

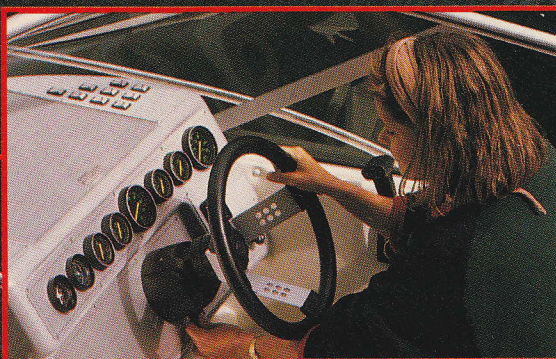
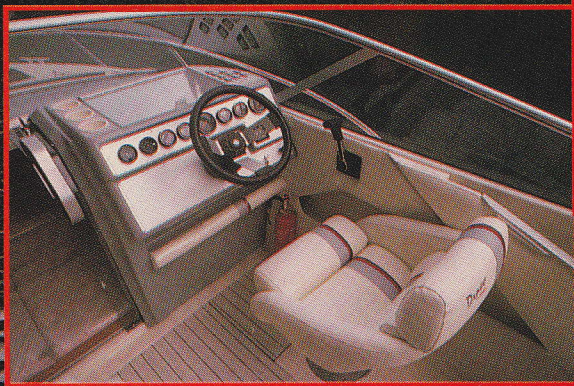
Draco 2200 Topaz

DAYCRUISER PÅ NY KURS

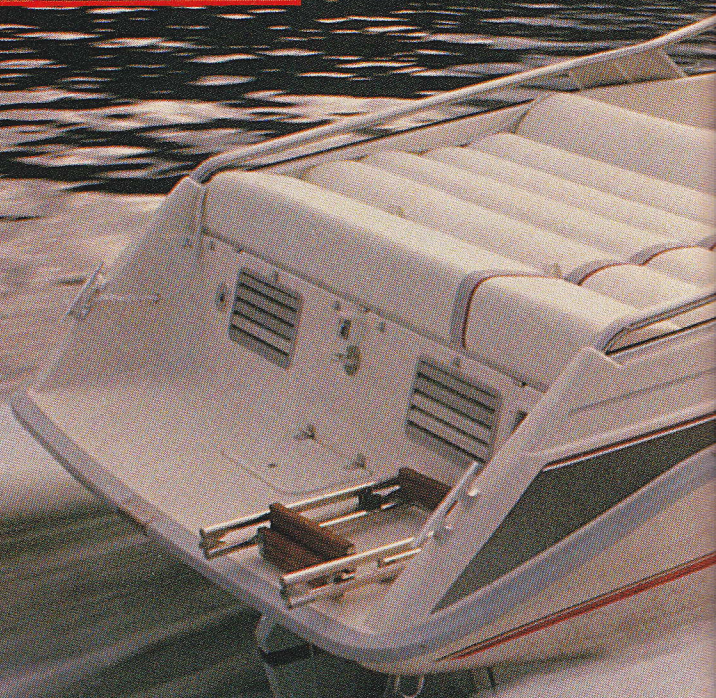
Gjennom over tyve år har Dracos daycruisere — 2000, 2100 og 2300 — vært en institusjon langs sommer-Norges kyst. Men nå er det snart slutt. En helt ny generasjon daycruisere

rykker utålmodig i fortøyningene. En utvikling som er fornuftig og uunngåelig, men kanskje litt vanskelig å takle for oss Draco-fans av den gamle skolen...?

En fin førerplass, med en «tett» følelse. Setet er svært godt, og kan vippes opp i en mellomting av stå- og sitteposisjon.



Solid instrumentering og praktisk tiltratt. Du kan tilpasse rattet ettersom du vil stå, sitte eller bruke setet i «ståstolposisjon».





Designmessig er Topaz en pryd for ethvert kystlandskap. Familielikheter med 2900, 2700 og den aller nyeste — 2500 Crystal — er betraktelig.

Tekniske data: DRACO 2200 TOPAZ

Lengde: 6,8 m

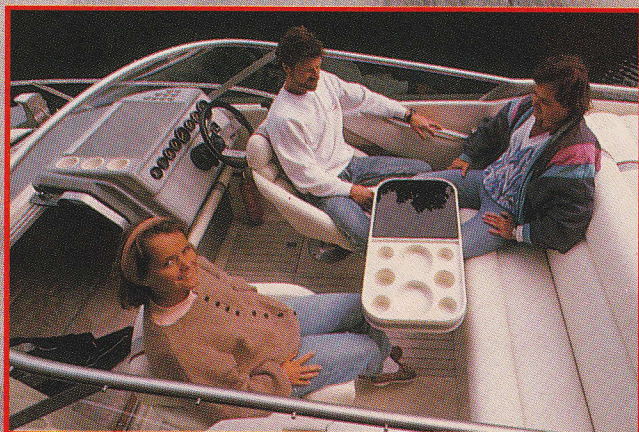
Bredde: 2,3 m

Priser: Mercruiser 4,3 (V6/175 hk*): 295 500
 Mercruiser 5,7 (V8/230 hk): 289 500
 Volvo 431/DP (V6/180 hk): 317 000
 Volvo 570/DP (V8/245 hk): 317 000

Vekt: 1500 kg (V8-motor)
 Drivstofftank: 200 l

* Effekt målt etter ICOMIA 28—83
 Standardutstyr: Pulpit, to vindusviskere, justerbart ratt, servo-styring, Porta Potti, automatsikringer, komplett instrumentering, gasshendel med trim.

Tekst og foto:
 Terje Bjørnsen



Kåre Drangsholts gave til båtfolket — det famøse cocktailbordet — hører med i Topaz, mer innholdsrikt enn noen gang. Fire stykker sitter behagelig i «salongen».

Egentlig burde en annen ha skrevet denne artikkelen. Jeg er nemlig totalt inhabil i denne saken. For hvordan skal jeg kunne stille meg kjølig og objektivt vurderende til en helfersk affære som skal erstatte og utradere det som har vært BÅTEN for mitt vedkommende de siste tolv somrene?

Vi har nemlig en Draco 2000. En velbrukt, men trofast 1978-modell. En båt der makrellskjell og solbadolje har gitt setene en patina av uforglemmelige sommeropplevelser. Noe som ikke det fineste kunststoff kan utkonkurrere.

Motoren — en beskjeden 140 hk Mercruiser — har stoppet oftere enn den har startet. Langturer planlegges med nødhavner i fleng, og under tilleggsmanøvre greier jeg aldri å glemme alle de gangene den har gitt opp livsgnisten akkurat da jeg skulle slå bakk...

Fjerne er også de tider da vi gjorde fjorden utrygg i 34 knop og planet i vei med badeselskap, vannski og seilbrett. Men den greier da fortsatt å bringe fire ivrige fiskere «på feltet» en morgenstund mens duggen slipper taket og natten går fra mykt blått til skjørt rosa.

Faktisk er det den perfekte båten for for en norsk badesesong. Røff, solid og med et skrog som er en fryd å vende tilbake til, selv etter at man har prøvekjørt de aller nyeste av de nye. Draco har påtatt seg en stor byrde når de skal fylle hullet etter arbeidshessten, vannskitrekkern, fiskeskøyta, badebåten og handleyachten som har blitt en av de få klassikerne i norsk båtindustri.

Den nye Draco Topaz har ingenting til felles med vårt gamle, trofaste glassfiberskall med sitt firkantete byggverk av aluminiumsprofiler og glass på toppen.

Topaz er et resultat av Norge og norske forhold, og derfor har den blitt en båt som absolutt ikke er utviklet med norske båtbrukere for øyet. Litt av et paradoks. Men det er ikke vanskelig å forstå Dracos tankegang. Skal du drive butikk på skikkelig vis, kan du ikke basere deg på et marked som er paradisisk det ene året, og som plutselig snur seg og blir ditt verste mareritt det neste.

Det eneste sikre holdepunktet man da har, er de store eksport-markedene i mellom- og syd-Europa, hvor kravene til en båt i denne størrelsesorden er ganske forskjellig fra de vi stiller her i fu-ret værbit. Fart, soling og design er nøkkord. Plass til bambus-stenger og kjulpesnøre av kobber kommer noe lenger ned på listen.

Rimelige amerikanske båter har gått rett i havn blant tyskere, franskmenn og sveitsere. Med sin oppsiktsvekkende design er de garantert en ønskelig dose oppmerksomhet på fasjonable og blaserne strandsteder. Mens en 1978-modell Draco 2000 nok ville passere uten så mye som et hevet champagneglass.

PRAKTISK KVALITET

En Draco Topaz ville derimot kunne utbringe adskillige skåler. Det er en frekk liten båt på vannet. Den buede vindskjermen, den lave rekka og lille integrerte badeplattformen er hovedelementer i en diskret, men likefullt dynamisk design.

Når du går ombord føler du også straks at Draco ikke har latt kvalitetshensyn og praktiske egenskaper få marsjere i bakerste rekke. Vår tolv år gamle sliter henger fortsatt bemerkelsesverdige godt i hop — det er heller ingenting i den nye Topaz som tilsier at båten skulle gå opp i limingen etter noen sesongers skjodesløs bruk.

Og det er masse plass til mer sydlandske fritidsaktiviteter; et stort rom under setet bak til vannski, en solplattform som er utvidet i hele båtens bredde — skreddersydd til to sylslanke donner. Og salig *Kåre Drangsholts* store gave til den moderne sjøfareren: Et langt mer avansert og utvidet cocktailbord enn den svarte «telefonskiven» som har holdt glassene stødige gjennom så mange lystige aftener i vår gamle 2000.

Styreposisjonen er omtrent midt i båten, på styrbord side. Her har du en utsikt som fra broa på S/S Norway. Ingen unnskyldning for ikke å ha sett skjæret eller den lille robåten. Du skruer deg ned i et sete som kunne passet bedre i en liten formelbil, og sitter støtt, godt, og har tiltmuligheter på rattet.

Instrumentene finner du på rekke og rad rett foran øynene, tallrike og imponerende, mens bryterpanelet er plassert oppe til styrbord for kartbordet. Men du får være så snill å ta frem saksen, for av en eller annen obskur grunn er plassen akkurat litt for trang til båtsporkart — det var viktigere å sørge for flaske/glassholdere på babordsiden av instrumentbordet. Kanskje man skulle holde stilen, droppe kartbordet helt, og legge inn en kanapéholder på midten i stedet... ?

Når middelhavsfareren legger

fra land, vil det som regel bli med store sylindervolum og med seks eller åtte sylindere buldrende under solplattformen. Med den lille spaken mellom førerstolen og instrumentpanelet vil den lykkelige eier kunne kontrollere krefter som vil bringe båten nesten i offshoreklassen når det gjelder fart.

Med Volvos 570 DP-installasjon (V8, 5,7 liter, 271 hk) har Draco målt toppfarten til 48,4 knop. Det er en kompliment til skroget og hele den fine balansen i båten at det føles helt udrmatisk. Bare dytt spaken helt frem: Et undertrykt brøl, båten steiler et lite sekund før den legger seg flatt og bare stormer fremover.

En maskin med slike kraftreserver fremhever seg først og fremst ved å gi en bekvem cruisehastighet på 35 knop, mens dyret murrer makelig i 3000 o/min. Akkurat nok til å parkere «den gamle» i sine velmaktsdager med Merc'en frådende på 4600 o/min.

En rimeligere, men vel så god løsning for alle som ikke har det like travelt når de først har kommet seg på sjøen, er V6-installasjonen på 205 hk. Enten i form av Mercruiser 205 eller Volvos 430 DP. Motorblokken er den samme, ytelsen likeså. Toppfart på drøyt 40 knop burde være nok i de fleste situasjoner.

FREMSKRITT TROSS ALT

Når sjøen blir urolig viser Topaz'en seg fra sin beste side, og forsvarer arven fra sine forgjengere på en fortreffelig måte. Den skjærer krapp motsjø behagelig, uten større slag, og skulle skroget lette, faller det mykt ned uten at fartøysjefen får for strenge blikk fra mannskapet.

Det ligger en sikkerhetsfølelse i måten båten tar raske svingmanøvre på. Den «sitter» i vannet som du skulle manøvrere i grov mørtel, jeg hadde i alle fall ikke nok mot til å holde gassen nede og korte inn svingradien ytterligere for å se hva som skjedde.

Det hersker ingen tvil om at Draco Topaz er ypperlig tilpasset den rollen båten er tiltenkt. Den er uhyre lekker å se på, vekker oppsikt både i fart og når den duver sakte i bølgene. Cockpiten gir et kompakt, seriøst inntrykk og uteplassen er som skapt for en varm godværsdag. Fartsressursene gjør kjølvannet til en hvit strek etter hekken, og når du møter en bølge eller dønning, kutter Topaz'en gjennom med en tilforlataelig soliditet og selvsikkerhet.

De innvendingene jeg har, er av rent nostalgisk, bakstreversk karakter: At det hvite, skinnende interiøret er altfor fint til å lande en blodig makrellstim, er etter all sannsynlighet av marginal interesse for dagens Draco-publikum.



RANA-PLAST 640



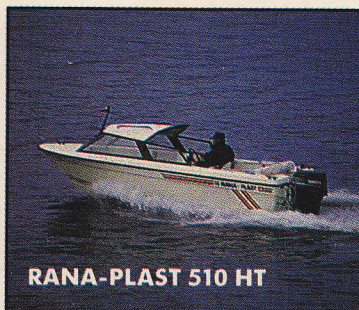
RANA-PLAST 630 sjark



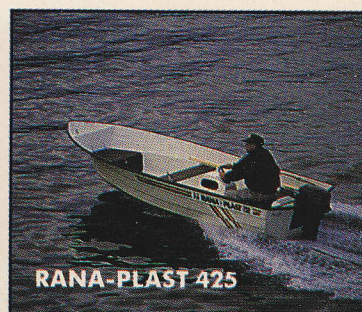
RANA-PLAST 530 DC lux

RANA-PLAST

Solide og fornuftige fritidsbåter for nordiske forhold –



RANA-PLAST 510 HT



RANA-PLAST 425

Præsteng har over 90 års erfaring i produksjon og salg av båter. Sjøegenskaper og kvalitet er kontrollert av Det Norsk Veritas. Ved kjøp av RANA-PLAST får du en båt du kan stole på under alle forhold. Leveres i 10 grunnmodeller og 16 varianter.

RANA-PLAST - mye båt for pengene.

Forhandlere over hele landet.

PRODUSENT:

**Præsteng
INDUSTRI a-s**



Boks 113
8640 Hemnesberget
Tlf.: (087) 93 000