

Salongen är i kolossalformat, med många sittplatser runt bordet och utsikt åt alla håll. Ljuset strömmar in genom de stora glasytorna och kvällstid sörjer halogenspotar för liknande effekt.



# RYMLIGT KOMFORTPAKET som väcker uppmärksamhet



Våga vara annorlunda. Så marknadsför Oxelösunds Båt & Motor AB Lagoonkonceptet från franska Beneteaugruppen. Och visst är det annorlunda med katamaran, åtminstone om man är van vid vanlig enskrovssegling. Segling har tittat närmare på mellanmodellen Lagoon 440, som erbjuder tolv kojplatser och full utsikt runtom från salongen. Men det finns också baksidor med storleken...

TEXT & FOTO: JOAKIM HERMANSSON

**MIN YNGSTE GRABB** hade tjatat på mig sedan han och jag var i Grekland och seglade för ett år sedan. Där låg katamaranerna i långa rader vid charterföretagens bryggor, och Erik tyckte att de såg spännande ut; "pappa, ska du inte provsegla en sån snart, så jag kan få följa med?" När så ett antal läsare också hörde av sig och undrade om det inte var dags att göra en katamaranpresentation i tidningen, då föll jag till föga.

Ungefär samtidigt hade Örjan Berg på Oxelösunds Båt & Motor AB just fått hem sin nya visningsbåt, en Lagoon 440, och han var givetvis med på noterna så vi "slapp" besväret att bege oss till Medel-

havet eller Västindien... Men Oxelösund är ju inte heller så tokigt, i alla fall inte mitt i den allra mest strålande svenska högsommaren.

Bland charterseglarna i Medelhavet och Västindien har de varit uppskattade länge, de stora segelkatamaranerna, men här uppe i Norden har däremot inte så många syntts till. Det är detta som Örjan Berg nu vill ändra på. Han hyrde en Lagoon 380 i Västindien för fem år sedan och föll direkt för konceptet. Efter att ha besökt mässor och förhandlat med Lagoon, som ingår i den franska Beneteaugruppen, har han sedan i våras den svenska agenturen för de här jättekatamaranerna. Första beställ-

ningen var den 440 som i somras visades upp i samband med Gotland Runt, Boat Meet i Västervik, Tjörn Runt och andra evenemang, liksom senare på de svenska höstmässorna på Orust och i Wasahamnen i Stockholm:

– Intresset har varit överraskande stort och vi har redan sålt en 440 och två av den mindre 380-modellen, vilket är mer än vad jag hade vågat hoppas på såpass här kort tid efter lanseringen, berättar Örjan Berg.

#### SVÅRT ATT HITTA BÅTPLATS?

Allra längst in i hamnen vid Oxelösunds Båt & Motor AB låg så Sveriges första Lagoon 440 förtöjd, och här kan man ▷



## Lagoon 440

**Längd** 13,61 meter

**Bredd** 7,7 meter

**Djupgående** 1,3 meter

**Vikt** 10,5 – 12 ton beroende på utrustning

**Segelyta** 114,9 kvm

**Gennaker** 90 kvm

**Bränsle** 2 x 325 liter

**Vatten** 3 x 300 liter

**Motorer** 2 st Volvo Penta 40 hk

**Kojplatser** 12

**CE-kategori** A, ocean-gående

Lagoon 440 kostar ungefär 4 miljoner kronor i grundutförande, fritt varvet i Frankrike. En halv miljon till går lätt åt för bottenmålning, riggning, extrautrustning och transport till Sverige.

### Fördelar

- + Det ringa djupgåendet ger möjlighet att gå in i vikar där enskrovsseglarna aldrig kommer in.
- + Gigantisk salong och många kojplatser.
- + Nästan obefintlig lutning – ha blomvaser och fruktskålar framme under gång!
- + Dubbla motorer = extra säkerhet.
- + Överblicken från rorsmansplatsen.

### Nackdelar

- Kan bli tufft att hitta både permanent båtplats och att komma in i gästhamnar.
- Dyr vinterförvaring (men man slipper stötter...).
- Dubbel kostnad för motorservice.
- Svårt att komma ombord i fören och på sidorna.

verkligen tala om ett ekipage som skiljer sig från mängden. I Grekland stack inte de här farkosterna ut lika mycket, men här... Med två höga skrov och en ännu högre överbyggnad, med stora fönster hela vägen runt om, så höjer sig Lagoon 440 minst sagt över de omkringliggande båtarna. I synnerhet som de större traditionella kölbåtarna ligger längre ut, där deras djupgående medger förtöjning. Lagoon 440 är 13,6 meter lång och 7,7 meter bred, men djupgåendet inskränker sig till måttliga 1,3 meter så det är inga problem att ta sig in där andra seglare har det tufft. I alla fall inte så länge det är tillräckligt brett. Det är en av finesserna med att segla flerskrov.

När jag påstår att det måste vara hart när omöjligt att hitta plats i de vanliga gästhamnarna med den här farkosten, så opponerar sig Örjan:

– När båtarna är runt 45 fot så ligger man oftast långsides ändå. Är då båten 7,7 meter bred istället för 4,5 så har det inte så stor betydelse, argumenterar han.

– Vi har bara fått vända ut från en gästhamn, och det var i Göteborg under friidrotts-EM. Att säga att det är omöjligt att få gästhamnsplats är ett väl kraftigt uttryck. Efter årets 3 500 distans och 62 nätter ombord har plats i gästhamn inte varit något problem, hävdar han och påpekar att katamaranen dessutom är väldigt väl lämpad för att ligga på svaj med.

### DE DUBBLA MOTORERNA HÖRS KNAPPT

Katamaranen framstår verkligen som gigantisk och jag hinner tänka en tacksamhetens tanke att det inte är jag själv som ska behöva manövrera ut bjässen ur den trånga hamnen. Det ser inte ut att vara många decimeter tillgodo på sidorna:

– Det är inga problem, man lär sig fort, påstår Örjan och fyller på med att de dubbla motorerna gör det möjligt att snurra runt henne, om inte på en femöring, så nära nog. När jag själv får prova en bit ut kan jag konstatera att det stämmer, men att lite träning inte skulle skada...

Längst akterut på vart och ett av de båda skroven finns ett separat och väl ljudisolerat motorrum för en 40-hästars Volvo Penta med s-drev och fast propeller, men två- eller trebladig foldingdito kan levereras mot tillägg. 55-hästars motor är också tillval, liksom motoralternativ från Yanmar istället. Men i stiltje och med gott om manöverutrymme ska det enligt Örjan räcka med att köra en motor.

Inga vibrationer och knappt något motorljud hörs upp till styrplatsen, som finns upp på salongstaket. Men det är klart – det är ju nästan två våningar dit upp... Det blir till att hålla koll på varvräknarna för att veta om motorerna är igång överhuvudtaget, för i övrigt märks inget. Jo, att vi rör oss förstås.

Här uppifrån rorsmansplatsen är överblick-

en enorm åt alla håll, och det är egentligen bara rakt akterut som sikten skymms något av det utskjutande taket över den akre uteplatsen. Det hade varit bra att längst akterut på varje skrov ha såna där höga fluorescerande vimplar som det brukar sitta på barncyklar. Inte särskilt snyggt kanske, men funktionellt, med tanke på att det är några meter dit, både akterut och nedåt, från rorsmansplatsen.

### SOM PÅ FLYBRIDGE

När Örjan fått vänt katamaranen, och det sker verkligen genom att snurra runt henne nästan på stället, så stävar vi ut ur hamnen. Besättningen på en Maxi 95 som vi möter ser både förvånade och lite smått förskräckt ut, över att möta något som nästan fyller ut hela utrymmet på bredden. De lär få vänja sig vid anblicken om Örjan får som han vill. Själv tycker jag att det känns lite märkligt att befinna mig så högt upp, och jag börjar förstå hur motorbåtsförarna känner sig uppe på flybridge där de dundrar fram.

Att sätta segel är inga problem, för visningsbåten är utrustad med såväl lazyjacks, med tillhörande påse för storseglet på bommen (tillägg för knappt 11 000 kr), som med rullgenua. Storseglet från det franska Incidenceloftet hissas med hjälp av en elvinsch strax intill rorsmansplatsen, men det ser lite slängigt ut när seglet kommer upp, för någon kick finns det inte. Storen skotas från bomnocken till en lång skena allra längst akterut på taket över uteplatsen, så det ska klara sig ändå. Riggen kommer från Sparcraft.

Förseglet är högt skuret för att gå fritt från överbyggnaden och det skotas smidigt om på den nya läsidan efter en stagvändning. Med tanke på sävligheten i den här farkosten behöver man inte ha överdrivet bråttom i just den manövern:

– Självsläande arrangemang förekommer inte, konstaterar Örjan och berättar att med den gennaker på 90 kvadratmeter, som inklusive peke och tillbehör är tillval för strax över 100 000 kronor, så ökar fartresurserna betydligt på öppna bogar.

### TVÅSIFFRIGT PÅ LOGGEN

Blomvaserna och fruktskålen ombord behöver inte plockas undan, och vi slipper sjöstuvningen helt och hållet, för här handlar det om maximalt tiogradig lutning med fullt segelställ uppe – oavsett vindstyrka:

– När vi seglade hem henne hade vi styv kuling som mest, och det lutade inte mer för det, konstaterar Örjan.

Jag tror honom, för det här känns ruggigt stabilt och fjärran ifrån de mindre Hobie Cat- eller Tornadosystemerna. Något att fundera över för alla med äkta hälfter som inte gillar lutning men som ändå trivs med att segla och vara på sjön... ▷



△ Uteplatsen i aktern skyddas mot solljus och regn av taket och möjligheten att hänga för kapell.



△ Rorsman har en bekväm och tillbakalutad sittplats vid ratten, högt upp och med god överblick.



△ Ankarspelet är placerat så att kättingen förvaras så långt akterut som möjligt – allt för att båten ska röra sig smidigt i sjön.



◁ Stadiga däckvertar håller gummibåten säkert på plats och...



◁ ...fungerar i hamn för en improviserad fendergunga.



△ Stuvfacket under aktersoffan är bara ett av alla de utrymmen som erbjuds för allehanda prylar.



△ Även under de främre sittplatserna finns ett stort stuvfack.



△ På babordssidan i aktern finns en bänk med ho att skölja disk, rensa fisk eller kanske tillreda drinkar vid. Flaskorna står kvar under gång utan att välta.



△ Förkabinen är ljus och rymlig, med en riktig dubbelsäng. Under den finns lådor och skåp utrymme som nås utan att man behöver lyfta på madrassen.



△ I akterkabinen ryms bädden i en alkov. Även här flödar ljuset in och det finns gott om förvaringsutrymmen.



△ Att laga till lunch under gång är inga problem. I en katamaran behövs inga kardanupphängningar eller grabbräcken.



△ Lagoon 440 kan styras inifrån med hjälp av dubbla motorreglage och joystick.



△ En av de fyra toaletterna med duschmöjlighet.

Kryssvinkeln känns väl inte klockren förstås, och att stagvända är inget som låter sig göras särdeles impulsivt. Nej, här krävs planering av manövrerna, i synnerhet genom snäva farleder som den väg vi tar söderut genom Gryts skärgård. I en trång passage mellan ett par klippor och med vinden nästan rätt i näsan tvingas Örjan stötta med motorerna. Han diskuterar med kompisen och kocken ombord John-Helge om vi verkligen kan hinna till Harstena, det är ändå 34 distans dit och klockan är redan långt efter lunch. Jag tycker att det låter snålt med tid, men när man seglar katamaran är det inte sällan som loggen visar tvåsiffrigt. Därmed tillåts man tänka på ett annat sätt än vid enskrovssegling, och med dubbla motorer finns ju också lite andra resurser att tillgå om vinden skulle dö ut.

#### MÅNGA DÖRRAR ATT ÖPPNA

John-Helges son Martin har varit med förr och lockar Erik och hans kompis Niclas att utforska båtens inre. Jag försöker hänga på, men får inse att jag inte håller riktigt samma tempo som de yngre herrarna:

– Och här är ett rum till! hör jag dem ropa till varandra ett antal gånger. Och jag förstår dem, för rumskänslan är påtaglig och det finns många dörrar att öppna.

Denna Lagoon 440 erbjuder inte mindre än tolv kojplatser. I varje skrov ryms både en spatiös akterkabin med riktig

dubbelsäng och en ”sovalkov” i fören, även den med dubbla kojor. Var och en med rejäl ståhöjd och egen dusch och toalett i direkt anslutning. Salongssoffan kan också bäddas till en dubbelsäng och allra längst föröver i varje skrov finns dessutom en avskild enkelkupé med egen entré genom en däckslucka, vilket alltså gör totalt tolv sängplatser. Här framme är dock styrendoften så påtaglig att det känns tveksamt att tillbringa en hel natt, men i övrigt är kabinerna både ombonade och trivsamma.

En intressant detalj är nödutgångarna – från enkelkupén i fören genom en vattentät lucka till den intilliggande kabinen, och från akterkabinerna genom en annan vattentät lucka rakt ut i havet mellan skroven. Man kan också välja att få styrbordsskrovet inrett som en ”owners cabin” med stort sovrum i aktern, soffa och skrivbord på mitten och så toalett med separat dusch längst föröver.

Nere i sov- och toalettavdelningarna i de båda skroven får man ungefär samma känsla som i en konventionell kölbåt, med ljusinsläpp både genom sidofönster och öppningsbara luckor, utrymmen som smalnar av nedåt och stuvplats och garderobar på liknande sätt. Men uppe i salongen är intrycket definitivt annorlunda än i vanliga båtar.

#### PANORAMAUTSIKT ÅT ALLA HÅLL

Det första man slås av är hur oerhört stor ▷



△ När vi möter en Maxi 95:a känns det som att segla ett hangarfartyg.



△ Trampolinen är favorittillhålet för de yngre i besättningen...



△ ... men erbjuder också bekväm viloplats utan lutning.



△ Att fickparkera med den här är inte det lättaste, men de dubbla motorena förenklar betydligt.

och rymlig salongen är – som ett vardagsrum, matsal och rymligt kök kombinerat i ett. Den halvmåneformade soffan föröver följer överbyggnadens rundning, och avslutas på styrbordssidan i den inre rorsmansplatsen med navigationsbord. Därifrån kan ekipaget styras med dubbla motorreglage och joystick. På andra sidan det stora bordet finns plats för ytterligare ett par personer vid en mindre soffa med förvaringsskåp undertill. Vilken sida man väljer att sitta på saknar betydelse, åtminstone när det gäller utsikten. Lagoon 440 erbjuder nämligen panoramavy i 360 grader – något som inte ens däcksalongsbåtar klarar av.

Alla glasytorna gör att salongen badar i ljus, och kvällstid ger de många halogen-spotarna i taket nästan samma effekt. Att bjuda upp till dans är inga problem här inne, i alla fall inte om man bara är några åtgångarna och inte tar ut svängarna alltför mycket.

Köket är ett kapitel för sig. Att kalla det pentry känns helt enkelt inte tillräckligt när det handlar om en funktionell rostfri bänkyta som är längre än hemma, inte mindre än tre hoar, dubbla kylskåp och trelågig spis med rejäl ugn, som inte behöver kardanupphängning ens under gång. Dessutom utrustat med så många skåp och lådor att John-Helge ibland har svårt att hitta det han söker:

– Men det bästa är ändå att det är så väl luftat att allt hålls torrt och fräscht. Knäckebrödet är sprött och saltet saknar klumpar även efter en längre tid ombord, poängter han.

Tre färskvattentankar á 300 liter ska i kombination med dubbla varmvatten-

beredare sörja för att både köket och duscharna får det vatten som behövs.

### INBJUDANDE TRAMPOLIN

Vill man hellre kaka ute så kan maten serveras direkt från köksbänken genom de skjutbara fönstren mot uteplatsen i aktern. Här finns minst lika många sittplatser som i salongen, med skydd mot sol eller regn från det utskjutande taket och med riktigt rejäla stuvutrymmen under dynorna. På babordssidan ryms ännu en arbetsbänk med tillhörande enkelho, som lämpar sig för att skölja av disk, rensa dagens fångst eller kanske tillreda cocktails.

Via de integrerade trapporna längst akterut på båda skroven nås badvattnet behändigt, och det är också denna väg som Lagoon 440 äntras bekvämast från kaj. I synnerhet om man har förtöjt vid en flytbrygga, för skroven är annars höga och otillgängliga både i fören och längs sidorna.

Från aktern är det bred och bekväm passage på båda sidorna om överbyggnaden och fram till ”fördäcket” eller snarare trampolinen mellan skroven. Här finns en försänkt soffa alldeles framför de öppningsbara salongsfönstren och i samma ”skål” ryms ankarboxen och fler stora stuvfack. Trampolinen inbjuder till bekväm vila och för den som vill vara mer aktiv och agera utkik finns en liten sittplats i pulpiten längst fram på varje skrov.

### FLERA TÄTA SKOTT

Skroven i Lagoon 440 handuppläggs och rullas för att få ut luftblåsor, medan storasyter 500 vacuuminjeras. Under vattenlinjen är det kraftigt enkellaminat och över vattnet är det balsa distansmaterial i sandwichkonstruktionen, för vidhäftningsförmågan och det goda tryckmotståndet. Däcket har istället divinycell som distansmaterial, eftersom det lämpar sig bättre när det värms upp i solen. Längst föröver är de båda skroven förbundna med en kraftig aluminiumbalk, där rullen till förseglet och det korta gennakerpeket förankrats på mitten.

Båda skroven har täta skott som skiljer av motorrummen, vilket ökar brandsäkerheten. Dessutom har båda försektionerna också försetts med vattentäta skott, som ska minska risken för att båten sjunker vid en kollision eller en grundstötning.

Finishen i material och utförande är överlag ordinär för ett massproducerande varv på kontinenten, och kan inte jämföras med våra Orustbyggen, men några påtagliga brister hittar jag inte. □