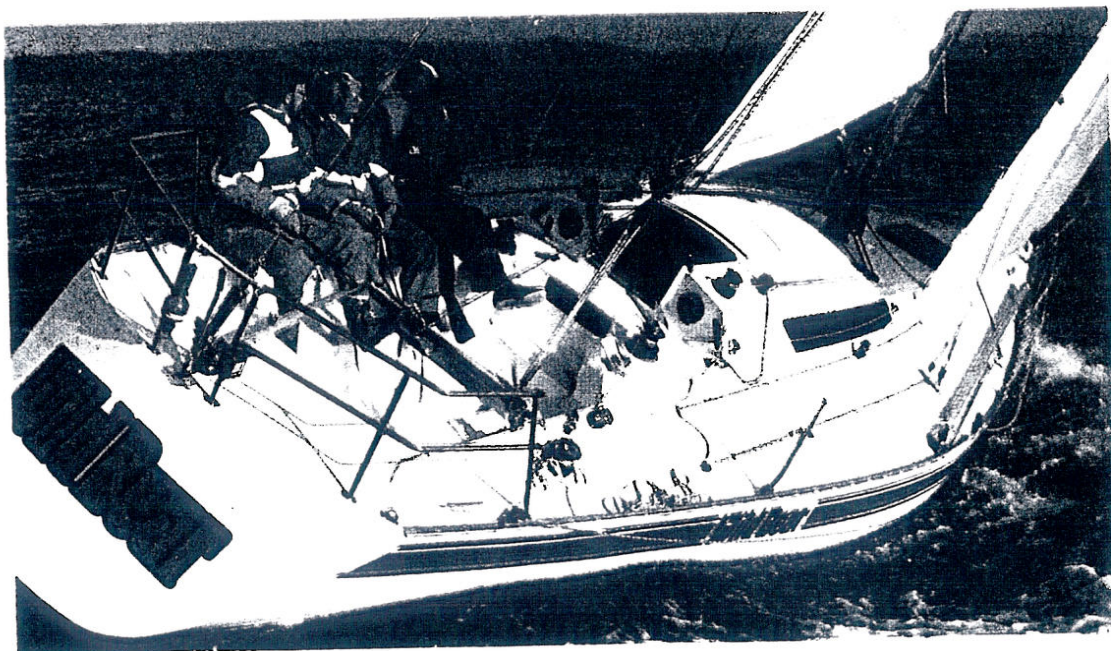


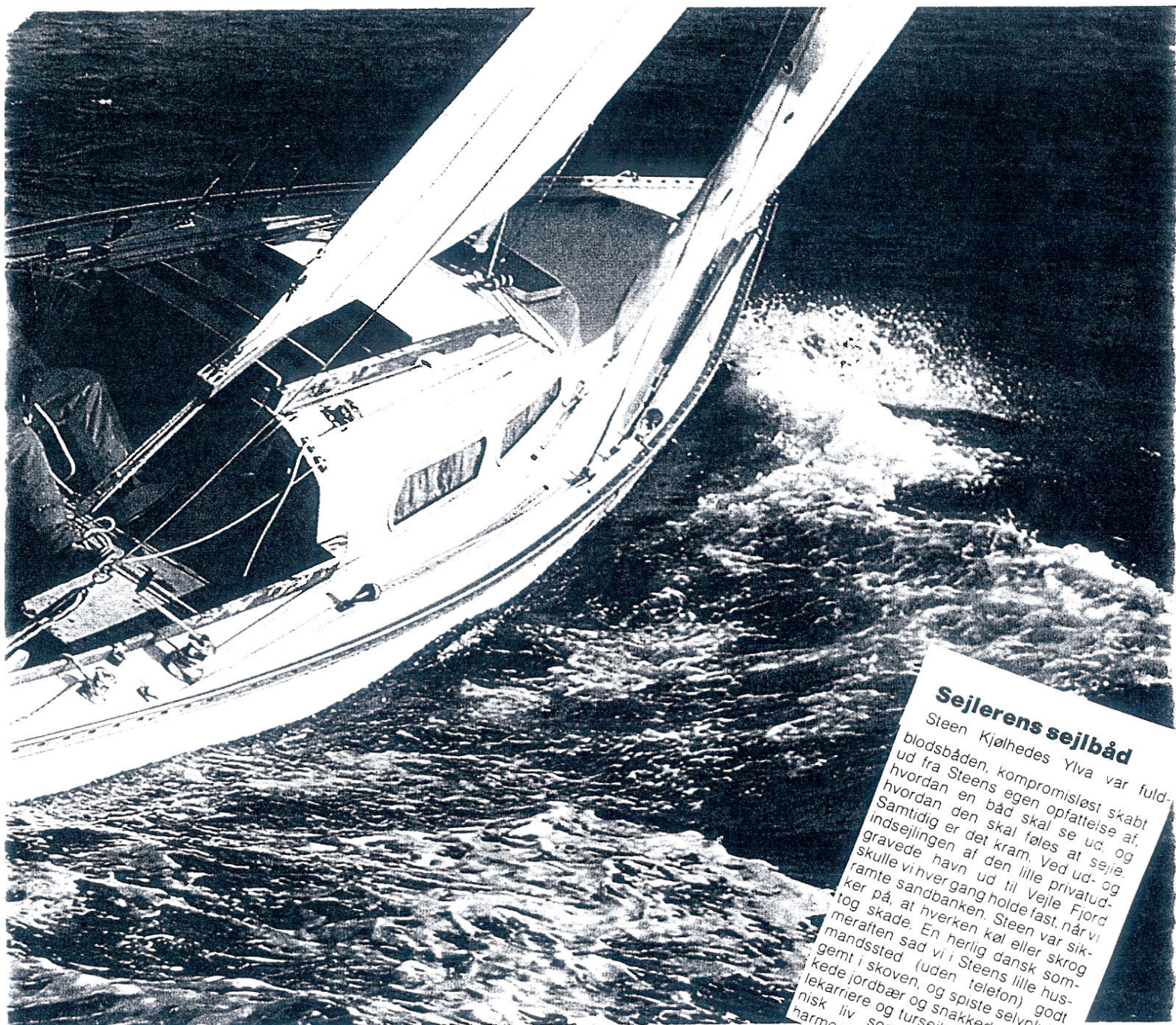
TEST. Bådnyt

Af Torry Lindstrøm,
Henrik Kruse og John Kristensen.
Foto: Arne Magnussen.



»Den tykke mod den tynde«
døbte vi straks denne
usædvanlige duel på
yderpunkterne i dagens
sejlbåds-tilbud: Kjølhedes Ylva
mod den engelske IOR-racer
Hustler 32. To forskellige måder
at dyrke sejlsport på. Det
atslappede mod det hårde slid.





Sejlerens sejlbåd

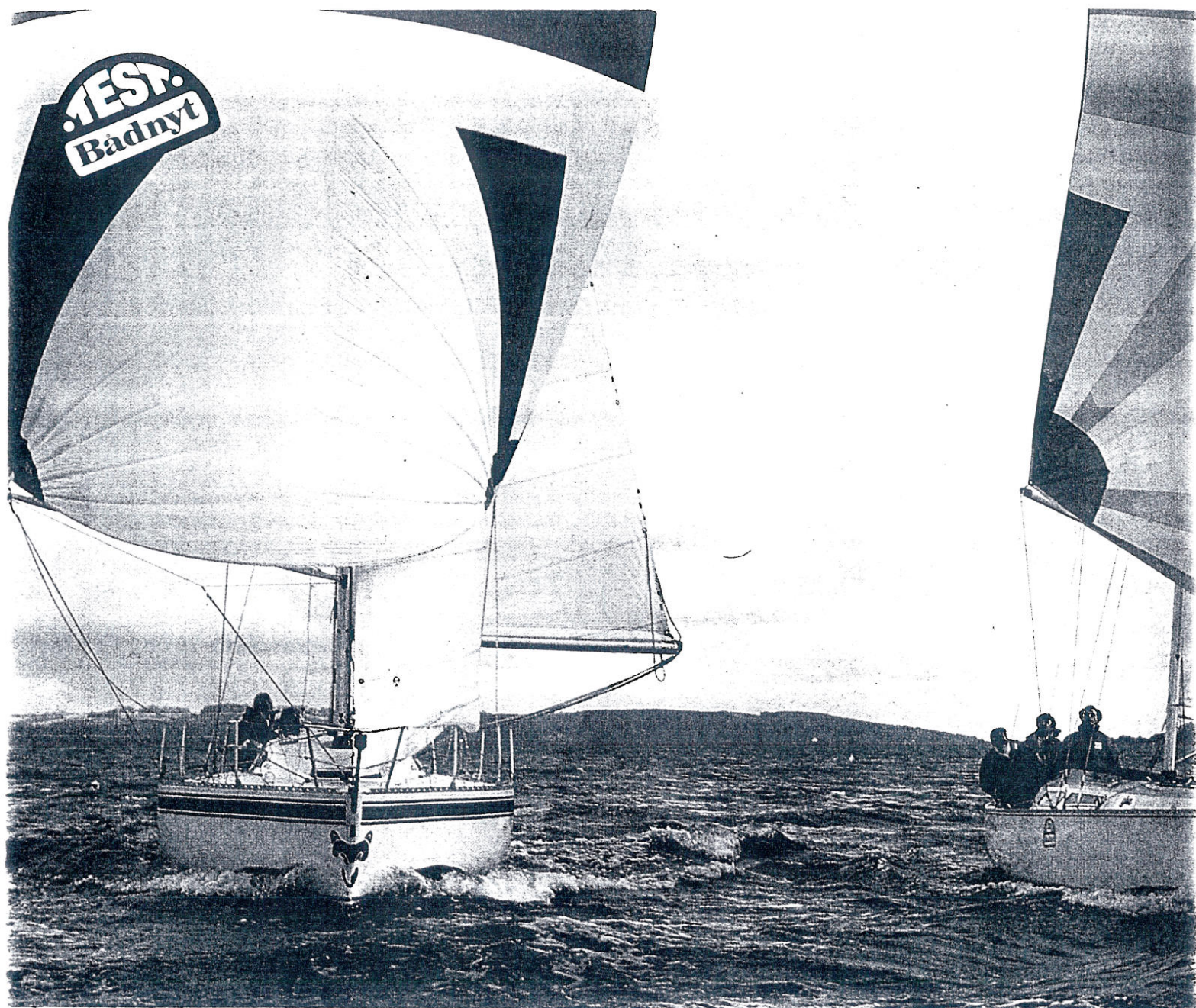
Steen Kjølhedes Ylva var fuld-blods-båden, kompromisløst skabt ud fra Steens egen opfatelse af, hvordan en båd skal se ud, og hvordan den skal føles at sejle. Samtidig er det kram, ved ud- og indsejlingen af den lille privatud-gravede havn ud til Vejle Fjord, skulle vi hver gang holde fast, når vi ramte sandbanken. Steen var sikker på, at hverken køl eller skrog tog skade. En herlig dansk skrogmandssted (uden telefon) godt gemt i skoven, og spiste selvpluk-kede jordbær og snakkede om jol-nisk liv som tursejlsads. Et harmonisk båd, baggrund for en

Duel: Ylva mod Hustler 32:

Den moderne havracer kunne ikke slå skærgårdskrydseren

Den klassiske skærgårdskrydser-type udkonkurrerer med lethed en moderne IOR-racer. Undtagen på ét punkt: IOR-race. Så har man ambitioner om at gøre sig i moderne havkapsejlsads, er en båd som Hustler 32 interessant. Men er man ikke vild efter meget plads, er Ylva'en inde i billedet som kombineret tur- og kapsejler.





H ■ Hvad kan den moderne IOR-racer egentlig, som den klassiske skærgårdskrydser ikke kan? Svaret er ganske enkelt: IOR-raceren løber med sølvtøjet, når man sejler efter IOR. Ellers er den moderne havkapsejler ikke nogen garanti for førstepladser og hæder, så længe vi sejler i nordiske farvande efter Scandicap-reglen.

Bådnyt tog ud og prøvede de to bådtyper mod hinanden. Vi lånte Steen Kjølhedes Ylva og satte den op imod Flemming Denenroth's engelske Hustler 32. »Den tykke mod den tynde«, dobte vi straks testen, som går på nogle af de mest karakteristiske yderpunkter i moderne sejlbådsbyggeri i dag. Ylvaen er over 12 meter lang, men kun 2,30 meter bred. Hustleren er mindre end 10 meter lang, men over 3,40 meter bred.

Ylvaen er primært bygget til fart. Masser af fart. Og den honorerer næsten enhver forventning, som man med rimelighed

kan stille, når man ser det lave, slanke skrog ligge ved kajen. Den er en forfinet og gennem-eksperimenteret version af den klassiske skærgårdskrydser, hvor det bedste er bevaret, og fejlene – specielt tendensen til at banke i sø, er elimineret.

Hustleren er primært en IOR-racer og naturligvis også bygget til fart, men en anden slags, kan man sige. Den er beregnet til at gå ind under de moderne regler og skal kæmpe mod ligesindede. På en måde er den et skægt skiv, for den er en art byggesæt, hvor man kan vælge mellem to forskellige rigtyper og tre forskellige køle. Man skal på forhånd bestemme, om man vil have den proppet ned i halvtønner-klassen, eller man vil gå efter Scandicap-løbene i Skandinavien. Det hele er spørgsmålet om at pege på de rigtige ting og så tage check-hæftet frem og skrive.

Når man ser på målene for de to både, har Hustler 32 tilsyneladende

dende alle kortene på hånden. Scandicap-målet bliver alt efter udstyret mellem 6,70 og 6,95 mod Ylvaens 8,0-8,1. IOR-målet for Hustleren kan klemmes ned til 20,0, hvilket er halvtønner-klassen. Ylvaens IOR-mål er »håbløst«, som Kjølhederne udtrykker det. De griner svedent og opgiver ca. 31,1 i IOR-mål, det er kun en anelse mindre end 2-tonneren »Maestro«.

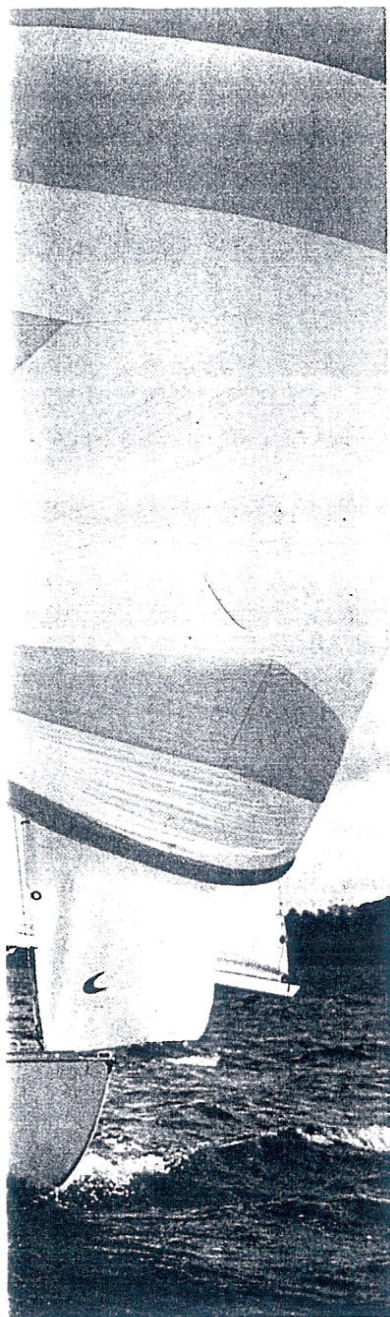
Afslappet fart med Ylva hårdt arbejde i Hustler

Men noget er der altså stadig, som tiltrækker sejlerne ved skærgårdskrydser-typerne. Det fik vi det første sikre fingerpeg om, allerede fra første minut af testen på Vejle Fjord. Ylvaen smed sig dovent for vinden og lagde tydelig afstand fra Hustleren, navnlig i fart, men også i højde. Om bord i Ylvaen sad besætningen allerede og slangede sig på tofterne og tænkte på bajersk øl og lignende. På Hustleren var der gang i over-

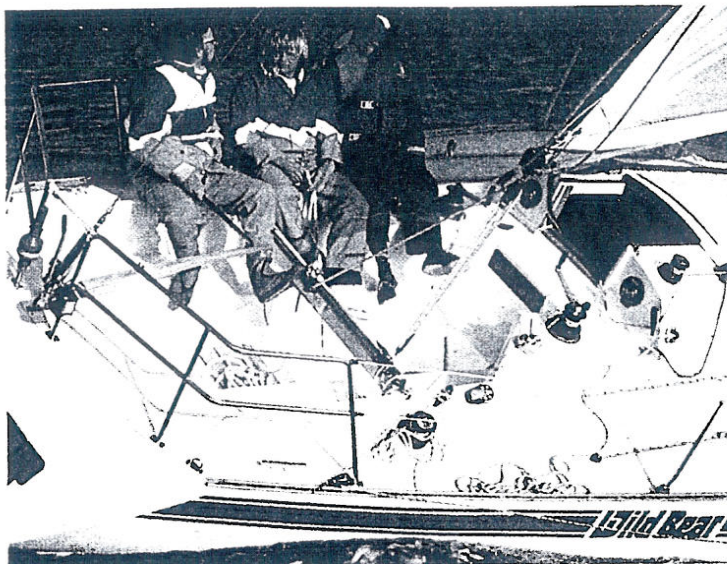
vejelserne, om vi skulle rebe ét reb ned eller nøjes med mini-rebet.

Vejlen til IOR-hæder er tornefuld i Hustleren. Her sidder man højt til vejrs og er klar til at lyde skipperens mindste vink, for her skal der arbejdes, enten med sejlene, eller med vægtfordelingen, hvori besætningen indgår som levende trim-vægte.

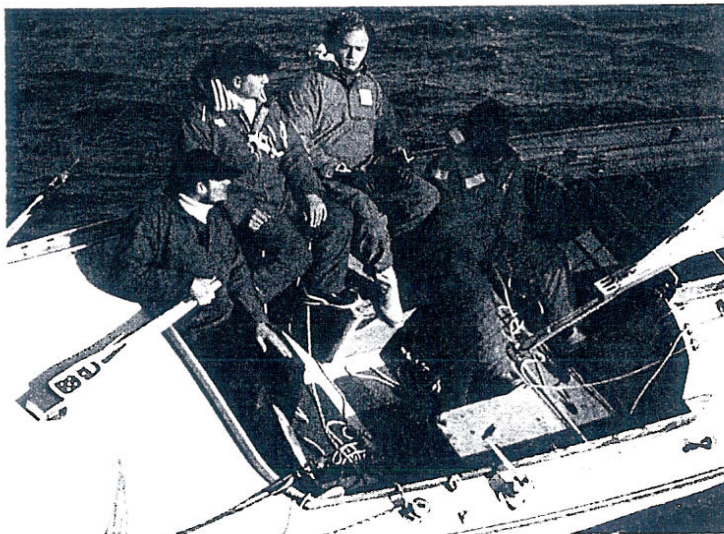
Under testen blæste der 8-10 m/sek., og Ylvaen bar uden vanskeligheder fuldt storsejl og sin smalle fok. Netop i denne vindstyrke fik vi et klart billede af, hvor forskellige de to både er at sejle på kryds. Hustleren førte samme størrelse sejl, den har også den samme kølvægt og nogenlunde samme mastehøjde. Alligevel tog den på vej i pustene, krængede kraftigt over og »væltede« sig op til vinden med sit ekstreme undervandsskrog. Den tåler ingen krængning over ca. 20 grader, og der savnedes voldsomt et par kraftige gaster til luv. Det-



◀ Ylvaen er hurtigst under alle forhold. Den sejler sagtens sit større Scandicap-mål hjem over for Hustler 32. Men til IOR er den håbløs - den måler som en 2-tonner.



◀ Cockpittet er kæmpestort i Hustler 32. Man rider højt til vejrs på den, og gasterne kommer ikke i vejen for hinanden ved håndtering af de mange hal. Sidedækket kunne dog have haft en mere heldig vinkel, når man sidder dér på kryds.



◀ Ylvaens cockpit er dybt og uden selvlæns, og man sidder hyggeligt nede i det med god kontakt med elementet. - Altså, hvis ikke gasterne hopper op på karmen som her. Der er faktisk kun plads til tre ad gangen under sejls. Fire som her giver trængsel.

te adfærdsmønster er ingenlunde noget usædvanligt for en IOR-båd, og Hustleren er tilmed i den stabile ende.

Sammenligningen var blot så graverende, for Ylvaen krængede blot noget mere over, hver gang Hustleren fik et lille anfald af IOR-syge. Når pustene gik over 10 m/sek., var det tydeligt, at Hustleren skulle have haft et reb i storsejlet. På Ylvaen var det ikke nødvendigt før omkring 12-13 m/sek., men da båden sejler ubesværet videre med helt op til ca. 45 graders krængning, kan man tillade sig at indtage en afventende holdning over for rebning. Noget ekstra krængning går ikke ud over kursen eller farten i Ylvaen, hvor det under en kapsejls er katastrofalt for farten at lade IOR-båden krænge for meget.

Galop-hesten mod intercity-toget

Styremæssigt burde der være en kolossal forskel på de to både,

men i dette tilfælde var Hustleren en positiv overraskelse. Den har en virkelig god retningsstabilitet og var ikke den nervøse galophest, vi havde forventet. Når den lå veltrimmet på krydset, styrede den faktisk sig selv, så længe vinden var stabil. Der skulle dog ret grove indgreb til med rorpinden for at forhindre den i at søge til vinden i pustene, men teknikken med den går da også ud på at lade den »vælte«, fordi farttabet derved er mindre, end hvis man river i rorpinden for at hindre det.

Ylvaen giver en helt anden sejlfornemmelse. Hopper man over i den fra Hustleren, er det som at forlade ryggen af en stor ting, der ikke kan beslutte sig til, om den skal dykke ned under vandet eller ej. I Ylvaen overvældes man af denne trykke atmosfære af »gammel-dags« båd, hvor man sidder helt nede ved elementet, rimeligt i læ. Man sejler i vandet, ikke ovenpå. Styremæssigt falder Ylvaen i hånden med det samme.

Den er retningsstabil, og er hurtig på roret uden at være nervøs. Det lange, slanke skrog skærer sig ubesværet igennem bølgerne og giver de ombordværende denne »10-meterfornemmelse«, der i dagens anledning blev beskrevet som at køre intercity-toget. God fart uden afbrydelser.

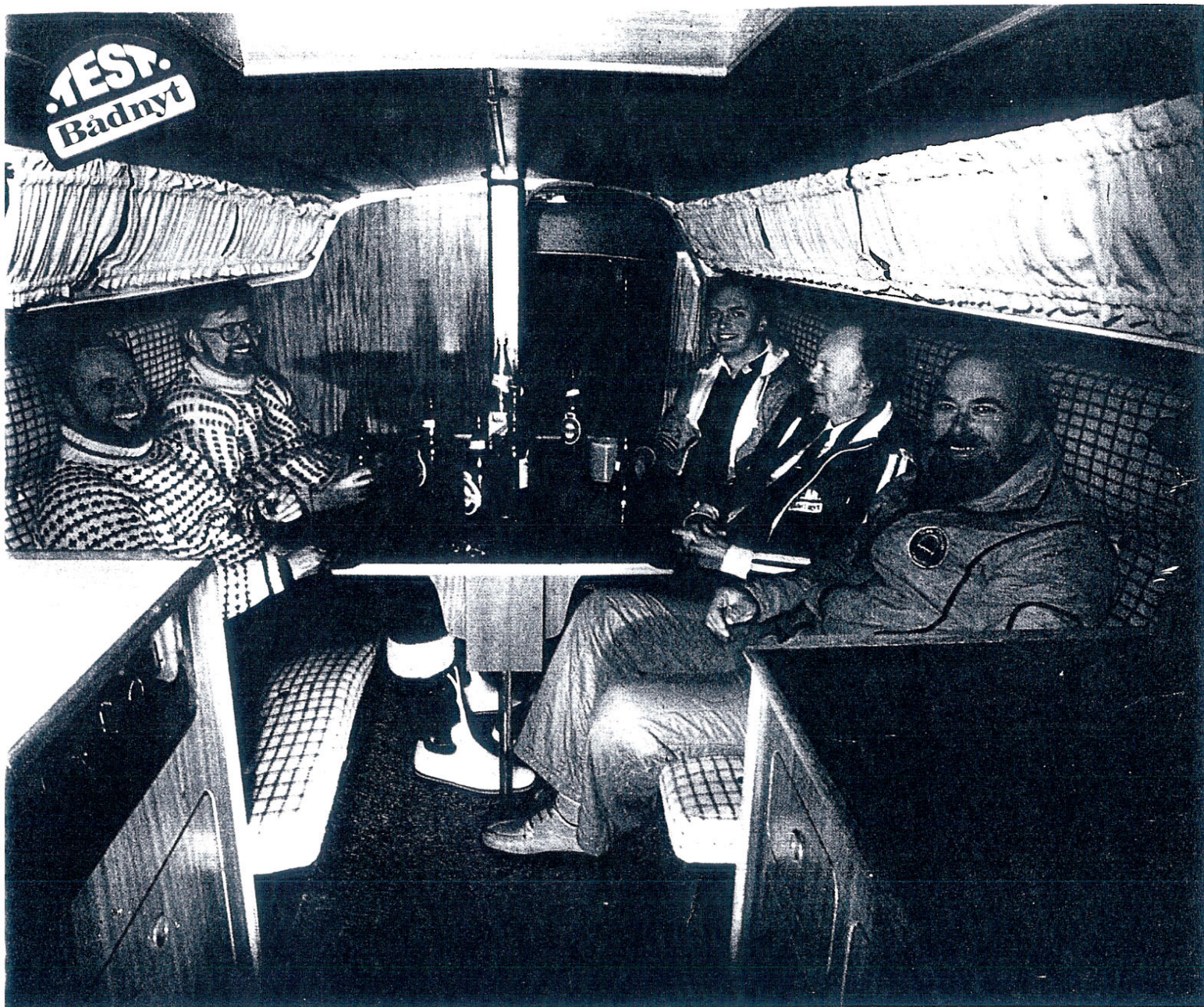
Simpel sejlsads eller stor organisation

Fartmæssigt er Ylvaen klart Hustleren overlegen. Det viste testen, og det viser de sidste års kapsejlsresultater, Ylvaen sejler nemt sit Scandicap-mål hjem. Den klassiske båd er også lettere at håndtere. Hvad taler egentlig for at købe en IOR-båd fremfor skærgårdskrydseren? Svaret er: Ambitioner. Ylva-typerne har ikke en chance for at gøre sig gældende i moderne IOR-kapsejls. Er man ude på at blande sig i det store skalaforhold, så skal man have fat i en passende IOR-båd og prøve det »store« apparat

med mange sejl, mange hårdtarbejdende besætningsmedlemmer og en velsmurt organisation om bord.

Betjeningen af de to både er for så vidt ens, idet der er tilbageførte fald og hal til cockpittet i begge. Umiddelbart føles Ylvaen lettest at finde sig til rette med, fordi dens cockpit er smalt og dybt, og man kan sætte sig hen til spillene, når de skal betjenes.

Hustlerens cockpit er diame-tralt modsat. Man rider højt oven på båden, og cockpittet er så bredt, at man føler sig helt hjemløs i de første timer. Der er arbejdsplads til en masse mennesker, men det ligger i et selvlæsende cockpits natur, at man tvinges til en arbejdsstilling *hen over* spillene, og uden at have kroppen sikkert forankret mod cockpitkarmen, som i Ylvaen. Måske var her en opgave at løse for cockpit- eller spildesignere - hvad med vandretliggende skødespil?



➤ Ylva har en hyggelig kahyt, men der er kun halvt så meget plads som i Hustler

Om de to både kan anvendes til tursejls, er i høj grad afhængig af indstilling. For en rutine: et sejler vil Ylvaen kunne anvendes til »alt«, lige fra singlehand-sejls. Begge både er pladsmæssigt »små« både. De byder ikke på nogen motorsejler-komfort, men der er intet, som forhindrer en familie i at benytte dem til tursejls. Ylvaen vil sandsynligvis være mest problemfri at komme rundt med. Den er enklere at håndtere. Hustleren vil kræve noget mere planlagt sejls eller en sporty familie, og mange steder kan den ganske enkelt ikke komme ind mellem pælene med sit uhyre brede skrog.

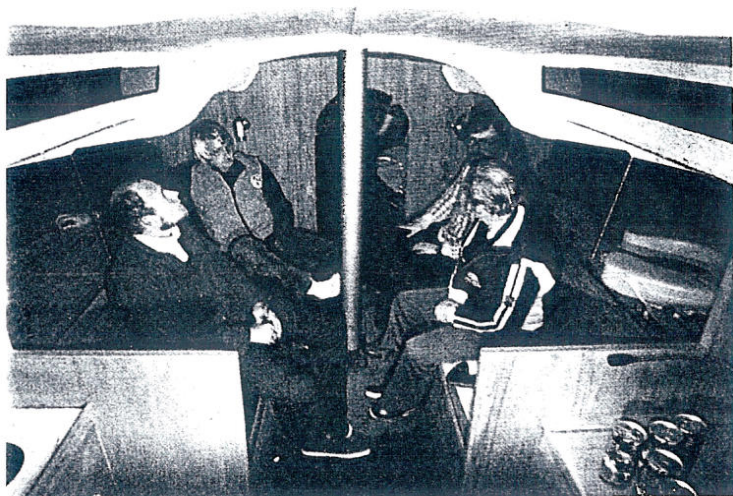
Under dæk er Hustleren klart størst, men på grund af det flade dæk er skroget ikke udnyttet så meget, som man kunne forvente. Der kan fremtrylles 8 køjepladser i Hustleren, men ikke alle bliver lige gode. Af voks-køjer vil vi kun skrive under på, at der er 4,

fordelt med de to hovedkøjer og to hundekøjer i salonen og to rørkøjer i agterrummet. Dertil kommer to hundekøjer i salonen og to i forrummet. Prøvebådens aptering var imidlertid en eksperimentel-opstilling, som den danske importør endnu ikke har fået givet den endelige udformning. Til selskabeligt samvær rummer kahytten sagtens 8 mennesker til bords, og der er plads til en rummelig pantry-sektion i bagbord, med et modsvarende rigeligt navigationsbord til styrbord.

Ylvaen har en meget mere begrænset plads under dæk, selv om den umiddelbart ser forjættende ud med sine sofa-prægede køjer, som beklæder skrogsiden (Steen Kjølhede: »Når folk spørger, om vi kan lave skuffer bag ved nakkepuderne, svarer vi: Ja, men det kommer altså bare til at se så underligt ud udenpå!«).

Den følger det klassiske mønster med køjeplads til fire perso-

Ylvaen har charme og kvalitetspræget atmosfære under dæk, men pladsen bliver aldrig det store. Man »ligger« til bords med hovedet ude under sidedækket. Der er fire voksenkøjer i alt.



Kahytten er bred og rummelig i Hustler 32, men apertingen på billedet er kun en forsøgsopstilling, der skal give en idé om pladsforholdene. Der er fire fast køjer og fire »hunde-køjer«.



Ylva'en er så smal, at der ikke kan navigeres og varmes pølser på samme tid. Kok/navigatør sidder nemlig på kahytstrappen. I Hustleren kommer ingen i vejen for hinanden.

ner, to hovedkøjer i salonen og to i forskibet. Man skal sætte sig godt til rette på køjerne, ellers støder man hovedet imod loftet i Ylvaen. Men der er en skøn atmosfære og en gennemført, flot finish under dæk, hvormed man gerne finder sig i en smule af-savn. Serviceorganer som pantry, navigationsbord og toilet er der skaffet plads til i Ylvaen, men navigatøren har kun et bord. Han må sidde på kahytstrappen, hvor han deler pladsen med kokken.

Når fire sejl er nok - og ni ikke for mange

Udstyrmæssigt er begge både »færdige«, men uden sejl og motor. De har alle fald, spilerudrustning osv., men valget af motoren og sejlene er alligevel så individuel en sag for folk, der interesserer sig for denne type både.

En fornuftig indenbords motor-installation vil koste næsten

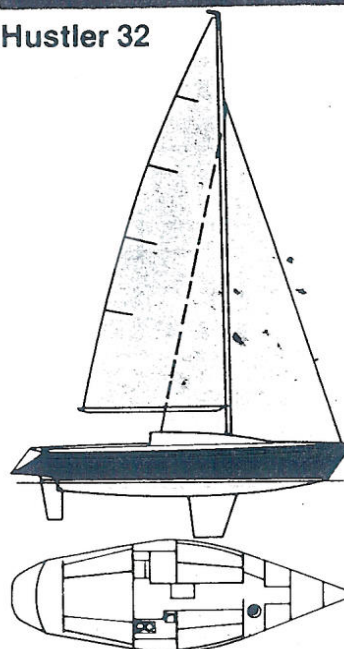
nøjagtigt det samme, 22.000 kroner, til begge både. Der er i begge tilfælde valgt en let benzinmotor med S-drev og foldepropeller.

Når vi kommer til sejlene, begynder priserne at løbe fra hinanden. Ikke, fordi den ene kan klare sig med billigere sejl, men fordi Ylvaen kan klare sig med en del færre sejl end Hustleren. Godt udstyret med al rimelighed, med fok, spiler, genua og storsejl med reb, skal der købes sejl af god kvalitet for ca. 23.000 kroner til Ylvaen.

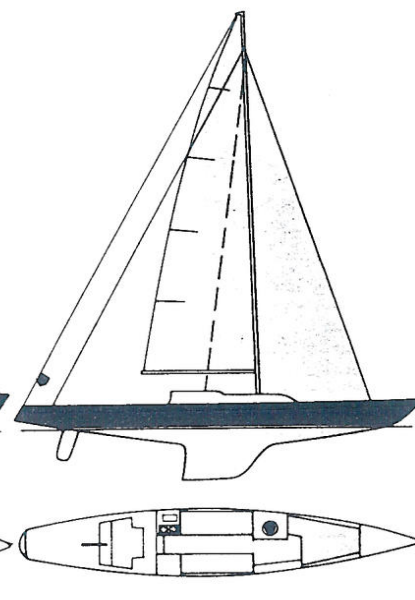
Skal Hustleren have en garde-tøbe, der svarer til udfordringen i IOR-sejlsads, skal der investeres omkring 35.000 kroner, og man er først dækket rimeligt ind med omkring ni sejl til omkring 45.000 kroner.

Men så er man også klar til at starte sit eget lille »Maestro«-team af stålsatte mænd. De skal nemlig kunne tåle, at en Ylva smutter forbi i ny og næ.

Hustler 32



Ylva MK V



Den tykke og den tynde

Data	Hustler 32	Ylva MK V
Konstruktør	Stephen Jones	Kjølhedes/ Jacobsen
Værft	Verlvalle, England	Kjølhedes Bådebyggeri, Børkop. Tlf. 05 - 86 66 82
Importør	Dedenroth Yachting Billund. Tlf. 05 - 33 85 30	
Længde	9,86 m	12,18 m
Vandlinje	7,63 m	9,00 m
Bredde	3,43 m	2,29 m
Dybgående	1,82 m	1,60 m
Vægt u. motor	1550 kg	3100 kg
Kølvægt	1792 kg jern*)	1650 kg bly
Storsejl	26,50 m ²	20,00 m ²
Fok, high aspect	17,20 m ²	16,80 m ²
Genua I	26,20 m ²	29,10 m ²
Genua II	26,20 m ²	(rebet I)
Spiler	58,70 m ²	77,70 m ²
Scandicap-mål, ca.	6,7-6,95	8,0-8,1
IOR-mål, ca.	22,3	31,1
Klassificering	Kan måle ind i 1/2-ton, (IOR-mål 22)	National standardklasse
Standard-pris uden motor og sejl, men med grej, spilerudrustning	278.000 kr.	243.250 kr.
Motorinstallation ca.	22.000 kr. OMC 15 hk benzin med S-drev og foldepropel	22.000 kr. Volvo 7,5 hk benzin med S-drev og foldepropel
Sådan koster sejlene	Til IOR	Til Scandicap
Storsejl m. reb	6685 kr.	6051 kr.
Fok, high aspect	3916 kr.	4160 kr.
Stormfok	1427 kr.	-
Genua I, svær	4953 kr.	5880 kr. (m. reb)
Genua I, let	4758 kr.	5319 kr.
Spiler, tri-rad.	5563 kr.	7185 kr.
Skærings-tri-rad.	5063 kr.	6039 kr.
Max. IOR-spiler	4843 kr.	-
Spiler-stagejil IOR	3257 kr.	-
I alt, »kampklar«	340.465 kr.	299.884 kr.

*) Hustler leveres med 3 forskellige køltyper.