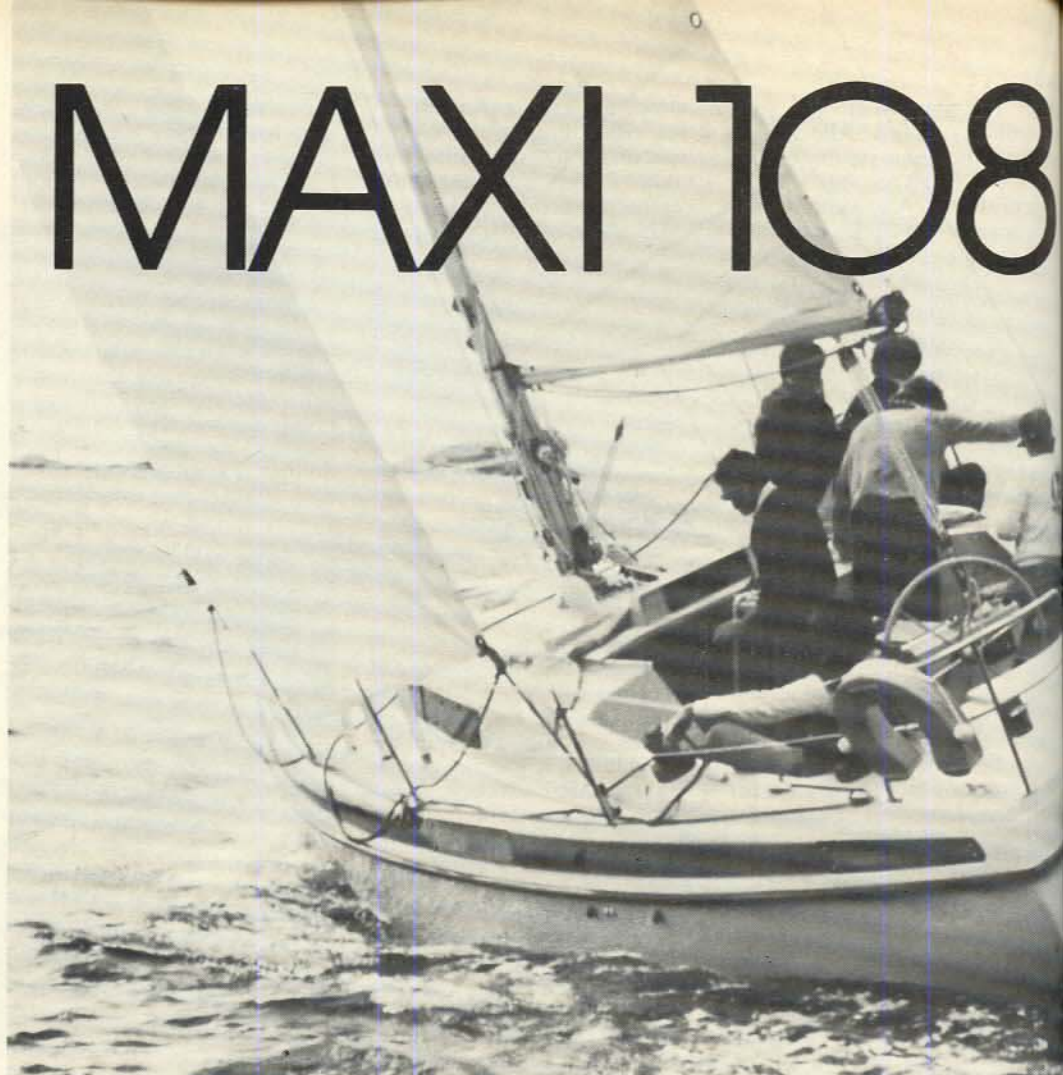




# MAXI 108

Pelle Pettersons Maxibåter har høstet mange lovord her i Seilas & Båtliv. Det er ikke bare dyktig markedsføring som har gjort Maxibåtene til de mest utbredte i Skandinavia. Snarere skyldes vel suksessen funksjonell design, gode seilegenskaper kombinert med familievennlig innredning og lay-out. 68, 77 og 84-mo- dellene er ærlige og fornuftige båter som ikke utgir seg for mer enn de er.

Kan man så bruke samme konseptet for en båt i prisklassen en halv million og på 10,75 meter? Seilas' redaktør har prøveseilt en Maxi 108 i en uke og sier sin mening i denne rapporten.



*Maxi 108 er en velseilende båt med gode sjøegenskaper.*

## Av H. Nissen-Lie

Når det går dårlig i båtbransjen, er det særlig volum-mo- dellene som får lide. Det har såvel Pelle Petterson AB som Albin fått erfare. Men Maxi- båtene har funnet et nytt stort marked, som bare synes å eks- pandere: Charter og andelsbå- ter. Et stort antall 95 og 108 finnes såvel i Middelhavet som i Vestindia og flere av de nye 130 følger etter. Vi har seilt en Maxi 108 «andelsbåt» i vel en uke i greske farvann og vil her sammenfatte våre inntrykk.

Man kan like eller ikke like Maxi-båtene, men felles for alle vi tidligere har seilt er at de er funksjonelle. Det har vært merkbart at det ligger so- lid erfaring bak – ikke bare på produksjons- og markedsfø- ringssiden, men kanskje særlig på det seiltekniske. Pelle Pet- tersons bakgrunn som topp internasjonal regattaseiler, så- vel i småbåter som i store hav- kappseilingsbåter, kombinert med designutdannelsen er vel selve nøkkelen til Maxis popu- laritet.

Maxi 108 er på mange måter en forstørret 95. Den er alle- rede første sesongen solgt i et antall på vel 120, altså en for- midabel serie. På båtmessene har publikum jublet – her er en stor og komfortabel cock- pit, dobbel akterkabin med adkomst både fra cockpitene og salongen, stor dinette med bysse à la OBOS-kjøkken, skap og stuerom, etc. For dem som er i ferd med å vokse fra en Maxi 77 eller tilsvarende, virker løsningen frapperende. Men jeg kan ikke si meg enig med produsentens reklame- brosjyrer som sier: «Hennes innombords egenskaper är et påtageligt bevis på konstruktö- ren Pelle Pettersons ständiga ambition att utveckla vidare. Och vidare...» Av en «havs- kappseglare» må man forlange en båt som duger også utenskjærs. Og det gjør etter min mening Maxi 108 bare del- vis. Hele innredningen er basert på at man spiser alle sine måltider under land. En rekke detaljer, over og under dekk, er slik at man skulle tro det gjaldt en uprøvet prototy- pe og helt klart løsninger fra



*Bordet i salongen er ikke dimensjonert for å tåle en ufrivillig «landing». I sjøgang er det ikke til å unngå.*

mindre erfarne seilere og de- signere enn Pelle P. Vår prø- vebåt har imidlertid produk- sjonsnummer 115. Den hadde såvidt fått de første 1.000 nautiske mil på loggen, og var bare brukt et par uker.

### Lettseilt og tørr

Men før jeg går inn på detalje- ne og de litt kritiske komment- arene kan det være på sin plass å beskrive båten mer gene- relt. Det er nemlig mye godt

å si om Maxi 108 som seilbåt. Den er fremfor alt lettseilt, fin på styringen, passe stiv og overraskende tørr i friskt vær utenskjærs. Antagelig er Maxi 108 relativt sett en hurtigere båt enn f.eks. Maxi 95. Og selv i 10 – 12 m/sek vind i åpen sjø var det utelukkende en fornøyelse å stå til rors.

Til tross for at jeg opplevet en virkelig drømmeuke om- bord, i frisk vind, sol og var- me, er det de mange uheldige detaljene som dominerer min-

# SALGSUKSESS MED SLURVEFEIL



fillesak, men det kunne lett ha ført til alvorlige skader om noen hadde stått i le, og det er ikke slike bommerter man venter å finne i en Maxi! Det samme vil jeg si om stopperen for genuafallet. Fallet er elegant ført akter til cockpiten der en vinsj er montert på hyt-tedekket ved siden av skyveluken. I frisk vind glapp fallet stadig og fokka hang i poser på staget. Forklaringen var at stopperen var montert i feil vinkel. Ved stor belastning gled tauet inntil presset ble redusert. Eneste måte å få fokka til å stå på var å gjøre fast i vinsjen. Og det er ingen god løsning om man skal ha seilet ned i en fart. Igjen en tabbe som kan aksepteres på en pro-

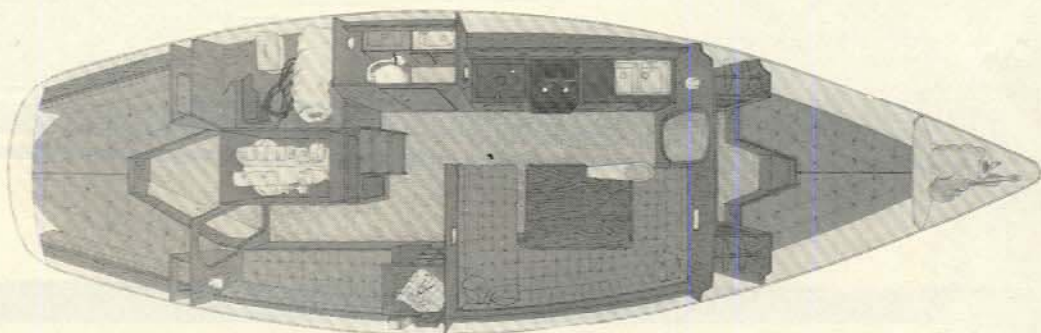


Fint med permanent cockpitbord, men de skarpe hjørnene setter fort blå og gule merker.

## Også positive detaljer

Men det er da positive ting å si

vind og sjø. Man må virkelig være rutinert og bruke full gas



Slik er Maxi 108 under dekk.

net og som både forbauset og skuffet meg. La oss begynne på dekk: Cockpiten er stor og fin, med et trivelig bord i midten som er ypperlig til måltider under åpen himmel. Rormannen har en brukbar styreposisjon helt akter, og kan nå såvel genuavinsjene som stor-seilet fra sin plass. De to som sitter på benken i lo kan spenne mot bordet og klarer seg bra. Bordet har imidlertid knivskarpe kanter – det samme gjelder rammen for skyveluken og hjørnene til akterluken. Man blir fort både gul og blå av en tur utskjærs i denne båten.

## Sjenerende detaljer

Dekket forover er fint og fritt, men du skal være en virkelig akrobat for å løpe frem fra rormannens plass. De fleste forsøk resulterte i at foten gled ned under rekkewiren på den glatte skrålatten i det oppbygde dekket. En virkelig farlig løsning som umulig kan være signert den store mester! Enda et par slurvefeil: Endestykket på den korte skinnen for stor-seilhalingen var festet med vanlige skruer i det tynne plastlaminatet. Selvsagt fløy hele endestykket og halingen til havs i en litt frisk jibb. En

totype – men på produksjonsbåt nr. 115?

Og når vi først er i gang med kritikken – la oss gå under dekk også. Jeg har aldri vært begeistret for dinetteløsningen med byssa langskips og salongen som leveres i løse deler og «i en håndvending kan omskapes til en dobbeltseng». Løse puter og finerplater slenger omkring, straks det sjøer litt. I vår båt var alle putene festet med velcro-tape. Det holder tydeligvis ikke to uker en gang, og er selvsagt ubrukkelig i en båt beregnet for havseilas. Verre var det at bordet var så svakt, at om man ufrivillig landet sin bak på det i en sjø, ville det knekke ved første forsøk. Særlig havgående kan man vel heller ikke si det var når alt ferskvannet vårt rant ut fordi tanken på styrbord side lå høyere enn vannkranen i byssa under kringling. På en senere utstillingsbåt så jeg at den manuelle kranen var utstyrt med en liten propp og selgeren kunne bekrefte at det var for å hindre vannet i å renne ut! Men hvem husker på å sette i proppen hver gang man skal ut og seile? Positivt er det imidlertid at man har den manuelle pumpen i tillegg til trykkvannskranen. Saltvannpumpe er også standard.

om Maxi 108 også: Jeg var særlig begeistret for plasseringen av toalettet – rett ned for lederen fra cockpiten. Selve klosettet er montert langskips, og det er god plass til dusj og vask. Navigatøren har også fått bra plass og i akterkant av kartbordet er det en smal køye som kunne bli en utmerket sjøkøye om det monteres et lebbrett. Slik båten er standard, er det bare den ene siden av akterkabinen som gir mulighet for søvn under seilas og den nevnte navigatørkøya så lenge man seiler på babord halser.

Salongen er trivelig nok når man ligger i havn. Selv for syv personer er det tilstrekkelig stueplass ombord – i alle fall for sommerklær. Forpiggen er en fullverdig kabin i havn. I vår båt var imidlertid den løse platen og puten til å legge mellom køyene skrudd fast, med det resultat at døren ikke lot seg åpne på annen måte enn at man måtte krype opp i køya først. Hadde den vært hengslet på motsatt side ville det problemet vært løst.

Motoren i Maxi 108 er en Penta MD 11C på 23 HK. Det er etter min erfaring i snaueste laget. – Utmerket som hjelpemotor i vindstille, men ikke kraftig nok til å drive den vel 6 tonn tunge båten mot sterk

for å manøvrere båten inn og ut i trange havner når det blåser.

Ja, hva blir så konklusjonen? Jeg vil overlate den til leseren selv. Kanskje er det jeg som er blitt overfølsom mot slurv og irriterende detaljer? Båten selger jo som varmt hvetebrød – og det vil den sikkert fortsatt gjøre, uaktet mine kommentarer. Maxi-båtene er laget for å tilfredsstille kjøperens behov. Og er det slik flemtallet ønsker sin «havseiler» – så gjerne for meg!

Kr. 433.000,- er listeprisen i Norge etter siste svenske devaluering. Men det blir fort 10.- 20.000 i ekstrautstyr og seil før båten kan kalles velutstyrt. □

## Data:

Lengde: 10,75 m  
L.v.l.: 9,12 m  
Bredde: 3,40 m  
Dyppgående: 1,75 m  
Deplasement: 6,0 tonn  
Kjølvækt: 2,5 tonn  
Seilareal: 58 kvm (IOR)  
Motor: Volvo Penta MD 11C, 23 HK

Forhandler: Pelle Petterson, Div. i Saba/Mölnlycke, Frognerstranda 4, Oslo 2.