

**PROVAT
TESTAT
SETT**

Nya Maxi 33:an är en moderniserad Maxi 95:a på skrovet från en Maxi 99. Det är en motorseglare som seglar väl, dessutom 16/17-sitt med vingklare. Gammalt och nytt rep och en bra blandning alla

Maxi 33

TEXT OCH FOTO HASSE RAIJER

LYCKAD BLANDNING AV GAMMALT OCH NYTT

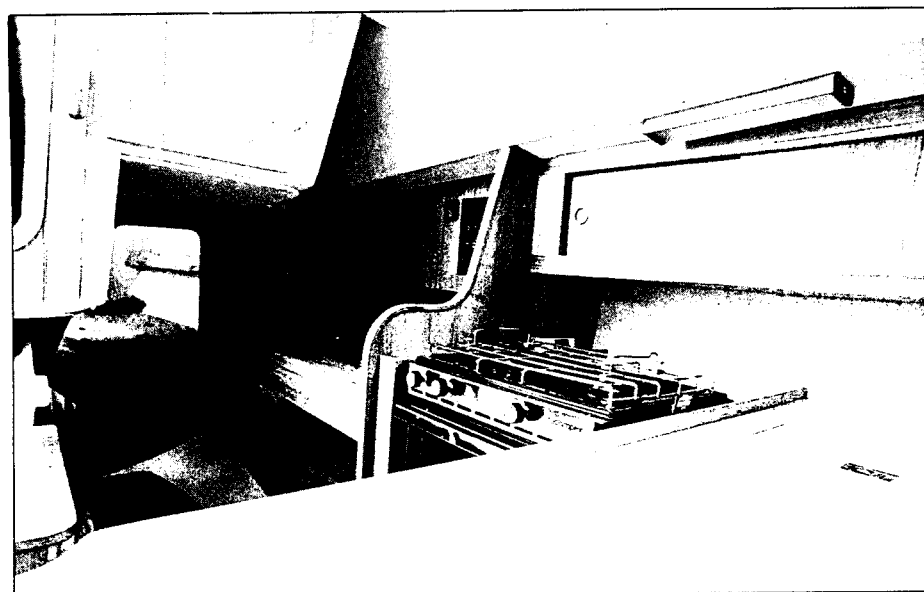
För familjen som är trött på segelbåtar som kränger ner i minsta lilla vindby och kräver ständig uppmärksamhet finns nu Maxi 33. Det är en motorseglar-variant på Maxi 999:ans skrov med akterruff, lägre rigg, starkare motor, rattstyrning och vingköl!

Att sätta en vingköl på en motorseglare är inte i något prestandahöjande Americas Cup-syfte utan istället för att få en grundgående men samtidigt styv båt. Vingen liknar mer en klump än en hydrodynamiskt, känsligt utformad profil, säkert en fördel om man går på grund. Jämfört med Maxi 999 har Maxi 33 en mer utsträckt köl, om man ser båten i profil, och skillnaden i djupgående är 15 cm, 1,65 m jämfört med 1,50 m.

Maxi 33:ans vingköl väger 300 kg mer än 999:ans mer konventionella köl. Detta sammantaget med att 33:an har en lägre rigg (1,5 m) gör 33:an till en styvare båt.

Trygg och säker

Maxi 33 är en trygg och säker seglare.



Pentryt ligger på babordsidan. Lagg märke till gången in till akterruffen.

Under testseglingen blåste det visserligen lite men i de vindbyar som kom fanns ingen anledning till oro, inte heller behövde något storskot släppas för att stoppa krängningen.

Stor rattpedestal

Den centralt placerade sittbrunnen har en stor rattpedestal och ett fast slagbord. Två saker som tar mycket utrymme men är genomtänkta. Det är tänkt att rorsmannen ska ha full kontroll över båten bakom sin

plats vid ratten, oberoende av om båten seglar eller går för motor. All instrumentering typ vindinstrument, kompass och liknande får plats på piedestalen. Gasreglaget nås lätt utan att man behöver böja sig och förlora sikt vid till exempel tilläggningar. Både genuawincharna och storskotswinchen är placerade så att de lätt nås från platsen bakom ratten. Det hela fungerar mycket bra trots en viss känsla av instängdhet.

Lik Maxi 95:an

Mycket av Maxi 33:ans koncept är hämtat och utvecklat från Maxi 95:an. Akterruffen är en sådan lösning. Många tycker att 95:ans akterruff ligger avskilt. Maxi 33 har därför en förbindelse i form av en gång under däck förut till salongen. Trots att man får huka sig ordentligt för att komma fram till salongen är detta att föredra. Vare sig det är barn, föräldrar eller gäster som bor i akterruffen är det skönt att ha tillgång till kontakt under däck och slippa gå via sittbrunnen till salongen. Det är faktiskt ganska mysigt att komma fram till ett annat "rum".

Akterruffen är klädd med en beige luddig matta som ger en varm och ombonad

det annars lilla pentryt.

Diskbänken har både diskho och vask. En finess är att sjö- och färskvattenskranarna är monterade i hon och vasken och fälls ner när luckan läggs dit. På så sätt blir det lätt att göra rent bänken och ytan blir större.

Toaletten på styrbords-sidan var på provexemplaret väl tilltagen. Den kommer att bli något mindre i och med flyttningen av navigationsbordet. För en extra kostnad på knappt 10.000:- kan toaletten kombineras med dusch. Det är pump och sötvattenskyllningen som kostar.

Salongen med sina två långsgående kojor och fasta slagbord fungerar bra men är inte speciellt stor. Orsaken är den centralt pla-



Sittbrunnen känns igen från Maxi 95 men är något grundare.

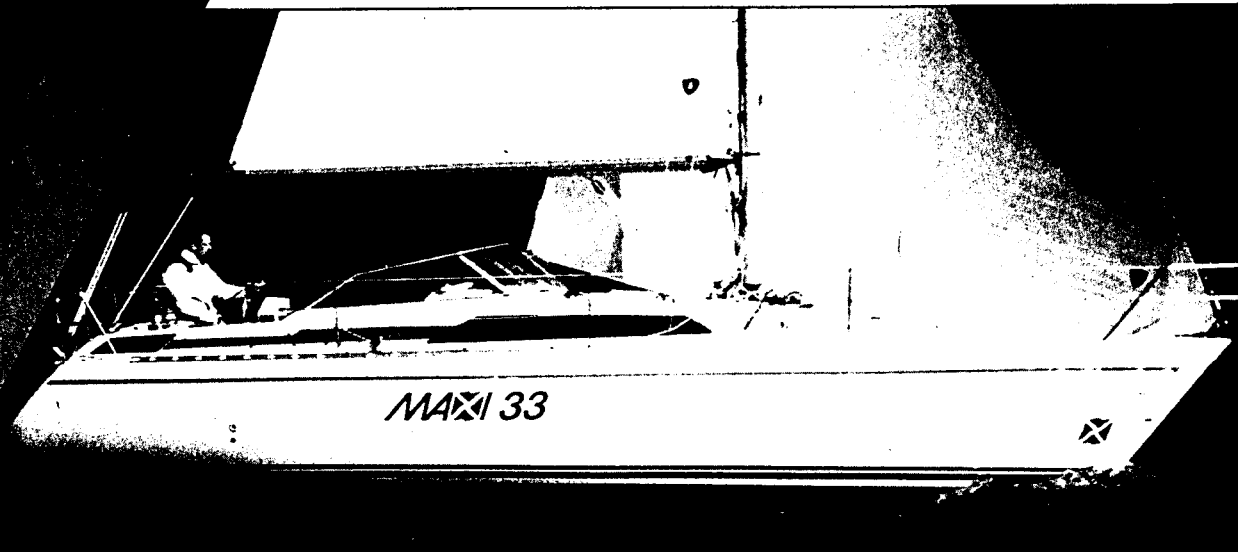
cerade sittbrunnen och att 33:an inte har flushdäck, till skillnad mot 95:an. "Vad man vinner på det ena förlorar man på det andra." Maxi 33 vinner utan tvekan, både utseendemässigt och praktiskt på att ha en vanligt ruff i stället för 95:ans "högshusmodell". Att röra sig mellan däck och sittbrunn är på 33:an enkelt och bekvämt.

Inget kölsvin

Maxi 33 har inget kölsvin. Avståndet mellan durk och skrov är så litet att tillverkaren avstått från att göra några luckor för stuvutrymmen.

Förpikens kojängder är på hela 2,25 meter så även om kojerna slutar i ett V är risken för förpikens ständiga dilemma, fotskav med den man delar förpiken med, liten.

Helhetsintrycket av finishen på inredningen är som i alla Maxibåtar lite negativt. Det ser klen ut även om det kanske inte är



Skrovet är över vattenlinjen den samma som Maxi 999.

det. Att kritisera detta är också att inte förstå Maxibåtars grundidé. En Maxi ska vara en förhållandevis billig båt.

Det ska hända saker när man trycker ner gasreglaget på en motorseglare. Det gör det verkligen på Maxi 33. Vid testningen provades snabb växling mellan fram- och backläge där båten svarade mycket snabbt. Vändradien var trots hög fart förvånansvärt liten och det gällde att hålla i sig i svängarna. Backningen fungerade också mycket bra med utslag dikt babord till dikt styrbord och vice versa.

Motorn är en Volvo Penta 2003 med segelbåtsdrev. Den ger 28 hp, att jämföras med 999:an, 18 hp, och 95:an, 25 hp. Ljudvolymen under gång var inte på något sätt störande.

Koratare mast

Den en och en halv meter kortare masten och den 300 kg tyngre kölen på Maxi 33 jämfört med 999:an gör att lättvindsegen-skaperna blir lidande. Men nu är Maxi 33 trots allt en motorseglare och som sådan seglar hon väl även i lättvind. När vinden friskar talar mycket för att 33:an bär sina segel bättre än 999:an och att besättningen inte behöver oror sig för segelbyte eller revning. Storseglet på 33:an är på 24 kvm mot 28 kvm på 999:an, genuan på 28 kvm mot 31 kvm.

En vindruta, en låg rigg och en stark motor är kriteriet för en motorseglare. Det har Maxi 33. Att detta sedan sitter på ett segelbåts-skrov kan inte vara någon nackdel. Därmed är contentan av Maxi 33 sagd.



Allting kan skötas från rorsmansplatsen.

DATA:

Löa 9,9 m
 Bredd 3,25 m
 Djupgående 1,50 m
 Deplacement 4,3 ton
 Kölvikt 1,8 ton
 Storsegel 24 m²
 Självslående fock 16 m²
 Genua 28 m²
 Spinnaker 70 m²
 Bränsletank 60 l
 Färskvattentank 150 l
 Holdingtank 50 l
 Motor: Volvo Penta 2003, 28—43 hkr
 Pris 420 000 kr

Pelle Petterson ab
 Box 8053, 42108 Västra Frölunda
 Tel 031-29 1340

OCH SÅ HÄR SÄGER PELLE P.

I somras seglade Pelle Petterson tillsammans med hustrun Irene sin nya skapelse under en semestervecka på västkusten. Här följer några av hans synpunkter:

”Tanken var att skapa en båt som är lugn och stadig. Där det inte behövs någon proffsbesättning utan skepparen ska ha full kontroll när han står bakom ratten. Passagerare ska få tillåta sig att vara passagerare.

Seglingsmässigt har jag försökt skapa en båt som är styv och ger ett ”gott bett på kryssen”. Styva båtar har djupa kölar något som dock rimmar dåligt med den svenska skärgården. Därför har jag konstruerat en vingköl till Maxi 33. — En vingköl har den kan göras grund utan att tyngdpunkten flyttas uppåt.

Nackdelen är när man går på grund. Därför har jag gjort en mer långsträckt köl och spännvidden mellan vingarna är liten, knappt en halv meter.

En av mina favoriter under seglingen i sommar var helkapellet över sittbrunnen. Den stora vindrutan underlättar uppmonteringen. Det blir en riktig stuga!” Så långt Pelle P.

Sextio båtar är planerade att byggas till nästa sommar. Den begagnade marknaden är stor och konkurrensen är hård när en ny båt släpps på marknaden:

— Jag tror kulmen är nådd, säger Pelle. Jag ser hoppfullt på framtiden