



OM BORD I ARCONA 410

Med Arcona 410 har det svenske verftet gjort en fusjon med dagens internasjonale performance-design – uten å miste den klassiske sjelen.



TEKST:
Øyvind Bordial

Linjene i en seilbåt forteller en hel historie dersom man har blikk for dem og kan sette dem inn i en sammenheng. Synet av **Arcona 410** forteller, allerede ved første øyekast, historien om en klassisk båt som har tatt på seg moderne klær. Den brede hekken, den nesten loddrette baugen og de to karbonfiberrattene er de mest åpenbare trekkene, men som det skal vise seg, gjemmer det seg mer bak overflaten.

EN BÆRENDE IDÉ. Uansett hvor like nye seilbåter umiddelbart kan virke, viser det seg alltid et slags ho-

vedtema, en bærende idé som ligger bak. Den kommer selvfølgelig først til syne etter at man er blitt kjent med båten – etter at man har klatret litt rundt i den og har seilt i den, men skal man finne inn til kjernen, er det også nødvendig å snakke litt med folkene bak båten, og kjenne litt til den tradisjonen som hersker på verftet.

Vedrørende det sistnevnte, er Arcona kjent for å bygge «performance cruisere» litt i stil med **X-Yachts**, bare med litt mer vekt på turseiling. Solid, skandinavisk håndverk har kjennetegnet båtene, spesielt under dekk. Det er faktisk snakk om en eksklusiv båt som holder verdien godt. Det gjenspeiles også på prisnivået, som er høyt.

Det er virkelig vanskelig å skape en seilbåt som kan brukes til både regatta- og turseiling, i hvert fall i

størrelsen under 45 fot – men de to skandinaviske konkurrentene, **X-Yachts** og **Arcona**, er to gode eksempler på verft som klarer nettopp det. I praksis tror jeg imidlertid mesteparten av kundene til den slags båter simpelthen liker å seile, og derfor velger en båt som seiler bra – også på tur.

FASTHOLDER ÉN LINJE. I motsetning til **X-Yachts** har man hos **Arcona** fastholdt én modellinje, i stedet for å dele opp produksjonen i henholdsvis racingorienterte og cruisingorienterte modeller. Det betyr ikke at **Arcona** har stått stille – tvert imot har verftet gjennomgått en stor utvikling de seneste årene. Verftsjef **Torgny Jansson** forteller om det under bilturen, den dagen vi skal seile den nye modellen i den svenske skjærgården syd for **Stockholm**.

Harmoni OG



ARCONA 410: Arcona 410 er balansert og harmonisk. Kjølplan, ror, skroglinjer, rigg – alt passer sammen, mener artikkelforfatteren.



UNDER DEKK: Under dekk er Arcona 410 tradisjonell. Verftet har bestrebet seg på å utnytte plassen maksimalt.

ÅPEN: Cockpiten er T-formet og relativt åpen, avstandene er gode, og det er en fin fotstøtte midt på dørken. Man sitter dog ikke optimalt ute i borde.

BALANSE – med turbo!

– Arcona 410 er i utgangspunktet en oppgradering av 400-modellen, som markerte et gjennombrudd for oss da vi lanserte den for ni år siden. Men det er mer enn en ny versjon. Jeg tror på at man skal starte forfra med en ny modell, lage en helt ny båt, tenke nytt, sier Torgny Jansson.

– De siste årene har det skjedd en hel del innenfor yachtdesign, og vi ville gjerne skape en båt som var mer performance-orientert, og som seilte enda bedre enn **Arcona 400**. Samtidig er kundene våre typisk på jakt etter en båt som er behagelig, trygg, stiv og sikker, og de egenskapene ville vi også beholde. Vår faste huskonstruktør, **Stefan Qviberg** – som har tegnet alle Arconas skrog siden 1970-årene – kom til oss med et skrog som hadde et bredere akterskip, rakere linjer

og temmelig lite «rocker» i under-vannsskroget akter. Mer moderne performance-linjer, ganske enkelt, fortsetter han.

– Deretter jobbet vi med å sen-
trere vekten ytterligere midt i båten, og det er årsaken til at vann- og dieseltank og batteriene er plassert her. Vi har også optimert vektfordelingen på andre måter, blant annet ved hjelp av måten innredningen er lagd på. Båten er blitt relativt lett totalt sett, og den har fått større seilareal. Seilplanet er høyt og relativt smalt – med et stort storseil og en 107% fokk. Det sistnevnte har gjort det mulig å plassere vantene helt ute i borde. Fokka skjøtes innenfor, og på åpne vinkler seiler man typisk med gennaker, eventuelt med en Code Zero eller spinnaker. Denne riggingen gir større stabilitet til mas-

ten og gjør det mulig å bruke en lettere mast. Samtidig er plassforholdene og adgangen til fordekket langt bedre enn om røstjernene satt inne på sidedekket. Det har faktisk også innflytelse under dekk; på hvordan innredningen kan designes. Man kan bestille båten med baugspryd hvis man vil; det skyves i så fall ut og inn over dekknivå.

NOE EKSTRAORDINÆRT. Torgny Jansson er tredje generasjon seiler og annen generasjon båtbygger. Hans far startet Arcona-verftet, og etter at Torgny tok fatt, har det vokst betydelig. Når han snakker, er det tydelig at det er én ting som virkelig betyr noe for ham: Å skape en god seilbåt. Og hvis man legger denne ildsjelsinteressen for å skape noe spesielt sammen med et erfarings-

grunnlag som strekker seg helt tilbake til glassfiberens barndom, er det klart at det blir mulig å designe og bygge en båt som virkelig er noe utover det vanlige.

Jeg tenker straks på en dansk parallell: Danske **Oluf Jørgensen**, mannen bak **Luffe**-båtene. Også han er en mann som fremfor alt har som målsetning å skape en ekstraordinær seilbåt. Og han kompromiserer ikke med nettopp det.

MASSIVT STORSEIL! Tidligere Arcona-modeller ser ikke ut som de er spesielt raske båter, men de har hatt en tendens til å skape sammenbite miner hos mannskapet på mer åpenlyst racing-orienterte båter – simpelthen fordi de har seilt raske og bedre enn det de umiddelbart har sett ut til å gjøre. Arcona 410 ligner i høyere grad det den er:



KARTBORD: Arcona 410 har et ordinært kartbord. Trematerialene er lysere enn i tidligere modeller fra verftet.

AKTER: Du kan velge om du enten vil ha én eller to slike lugarer helt akter i båten.

TOALET: I versjonen med tre lugarer kan du få to toaletter. Dette er toalettet akter.

SKUFF: I salongbord er det plass til både flasker og glass.

En båt som kan seile fra de fleste. På vei ut i en solfylt skjærgård setter vi seil, det blåser friskt, med ustabil vindstyrke og retning, som tilfellet ofte er mellom alle øyene innenfor Sandhamn.

Da storseilet går opp, ser jeg hvor stort det egentlig er: 57 kvadratmeter er virkelig massivt, og det gir et kraftoverskudd til hele båten – spesielt merkbart viser det seg å være når vi faller av til noe som ligner lens. Da «dør» de fleste cruisorienterte båter og blir livløse å seile, med mindre det blåser mye eller man setter spinnaker/gennaker.

Arcona 410 beholder trykket og er stadig livlig og responsiv på grunn av det kraftfulle storseilet. Og det er ikke vanskelig å reve, hvis man synes det blir for mye krefter å slåss med.

BALANSE! Da vi har satt seilene, begynner vi å krysse ut mot åpent farvann. Og la meg straks komme til det hovedtemaet jeg nevnte innled-

ningsvis, og som man finner i alle båter, hvis man leter litt.

I Arcona 410 viser det seg med det samme: Balanse. Båten er simpelthen ekstremt velbalansert og harmonisk. Kjølplan, ror, skroglinjer, rigg – alt passer sammen.

Kreftene i båten samarbeider, det utstråler symmetri, harmoni, og ikke minst fremdrift. Det er morsommere å seile når forskjellene på om man styrer presist eller ikke er merkbare. Det er mulig å trimme til en høyde som vil få de fleste konkurrentene til å forsvinne ned i le, eller slippe litt ut på barberhal og løygang og styre med stor kraft og fart. Styresystemet er perfekt justert, man kan merke båten helt kontant og direkte med rattet. Torgny smiler da jeg sier det: Han har jobbet mye med akkurat den «biten», som han kaller det – i alle modellene.

– Men jeg må si at det har lyktes spesielt godt her, mumler han og justerer litt på løygangen, tydelig glad for den båten han har skapt.

STYREPOSISJON IKKE HELT OPTIMAL.

Cockpiten er T-formet og relativt åpen, avstandene er gode, og det er en fin fotstøtte midt på dørken – det er faktisk en godt racing-cockpit, selv om båtens publikum sikkert vil seile mest på tur. Halinger til akterstag og til dels løygang kunne ha vært plassert bedre, men begge kan nås av rormannen med litt god vilje. Vinsjene til forseilet kan rormannen også håndtere, hvis det skulle bli nødvendig. Avstanden mellom rattene virker korrekt, det er akkurat den plassen som skal til for å bevege seg komfortabelt. Sitteplassen, eller snarere ergonomien for en sittende rormann, er derimot ikke optimal. Cockpitkarmen er litt for smal til at man sitter perfekt, og pushpiten klemmer i ryggen. Man sitter OK, men det er bedre å stå når man styrer.

GDOT MED CODE 0. Med denne riggen vil båten sannsynligvis ha en svakhet fartsmessig på vinkler omkring 50-60 grader – det vil si en veldig

skarp slør, hvor en større genua gjør særlig god nytte. Code 0 er ideelt i akkurat dette spekteret – et slikt seil kan godt anbefales til de fartsglade. Det kan også gi fantastisk seilglede og effekt helt opp til bidevind i lette vindforhold.

Lengre ute i skjærgården faller vi av og setter en stor, 142 m² gennaker satt fra mastetoppen. Sammen med fullt storseil blir det mye seil, mye trykk, men styringen og balansen er fortsatt praktfull, båten er kvikk og levende, uten å miste den solide, mektige fornemmelsen som mer klassiske båter byr på. Instrumentene er ikke kalibrerte, så den nøyaktige farten vet vi ikke, men ni knop er ikke vanskelig å holde, selv som et snitt – hvis kurs og vindstyrke er riktig. Noen ordentlige bølger og mer vind, så ville vi helt sikkert slippe skroghastigheten helt, og surfe ned bølgene i 12-15 knop – eller mer. Skjærer man opp på en skarp vinkel kan man provosere en broach – det klarte vi også fint – men holder

SAMMENLIGNING MED TRE ANDRE TILSVARENDE BÅTER

	Arcona 410	Dehler 41	X-41 OD	Elan 410
Lengde	12,20 m	12,40 m	12,35 m	12,27 m
Lengde vannlinje	11,20 m	10,75 m	10,69 m	11,28 m
Bredde	3,90 m	3,93 m	3,64 m	3,91 m
Dybde	2,00/2,20/2,50 m	2,20 m	2,50 m	2,45/2,10 m
Deplasement	7 800 kg	8 280 kg	6 800 kg	8 300 kg
Kjølvækt	2 600 kg	2 995 kg	2 730 kg	2 779/2 469 kg
Storseil	57,0 m ²	54,4 m ²	54,5 m ²	50,5 m ²
Forseil	45,0 m ²	37,0 m ²	46,4 m ²	41,3 m ²
Spinnaker	148,0 m ²	149,0 m ²	146,5 m ²	129,3 m ²
Motor	40 hk	29 hk	40 hk	40 hk
Standardpris kr	2 156 000*	1 569 000*	2 204 125*	1 950 000*

* Priser fra SEILbåtutstillingen på standard båt.

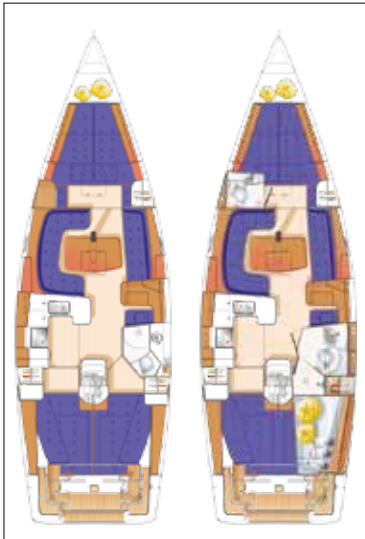
VÅR VURDERING

Som det vel fremgår av artikkelen, så er jeg begeistret – veldig begeistret. Arcona 410 er en båt for kjennere, en særlig vellykket hybrid mellom det klassiske og moderne. Seileenskapene er en fryd, og under dekk er det en praktfull turbåt.

Alt i alt er Arcona 410 en riktig fin seilbåt som koster mye penger, men som sannsynlig vil holde verdien godt, relativt sett i et marked i endring, gjennom et langt liv. Nøkkelordene er harmoni og balanse, og ettersom båten er utstyrt med en kraftfull rigg og raske linjer, kan den virkelig hamle opp med det meste – også på regattabanen.

OM PRØVESEILINGEN

Arcona 410 ble seilt i Stockholms skjærgård én dag, under vekslende vindforhold i 4-8 m/sek, på alle vinkler. Prøvebåten var en grundig testet prototype med en del ekstrautstyr, og var rigget med gennaker, uten baugspryd. Om bord var to representanter fra verftet, samt SEILmagasinets journalist.



TO ELLER TRE: Du kan få Arcona 410 med to eller tre lugarer.



I BAUGEN: En stor, tradisjonell dobbelkøye finner du i forlugaren.



LYS: Arcona 410 er lys og trivelig under dekk. Den har også disse lysåpningene i skutesiden.

man seg på et dypt spor (120–150 grader, lavere jo mer det blåser), og reduserer seilføringen på skarpe kurser, er det ikke vanskelig å unngå problemer.

BUNNRAMME BOLTET TIL SKROGET.

Arcona 410 har trimlinene skjult under et deksel på hyttedekket, og dette «lokket» kan åpnes. Det er rigget til en innhaler til fokkeskjøtet, og rullen til fokken er skjult under dekknivå. Det finnes flere andre detaljer også som vil glede entusiastene angående seilegenskaper og trim. Det er et kjempestort stuerom i begge ender av båten – tanken er blant annet at det ikke skal være nødvendig å oppbevare seil i forpiggen. Rent konstruksjonsmessig er skroget bygd med en bunnramme i stål, og den er boltet til de støpte elementene i skrogbunnen. Årsaken er at man vil unngå delaminering, noe som kan oppstå hvis bunnrammen støpes fast; boltene tillater en viss bevegelighet.

Arcona bygger på alle båtene sine – inklusive innredningen – i **Estland**. Det skjer på et stort og moderne verft, drevet av en svensk eier, og det er bare selve riggingen og utstyrsdelen som foregår hos Arcona i **Sverige**. Man regner med å bygge ca. 20 eksemplarer av Arcona 410 i 2012.

ARCONA 410 UNDER DEKK. Torgny Jansson designer selv innredningen når verftet utvikler en ny modell. Det skjer med generasjonens viten om båtbygging, kombinert med en lidenskap for små detaljer.

– Det er ikke de store revolusjonene som slår imot deg når du går

ned under dekk, bare en fint avstemt, klassisk innredning hvor nøkkelordene faktisk igjen kan være harmoni og balanse. Det er for eksempel ikke likegyldig om avstanden mellom to elementer er 72 eller 74 centimeter – det betyr noe for romfølelsen og for hvor behagelig det er å bevege seg under dekk, sier Jansson.

Lysinnfallet er gjennomtenkt, det kommer rikelig med lys inn, og fra de riktige vinklene. Elementene kan plasseres helt ute i borde, etter som røstjernene sitter ute i skrogssiden. Det gir en bred og rommelig salong, som man ikke har ødelagt ved å presse inn flere elementer enn det reelt sett er plass til.

Treverket er en smule lysere enn på eldre modeller. Finish er på høyt nivå, men uten helt å nå det man ser hos de beste **Orust**-båtene. Noen vil sikkert ønske seg mer stueplass innvendig, og så er det viktig å si at båten er langt mer tradisjonell under dekk enn over.

PRISER OG DATA

Lengde (skrog lengde)	12,20 m
Lengde i vannlinjen	11,20 m
Bredde	3,90 m
Dyppgang	2,00/2,20/2,50 m
Deplasement	7 800 kg
Ballast i kjølen	2 600 kg
Storseil	57,0 m ²
Fokk 107%	45,0 m ²
Spinnaker	148,0 m ²
Motor	40 hk
Vanntank	280 l
Drivstofftank	150 l
Konstruktør	Stefan Qviberg
Verft	Arcona Yachts, Sverige
Tlf.	+ 46 8 570 346 77
Web	www.arconayachts.se

Visste du at de fleste båtulykker skjer i områder hvor man er kjent ?

Serie A papirkart

Oslo - Slagentangen

Båtsportkart 2012

Eget planleggingskart
Enklere å finne riktig kartblad
Tydeligere sjøinformasjon

Husk sjøstregning!
Før alle sjøturer!

1. Seil skiltene
2. Seil skiltene
3. Seil skiltene
4. Seil skiltene
5. Seil skiltene
6. Seil skiltene
7. Seil skiltene

Målestokk 1:50 000

Les mere på vår hjemmeside www.nordeca.com/kart

Båtsportkart 2012 Nå med planleggingskart !

- Oversikt over inndelingene til kartmappen
- Dybdeflater ned til 6 meter
- Navn på større tettsteder
- Enkel landinformasjon
- Fyrsektorer med navn
- Bunkring

Enklere og tydligere

- Enklere å finne riktig kartblad
- Tydeligere sjøinformasjon
- Mer oversiktelig
- Bedre lesbarhet
- Nytt innhold



Les mere på vår hjemmeside www.nordeca.com/kart