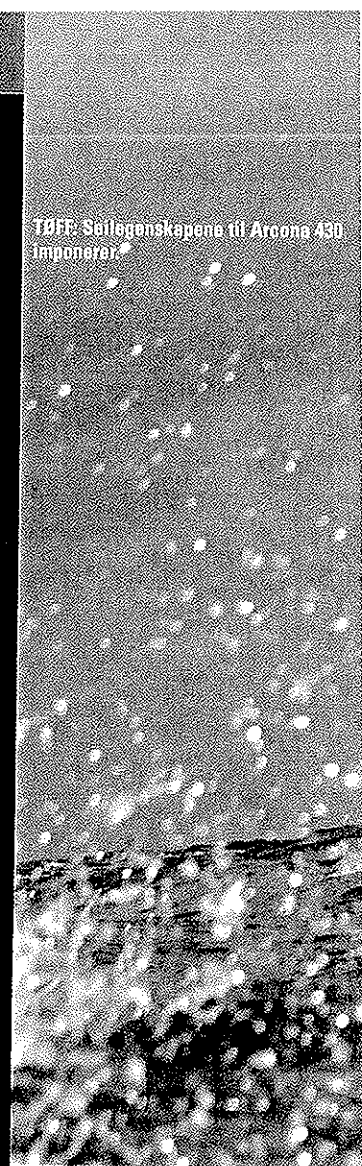
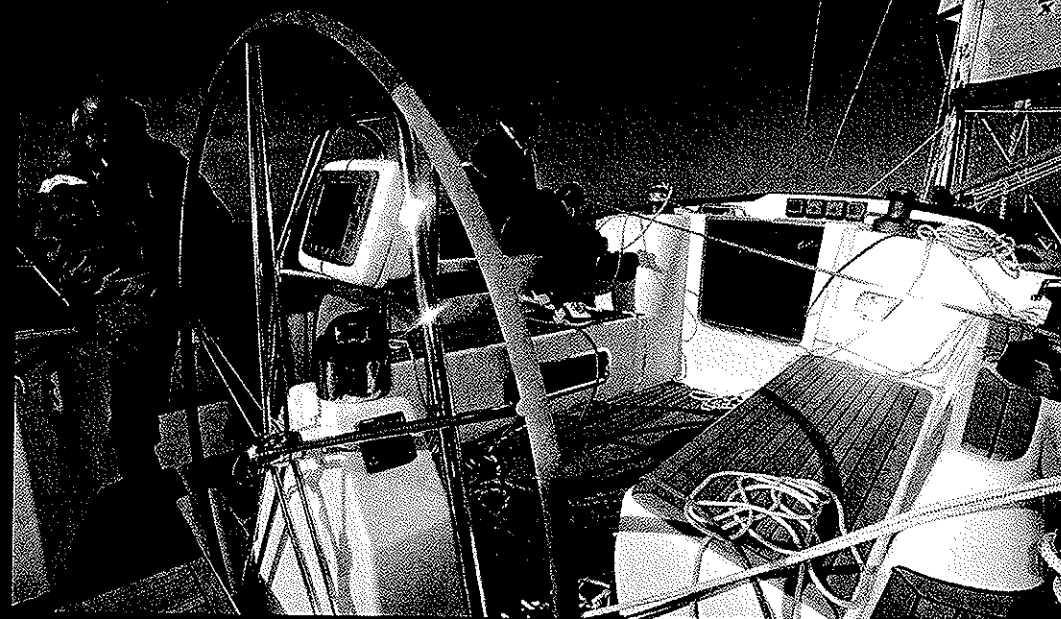




STORT RATT: Cockpiten fungerer best til turseiling.

TØFF: Seilegenskapene til Arcona 430 imponerer.



Turboturseileren

Arcona 430 ser konservativ ut i stylumen, men er et råskinn av en seilbåt.

Arcona har sitt utgangspunkt på den svenske østkysten hvor de også har hatt sitt hovedmarked. Verftet har vært beskjedne i sin markedsføring, og det er ikke alt for mange av disse spreke båtene i våre farvann.

Arcona ligger ganske tett opp til X-yachts i form og funksjon. De svenske båtene er litt billigere, og er litt mer turseiler rettet. I Sverige er det bare ti prosent av kjøperne som seiler regatta aktivt, men så har ikke de Færderseilasen heller.

Kjøperen ønsker en rask båt, og utstyret som oftest båten med

avanserte seil, forteller Torgny Jansson til Seilas.

Overraskende rask

Arcona 430 er en rask cruiser. Skroget er råere enn stylumen. Båten har et skarpt forskip og båten har en dyp L-kjøll og smalt og dypt ror. Båten er langt mer turpreget enn Finnulf 43, men under våre tester var hastighetsforskjellen minimal. Det viste seg imidlertid at Finnulf seilte med mye vann i forskipet som sannsynligvis bremsset den.

Vi lekte oss med Arconan mot Bavaria 43. Fartsforskjellene var betydelige, og overraskende.

Arcona 430 gikk minst fem grader høyere på kryss.

Båten var også relativt enkel å seile på kryss. Den har et bredt spor, og de fleste klarer å seile 7,5 knop på kryss under gode forhold. Rorfølelsen er en kombinasjon mellom tur- og regattaseilernes ønske. Det er litt rorpress, men ikke så mye at det er slitsomt.

Avansert bygget

De første båtene av 43-foteren vil bli bygget i Danmark, mens planen etter hvert er å bygge disse båtene både i Danmark og Sverige. Båten er vakuumstøpt

noe som gjør den lettere enn mange av dens konkurrenter. I laminatet er det brukt vinylester. Det gir en sterkere binding enn polyester, og er heller ikke like utsatt for plastpest.

Båten har en stålramme slik også X-Yachts bruker. – 8/9-riggen krever meget stramme vant for å holde forstaget stramt. Det krever høy stivhet som bare en stålramme kan gi, forteller Torgny Jansson til Seilas.

Stående rigg er dyform,



TRADISJONELL: Arcona 430 har typisk svensk stil under dekk med god planløsning.



SMART: Skjermen vippes frem som TV



TRUKKAR i oppigg i motorbåtstil.



FLUSH DEKK: Liner er for under dekk, og lukene er nedsenket. Vognen til fokken er satt på hytta for god høyde.



ikke rod som X-yachts bruker. Dyform kan man si er en mellomting mellom rod og vanlig wire, og er billigere enn rod.

Svensk under dekk

Båten har en høy finish under dekk, men stilen er tradisjonell. Du får ikke følelsen av å være i en super sprek båt når du er under dekk. Det lukter Orust-kvalitet, men stilen er mer moderne og lysere. Arcona har ikke satset på dagens trend, men

laget en båt som sannsynligvis heller ikke går av moten om noen år. Båten leveres både med langsgående bysse og L-bysse bak. Byggenummer én som var utstilt hadde L-bysse bak. Det gir en fantastisk salong med mange sitteplasser.

Båten har tre lugarer og to bad. Akterlugarene er lyse og gode. Store vinduer mot cockpit-piten gjør dem luftige og lyse. Akterlugarene er blant klassens beste.

Forpiggen er eierlugaren med eget bad. Her er det ikke så lyst som bak i akterlugarene. En luke i dekk er alt som gir lys.

Smart cockpit

Svenskene kan lage gode cockpit-er. Arcona er et eksempel på en båt hvor du kan se at det har vært seilere som har utviklet båten, ikke trendy interørdesignere med velmenende, men ikke alltid så praktiske løsninger.

Cockpiten er best for tur-seiling. Rormannen trimmer storseilet lett, men det er lite plass for både storseiltrimmer og rormann til lo i cockpit-piten. En liten justering av cockpit-karmen og flytting av vinsjen ville gjort det perfekt.

Verftet har satset på et stort ratt. Torgny Jansson forteller at det gir en bedre rorfølelse. Med et stort ratt er det dessuten enklere å gjøre store rorutslag uten å måtte snurre rattet rundt diverse ganger.

Rattet var av stål, og var meget tungt. Det gir et stort dreiemø-

ment som gjør det tyngre å styre. Båten hadde fortjent et kullfiber ratt for regattaseiling. Det gjør at du føler rorbladet, ikke tyngden til rattet.

Selv med det store rattet er passasjen rundt rattet rimelig god. Løygangen er også satt på dørken noe som gjør cockpit-piten renere.

Arcona 430 har mange små rom i cockpit-piten. Her kan man stappe inn tau, eller en kikkert, mobiltelefon etc.

Under tre millioner

Arcona 430 koster 2,8 millioner norske kroner uten seil. Sprayhood, spektrafall, hydraulisk akterstagstrammer og varmtvann er standard. Bunnstoff, foldpropell, klargjøring og rigging koster 45 000,-. Kjøleaggregat i byssa og varmeapparat koster 58 000,-. Båten fortjener en seilpakke til over kr 200. 000. Legg også på elektronikk for minst 100 000,- og båten begynner å bli seilklar.