

Trebåt ● Risør Classic 850

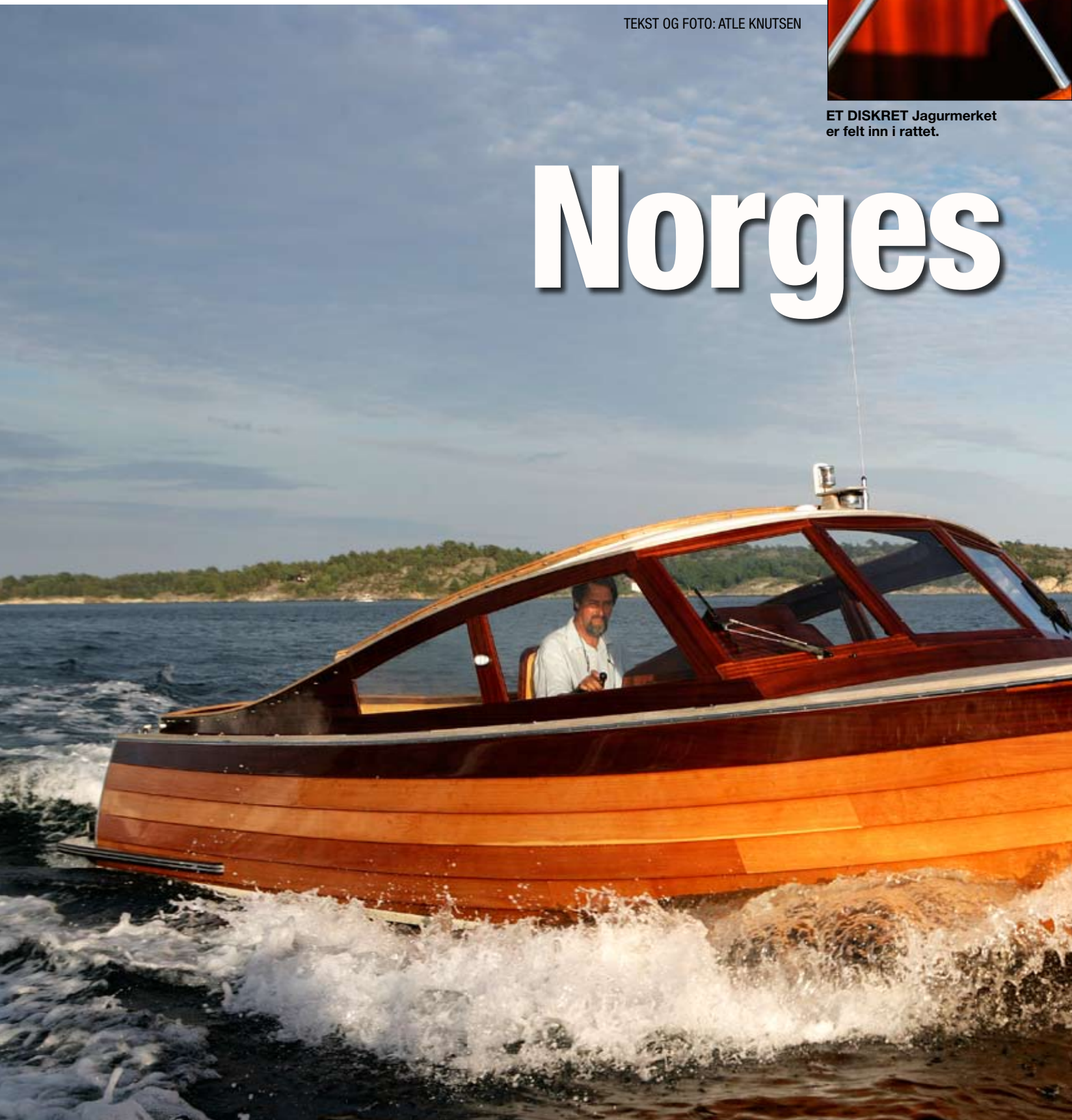
”Seajag” er formodentlig den vakreste trebåten bygget i Norge på flere tiår. En Risør Classic 850 som det ligger 6.000 arbeidstimer bak og to års byggetid. I solnedgangen over Risør utbryter båtbyggeren: – Dette er båten for deg som har alt, men som mangler en sopran!

TEKST OG FOTO: ATLE KNUITSEN



ET DISKRET Jaguarmerket er felt inn i rattet.

Norges





ET MØBEL: Kvaliteten på håndverket i Risør Classic 850 er i verdensklasse.

vakreste



SKJÆRGÅRDSKRYSSER: Risør Classic 850 en vakker sensommerkveld med glød i mahogni og oregon pine. I skroget er det ikke en eneste synlig skrue eller propp.

ALT INTEGRERT: En G-serie kartplotter fra Raymarine er integrert i førermiljøet. Hardtopen stiver av vindskjermen og skjuler helt elektriske kabler.

Den nesten ni meter lange, åpne motorbåten får en uimotståelig glød i sensommersola. Risør Classic 850 er en riktig "eyecatcher" med sitt utsøkte håndverk, materialvalg og formfulle design. I denne båten, bygd etter kundens egne ønsker, møtes norske designtradisjoner som Bjarne Aas' Aas-terne, den sørlandske skjermsejka og Richard G. Furuholmens grasiøse plattgattere.

Trebåten er i praksis en tre-epoxy-komposittkonstruksjon med ekstrem styrke og speilblank finish. Den er altså en blanding av treverk, glassfiber og epoxy. Alle bord er behandlet med epoxy på baksiden, mens den utvendig har fått tyve lag Epifanes to-komponent lakk og er pusset mellom hvert strøk. Den har ikke én synlig skrue eller propp i skroget. Dertil er båten full av alt tenkelig utstyr som man bare forventer å finne i 40-fotere og oppover. Prislappen: 4.250.000,-!

I verdensklasse

Båten er den foreløpig siste fra båtbygger Leif Nilsen og LN-Yachts i Risør. Den er også den mest påkostede.

– Det er ekstremt mye utstyr i denne båten, og kanskje noe av det er litt overflødig, men vi har klart å integrere det fullstendig slik at båten ser ut som en tidløs skjærgårdskrysser, sier Nilsen.

– Den ser klinkbygd ut med overlappende bordganger, men den er verken klinket eller skrudd. Bordgangene er limt på hverandre med 25 mm overlapp og så er de skrudd innenfra i overlappen. Bunnen er derimot bygd i stringers og langsgående dragere, limt sammen i epoxy og belagt med to lag vevd glassfiberduk i forskjellig kvalitet. Bunntykkelsen er derfor hele 15 mm totalt. I tillegg er dørken limt til bunnkonstruksjonen slik at man i praksis kan la båten stå på ett hjørne uten at skroget vrir seg. Men for å redusere belastningen ved løft til det minimale, monterte vi et ferdig løfteskjev inni båten slik at løftepunktet kommer rett over motorkassa, akkurat som på de gamle Riva-båtene, forteller Leif.

Harmoni

Båten har fribord i rødlig oregon pine, mens den øverste bordgangen og vindskjer- ▶▶▶



SEAJAG: Alt av rustfrie beslag, som hekk- og baugbeslag, er spesiallaget. Leg merke til Jaguar-symbolet på navneskiltet. Kunden som bestilte båten er nemlig også bilentusiast.



FORMFULLT: Dollbordet er i mahoni, mens fotlist og karmlist er i ubehandlet teak.



men er laget i sipo-mahogni. Dekket er i ubehandlet teak sammen med fotlisten rundt dekket. I innredningen er fyllinger og speiler i benker og skap i oregon pine mens belistningen rundt er i mahogni. Det samme er de skreddersydde stolene.

– De løftet imaget på båten veldig, mener Nilsen.

– Det er første gang vi har laget stoler i en båt. Men, de skulle stå i stil med resten av innredningen, og da ble det en førerstol og et matchende svigermorsete på motorkassa.

Moderne skrog

Til tross for at Risør Classic 850 ser tidløs ut, er den et resultat av svært moderne båtbyggerkunst. Dekket er selvbærende, men det er særlig undervannsskroget signert Amble & Stokke som røper at denne båten er bygd i vår tid: Mens de gamle klassikerene var runde i overgangen mellom bunn og skrogside, har denne båten et chine (en kraftig vannavvisende list) helt aktenifra og frem. Dermed hiver den vannet ut og båten blir vesentlig tørrere enn søstrene fra mellom- og etterkrigstiden. Likevel har akterskipet en herlig "tumble home" (feminint innsving) slik vi spesielt kjenner det fra Furuholmen.

– Vi valgte også en fornuftig dieselmotor og ikke en V8-bensin, forteller Leif.

– I en båt som denne får man en mykere gange med en midtstilt motor enn med et hekkaggregat som gjør at kreftene pendler om hekken. Siden motorkassa dermed dikterer mye av innredningen måtte vi velge en 290 hk Yanmar som er symmetrisk om senterlinjen.

Ekstremt velutstyrt

"Seajag" er en ulv i fåreklær. Her er en G-serie kartplotter fra Raymarine, sirlig bygget inn i

førerkonsollen. Den har også AIS-mottaker, foroverseende ekkolodd, hekk- og baugthrusjer, landstrømanlegg, elektrisk ankervinsj, varmt og kaldt vann, kokeapparat, trimflaps, dusj på badeplattform, defrosteranlegg og sjøvannstolett – for å nevne noe. Jobben for skipselektrikeren var omfattende, og båtbyggerne laget en egen hardtop i divinycell og glassfiber med falspanel på undersiden for å skjule de mange kablene. Her er det også felt inn downlights.

– Det er ikke bare med alt utstyrt, det blir litt tungt og mange kabler som skal ha plass, men vi er svært fornøyd med måten vi har klart å skjule det på, sier båtbygger Leif Nilsen, sittende i den mektige U-sofaen akter. En typisk nordisk uteplass, som er forsynt med 13 cm fjærmadrasser for maksimal komfort.

– Her mangler ikke engang en sopran, avslutter Nilsen.



FAKTA RISØR CLASSIC 850	
CE-kategori:	C
Produksjonsland:	Norge
Lengde i meter:	9,20
Bredde i meter:	2,85
Dyptgående i meter:	0,85
Vekt tørr båt i kg:	3.000
Drivstoff i liter:	240
Max antall personer:	8
Motoreffekt fra-til i hk:	240-290
Motor testbåt:	Yanmar 6LPA-STP2
- Sylindervolum	4.164 ccm
- Antall sylindre	6
- Effekt i hk (kw)	295 (217,1)
Toppfart:	29,5
Pris:	4.250.000 kroner
Opplysninger:	www.lnyachts.com