

# ÅRETS BÅT

## -VÄL SMAL OM MIDJAN

Motorboat Monthly har utsett Nord West 420 till Årets Båt 2007. En tung titel. Ronald Rybbe har granskat vinnaren i sömmarna och funnit att även solen har sina fläckar.

**TESTAD AV**



AV RONALD RYBBE

»OM DEN TÄNKTE KÖPAREN DÄREMOT ÄR EN NORDBO FINNS INGET MER ÖVERTYGANDE ÄN ATT DRA UT PÅ KATTEGATT ELLER ÄNNU HELLRE NORSKA HAVET I 10 – 12 METER PER SEKUND.«



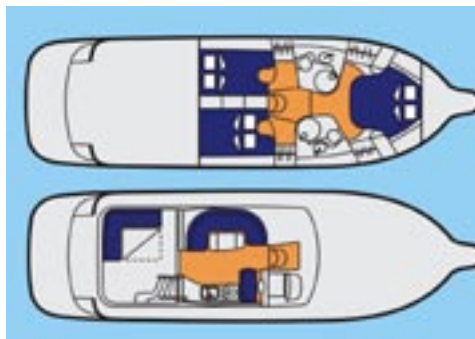
**TOPPBRYGGAN ÄR** i enlighet med trenden för dagen spatiös och väl möblerad.

**N**orska, tyska och engelska facktidningar öser beröm över Nord Wests senaste byggen 390 och 420. Nord West 420 blev i början av året utsedd till »Motorboat of the year 2007« i klassen under 50 fot med toppbrygga, där konkurrenterna hette Fairline, Bénétteau, Nimbus och Princess. Förmodligen med all rätt. Självt vill jag inte gärna påverkas av andra skribenter och undviker därför särtrycken och annat reklammaterial till dess jag skapat mig en egen uppfattning.

På båtmässan Allt för Sjön 2003 fick jag besök av Benny Martinsson, ägaren och skaparen av det svenska varvet Nord West. Han var lite nyfiken på mig. Det hör inte till vanligheten att en båtbesiktningsman ställer ut på en båtmässa. Vad hade jag för budskap? Han förstod raskt min poäng efter att sett några få skrämselfbilder i min monter. Han berättade att när han har att göra med en tänkbar båtköpare från Mellanuropa är denne som regel mest intresserad av ratten, stolen, styrplatsen, motorinstrumenten, navigationstekniken och inte minst toppbryggan. Kortare uttryckt: just de faktorer som får personen att känna sig som en kapten. Om den tänkte köparen däremot är en nordbo finns inget mer övertygande än att dra ut på Kattegatt eller ännu hellre Norska havet i 10 12 meter per sekund och köra så fort det

bara går med bibehållen komfort rakt mot den grova sjön. Har man sen haft turen att få bjuda på åkturen en kall och regnig dag i oktober eller november och med ombonad värme, isolering och ventilation ombord, är det lätt att förstå att presentationen av en båt från Nord West blir nästan fulländad. Med andra ord: Benny Martinsson har mycket klart för sig vad hans kunder har för krav. Han är lyhörd. Och bygger båtar som lever upp till kundernas krav.

Minnet av Bennys ord dyker upp igen en mycket regnig, stormig och tidig decembermorgon tre år senare när jag är på väg över bron till Vindön på Orust för att testa hans ögonsten, Nord West 420. Hans ord återkommer inte bara för att det även denna dag blåser 10 12 meter per sekund vilket passar utmärkt för den kommande provkörningen, utan orden återvänder också under flera timmar då vi tillsammans går igenom varvets produktion. Om jag hade fått bestämma



## NORD WEST 420

### FAKTA

Längd: **13,5 m**

Bredd: **3,9 m**

Djupg: **1,2 m**

Vikt: **ca 12 ton**

Bränsle: **2x600 l**

Vatten: **500 l**

Gråtank: **180 l**

### Batterier

Navigation: **180 Ah**

Start: **180 Ah**

Förbrukning: **540 Ah**

Maxlast: **12 pers**

CE-kategori: **B**

Motorer: **2x310–2x370 hk**

Priser: • 2 x VP D6-310 EVC, DP drev, 310 hk  
4 888 250 kr • 2 x VP D6-350 EVC, DP drev,  
350 hk 4 995 000 kr • 2 x VP IPS 500 EVC 272  
kW, 370 hk 5 156 625 kr • 2 x VP IPS 600 EVC  
320 kW, 435 hk 5 292 675 kr

### TESTKÖRNINGEN

Last: **2 pers**

Motor: **2xVolvo Penta IPS600, 870 hk**

Fart: **35 knop**

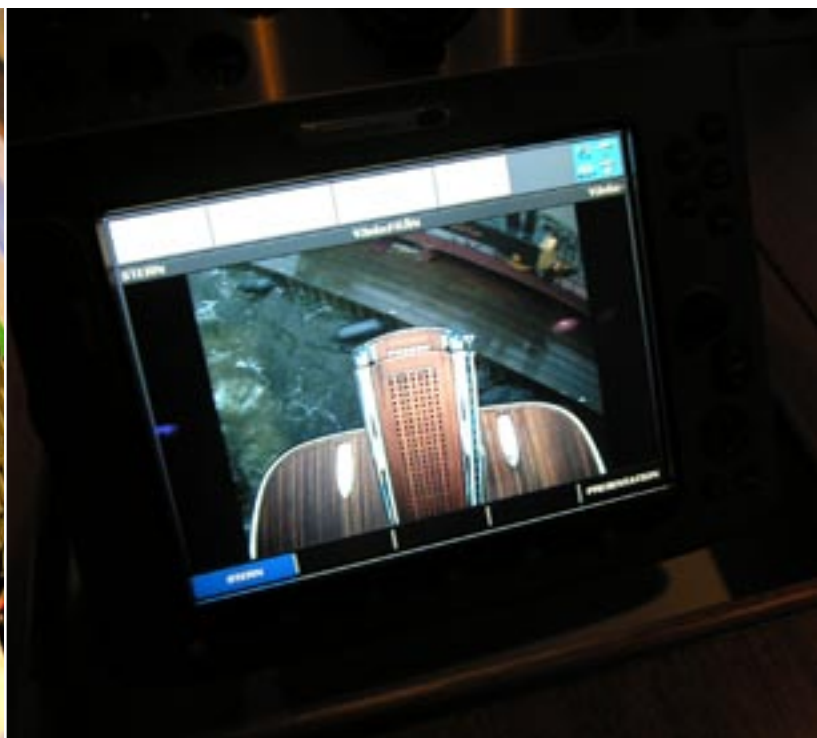
### VÄRT ATT NOTERA

- + Slår allt på Orust.
- + Marknadens tystaste.
- Varför så smal om midjan?
- Rollar.

### KONTAKT

Nord West Yachts AB, Vindön, 473 91 Henån,  
0304 349 60  
[www.nordwest.se](http://www.nordwest.se)





takten själv hade rundturen i produktionslokalerna gärna fått ta många fler timmar. Därför att det är så intressant att som invigd få möta yrkesfolk och prata med dem. Självklart får man också en fullständigt komplett bild av båtarnas uppbyggnad. Som tekniker, kombinerat med en enligt min mening hyfsat praktisk läggning, kände jag respekt då jag detaljstuderade hantverket i alla de olika delmomenten. Så mycket mer övertygande kan det omvitnat goda rykte som Nord West-båtarna har inte stadfästas. Om man bara ska referera till kvaliteten på båtarna hade jag sett tillräckligt för att åka hem och skriva en bok om hur man bygger bra motorbåtar.

Ett kapitel skulle handla om hur man bygger perfekta dörr- och rutamar för hand i syrafast stål och sen polerar dem spegelblanka därför att man inte är nöjd med de produkter som finns på marknaden – de som alla andra använder. Ett annat kapitel skulle handla om hur ett kapell ska vara sytt för att det ska vara näst intill omöjligt för vattnet att ta sig in på akterdäcket vid svår gång i sidsjö. Eller om båtens hela rör- och slangsystem utan skarvar med central in- och

utgångspunkt för alla pumpar och grenkopplingar. Eller båtens hela elsystem med både likström och växelström. Eller varvets montagemoduler som gör att båtbyggarna kan stå på olika platser och bygga sin del av båten utan att störa varandra innan de möts i båten, men ändå blir det ett hantverk. Eller hur man bygger ett vridstyvt skrov som gör att dörren till badbryggan aldrig fastnar. Ni får tro mig när jag säger att vi nöjer oss med kvalitén och tekniken. Det går bara inte att på ett begränsat utrymme berätta om hundratals olika små och stora konstruktionslösningar som gör en Nord West unik.

Den senaste kompositionen Nord West 420 med två starka Volvo Penta IPS 600-motorer i maskinrummet är klart intressant och har också gjort succé. Faktum är att hela 60 procent av alla båtar levereras med just denna kombination. Cirka 10 procent av kunderna väljer IPS 500. Runt 30 procent föredrar drev. Ska man leka med joystick vilket de flesta tycker är praktiskt blir det IPS-drev. Jag förstår dem som gör valet av endast det skälet.

Båten som jag testkörde skulle leve-

reras till England några dagar senare. De mest avancerade övningarna med joysticken inne i den mycket trånga hamnbassängen stod Benny för. Bassängen, som inte är större än några meter mer i fyrkant än båtens 13,5 meter, var mycket hårt utsatt för både vind och stark ström.

Då båtens prislapp börjar på 5,3 miljoner kronor var valet av lekplats fulländad, om man ville ha lite hasard med i bilden. Benny manövrerade dock mycket lätt trots de villkor som rådde genom att ställa in joysticken på högre motorvarv. Vid backande hade han hjälp av en tv-kamera på toppbryggan som visade hela akterskeppet i displayen vid styrplatsen. Han kunde kolla in när den hydrauliska landgången var framme. Fräckt, eller hur? Och mycket bättre än en backsensor. Skämt åsido, jag kunde köra båten 90 grader tvärskepps både diagonalt framåt genom stora vågor och dito bakåt och också tvärs genom vågor och vind på öppet vatten. Man lär sig mycket snabbt att använda en kombinerad rörelse av att båda vrida knoppen på spaken och luta spaken i rätt riktning för att båten ska gå dit man vill. I alla fall



**MASKINRUMMET ÄR ETT UNDER** av pedantisk ordning. Allt är lätt åtkomligt.

**TEVEKAMERAN PÅ TOPPBRYGGAN** visar hela akterskeppet, vilket underlättar vid tilläggning.

**DEN SMALA MIDJAN** får konsekvenser i gästhytt och i salong. Utrymmena räcker till, men kunde varit större om Benny inte bitit sig fast vid att bredden inte fick överskrida fyra meter.



nästan precis dit man vill. När man står inombords är det svårt att skilja på rullning och en vindby som tar tag i skrovet. Det kan göra att avvägningen av rörelsen på joysticken blir svårbedömd. Vid normala förhållanden eller plattvatten är det löjligt enkelt och det är också då som det är lättast att lära sig finliret.

Mörkret faller snabbt i december. Det passar utmärkt. Ingenting reflekterar och återger en båts rörelser och ljud så bra som körning i hårt väder och mörker. Stötarna och ljuden upplevs utan synbarlig förvarning något som jag i min ungdom upplevde under många höstnätter ombord på små torpedbåtar.

Grundidén med V-botten är att få en mjuk gång på en snabb båt som därtill ibland temporärt kan tänkas lämna vattenytan i glada skutt. Efter den skarpa V-bottens inträde förekommer det numera 75-fotsbåtar med en oföränderlig V-bottenvinkel anpassad efter vikt, bredd och fart, där man räknat fram båtens bärkraft vid en viss fart.

Det planande skrovets ideala anfallsvinkel mot vattnet är 6 grader. Men ytterst få båtar – och inte heller Nord West 420 – går så högt med aktern i toppfart,

snarare 10 15 grader, och än högre vid lägre fart.

Skälet är att man vill undvika att stäven ska skära fast i vågor.

Nord West 420 har en ganska konventionellt byggd botten. För övrigt mycket lik de mindre motortorpedbåtarna, det vill säga utan steg och med en föränderlig V-bottenvinkel mellan skrovhalvorna från skarp till måttlig från för till akter. Skrovet är inte i någon större utsträckning anpassat till IPS-dreven.

Nord West använder samma skrov till vanligt drev. Skrovet är ganska smalt. Faktum är att de allra flesta båtar i samma storleksklass oftast är runt 20–30 centimeter bredare. En Nord West 420 med IPS 600 på sammanlagt 870 hästkrafter gör förvisso över 35 knop. Men så här bastanta damer tar inga glada skutt mer än med förskeppet. Därför behövs det inte så skarpt V akteröver. I stället kan ett måttfullt V utnyttjas till att få bärkraft, trots ett smalt skrov. Med tanke på den höga fart som hon kan prestera är skrovet ändå konstruerat med 15 graders vinkel mellan bottenhalvorna för att hon inte ska gå med ett för högt lyft i aktern. Hon ska i stället hänga en

smula. Gångläget är viktigt. Med skarp vinkel i den förligare delen av båten för att klyva sjön bra får hon inte gå för plant. Risken är då att hon slingrar sig vid höga farter och i medsjö. Mycket otrevligt. Faktum är att hon, för att citera Benny, »är helt tom framför styrplatsen. Föröver är det bara lite träbitar och textilier«. Och med det menar han att allt av vikt ligger akterut. Precis så är en Nord West 420 byggd.

Hon går också mycket mjukt och tyst rakt mot sjön. Men man känner att förskeppet är relativt lätt. Konstruktören Martinsson har således frågat sig hur kunden ser ut. Är det solskensfolket som vill exponera sig på toppbryggan i gästhamnen och kanske någon gång passa på att dra en repa på havet när det är lugnt? Eller är det entusiaster som lämnar naturhamnen efter det att ungarna krupit i kojn och drar ut på Kattegatt, gör en styrbordssväng på Norska havet för att anlända till Bergen lagom till frukost? Personligen är jag helt övertygad om att varvet satsar på att den senare gruppen. Konstruktionen av båtens botten tyder i alla fall på det. Här har vi en båt som ska tåla havets vågor och bjuda





på en komfortabel färd.

Precis som jag har konstaterat på andra båtar med Volvo Penta/IPS är accelerationen fantastisk och bränsleförbrukningen låg. Jag kan ha fel, men min gissning är att hon väger mer än upp-givna 12,5 ton. I stark motvind klarade hon 0 till 36 knop på 25,7 sekunder. Med andra ord, det är ett fantastiskt vridmoment som dessa motorer utvecklar. Att motorerna går tyst är också påtagligt, vid tio knop mäter jag upp 63,6 decibel och vid 36 knop 73,6 decibel. Men det är inte enbart Volvo Pentas förtjänst. Ljudisoleringen i maskinrummet är gediget utförd och av fartygsklass. Att också vibrationerna och stomljuden är minimala är en följd av att ingen detalj som hör till motorn framförallt inte kraftöverföring sitter stumt monterat i skrov eller akterspegel. Mycket av det vanligtvis förekommande oväsandet från axel- och drevdrift kommer just från stomljud som ju är näst intill eliminerat med IPS-drev. Motor och drev vilar på mjuka gummikuddar och gummibälgar, och kringutrustningen, typ bränslematning, elektrisk utrustning och dieselvärmare, är kopplad till motorerna med gummislang och elkablage, inte ens växel- eller gasvagnar

förekommer. Manövreringen är elektrisk.

IPS-dreven har tre olika styrradier. Den vanligaste är den med minsta gradtalet. Det svänger tillräckligt, menar man på Volvo Penta. Nord West har dock valt den allra största vinkeln, 26 grader, den som normalt används på sportcruisers. Den ger den minsta svängradien som naturligtvis gör att båten kan svänga otroligt snävt: 60 meters radie vid 30 knop. Personligen tycker att jag det är kul. Men man får hålla i sig. Varvet bör informera och ha en dialog med köparen om passande styrvinkel, för det är trots allt ingen sportcruiser. Har man farmor med sig är det tryggt att veta att systemet av säkerhetsskäl är »mappat«, så att styrvinkelns utslag styrs av motorvarvtalet för att det inte ska bli alltför vilda svängar vid höga farter, men väl skarpa svängar vid lägre fart och vid manöver.

Jag provocerade verkligen systemet i ett »rundbanerace« runt ett skär. Om man slår av gasen vid 30 knop och samtidigt vrider ratten häftigt är effekten faktiskt bättre än att slå back. Men utförs bara vid en extrem nödsituation.

Vid häftigare svängar åker man på både inre skrovhalvan och bordläggningen. Är det då grov sjö skramlar det rejält. Att man därtill valt den skarpaste styrvinkeln gör saken än mer påtaglig. Orsaken till det är följande: Ett par vanliga duo-proppdrev står alltid lodrätt eftersom de är monterade så genom akterspegeln. När man gör en styrbordsgir pekar propelleraxlarna åt styrbord. IPS-dreven som är monterade genom botten sitter alltid monterade 90 grader från respektive bottenhalva, det vill säga de pekar olika mycket snett utåt bordvarts beroende på V-bottenvinkeln, i detta fall 15 grader. Det får till följd att när man gör en styrbordsgir vrider styrmotorerna styrbords drevheten åt babord, men propelleraxeln kommer därmed också att peka några grader ner mot havets botten. Babords drevheten kommer självklart också att peka åt babord, men samtidigt pekar dess axel också några grader upp mot vattenytan. Tillsammans bildar propelleraxlarnas dragriktningar en cirkelbåge och det gör att när man svänger rollar en båt med IPS-drev mer än en drevbåt

och mycket mer än en axelbåt. Gasreglagen är dessutom synkront datorstyrda, vilket innebär att babordsmotorn är master och

**»MIN PERSONLIGA MENING ÄR ATT BÅTEN ÄR ONÖDIGT SMAL I FÖRHÅLLANDE TILL SIN LÄNGD.«**



**KVALITÉN?** Jag går inte närmare på den. Den är så hög den kan bli. Det gäller inte bara det ögat ser, utan även det som finns inunder.

ställer därför alltid in styrbordsmotorn på samma varvtal. Det är ju bra. Men om man vill minska rollningen vid en sväng är ett klassiskt knep att minska varvtalet på innermotorn. Men synkroniseringen medför att du måste dra av motsvarande minst 800 varv för att synkroniseringen ska släppa.

Även om Nord West är bäst i Sverige och kanske också i Norden på att bygga båtar är Nord West 420 inget mirakel. Ett bra exempel är badstegen som inte duger till något annat än bad i den lugna viken. En räddningsstege ska gå minst 1,6 meter under vattenytan annars kommer man aldrig upp vid sjögång.

Den utländska båtpressen som mer koncentrerar sig på inredning och design rosar båten. Jag håller med, men jag saknar ändå objektivitet i några avseenden. Min personliga mening är att båten är onödigt smal i förhållande till sin längd. De flesta båtar går på export. Ändå är skälet att man vill hålla sig under den svenska juridiska regeln att huvudmåttan tolv gånger fyra meter måste underskridas om kaptenen/ägaren ska slippa gå på kvällskurs i navigation. Nu var det bredden som kom i kläm. En ökad bredd på tre decimeter ger en ökad volym i bara salongsdelen på bortemot tre kubikmeter. Den ökade bredden hade också medfört mer plats i salongssoffan

och fler kring bordet som i nuläget troligen inte rymmer motsvarande antalet i kojplatser. Den ena gästhytten eller båda hade kunnat byggas större. Ägarhytten räcker mycket väl, men gången mellan toaletterna hade varit bredare och akterdäck hade kunnat utökas med en kvadratmeter.

En annan personlig uppfattning är att IPS 500 eller 600 är ett överlägset bättre val än duopropddrev på akterspegeln. Inte minst på en så här stor, komfortabel och lyxig båt. Prisskillnaden mellan duopropddrev och IPS 500 är inte större än drygt tre procent. Därmed är valet solklart enligt min mening. Jag förstår mycket väl att varvet vill vara flexibelt och låta kunden välja. Det är ju dess filosofi. Därför har man valt en bottenform som är hyggligt anpassad till båda typerna av drev. Men med tanke på att så många som 70 procent redan nu väljer IPS och fler kommer att göra det, hade det varit klokare att satsa på en bottenform mer anpassad till IPS. Några enstaka varv i Europa har gjort det fullt ut. Man fördjupar framför allt skrovsidorna akterut så att båten slutar rolla eller rollar mycket lite vid full fart vid fullfartssvängar och utan risk för eventuell rundsladd. Fördelen är helt uppenbar. Stäven skär sönder vågorna och man slipper bankandet som annars medför att precis allt

som är löst hoppar, skräller och skramlar under svängen.

Dagens IT-teknik gör att vi virtuellt kan kliva ombord på en Nord West 420 och uppleva planlösning och atmosfär. Nästan som i levande livet. Om jag då nämner att precis så vettigt och smart, så mysigt, varmt, ombonat och behagligt som vi i datorn, broschyren, särtrycket eller på fotografierna kan ana att det är, så är det ändå långt från verkligheten. Båten är så märkligt behaglig och varm inombords att man lätt dröjer sig kvar. Inom seglingsvärlden pratar man väldigt mycket om Orustkvalitet och syftar då som regel bara på de tre segelbåtsvarven Malö, Najad och Hallberg Rassy. Men den dagen Nord West börjar bygga segelbåtar kommer de varven att få svår konkurrens. Jag frågade Benny om det är okej att betrakta Nord Wests motorbåtar som motsvarigheten till segelbåtarnas Linjett 33, 35 och 40, byggda av Rosättra Båtvarv. Han log och sa ödmjukt, ja det hoppas jag. Marknadsföringsidén är nämligen exakt densamma: genuin båtbyggarkunskap, lyhördhet parad med hög kvalitet. Den enda lilla skillnaden mellan dessa två varv är att Rosättravarvet har tre till fyra års leveranstid. Men det tror jag att Nord West också har inom kort. ■