

ANONYM HÖJDARE

Skibsplast 660 DC verkade tråkig vid första anblicken. Men hon tar sig.

Text: Paul Bogatir Foto: Mikael Mählberg



TESTAD AV



Paul Bogatir



FÖRARMILJÖN I 660 DC är genomtänkt, alla reglage sitter där de ska och plasten har rätt färg.



DE VÄL DISPONERADE utrymmena och särskilt solsängen är båtens höjdpunkt.



DET ÄR LIKA lätt att vika ned sängen som det är svårt att packa in i kapellgaraget.

»SKIBSPLASTS RECEPT FUNKAR FÖRMODLIGEN TACK VARE ATT DE GÖR OPRETENTIOSA OCH VARDAGLIGA BÅTAR.«

Hon ligger vid bryggan, linjerna är slanka och vackra. Men nog ser damen lite plastig ut, en Svenssonbåt som knappast kommer att överraska, tänker jag och hoppar ned i sittbrunnen där norske Arne väntar.

Jag läste att gubben Skibsrud fick en guldmedalj av kungen, säger jag för att lätta upp stämningen.

Det är min pappa. Arne heter också Skibsrud i efternamn och är en del av familjeföretaget från Evje nära Kristiansand. Pappa Roald startade upp verksamheten redan 1957 genom att göra en snabb plastbåt – och sedan dess har det puttrat på, utan vare sig konkurer eller ägarbyten. Det är unikt i båtbranschen och säkert värt en medalj.

Och Skibsplasts recept funkar förmodligen tack vare att de gör opretentiosa och vardagliga båtar.

UNDER DEN FÖRSTA turen hinna jag bara ta ut henne ur hamnen, göra en fullfartsgir och vika ned solsängen. Hade testet slutat där hade den här texten aldrig blivit till. Motorn, en 150 hästars diesel från MerCruiser, kändes klen och fullfartsgiren var trygg, men aldrig spännande. Känslan jag fick var att skrovet klarar mycket mer.

Nästa dag ska jag köra 660 DC från Holmen fjordhotell söder om Oslo ut till Hanko – en resa på några timmar. På den här tiden hinna jag, inte förälska mig – det är ett starkt ord, men i alla fall betutta mig i båten.

Skrovet är stabilt och stadigt i med- och motsjö, och i stora svall kastar hon undan vattnet bra. Du kommer framåt, men gör aldrig några häftiga flygturer.

MOTORN ÄR FÖR svag för att göra 660 DC riktigt spännande, toppfarten ligger strax över 31 knop, men att

marscha fram med henne i 27 knop genom den krabba sjön i Oslofjorden känns tryggt. Med en större motor, till exempel MerCruisers bensinare på 220 hästar, skulle båten kunna ge en riktigt spännande åkupplevelse.

Men, som Arne sa, det här är en familjebåt och då är ett snop lagom.

Förutsatsen är smart och framför allt enkelt gjord med navigatören rakt framför dig och alla viktiga instrument på sidorna om den. Plasten är grå och minimerar reflexionerna. Är man kort är det stött omöjligt att sitta och köra många daycruisers – jag sjunker ned i stolen och skallen sticker knappt ovanför instrumentpanelen på de flesta jag testar.

MEN DEN HÄR extrautrustade varianten av Skibsplast 660 DC har höj- och sänkbart förarstol som gör livet lättare för alla under 175 centimeter. Tyvärr är det bara just förarstolen som

är justerbar i höjdlid, och den menlösa stolen för navigatören sturrar bara runt, istället för att sitta fast i ett läge.

Utgången ut på fördäck sker via vindrutan och stegen upp är, precis som hela durken, klädd i lekliknande material.

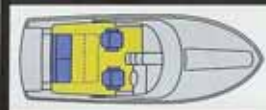
LÖSNINGEN PÅ LAGOM bra. Om man nu inte patsar på tillguds är visserligen imitationen ett bra alternativ, men då är det bättre att ha halkskyddad plast istället för en halldurk. Den här båten är en ren dagtursbåt, även om den har en ruff. Och jag tycker Skibsrudsgrabbarna har tänkt rätt när de lagt allt krut på båtens öppna ytor på bekostnad av kabinen, istället för att kompromissa sönder utrymmena. Båtens finaste lösning är aktersoffan, som med ett enkelt handgrepp kan bli en underbar solsäng för fyra personer (de måste tycka om varandra, annars blir det för trångt).

Enda nackdelen med soffan är att du måste stoppa in handen på mitten för att kunna vika upp den – risken att klämma sig är uppenbar – och att kuddarna inte sitter stenhårt fast. Särskilt den bakersta kudden lever ett farligt liv i grov sjö och hög fart.

MITT I DURKEN ligger stuvén, och den delar plats med både bränsletank och vattentank. Tankarna tar upp stor plats och du får knappt plats med mer än några flytvästar. På sidorna finns stuvplats för fendrar och däri ligger också kapellbågen, som har gasfjädrar. Visst underlättar gasfjädrarna, kapellet står rakt upp istället för att falla ned över ratten eller tillbaka i garaget när du jockey med tyget. Men det är ingen klockren lösning. Kapellgaraget är för trångt och du måste lägga ned tid på att låsa ned både fendrar och tyg i lädan.

Efter ett tag tröttnar man och tryck-

i SKIBSPLAST 660 DC

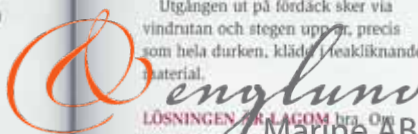


FAKTA
Längd 6,60 meter
Bredd 2,45 meter
Vikt 1600 kilo
Bränsle 140 liter
Vatten 40 liter
Motor CMD QSD 2.0 150S
Fart 33 knop
Pris ca 500 000 kronor

VÄRT ATT NOTERA
+ Smart utnyttjade ytor
+ Fantastisk solsäng
+ Går bra i sjön
+ Borde ha kraftigare motor

KONTAKT
Jensen & Englund Marine AB
www.jensenenglund.se

VISSTE DU ATT
Bengt Erik Iversen, legendarisk bättestare och medarbetare i Vi Båtgare, körde Island runt med en 18-fots Skibspplast på 1980-talet.





METALLPLATTAN ÄR ETT sätt att göra en enkel båt exklusiv. Och det funkar.



660 DC HAR inte en mysig ruff, men den fyller sin funktion på ett bra sätt. Allt finns, och det är designat utan krusiduller.

Jensen & Englund
Marine AB

I den här lilla båten blir toalettbestyren bökiga och inte särskilt privata. Bättre då att gå iland. Utrymmet är begränsat och befriat från snofsiga trädetaljer, men det duger för att bädda ner två vuxna och ett barn en natt. Sedan får det räcka.

Nu till en riktigt dålig lösning: Motorluckan.

DU FÅR SLITA som ett djur för att kunna pressa upp den, trots att det finns gasdämpare som hjälper till. Och efter värre är att du riskerar klämma dig när den ska slås igen. Den som är svag och måste lyfta luckan till sjöss kommer att få ett mindre helvete. När du väl får upp den ser allt redigt ut och det finns mycket gott om plats att arbeta här nere. Lika lätt är det att inspektera diesellanken tack vare lättåtkomlig manlucka.

Och trots att motorn är i svagaste laget har båten en förbrukning på 0,89 liter per nm vid en fart av 24,4 knop och accelerationen 0-25 knop på runt 15 sekunder. Det är fullt acceptabelt.

Båten bjuder på låg ljudnivå, och det är skönt att slippa skrika för att göra sig hörd när båten gör maxfart. Och vid marschfart är Skäbsplast 660 DC en social maskin där du kan använda normal samtalston.

Båten har vackra linjer, men den kommer knappast att höja några ögonbryn vid gästhamnen. Den får ingen guldmedalj av mig, men det är en vettig bad- och solbåt till ett vettigt pris. Det håller länge och ger en klar silverplåt.

er ned allt med våld. Och kapellet i sig är inte bra, men bättre än hos många andra daycruisers. Jag har hittills bara sett vettiga kapelllösningar, alltså såna där du inte sliter skinnet av tummen när du ska få på tyget, hos Nidelv 780 Sport och Askeladden ZS.

BREDVID NAVIGATÖRENS PLATS finns ett litet utvikbart bord som du kan ställa upp ett gaskök på – det enda pentry som finns att tillgå. Att det saknas pentry gör inget på den här lilla båten, men man hade lika gärna

I RUFFEN FINNS ett tvättställ och en toalett, som jag aldrig skulle använda.



3 KONKURRENTER

YAMARIN 64 DC

Yamarin 64 är snabb, jävovändig och provvärd. För runt 400 000 kronor med 150 hk Yamaha kan du göra mycket roligt.



FLIPPER 70S

Lugn och väl-artad, och en bra bobåt. Med en D3-190 från Volvo Penta kostar hon runt 700 000 kronor.



UTTERN D66

Uttern står för det pentrysvenska, utan flärd och krångel. D66 har ett resolut och kraftfullt skrov. Pris 600 000 kronor.



OUTSPÄTT

Skäbsplast var inte en båt som imponerade på mig direkt. Men efter två dagar var jag smickad i den enkla DC:n.



MOTORUTRYMMET ÄR RENT och snyggt, och du kommer enkelt åt filter och slangar.

TABELL SKIBSPLAST

FART OCH BRÄNSLEFÖRBRUKNING

660 DC med Cummins MerCruiser QSD 2,0 150 hk

