

STADIG STORASYRRA

Stingrays nya familjebåt får mig att tänka på en av Roxettes låttitlar. Och det är varken The look eller Dressed for success...

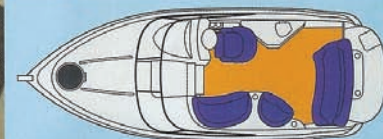
AV ANDERS JELVING



»TROTS ATT BÅTEN HAR ETT RELATIVT TUNGT GÅNGLÄGE MED MYCKET AV BOTTEN I VATTNET GÅR DEN MJUKT ÄVEN I KRABB SJÖ.«



SITTRUNNEN PÅ STINGRAY 250 BJUDER på många valmöjligheter när det kommer till sittande. Två soffor längs babordsidan och en aktersoffa tvärs. Bakom förarplatsen en kommod med ho, vatten och plats för en kylbox.



STINGRAY 250 SC

FAKTA

Längd 7,60 m
Bredd 2,59 m
Vikt 2280 kilo
Bränsle 257 liter
Motor Volvo Penta D3-160SX
Pris Från 549 995 kr

TESTKÖRNINGEN

Last 1 person
Motor VP D3-160/160 hk
Fart 29 knop

VÄRT ATT NOTERA

- + Priset
- + Planeringen
- Vindkänslig
- Mindre snygg

KONTAKT

Jensen & Englund Marine
0300 744 12
www.jensenenglund.se

VISSTE DU ATT

Micha Robijn satte världsrekord på vattenskidor sträckan Dover-Calais. Trippen tog honom 29:57 minuter och dragbåten gick i 140 kilometer i timmen.

På Båtmässan i Göteborg förra våren visades det upp en hel del nyheter. Mest ögonbrynshöjande var i mina ögon Stingray 250. En sällsynt prisvärd båt för den lilla familjen. På utsidan ful som stryk. På insidan välplanerad och oförsämrat rymlig med sin ringa längd på tjugofem fot. Mässalet var då knappt femhundra tusen. Då låg det en 5,7 liters Mercruiser på 300 hästar under durken. I samma monter stod ytterligare en Stingray. Den kycklinggula godisbiten hade beteckningen 230 och hade begåvats med det inte fullt så ödmjuka efternamnet High Performance. Personligen har jag lite svårt för modellbeteckningar av den sorten. Det är nämligen väldigt få som lever upp till dem. Prislappen för detta påstådda monster låg en fjärdedel under storasystemens. Nu hade den svenska återförsäljaren inte sparat på krutet. Under den stora motorluckan visade en uppsats V8 från Volvo Penta. Med sina 8,1 liter och 420 hästkrafter

torde den kunna bjuda på en åkuppelse. 230 betyder tjugotre fot. Totalvikten är drygt 1 600 kilo. Det ger ett vikt/kraftförhållande på under fyra kilo per hästkraft. Den skulle nog hålla vad den lovade.

Det tog ända till slutet av säsongen innan möjligheten gavs att testa dessa två jänkare.

Det är september månad och solen lyser från en klarblå himmel. Jag svänger in på parkeringen utanför återförsäljarens utställningslokaler i Kungsbacka, där Edmund möter upp i dörren. Efter en snabbfika tar vi plats i hans preppade Volvo V70 för att åka den dryga milen till havet. Det är en gasglad kille, den käre Edmund. Jag är inte speciellt förtjust i att åka bil när jag inte själv kör. Att då sätta sig i en svart, sänkt och trimmad Volvo med en kille som bär Dockside på vänsterfoten och dykarsko på den högra är onödigt spännande. Väl nere vid marinan där de två båtarna ligger möter en frisk ostlig



AKTERSOFFAN RYMMER ETT GENERÖST stuvutrymme. Den nätta dörren ut till badbryggan är i lägsta laget. Knähöjd räcker bara till att snubbla över.

vind upp. Utanför piren börjar de vita gässkammarna växa till sig. Bilturen har gett mig ostadiga ben och jag går bredbent ut på bryggan.

250:an ligger förtöjd mellan Y-bommar med aktern inåt. Ber snällt om att få börja med den. Jag blir bönhörd och får på klockren svenska med norsk-klingande brytning nödvändiga instruktioner. När jag lägger ut blir jag fort varse problemen med en hög och relativt kort båt. Med ett singelmontage som dessutom utifrån mitt utsatta läge i sidvinden hade fel rotationsriktning. Efter lite trixande stävede vi ut ur hamnen, Stingray 250:an och jag. I mitt kölvatten låg den betydligt mindre, gula 230:an och

fåsade brunstigt. Jag fäller gasreglaget och skriker sekunden senare efter mer kraft. I aktern ligger en Volvo Penta D3-160 på SX-drev. Den räcker inte till. Där är jag oomkullrunkelig. Som alternativ finns, om man vill ha diesel, D3:an på 190 hästar. Alternativt något av bensin-alternativen. Alla är ett bättre val. Nu är detta inte att betrakta som någon sportbåt, men planingströskeln blir i största laget. Med semesterpackning och familjen ombord kommer det att krävas både intrimmat drev och

nedställda trimplan för att få upp båten i plan. Väl där bjuder båten på en behaglig gång. Stingray bygger bra skrov, och sitt kunskande har man tagit med sig ända upp till denna tjufotefotore som är modellprogrammets största. Trots att båten har ett relativt tungt gångläge med mycket av botten i vattnet går den mjukt även i krabb sjö. Mest störande är det kraftiga vindfånget i den höga profilen. Med vinden kranbalksvis krävs det flitigt jobbande med trimplanen. Möjligan påverkas der mindre med mer last ombord.

Förarmiljön är genomtänkt. Ställbar ratt, lättavlästa instrument och en bekväm stol bidrar till den positiva känslan.

»RESTEN AV YTORNA ÄR, PÅ AMERIKANSKT VIS, TILLÄGNADE ETT GENERÖST ANTAL BURK OCH GLASHÄLLARE.«



LJUSA TEXTILIER I KOMBINATION med gott om ljusinsläpp ger rymd åt den annars ganska trånga ruffen. Toaletten om styrbord och pentryt på babordsidan. Ståhöjd? Icke.

Vindrutan fyller sin funktion när man sitter ner. Vid stående körning får frisyren sig en justering.

Gelcoatytan har framför föraren en mörkare ton för att reducera solreflexer. Tanken är god men det fungerar lite, eftersom den blanka ytan skickar störande spegelbilder i den svängda glasrutan. Navigatören har tilldelats platsen till babord om ratten. Där, i den vertikala delen av instrumentbrädan, blir den svåravläst.

Föraren är annars den ende ombord som sitter riktigt bra vid gång. Passagerare är förpassade till tre mindre soffor, och två av dem löper längs babordsidan där man tvingas åka sidvänd. Dessutom finns en aktersoffa för två som saknar all form av sidostöd. De är bekväma, men utan stöd går det inte att sitta riktigt säkert i någon av dem.

I sittbrunnen finner man även en mindre kommod med ho, rinnande vatten och plats för kylbox. Resten av ytorna är, på amerikanskt vis, ägnade åt ett generöst antal burk- och glashållare. Stingray 250 CS är en så kallad wide body och saknar gångbord – uppgång till fördäck sker via gjutna trappsteg i buffdörren genom den öppningsbara vindrutan. Det slutande däckat kräver peppvännliga skor de knappa tre meterna fram till stävträcket. Tack och lov är det annars stängda rostfria arrangemanget modifierats här i Sverige: man får öppnat det och flyttat ner överliggan. Resultatet är ett fungerande stävträcke som inte kräver en gymnast.

Ut på den integrerade badplattformen kommer man genom en mindre bakostad dörr.



3 KONKURRENTER

BAYLINER 245 CRUISER

Planlösningen är i stort sett densamma som hos Stingray. Möjliggen har den lite modernare linjer. Standardmotor är en Mercruiser 5,0 l.



SEALINE SC23



En värdig utmanare till fulaste båt. Är något dyrare. Känns genomtänkt och kvaliteten är riktigt hyggelig. Inredningen typiskt engelsk.

GLASTRON 249 GT

Ny för i år. Glastron har alltid vägt gå sin egen väg. Så även med 249:an. Här råder grålla färger på allt från dekaler till inredning. Med Mercruiser 5,0 l är priset lika som för Stingray.



Under däck glömmar man nästan bort att båten bara är 25 fot. I fören finns en U-soffa där bordet i nedfållt läge bildar dubbelbänge och om styrbord en liten men fungerande toalett. Tvärs ett pentryt med plats för ett enlångt kök, ho och kylskåp och ovan detta en förvaring och mikrovågsugn.

Någon buffé dukar man inte upp, men enklare måltider funkar. Den generösa takhöjden gör det fullt möjligt att faktiskt vistas i ruffen. Akter om pentryt är ingången till midkabinen, som inte är ett utrymme man hoppar hopprep i, men för familjens minsta är det säkert mysigt. Stingray 250 CS är en trevlig och praktisk liten jänkare som är värd att titta närmare på, förutsatt att man inte är estet. Då finns det mer att önska av båtens linjespel.

Visst ja, låten: »June afternoon«!