



På vandet med Nauticat 32:

MOTORSEJLEREN DER KAN SEJLE

Den nye Nauticat 32 er en motorsejler, siger værftøt. Men den er så tæt på en sejlbåd, som den kan komme, når alle de gode Nauticat-tyder i det komfortable styrehus skal bevares.

En ny Nauticat! Når den beskud kommer fra værftet i Finland, så har et trofast publikum i 25 år ventet at se en ny og større motorsejler end de tidligere.

Men med Nauticat 32, som har premiere i år, har Siltala Yachts

taget et ordentligt spring nedad i størrelse – faktisk er det den hidtil mindste Nauticat.

Det er en helt igennem sympatisk motorsejler med al den komfort og kvalitet, som Nauticat-navnet står for, men også med flere rene sejlbådstræk, end vi er vant til.

Og Nauticat 32 skal også markere, at værftet på ny tror på og koncentrerer sig om det skandinaviske marked. For det er hverken i Danmark, Finland eller andre steder i Norden, at Nauticat'erne på 43 og 52 fod er solgt i stort tal – de er eksporteret til USA, Østen, Au-

stralien og masser af andre fremmede farvande, fortæller Teppo Siltala, anden generation i den familie, som driver værftet.

Til gengæld skulle det undre os, om ikke der dukker en 32'er op i danske farvande inden alt for længe.

»Båden er skabt med den tanke at forlænge sejlsæsonen i det nordiske klima,« siger Siltala.

Derfor lægger værftets sælgere vægt på, at dette her er en motorsejler. Men i konstruktionsafdelingen har man talt om en »cruiser med styrehus«, for ser man under vandlinjen, er den komfortable overbygning baseret på et moderne sejlbåds-undervandskrog.

Med en lang finnekøl og et ellipserør med en lille forfinne. Riggen er en høj, slank mast-head-rig med rullemast og rulle-genua som standard.

Det er ikke Sparkman & Stephens, der har tegnet båden, så-

dan som de andre nye Nauticats, men et »Siltala design team« under ledelse af Kaj Gustafsson.

De har skabt en båd, som viser overraskende gode sejlegenskaber. Især på kryds mærker man, at båden går tæt til vinden og var tæt på at holde trit i fart med langt lettere både i jævn vind. Når vinden friske, føltes den prototype, Bådnyts udsendte sejlede i, en anelse for rank til helt at udnytte skrogets egenskaber.

Men det var prototypen, og båd nr. 1 har allerede fået en meter højere mast, samtidig med at man har øget stabiliteten i kølen, som er en påbøjet blykøl på 1,9 ton.

Samtidig ville værftet ændre på forholdet mellem arealet af røret og den lille forfinne for at forbedre retningsstabiliteten. For med slæk på skoderne krævede prototypen, at man var »over dens« på ratstyringen.

Ved motorsejlers styrege-



1. Overbygningen på den nye Nauticat falder elegant ind i bådens linier, og rorsmanden har fint udsyn fra agtertoften. Bemærk lugerne på sidedækket over pantryet.

2. Tættere på vandet end i en traditionel motorsejler, det er man her, og en besætning på fire sidder fint. Som den første Nauticat har 32'eren også badeplatform.

3. Egte motorsejlerhygge i styrehuset. Det hævede salonbord og de store vinduer hele vejen rundt giver pragtfuld udsigt, når man vælger at være inde.



Nauticat 32

▲ Design: Siltala Yachts. Værft: Siltala Yachts, Riihikoski, Finland. Salg: Shipshape, Rungsted Havn 32, 2960 Rungsted Kyst, tlf. 42 86 83 20. Dimensioner: Længde: 9,80 m. Længde i vandlinje: 8,30 m. Bredde: 3,16 m. Dybgående: 1,60 m. Vægt: 5200 kg. Kølvægt: 1900 kg. Sejl: Storsejl: 21 m². Genua: 31,20 m². Fok: 8,80 m². Spiler: 70,60 m² og 79,60 m². Motor: 27 hk Yanmar diesel (standard). Pris: Ca. 1 million kr.

vinduer agterud med cockpitet. Motorinstrumenterne til den 27 hk Yanmar diesel, som er standard, er monteret over vinduerne forude, så der bliver plads til navigationsinstrumenter umiddelbart på styrepladsen.

Det store vindues-areal i salonen giver en lys og venlig stemning og gør det til en fornøjelse at sidde

► Fortsættes side 87

VILD SKÆRGÅRD EN DAGS SEJLADS FRA DANMARK

Fortsat fra side 38

hus inde på land. Kursen er 6° i overet-linien. Man fortsætter, til man er 20 m fra den hvidmalede plet på stenen, og derpå runder man stenen i samme afstand og styrer ind i et smalt sund mellem denne sten og en anden kæmpe-mæssig sten til et lille havnebassin mellem grå, rundede klipper. Dybden er 1,50-2,00 m. Man kan fortoje med støvnen ind og hæk-anker. Holdebunden er med græs og ikke helt sikker.

Lige inden man når klippen med den hvidmalede plet, kigger man ind i havnen mellem skærene. Men denne vej er der lumskeste og kun 1,00-1,50 m dybt.

Kapellshavn åbner til kirken

Fra havneskærene ved Kapellshavn må man regne med at skulle vade 50 m over lavt vand for at komme i land på selve øen. En gammel bro er for længst faldet sammen, og det kniber med vedligeholdelsen. Inde i land er der grønne græsmarker, stendiger og 2-3 huse, masser af harer – og i det fjerne skoven.

Havens navn kommer af, at den siden middelalderen hørte under kirken over i Torekov, og havnen bruges meget, for den var bedre end den daværende havn i Torekov. Havneafgifterne tilfaldt kirken, og der kan have været et kapel ved havnen.

I middelalderen tilhørte øen den danske konge personligt. På Valdemar Sejrs tid hed øen *Wæthæro* i fortegnelsen over øer fra 1231. Det er samme ord som i det danske Vejra, der betyder forpost.

Den sidste af de kendte havnebugter hedder *Mohamn*. Den ligger barsk og øde mellem klipper og skrigende måger i den sydlig-



Torekovs rummelige havn ligger på fastlandet lige over for Hallands Väderö. Den ældste, hyggelige inderhavn er det lille bassin længst tv.

ste, smalle dybe bugt på vestkysten. Dybden er 1,50-2,00 m. Man sniger sig ind tæt øst om Stora og Lilla Orskar for at undgå en 1,20 m sten. Som regel må man »svinbeinde« båden med lange liner til begge sider af den lille bugt, for der er ikke svajelinde for anker alene. Med vestlig vind er der uroligt eller umuligt at være, og med nordlig og sydlig vind ikke bekvemt.

Nordkysten af den lille bugt er særeservat, og her må man ikke færdes. Men man kan ro i land og gøre en line fast til sten i vandkanten.

Bortset fra Sandhamn virker øen øde og vild, og man færdes helt på naturens – og det er især mægernes – betingelser.

Glubske måger der styrtlykker

Der går stier rundt på øen. Forvilder man sig væk fra stierne mellem strandens barske sten og klipper med knæhøjt tjørnekraut og enebærbuske, risikerer man pludselig en gevaldig skrig og flaksen af vinger over hovedet på én. Man er kommet ind i mægernes rugerområde, og fuglene styrtlykker aggressivt og rammer én i

hovedet med næb, kloer, vinger eller mågeklatter. Det er ubehageligt som nogen gyserfilm, og tanken om at træde i en mågeunge eller en rede med æg er heller ikke rar, så det er om at fortrække hurtigst muligt. Heldigvis kan man som forsvar finde en visser pind, man holder lodret op over hovedet som »spærreballon«. Så kan mågerne ikke styrtlykke tæt nok til at ramme. Det passer! På aret!

Mellem skove, sump, krat og klipper er der græssletter. Nogle steder græsser der måske køer. Overallt kan der være mange harer, og de er ikke særlig sky, så man kan komme tæt på. Til stor fryd især for børn – og voksne.

Ude ved den barske vestkyst mellem klipper og lumskeste skær, hvor det ikke er værd at komme for en båd, er der særeservat. Og sniger man sig ned til strandens sten med en kikkræ, kan man nyde synet af søler, der luffer sig i solen på skær ude i vandet eller forårskåde hopper op af vandet præcis som delfiner.

Godt alternativ på fastlandet

Det er naturen, der gør Hallands Väderö til noget særligt. Husk at værne om naturen – og nyde den.

Må man opgave ankring ved den udsatte Hallands Väderö, er der et godt alternativ bare en sømil borte: Torekov havn inde på fastlandet.

Det er en velbeskyttet havn på en stenet klippeøst. Sommerker og båker leder ind bag molerene. Torekov er en hyggelig lille by, og ved inderhavnen står der på land agterskibet af et gammelt, strandet sejlskib – dog genopbygget i beton – med agterste mast stående og med et lille maritimt museum i agterkahytten.

Havneskuret ved siden af er meget flot dekoreret med utallige kulørte navnebrædder fra strandede skibe plus andre særlige ting, såsom en udstoppet haj, et tægt elefantøre m.v. □

taget af nogle forstenede træstammer, der med årringe, knaster og gevekster stod på begge sider af trappen til en smuk bygning.

Til alt held dukkede en tysk geolog op, og han kunne forklare fænomenet, der hørte til på en lille ø ud for kysten. Et voldsomt vulkanudbrud i forhistorisk tid dækkede øens skove med aske og lava. I millioner af år har nedsvivende regnvand derefter vasket kisel ud, som er trængt ind i træet og har omdannet stammerne til opale stenløser.

På den sydlige nabø Khios anløb vi flere små fiskerlejer. Men det var på en udflugt til hovedbyen, der også hedder Khios, at vi

traf Flemming fra Bredsten i Jylland. Han sad på en café ved havnepromenaden og skrev i sin dagbog. Der stod Roskilde på hans T-shirt, og han kunne godt lide en sejer vagabond, så jeg kontaktede ham.

Men det viste sig, at hans rejse foregik på den cykel, der stod lænet op ad muren længere henne, godt læstet. Han havde cyklet ned gennem Østeuropa, rundt i Tyrkiet, været helt øvre ved den russiske grænse og var netop nået til de græske øer.

Flemming og cykel blev om bord ned gennem de nordligste af de 12 dodekanesiske øer, og på Kos måtte han modstræbende er

kende, at hvis han skulle hjem, inden Alperne blev dænet til af sne, så var det om at få gang i pedalerne.

Vi skulle også selv tænke på overvintring: Det var vores mening at sejle over det lille stræde fra Kos til Bodrum i Tyrkiet, hvor hundredvis af langtursejere får deres båd på land for vinteren.

Og det skulle vise sig, at her snakkes, bygges og hjælpes i et miljø, hvor tidpres er et ukendt begreb, og hvor der også findes en lille koloni af danskere.

Et par dage senere stod »Pi II« der så, godt understøttet af seks pølestykker, og ventede på foråret i Tyrkiet. □

MOTORSEJLEREN DER KAN SEJLE

Fortsat fra side 63

bænket i sofaen til spising i havn, og der er fremragende plads til fire – to ekstra kan komme med for venners skyld.

Frisk luft kan man også slippe ind gennem to oplukkelige vinduesluger i ruffaget.

Fra styrehus-salonen, som er hævet for at give det gode udsyn, træder man ned i forskibet. Her har en spændende indretning med skråttilede skot plads til et veludstyret pantry i styrbord med masser af skabsplads og kølekapacitet.

I bagbord er der toilet og bad med ståhøjde, og averteringen her, som i prototypen var udført i laminat med teak-kanter, bliver i produktionsbåden udført i rengøringsvenlige indersektioner. Både over pantry og toilet er der oplukkelige ovenlys-lugere.

Helt forude er en dobbelkahyt med ventileret garderobereskab – og indlagt lys i det dybe skab! V-køjen er bred og veloplyst, dora-ventiler sørger for frisk luft, og alt er smukt teak-garnert.

Skibets anden store kahyt, agterkahytten, har måttet afgive lidt af højden for at give det gode cockpit, som er lige over den.

Men at den alligevel er lys, søger to faste vinduer og en oplukkelig luger for.

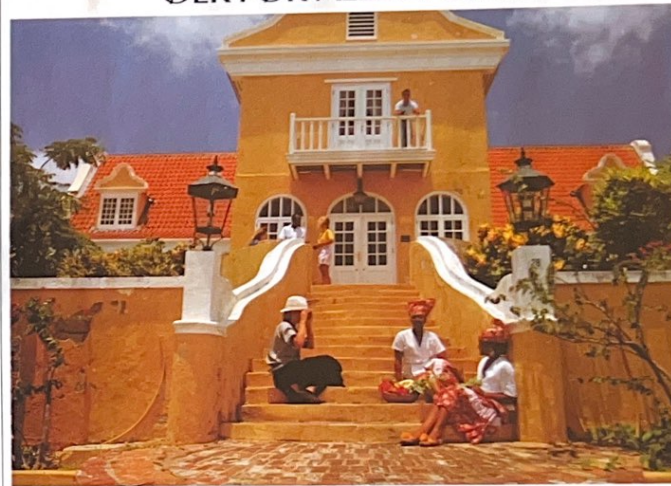
Alt er bygget med den sans for komfort og kvalitet, som Nauticas publikum vil ha' fra det værf, der siden 1965 er blevet næsten synonymt med motorsejlere for dem, der lægger vægt på bekvemmelighed. Det behøver man kun et par kik bag averteringen for at overbevise sig om. Tag for eksempel det elektriske system: Under navigationspladsen findes et stort panel af muffer, hvorfra alle ledninger udgår, tydeligt og overskueligt sat op og med plads for flere installationer. Ingen rødede bundter af tilfældige ledninger.

Hvad udstyr angår, er det Nauticas filosofi, at båden som standard skal indeholde alt det, den tyske bådbygger installerer i sin båd. Derfor er listen over standardudstyr lang, lige fra ekkolod og log til 100 liters køleboks og vinduesviskere.

Hos Nautica holder man også fast i, at 32'eren ikke er en afløser for den legendariske Nautica 33. Den tunge og langkølede motorsejler med den karakteristiske ræling i massiv teak bliver fortsat bygget. Det var den, der gjorde Nautica-navnet kendt.

Prisen for de to ligger temmelig tæt, lige over en mio. kr. □

OPDAG DE HOLLANDSK-CARAIBISKE ØER FØR ALLE ANDRE.



De Hollandsk-Caribiske Øer. En eksotisk blanding af hollandsk perfektionisme og caribisk gæstfrihed – smeltet sammen i et tropisk paradys. Den tropiske sol skaber idylliske rammer om de karakteristiske hollandske gavle.

30°C året rundt. Og kække passatvinde, der giver ideelle betingelser for alle former for vandsport.

Ikke blot dykning, snorkel-dykning, surfing og sejlsad – men også sol, sand og saltvand. Første-klasses hoteller, lokalt og internationalt cuisine og en service, der er på højde med den bedste i Europa.

Det eneste, De ikke finder, er overfyldte badestrande. Fortættet stemning er der kun i de spændende kasinoer og det sprudlende natteliv. Daglige flyforbindelser med KLM fra Amsterdam. Opdag det – for de andre.



- Send mig venligst gratis farvebrochure om Hollandsk-Caribien.
 - Jeg ønsker at få tilsendt den 25 min. lange VHS video på engelsk
 - tysk Jeg vedlægger en Eurocheck på DFL 25.- Jeg overfører DFL 25.- til Bank Mees & Hope, Amsterdam, konto nr. 21.36.34.600
- Dagligt vil blive refunderet, hvis jeg returnerer kassetten.

NAVN _____

POSTNR. _____

ADRESSE _____

BY: _____

LAND: _____

Sendes til: Dutch Caribbean, P.O. Box 491, 1000 AL Amsterdam, The Netherlands.

*Hollandsk
Caribien*

CURACAO – BONAIRE – ARUBA ST. MAARTEN – ST. EUSTATIUS – SABA

PÅ KRYDS MELLEM 1000 GRÆSKE ØER

Fortsat fra side 61

nu var det hendes opgave at fragte fyren i land og tildele den de nødvendige 100 skal mod en sten, så den kunne blive mør.

At den romerske overklasse be- trængte et besøg på Lesbos, den tredjestørste græske ø, som attraktivt, er helt forståeligt.

I Sigri på vestkysten blev vi be-