

Bådnyt har prøvesejlet bådudstillingens største motorbådsnyhed, Moonraker 36

**Det er en
dobbel-
dækker
med kæmpe- succes**



Englands måske mest succesrige motorbåd præsenteres på bådudstillingen i København. Bådnyt har været i England for at prøve nyheden, der måske bliver forløber for en helt ny bådtype i Skandinavien.

Englands mest succesrige luksus-motorbåd Moonraker er nu i Danmark. Den 36 fod lange båd præsenteres på bådudstillingen i Bella-Centret, hvor den efter alt at dømme også bliver største båd.

Moonraker er særlig interessant ved måske at være forløber for en ny bådtype i Danmark. I udlandet har vi allerede i nogle år set disse motorbåde med stor agterkahyt med toilet, lille forkahyt, hovedsalon med pantry og endnu et toilet, et meget rummeligt og helt lukket styrehus og endelig som toppen af kransekagen en flybridge med plads til hele familien.

Det er en opbygning, som giver følelse af en betydelig større båd end de mere velkendte halvplanende familie-både med det traditionelle midtercockpit og uden flybridge. Men Moonraker kommer også til at koste omkring 340.000 kroner - et stort beløb, men man får virkelig meget båd for pengene.

Hårdt vejr under prøvesejladsen

Før bådens præsentation i Danmark har Bådnyt besøgt det engelske værft, hvor vi fulgte produktionen af båden og fik lejlighed til at prøve den.

Prøve-eksemplaret var igennem det meste af 73-sæsonen blevet brugt som »fabriksbåd«, og var derfor kørt grundigt til. Under vort ophold i England var vejret ret hårdt, hvilket gav os mulighed for at se bådens egenskaber i sø.

Båden er konstrueret med skarp stævn og en svagt V-formet bund. Omkring midtskibs er bunden forsynet med en 3 fod dyb og cirka 3 meter lang styrekøl, som er en betydelig hjælp for retningsstabiliteten under langsom fart og især under havnemanøvrer. Men det er også nødvendigt, for en så stor overbygning endda med flybridge kan ikke undgå at virke som et stort vindfang.

Der er installeret 2 x 175 hk Perkins dieselmotor, som var turboladet og specielt afpasset til installation i Moonraker. Det gav båden virkelig fine fartegenskaber med en topfart på 22 knob. I startøjeblikket rejste båden sig kun en smule og på få sekunder nåede den sit maksimale fartområde.

For meget støj

Fra fabrikkens side burde man have gjort betydelig mere ved støjdemningen af det store maskinrum. Vi målte under topfart 90 dB(A) ved føreren, 84 dB(A) i salonen og hele 98 dB(A) i agterkahytten. Ved marchfarten på 15-16 knob faldt støjen til henholdsvis 83 dB(A), 79 dB(A) og 90 dB(A). Foruden denne motorstøj hørte man tydeligt den traditionelle hylen fra turboladerne, når båden nåede sin marchfart.

Bådens beliggenhed i vandet under fart var virkelig god med en planingsvinkel på omkring 1-2 grader. Den skar sig problemfrit og uden banken gennem de ret høje søer og var let at styre under alle fartforhold. Som standard er den udstyret med trimflaps, hvilket er en stor hjælp under såvel langsommere fart som under sejlads med kraftig sidevind.

Ved at benytte flapsene rigtigt kan man uanset vægtfordeling eller sidevind få båden til at sejle helt opret, med den planingsvinkel man ønsker. Og i disse tider, hvor brændstoffet hele tiden stiger i pris, har flapsene særlig betydning, idet de også giver mulighed for at sejle marchfart (2/3 af topfarten) med stærkt reduceret motorkraft, og uden at bådens beliggenhed i vandet ændres.

En udregning af brændstofforbruget viser, at Moonraker med de 2x 175 hk dieselmotorer bruger omkring 68 liter i timen ved topfart, men kun 52-54 liter i timen når motorens omdrejninger reduceres med 2/3. Vil man være ekstra økonomisk sejlede, leveres Moonraker også med 2 x 145 hk Perkins dieselmotorer, der under topfart har et opgivet forbrug på cirka 54 liter i timen og under marchfart cirka 43 liter i timen. Bådens mindste motor-installation er på 2x115 hk, der bruger henholdsvis 36 liter i timen og cirka 29 liter i timen.

Masser af lyst mahogny træ, tykke tæpper og store lyse rum giver indtryk af luksus

Flybride, en skøn ting

Båden kan styres både fra salonen og fra flybriden, og de vigtigste instrumenter findes begge steder. Der er gjort en hel del ud af komforten hele båden igennem. Dette afspejler sig naturligvis også på fører-pladserne, hvor man sidder i velpolstrede stole, der giver udmærket støtte under sejlads.

Udsynet er glimrende fra flybriden, hvorfra man kan se alle bådens hjørner. Men også fra styrehuset har man godt udsyn fremefter og til siderne. Derimod er der stor forskel på styringen fra de to førerpladser. I salonen har man hele tiden fuld kontrol over båden, der straks reagerer, når man bevæger rattet, men den lange kabelgang til flybriden (og måske lidt slitage på prøveeksemplaret), gav slør i rattet, og gjorde det lidt vanskeligt at holde båden støt på kursen, når man dirigerede båden »fra toppen«. Men en flybride er nu alligevel en dejlig ting.

Man har et herligt udsyn, og på Moonraker var der foruden føreren plads til fire personer på de to langsgående bænke. De burde dog være en smule bredere, så der også blev plads til polstrede ryglæn. En smal udadvendt vindskærm på toppen af fly-bridgen sørger for, at luftstrømmene hvirvles over passagererne.



Billedet herover er taget fra forkahytten mod nedgangen fra styrehuset. Bag det lille skot til venstre i billedet gemmer pantryet sig. Bemærk, at pladsen under køjer og bænke er udnyttet til store skuffer.

Billedet til højre er taget fra pantryet. Forkahytten kan lukkes helt af med forhænget, der kan knappes sammen. Herunder pantryet med dobbelt kogeblus, ovn og køleskab, og som ekstraudstyr el-ventilator i loftet. Herunder til højre det nydeligt designede Instrumentpanel, og herunder agterkahyttens toiletbord med



Konstruktør og designer: Robert Tucker og Colln Chapman. .
Værft: Moonraker Marine International Ltd, Brundall, Norwich, England.
Dansk forhandler: Kent Marine, Bentzonsvej 42, 2000 København F.
Dimensioner: Længde 10,91 m, bredde 3,50 m, dybgående 91 m. Deplacement: 7,5 t. Motor: 2 x 175 hk Perkins diesel.
Fartegenskaber: Maksimal fart: 22 knob, marchfart: 15-16 knob. Pris: 340.000 kroner.

Masser af plads, i flere afdelinger

Mens Moonraker kan virke lidt steril i sit eksteriør, er der til gengæld anvendt overraskende meget lyst mahogni-træ i interiøret. De 36 fod er vældig godt udnyttet med tre dejlige store og rummelige afdelinger, hvor mange mennesker kan holde ud at opholde sig samtidig.

Apteringen er i sig selv traditionel nok med kaptajnens store rummelige agterkahyt med eget toilet og bad. I hoved-salonen er der også separat toilet med bad, men den domineres af et stort dinette-arrangement, der kan omdannes til to sovepladser. Overfor er der endnu en sofa, bag hvilken et stort bar-arrangement gemmer sig, og i forlængelse af sofaen er der et delvis adskilt pantry med ovn, køleskab m.m. Forrest i kahytten er der endnu to køjepladser delvis adskilt fra salonen.

Man kunne godt have gjort lidt mere ud af styrehuset og især nedgangen fra agterdækket til styrehuset. Det er en fejl, at man skal kante sig vej, når man skal ned i båden, og det store styrehus er udnyttet alt for dårligt. Men her oplyste værftets repræsentanter, at man er i fuld gang med at ændre disse ting, så de bliver klar til bl.a. den model, der sendes til bådudstillingen i København.

Alle vinduer i styrehuset er oplukkelige og for at hindre vand i at trænge ind foroven, er der monteret et lille ekstra stykke glas, som går ned over vinduerne på den udvendige side.

Fikse detaljer i det skjulte

Da vi gennemgik båden på værftet, så vi flere fikse detaljer som er indstøbt i samtlige både. For eksempel trækkes der ledninger, så en radar er lige til at montere i toppen af flybridgen, over pantryet er der ledninger klar til en el-ventilator, en autopilot er lige til at sætte i, og så kan båden naturligvis direkte tilsluttes 220 eller 110 volt.

Skulle man sejle på et underjordisk skær, så der bliver hul i stævnen, sker der ikke noget katastrofalt ved det, idet der er indstøbt en separat luftfyldt bund i et stort stykke af stævnen. Skal en motor udskiftes, er flybridgen støbt, så den er lige til at bryde igennem, og motoren kan løftes direkte op af båden. Det store sikringspanel ser ikke særlig uoverskueligt ud, idet der er forskelligt farvede ledninger samt betegnelse på alle sikringer.

På den engelske fabrik er ansat 250 mennesker, som udelukkende koncentrerer sig om Moonraker 36. Der fremstilles omkring 150 både om året, og de er alle forsynet med individuelt Lloyd-certifikat. Næsten alt til båden fremstiller værftet selv, således også søgelænderet og sæderne. Moonraker 36 er nu tre år gammel, og af den ret store produktion går 60-70 procent til eksport.

Konstruktør og designer: Robert Tucker og Colin Chapman.

Værft: Moonraker Marine International Ltd, Brundall, Norwich, England.

Dansk forhandler: Kent Marine, Bentzonsvej 42, 2000 København F.

Dimensioner:

Længde 10,91 m,

bredde 3,50 m,

dybgående 91 m.

Deplacement: 7,5 t.

Motor: 2x175 hk Perkins diesel.

Fartegenskaber: Maksimal fart: 22 knob, marchfart: 15-16 knob.

Pris: 340.000 kroner.