

# Den vil jeg anbefale til min bedste ven

Efter et lille års pause vender Svend W. Carlsen tilbage som "testsejler". Det forløbne år har givet anledning til overvejelser, om man i det hele taget kan feste en båd. Konklusion: Det kan man ikke.

Det følgende er derfor et nærbillede af International 806 - som vi med sans for det inkonsekvente alligevel kalder en bådtest.

Af Svend W. Carlsen - Fotos: Torben Kvist

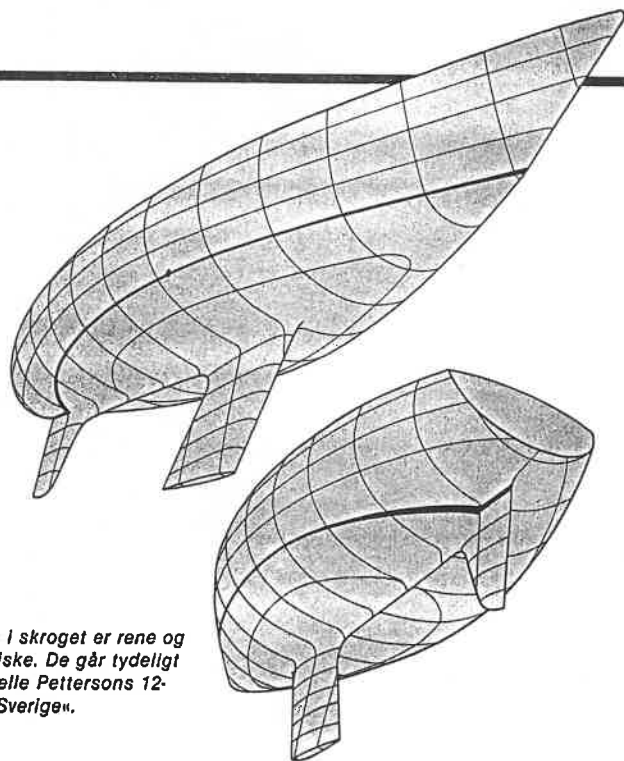


Et helt år uden prøvesejladser, men med masser af international kapsejlad kan være en passende pause til at skabe lyst og nysgerrighed nok til at prøve at lære familie- og produktionsbåde at kende. Pausen giver tid til omtanke, og en af de ting, som slog mig, var, at selv om BÅDEN I DAG stiller store krav til betegnelsen "test", kan det ikke lade sig gøre at teste både. Det at prøve at lære en båd at kende vil altid være så subjektivt, at læseren ofte får mere at vide om "testsejleren" og hans ønsker og kvalifikationer end om båden. Hvis læseren gennem flere år har fulgt "testsejleren" i hans våde og ofte kolde færden, kan han selv lægge til og trække fra, såfremt det hele ikke bliver givet et skær af falsk objektivitet. Og objektivt kan det aldrig blive.

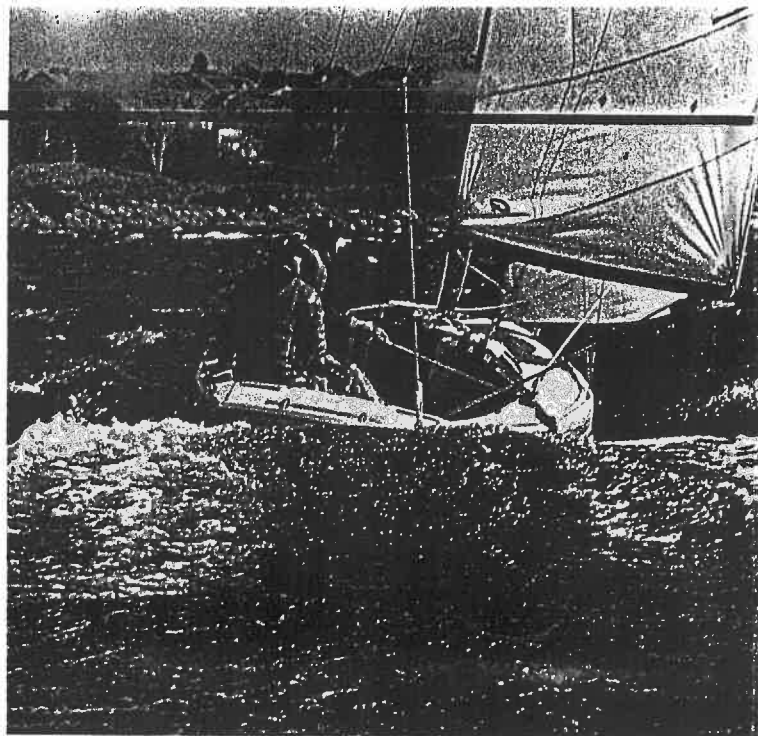
Vi kan ikke svarende til en biltest måle vindforbrug pr. nautisk mil eller acceleration fra 0 til 6 knob. Vi kan ikke "køre" båden på forskellige typer standardiseret underlag på nøjagtig de samme kurser. Det eneste vi har prøvet i den retning, er en krængningstest og spuleprøve for at illudere katastrofelignende omstændigheder. Den opmærksomme læser vil dog have opdaget, at en del store fartøjer af praktiske, ret indlysende, årsager slap for den brutale behandling, og hvor ligger så grænsen? Af standardiseringer kunne vi kun gennemføre, at bådene altid blev sejlet et ret stort antal timer single-hand af undertegnede ud fra den enkle betragtning, at der i de fleste familier kun er én egentlig sejler og resten af familien til ligeligt at hjælpe, være i vejen eller skulle passes på. Hvis der endelig i

en familie skulle være to jævnyrdige og -dygtige, vil sygdom eller katastrofe alligevel gøre det nødvendigt, at båden muligt kan magtes af én person. Ved yderligere at samme person sejlede bådene fra samme havn i et velkendt bølgesystem, ville vi godt være bekendt at anvende betegnelsen "test". Problemet er dog, at en så tidsrøvende metode er for kostbar, hvis man skal anvende timelønnet arbejdskraft, og at anstrengelserne ikke altid kan aflæses i resultatet sammenlignet med artikler i andre bådtidsskrifter, som bevisligt er baseret på få timers ophold om bord under tilfældige vejrforhold i et tilfældigt farvand. Det er nemt at kritisere, og for en del såkaldte prøvesejlades vedkommende er kritikken også virkelig berettiget, men samtidig må vi indrømme, at tidsramme og dead-lines kan

være meget generende, og at metoden kun kan gennemføres, hvis man beskæftiger folk, som finder det så sjovt og spændende at sejle, at de ikke skal aflønnes for denne del af jobbet, men kun for den artikel, der gerne skulle blive det endelige resultat. Vi finder det dog for groft, når man i et sejlsportsblad offentliggør flotte billeder og skriver begejstret om en prøvesejlads, som notorisk har bestået i et vend uden for havnemolen og en frokost med forhandleren. I Sverige er man begyndt at langtidsteste over en hel sæson, men skriver ganske rigtigt, at dette først og fremmest er noget, enhver bådtype burde udsættes for, inden den gik i produktion. Et eller andet sted mellem disse to yderpunkter vil vi gerne placere os. En rimelig standardiseringsgrad og en vis fast rutine,



Linjerne i skroget er rene og harmoniske. De går tydeligt igen i Pelle Pettersons 12-meter »Sverige«.



806'eren opfører sig præcis som den ser ud til at gøre. Den er bestemt ikke jollepræget, men dens gode fartegenskaber svarer til det racerbetonede ydre.

uden at vi udadtil vil give udseende af objektivitet – plus et rimeligt stort timeantal i så vidt muligt alle normalt forekommende vejr-, vind- og bølgeforhold. Hertil kommer simulerede katastrofeomstændigheder, simulerede – forstås, da vi af hensyn til forsikringspræmier og helbred nødig vil ud i enhver iskold, stormende vinterkuling. Producenter og forhandlere har jo også et rimeligt krav på, at eventuelle prøvesejlere udviser godt sømandskab og behandler de udlånte fartøjer, som gode sejlere ville gøre med eget skib.

Vi vil stadig bede om, at få båden leveret som til en god kun-

de, man ønsker at handle med mere end denne ene gang, – med alt det normalt medfølgende materiale og evt. instruktion. Vi vil også stadig søge at vurdere, om markedsføring og faktiske egenskaber stemmer overens.

Et stort antal timer i velkendt farvand under varierende forhold er nødvendigt for at kende bådens personlighed, eller opdage om den har nogen, – eller for at finde fejl, fejlfunktion, mangler og specielt fremragende eller ringe kvalitet. At overnatte, og fx. skrive artiklen i båden bør også være ganske selvfølgelig, om end det kan være en kold og klam »fornøjelse«.

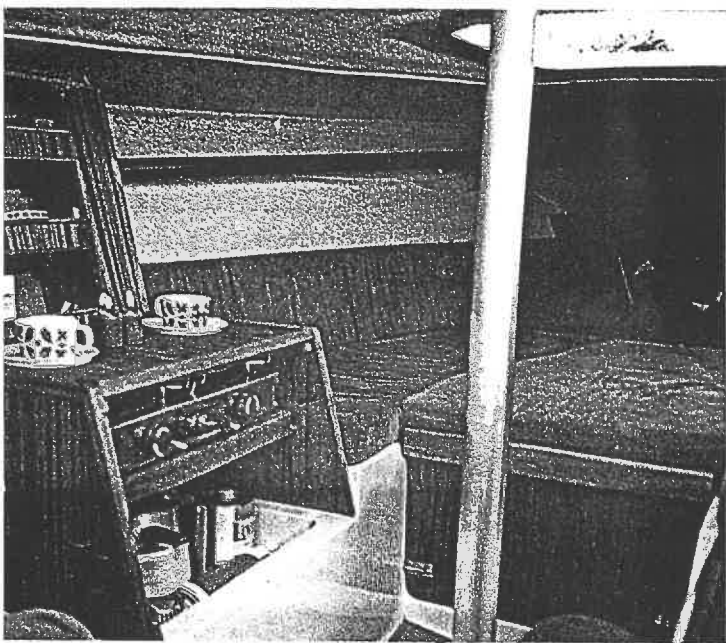
Jeg bliver ofte præsenteret for følgende spørgsmål: »Du, som sejler så meget og prøver så meget forskelligt, du må kunne fortælle mig, hvilken båd jeg skal anskaffe?«

Udgangspunktet vil derfor ofte blive en kendt eller fantasiskabt families båd-behov. Fantasifamiliens behov er klart definerede, og som regel altid mulige at opfylde, hvorimod kød- og blod-familien sjældent kender sine virkelige ønsker og behov, eller i reglen har meget svært ved at skille disse behov ud fra ønskedrømmene.

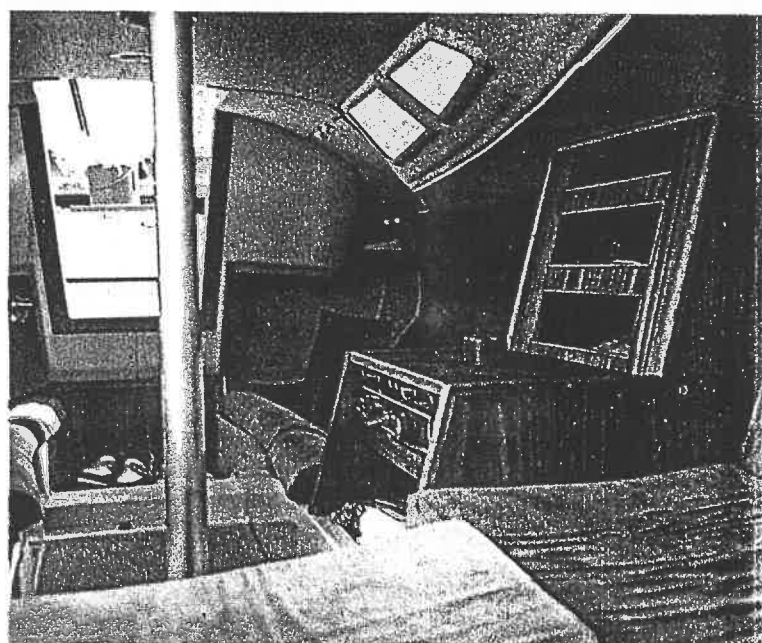
Det har da også vist sig, at spørgeren ofte køber en helt anden båd og bådtype end den tilråde-

de – og sejler glad og lykkeligt rundt med en taknemmelig følelse af at være blevet godt hjulpet.

Selvfølgelig ønsker de fleste af os et rigtigt, hyggeligt skiv med spøjblank lak over ædle træsorter, men samtidig skal båden være »vedligeholdelsesfri« og uforgængelig. Båden skal være tung og tryk som en ø, samt lille og let og nem at håndtere ved havnemanøvrer. Der skal være fuld ståhøjde, men selvfølgelig et lavt flush-dækket ydre. Endelig skal vidunderet udnytte den gældende måleregel til grænsen af svindel, uden at blive umoderne, blot fordi reglen ændres. At det skal væ-



Der er ingen unødvendig rumopdeling. Alt er udført sobert og lækkert og i en god håndværksmæssig kvalitet, som kan tåle dagligt slid.



Ved at trække fløjshynderne helt ud til klædningen til en magelig »playboy-sofa« opnås en fin rumvirkning og en velpolstret hygge.

re en fuldblods racer forklædt som husbåd, nævnes kun for fuldstændighedens skyld. Alt det kan man ikke opnå i en »Otte-nul-seks«. Her har konstruktøren truffet et veldefineret valg, og uden skelen til status eller misforstået magelighed forfulgt sit valg til yderste konsekvens...

## Hvad er det for en båd?

806 er en éntypebåd med strenge klassebestemmelser, som sikrer helt ens fartøjer, mør-sommere kapsejladser og en høj gensalgsværdi.

Ved at nævne ordet kapsejlads risikerer jeg at skræmme en del interesserede langt væk. Kapsejlads står for et stort antal nye sejlere som noget eksotisk spændende, men også lidt farligt og meget vanskeligt, der i hvert fald koster mange penge til ny, farvestrålende sejlgarde-robe hvert år.

Her er det sådan, at man køber sig en god, sporty, men bekvem turbåd, og på grund af en god klasseorganisation og en frem-synet konstruktør og fabrikant er sikret ukompliceret, god og billig kapsejladserfornøjelse, hvis man ønsker det.

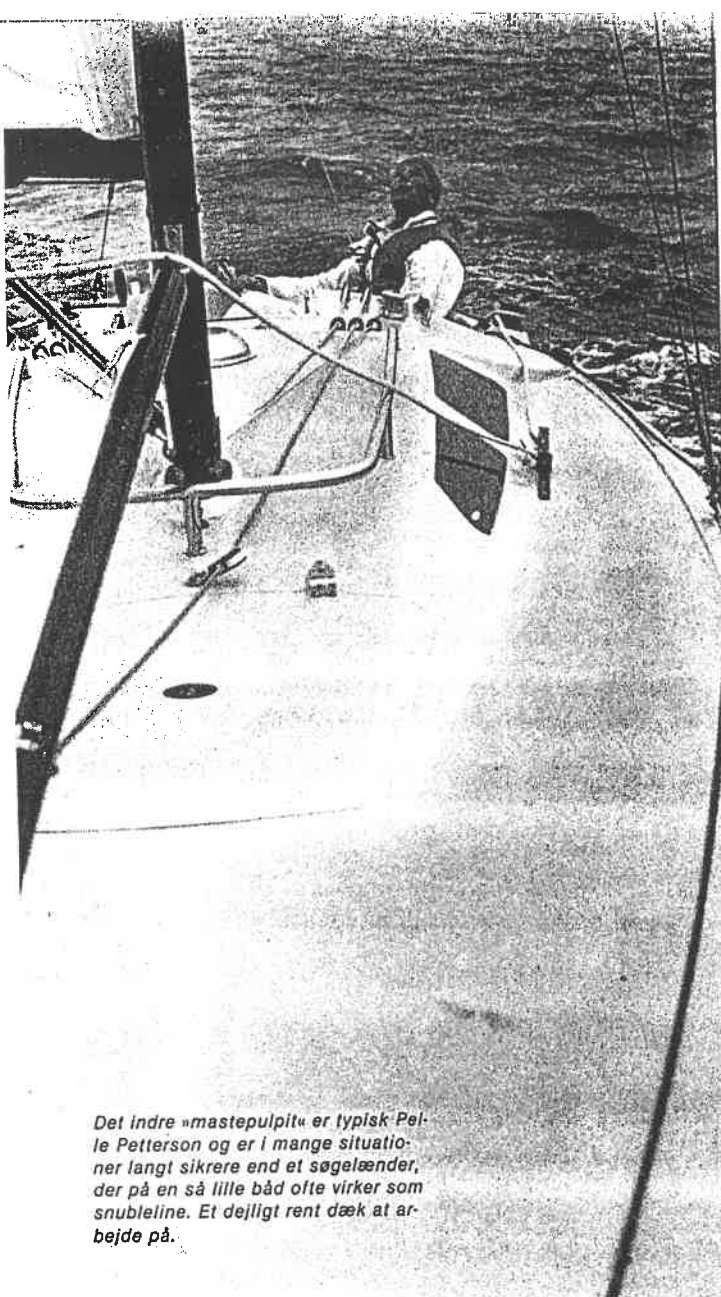
806 er en helt ærlig båd. Den giver sig ikke ud for at være et sommerhus. Den påstår ikke, at en mesterkok vil kunne lave 7 retter mad til 12 personer om bord, eller at have bade- og toilet-faciliteter som Hotel Scandinavia.

806 er også en beskedent båd, som ikke praler af at være en all-out racer med komplicerede krav til et større mandskabs aerodynamiske forståelse, lynhurtige reaktioner og bjørnekræfter.

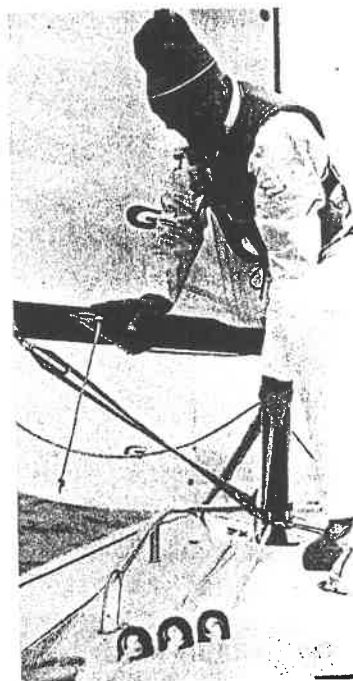
Tilsyneladende er det lettere at fortælle alt det, 806 ikke er, end at definere, hvad den er og kan. Dette skal dog ikke tages som et svaghedstegn. Tværtimod skyldes det vel netop, at den har lånt noget af det bedste fra alle de forskellige måder at bruge de skandinaviske farvande.

Indvendigt er den polstret med fløj, og træhåndværket fryder øjet. Sandwich-konstruktion, god garnering, fine ventiler og luger sikrer mod kondensvand. Over dæk er alle nødvendige fald, skøder og liner ført til cockpit, samtidig med at der ikke findes én eneste ekstra racertrimline.

Uden at være målbedrøver, sejler den fint sit scandicap-mål på 5,8 hjem, men i handicapsejladser vil man være fristet til at



Det indre »mastepulpit« er typisk Pelle Petterson og er i mange situationer langt sikrere end et søgelænder, der på en så lille båd ofte virker som snubeline. Et dejligt rent dæk at arbejde på.

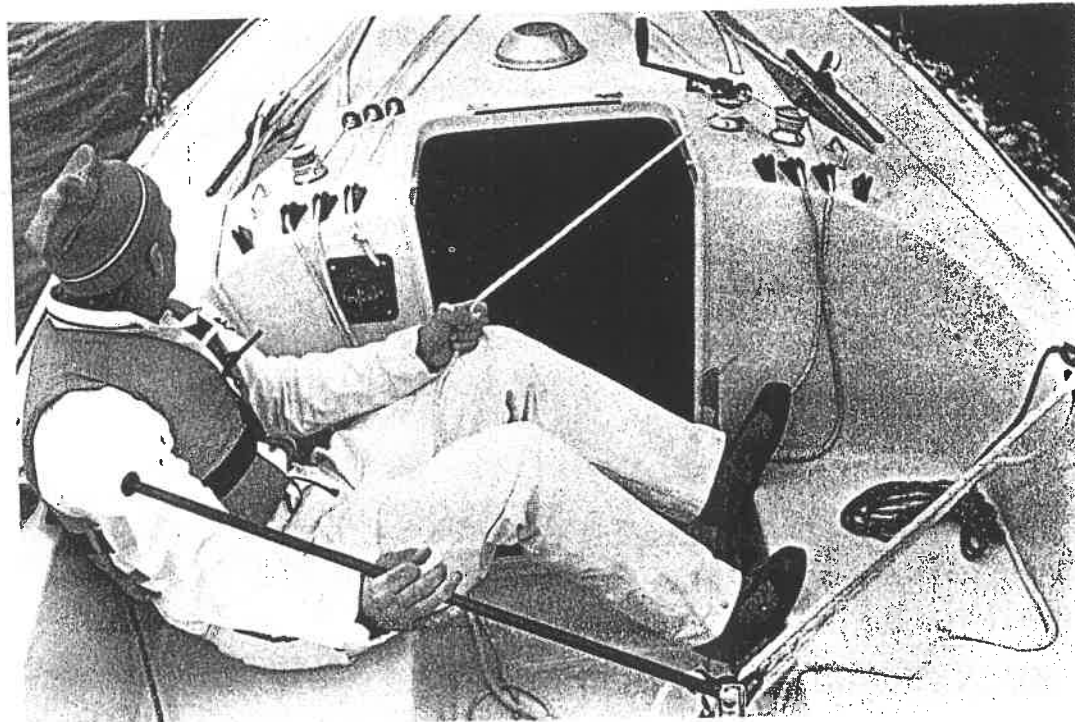


Det er ikke alt, der kan nås fra cockpit. Såvel klickingstrop som bomudhel kræver mand eller kone på dæk. I betragtning af hvor afgørende netop disse to justeringsmuligheder er for krængning, bomningssikkerhed og behagelig tursejlads eller for kapsejladserarten, virker anbringelsen som en forglemmelse.

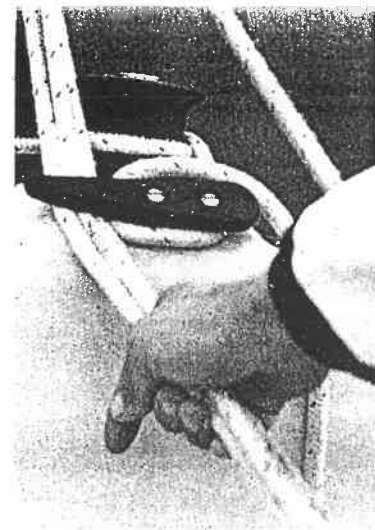
ændre ved det oprindelige koncept, og det vil være synd for hele ideen.

Int. 806 har direkte slægtskab med Folkebåd, I.F.-krydser og Knarr, men er blot ligesom H-båden udviklet til vor tids materialer og konstruktionsprincipper.

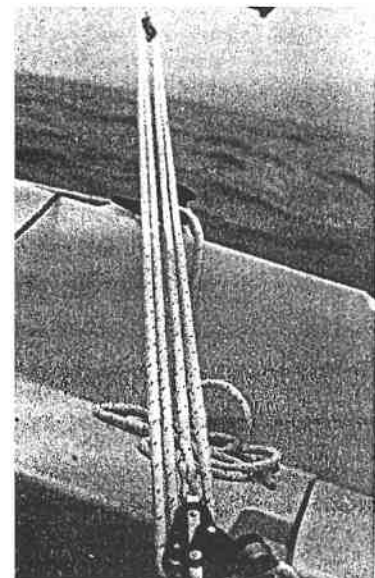
Hvor man i H-båden har valgt at tillade næsten enhver form for trim og justering, så dei



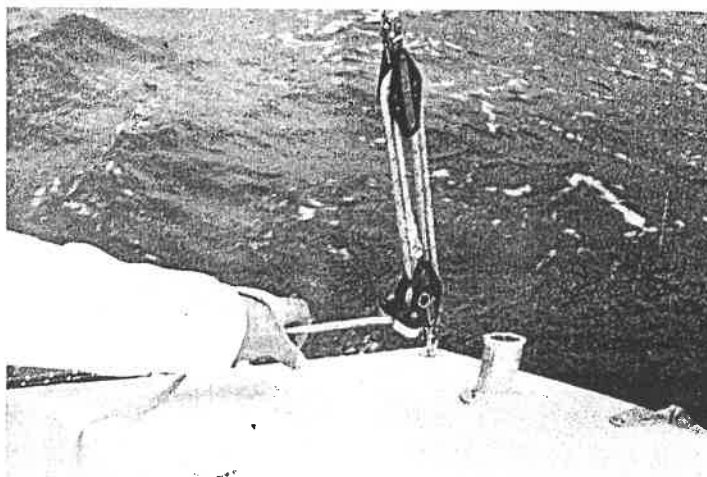
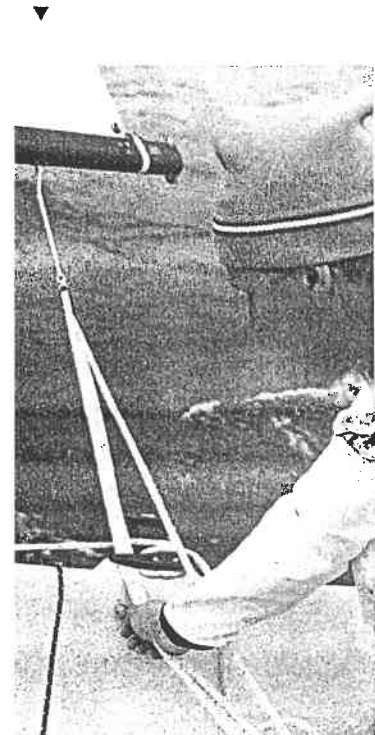
Fald og hal er ført velordnet til cockpit. De fleste funktioner kan nås med forlængerrøpinden i hånden. Belastningerne er med den moderate, svagt overlappende fok så små, at det virker ideelt for junior og r skolesejladser. Cockpittet kan dog hurtigt omdannes til en ormegård, hvis man ikke får monteret nogle sejldugposer.



Selv efter års gennemprøvelse har man anbragt den i øvrigt godt virkende bæknebsklampe som en »storskedefælde«. Fanget i hver anden eller tredje bomning. Det kan være en charme ekstra for en entusiastisk ejer, men helt unødvendigt i et industrielt mængdeprodukt.



▲ Det kan gå godt...men kræver som regel et hurtigt håndgreb. Efter 15-20 bomninger bliver det ren rutine.  
▼



Hækstagnet er såre simpelt, men yderst effektivt. 806'eren slipper for gennemføringer og Soling-tromler. Vinklen på klemmen skal blot justeres individuelt for at undgå skræbede kroner eller knuste fingre.

med et cockpit som en orme-gård og en udvekslingstromle i hver kistebænk kan føles som en Soling GT med hardtop, er Int. 806 kun forsynet med de fundamentale kontrolmuligheder, og der må ikke monteres ekstra beslag.

Det er trapez-jolle- og Laser-princippet i stort format, men værftets OL-boats i Ringsted har ikke noget ønske om at gøre livet mere surt for sig selv end højst nødvendigt ved salgskampagnemæssigt at køre alt for hårdt frem netop på dette princip. Det kræver uhyggeligt små tolerancer med hensyn til materialer og fremstilling, og den heraf følgende fordyrelse ville ikke gøre hver enkelt båd mere velsejlende.

Det var dejligt at opleve en båd, som opførte sig præcist, som den så ud til at gøre. Den racerbetonede overbygning og den rene, lave fremtoning svarer til bådens gode fartegenskaber.

Int. 806 er lige så ren i sin opførelse, som linjerne antyder. Er man ondsksfuld, vil man kalde den kedelig og uden temperament, men skal man være retfærdig, må man indrømme, at den har den store båds tryk og harmoni, uden at det er gået ud over det nemme ved et mindre fartøj.

### Sejlegenskaber

Næsten alle bådets sejlegenskaber kaldes efterhånden jolleagtige, og det er vel at mærke ment som en ros, forstå det, den som kan. Dygtige konstruktører har jo forlængst bevist, at en båd kan gøres perfekt kursstabil og alligevel være let på roret og lynhurtig at manøvrere. Og det er netop det typiske ved Int. 806. Den er bestemt ikke jollepræget. Hvis jeg som klubleder skulle vælge en bådtype til sejl skolen, ville denne båd ud fra min nuværende erfaring være det ubetingede valg.

Man får tydeligt svar på enhver handling eller udeladelse. 806 accelererer kildrende, når man rammer vindstrømmen rent, med rigtigt trimmede sejl og - den ligger helt død med sit relativt lille sejlareal, hvis man fx. går lidt for lavt. Den søger selv vinden, men kan let trimmes ved hjælp af hækstagnet til at sejle næsten som var den forsynet med vindror. Venderadius er kun 1½ gange overaltlængden, og opskudtet er langt og veldefineret. Det lave fribord og den beskedne overbygning giver kun ubetydelig afdrift ved sidevind.

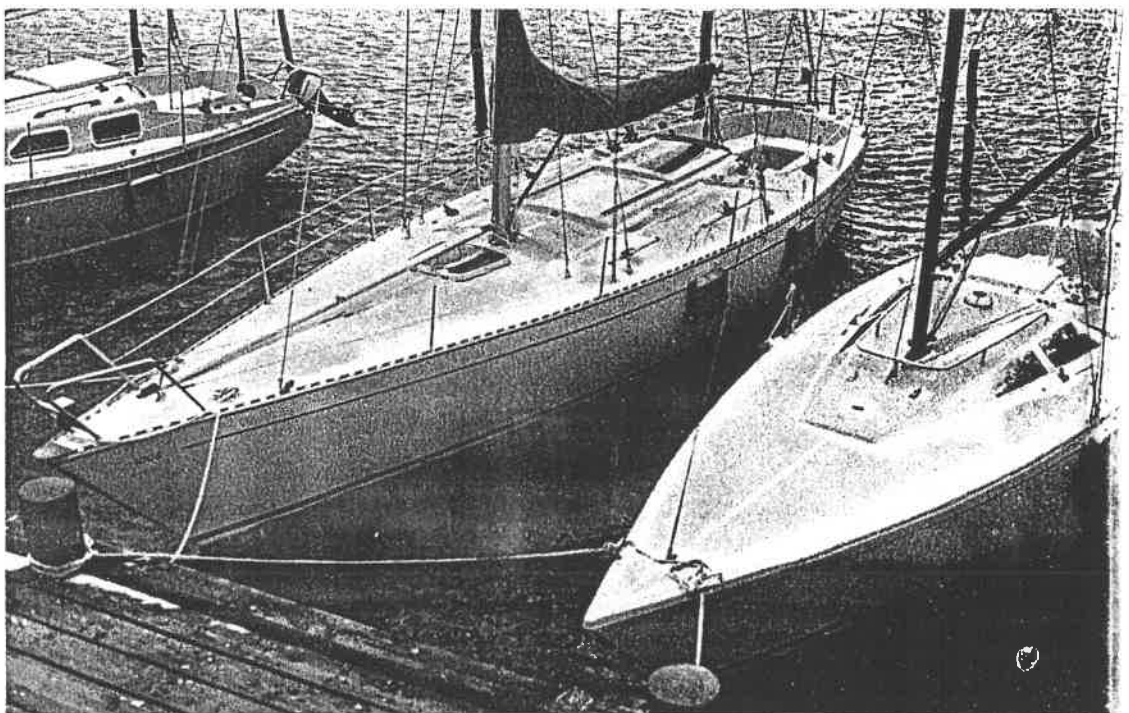
Enhver begynder med interesse for havet vil kunne sejle 806 med det samme, og selv den dygtigste elitesjeler skal bruge al sin viden og kunnen for at udnytte dens muligheder maksimalt.

### Baggrund

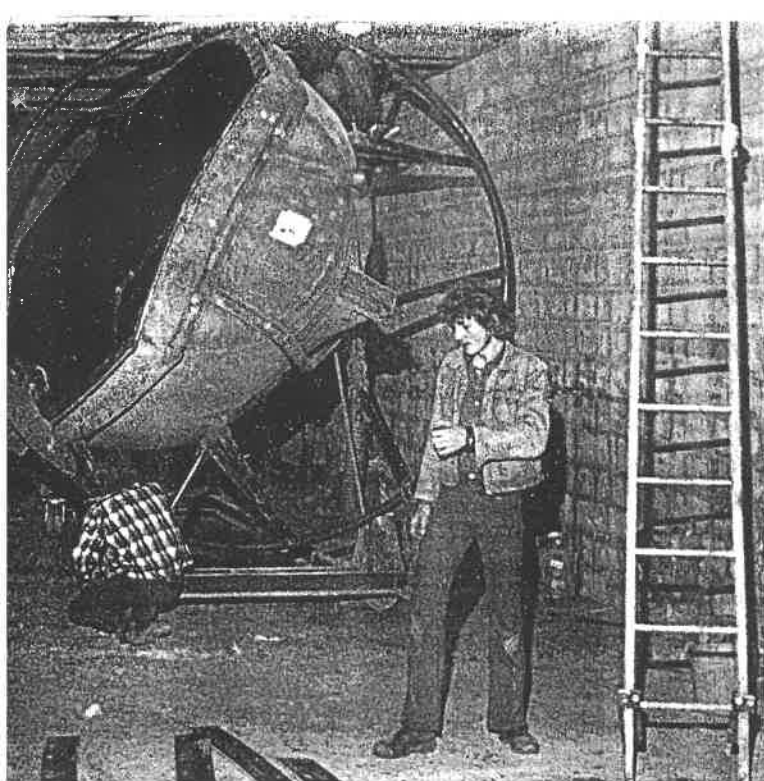
Int. 806 startede som Monark 806, dog produceret af det samme danske værft OL-boats i Ringsted.

Den store koncern og især deres danske topsælger, Ole Bundgaard, mente, at det store salg af junior- og øvelsesfartøjet 606 burde følges op af en større båd, når firmaets tilfredse kunder ønskede tag over hovedet på sejlturene.

Pelle Petterson tegnede med



Int. 806 med srie på ruffaget ved siden af sin nye storesøster 1006 i Mosede Havn. Til trods for de barske forhold indbyder den venskabeligt til tryk sejllads.



▲ Et besøg på værftet, OL-boats i Ringsted, hvor vi uden turistfører kunne undersøge enhver detalje, øgede tilliden til båden. Skrogformen klargøres i et knap nok færdigbygget støbekammer, som opfylder alle sikkerheds- og miljøkrav.



Kølboltene fastgøres i sådanne indlaminerede jernkonstruktioner. Da kølen yderligere er trukket op i en reces i skroget, er risikoen ved grundstødning af samme størrelse som ved en langkølet båd. Det er den slags detaljer, som kun kan afsløres ved besøg på værftet. ▶

vanlig design-sans 806'eren, og så begyndte det egentlige arbejde. Et helt år afprøvedes enhver detalje under al slags sejlsads, og først da Ole Bundgaard gav klarmelding, startede produktionen, som på det tidspunkt var solgt 3/4 år frem i tiden. Senere overtog Ole Bundgaards eget consult-firma hele ansvaret, men da den danske producent fik chancen efter få dages betænkningstid, for ikke blot at producere men også selv stå for salget, sprang man til – og har nu en årlig produktion på 45-50 fartøjer, som ud over Sverige og Danmark afhændes i Tyskland, Schweiz og Østrig.

Til trods for den efter danske forhold pønt store produktion er Int. 806, som den nu hedder, forbløffende ukendt her i landet – selv efter bådudstillinger og kapsejlsresultater. Det kan hænge sammen med, at linjerne er så rene og tidløse, at

den næsten falder sammen med baggrunden, og at der på grund af den høje kvalitet ikke har været sensationer omkring dens fremkomst. Det kan også være prisen i forhold til bådens rumfang, men kvalitet koster penge, og for den, som værdsætter sejlegenskaber, funktion og linjer frem for den tvivlsomme fornøjelse af en såkaldt ståhøjde, er pengene givet godt ud. Båden har dog ikke været mere ukendt, end at jeg efter en kortere præsentationstur for ca. 2 år siden har anbefalet den til de af mine bekendte, som søgte efter et fartøj i den størrelse. Der skal meget til, at man tør anbefale en bestemt båd, men ingen har endnu fortrudt valget.

### Markedsføring

I Sverige henvendte Ole Bundgaard sig primært og med stor

succes til sine tidligere tilfredse kunder, men i Danmark har båden næsten måttet sælge sig selv efter mund til øre-metoden, dog fulgt op af OL-boat's yderst nøgterne annoncer.

Markedsføringen svarer i sin enkle og upralende form virkelig godt til bådens linjer, men spørgsmålet er, om man har fået råbt det publikum op, der utvivlsomt må være til en båd med netop denne kombination af egenskaber.

Vi plejer at forsøge at bedømme, om der foreligger overensstemmelse mellem annoncering og virkelige egenskaber, og fandt den smukkeste tænkelige lille bog, hvor en række akvareller og farvefotos fik lov til at tale deres eget sprog.

### Sejlegenskaber

Det er en rigtig sejlbåd. Man føler igen trang til at benytte en eventuel påhængsmotor. Med fok og storsejl uden en besværlig genua er alt yderst enkelt. I let luft kan Int. 806 ikke hamle op med Spækhuggerens store sejlareal, men hvis den bliver sejlet rigtigt, er den våde overflade så lille og undervandsskroget så rent i linjeføringen, at man ubesværet følger langt større både. Vor prøvebåd var dog så begroet i bunden og især på roret, at fornøjelsen i tåge og springende vind mellem 1/2 og 2 m/sek. blev stærkt begrænset. For at kunne fornemme en bekvem lugterighed, måtte vi have vægten godt over i læ, og det kan være ganske svært at få en solbadende familie til at forstå, at man skal sidde musestille på et bestemt sted.

Jeg husker dog fra Ole Bundgaards eget prøveeksemplar, hvor bunden naturligvis var spejlblank, en helt anden fornemmelse med båden under disse forhold. Rorfornemmelsen er under alle forhold meget karakteristisk. Et vældigt fast greb i vandet med helt præcis styring og meget sen tendens til at stille, – men ingen fingerspidsløshed. Det var typisk, at man følte trang til at holde om selve den lækre træorpind, selv om jeg ikke vil se bort fra, at dette kan skyldes, at aluminiumsforlængeren er uhyggelig kold på denne årstid. I mange af Doug Petersons både oplever man den samme fashed, uden at der er tale om et rorpres, eller at man kan kalde det tungt. I bilindustrien eksperimenterer teknikere sammen med salgsp psykologer med det rigtige dørsmæk, som skal give en fornemmelse af dyr, sikker bil. Så raffineret tror jeg ikke, bådfolk er blevet endnu, men der er på den anden side ingen diskussion om, at det er gennem rorpinden, at man fornemmer bådens

personlighed. Det jeg fornemmede i Int. 806, var en solid fornemmelse af sikkerhed og kvalitet uden hidsigt temperament eller raffineret lethed.

I hårdt vejr nød jeg fornemmelsen, og det var også dejligt selv i tung vinterluft, at kunne føre fuld sejlføring. Endog i 10-12 m/sek. var det muligt at sejle optimalt uden rebning, hjulpet af den meget bløde mast og et perfekt stel fra Green Sails. Svend Christensen – den berømte »Grønært« – bliver af fabrikanterne rost for sin perfektionisme med hensyn til at få rigfaktorerne til at passe sammen, og det var lykkedes. Samme stel fra 2 til 12 m/sek. kunne trimmes fuldt kapsejlsads tilfredsstillende.

Med mere sø end vind, hvor masten havde en irriterende pumpependens, som fik de indvendige fald til at klinge hult, noget som også kunne genere ved ophold i havn, mærkede man med største tydelighed det relativt lille sejlareal på 27½ m², men det smalle skrog med det let afrundede forskib går blødt i søerne uden IOR-bådernes gyngestetendens. Ved at tviste sejlene så kraftigt, at der altid under huggebevægelserne var et eller andet sted, hvor vinden ville få den rigtige indfaldsvinkel og ved at koncentrere vægten midtskibs, fik vi rimelig sejlsads, men her mærkede man, at det trods rorfornemmelsen er en lille båd.

Skroget med indstøbt indersektion er meget stift. Vi oplevede ingen knagelyde, og konstaterede ej heller antydning af bananforms-afbøjning, når vi halede alt hjem på hækstaget, hvilket i øvrigt krævede gode kræfter med den lille udveksling. Stivheden giver en dejlig lyd i båden, når den glider gennem vandet. Man hviler trygt i køjerne – også under sejlsads.

¼-riggens beskedne spiler er nem at tumle, også for den uøvede tur-familie, og det lykkedes mig ikke – selv ved grov og usportslig optræden at sejle båden ned eller få roret helt ud af vandet, derimod bevirker skodningen fra hækken uden nogen form for spilerskødeindhal, nogle modbydelige pendulsvingninger med falsk krængning i hård luft på platlæns.

### Rig og beslag

Hele bådens idé er kvalitet, ensartethed og enkelhed, og det er opnået fuldt ud. Da alt fungerer, er det svært at kritisere, men spørgsmålet er, om klassereglerne ikke kunne lempes en anelse uden at skade konceptet. Selv en Knarr har barber-hal til fokken og denne billige, ukomplicerede anordning ville betyde

de meget, både for farten og for mere bekvem sejlads for familien, som ikke ønsker at sætte spiler på halv vind.

Spilerskødning fra hækken uden mulighed for at flytte skødepunkterne frem med indhal indbyrder til besværligheder. Skal man bjærge spileren alene i hårdt vejr, fx. når skipperen er røget over bord, er det problemfrit, hvis den læ skødebarm kan hales hårdt ned i læ af storsejlet, men kan ellers være farligt og umuligt. Under tursejlads kan man blot træde en lille blok over spilerskødet og trække linen gennem det rustfri stålgrøb i borde, men reglerne bør nok hurtigst muligt ændres. Jeg kan høre et kor af lykkelige og entusiastiske Int. 806-ejere for mig, bedyrende at de aldrig har haft problemer, og det er også mit indtryk, at båden i høj grad er købt af dygtige sejlere, som ikke oplever begynderens panik og problemer, men båden er så velegnet til skolesejlads og netop begynderfamilier at

den slags ting må være i orden. At jeg også godt kunne tænke mig storsejlets bomudhal ført til cockpit, kan lyde mærkeligt, når jeg uden videre accepterer, at skulle styre min Laser med foden, mens jeg kæmper med udhalet midt på bommen, og et eller andet sted skal man jo sætte grænsen. I øvrigt virker såvel beslag som placeringer fornuftige og veldimensionerede med fuld kontrol, uden at man skal på dæk.

### Dæks-lay-out og cockpit

Dæk og ruftag er godt at arbejde på, men med iskoldt vand omkring sig bliver man lidt overfølsom for glatte partier, og der skal bestemt ikke trædes uden for skridmønstret. Den typiske Pelle Petterson centralt placerede gribebøjle virker på en båd i denne størrelse langt mere fornuftig end søgelænder, men dækket er forberedt for hele kravlegården, hvis man

Fortsættes side 59

# BÅTEST

Fortsat fra side 39

ønsker det af hensyn til hunde og små børn. Der er kun et langt, nervøst skridt fra forstag til sikkerhedsbøjle, og det læres hurtigt i en båd med så rolige bevægelser.

Man sidder bekvemt i cockpit'et med gode afstande og afrundede kanter. Lugen til indgangspartiet er nok en anelse for lille, og den har ingen mellemstillinger. Enten helt på og sikret eller også skal man finde et sted at anbringe den. Dette blads klodsede testsejler var to gange ved at smide den overbord. Første gang ved en fejltagelse og anden gang i irritation - men det er formodentlig et tilvænnings spørgsmål, og en så fornuftig båd bør have sin lille særhed.

### Komfort

Om læ er pladsen udnyttet perfekt ved at benytte lækre fløjls-hynder helt op til selve klædningen, og gennemtænke hver enkelt funktion og alle stuvemuligheder. Alt er udført sobert og lækkert uden håndværksmæssige genveje. Denne apering bliver ikke slidt eller ramponeret, men får blot patina.

Lidt, men godt præget af rigtig sejlbadskultur. Luger og ventiler er perfekt tætte. Ruderne har krævet en hel forskningsproces for sig, men kan nu ikke rokkes, selv med en donkraft og slipper ikke en dråbe ind. I øvrigt vil jeg lade billederne tale for sig selv. Ingen unødvendig opdeling og derfor gode rumvirkninger.

### Motor

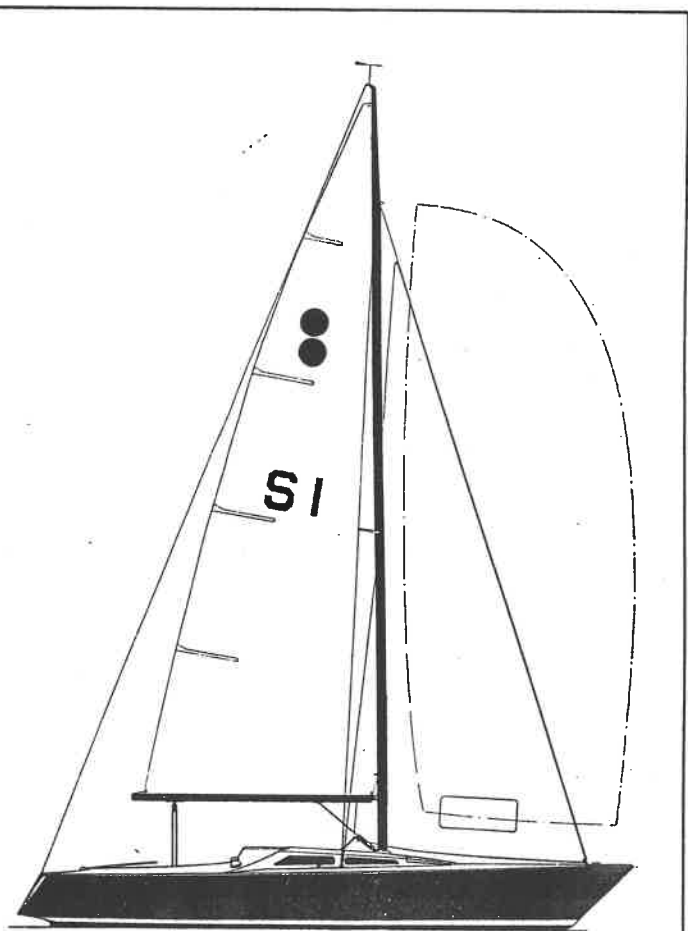
Int. 806 er forberedt for udenbordsmotor, men bortset fra helt vindstille sommerdage får man næppe brug for den, og det er nu altid morsommere og mere afslappende at gå for sejl.

### Samlet vurdering

Hvis man er eller vil være »sejler«, og kan undvære ståhøjde, adskilt børnekahyt, hustrubestikkelsespantry og andre salgsargumenter, er Int. 806 nok det bedste køb på markedet.

En perfekt begynder- og skolebåd med sin godmodige og forudsigelige optræden, og en morsom kapsejlsbåd med god fart og stramme klasseregler. Fornemmelsen af kvalitet, sikkerhed og solid gennemprøvet-hed sidder i én længe efter prøvesejladserne.

Det er en båd, jeg gerne ville anbefale min bedste ven. ■



International Værft & salg: Rønnedevej 18  
806 OL Boats Aps 4100 Ringsted

Konstruktør: Pelle Petterson  
Længde: 8,06 m  
Vandlinie: 7,00 m  
Bredde: 2,33 m  
Dybgang: 1,40 m  
Displacement: 1600 kg

Kølvægt: 720 kg  
Storsejl: 15,5 m<sup>2</sup>  
Fok: 12,0 m<sup>2</sup>  
Spiler: 40,0 m<sup>2</sup>  
Pris standardbåd:  
kr. 83.150 incl. moms

# Luna

QUORNING QUALITY

# 26

**LUNA 26 motorkutter**  
 leveres i forskellige byggestadie  
 kr. 48.800 incl. moms.  
 Komplet båd uden sejlføring  
 kr. 171.700 incl. moms.

- Sandwichkonstruktion i hele båden
- Ståhøjde i styrhus og kahyt
- Ferskvandskølet diesel

Rekvirer venligst brochure på denne populære familiebåd.

**QUORNING BÅDE A/S**  
 SKÆRBÆK, DK-700 FREDERICIA  
 Tel.: 05-56 26 26