



Snerten utfordrer  
i mellomklassen



**Askeladdens C61-modeller vakte mye begeistring i fjor. Nå kommer C65 Cruiser, med litt større plass og litt mer bokomfort. Den veldreide nyheten er et godt innspill i en daycruiser-klasse der kundene etterhvert har svært mye fint å velge mellom.**

TEKST OG FOTO: JAN HANCHEN MICHELSEN

**L**itt på avstand er det ikke lett å se forskjell på de to nært beslektede C-utgavene, men nykomlingen har det lille ekstra som bringer totalkonseptet opp noen hakk fra en kompakt dags-turbåt med krypinn i baugen til en liten weekendcruiser med gassbluss, vask, kjøleskuff og reelle overnattingsmuligheter med brukbar komfort.

I forkabinen er det også et sjøvannstolett, til daglig skjult under en «benk» av treplater. Parker-utgaven av C65, som var utstilt på Boot 2016 i Düsseldorf, hadde en platevegg mellom køye og toalett. Det kan også Askeladden levere, men om privatlivet blir så mye bedre av noen millimeter skillevegg uten dør, er en helt annen sak. Den som vil ha separat toalettrom i en dagscruiser, må pent gå noen hakk opp i størrelsesklasse.

I tillegg kommer betydelig bedre plass i cockpiten; her er det sitteplass til alle de sju båten er godkjent for. C65 har også videreført den fine akterplattformen og dermed den lette ombordstigningen fra søstermodellene. Akterbenken har vippear rygg, slik at benken kan vende ut mot plattformen, også dette er et fellestrekk for C-båtene.

### **Praktisk kalesje**

En høyreist kalesje er på plass i kalesje-garasjen for den som velger utstyrspakken Topline. Kalesjen er ikke den mest elegante, til gjengjeld er den genuint brukbar når daycruiseren skal gjøres om til en lukket båt med god komfort og full ståhøyde. Men kalesje er ikke standardutstyr, det er heller ikke spyletoalettet, luken i fordekket, gardinene i kabinen, pantry-detaljene og trimmesystemet. Alt dette og en hel del mer inngår i den såkalte Topline-pakken. Selv om utstyrspakken er gunstig priset, burde kanskje Askeladden levert en del av dette som standardutstyr. Hvem kjøper en slik båt uten kalesje i Norge?

Dessverre har Askeladden også valgt å beholde den nokså klønete badestigeløsningen. Som badestige fungerer den helt sikkert utmerket, men er neppe noen effektiv nødleder for en som har havnet i vannet og selv skal åpne det store dek-



**BRA FART:** Med en 200-hester og to mann om bord har båten ingen vansker med å nå 42-tallet. Økonomisk marsfart ligger typisk på rundt 25 knop, med godt spillerom begge veier.



**FORDEKK:** Legg merke til «skylightene» som gir lys ned til forlugaren.



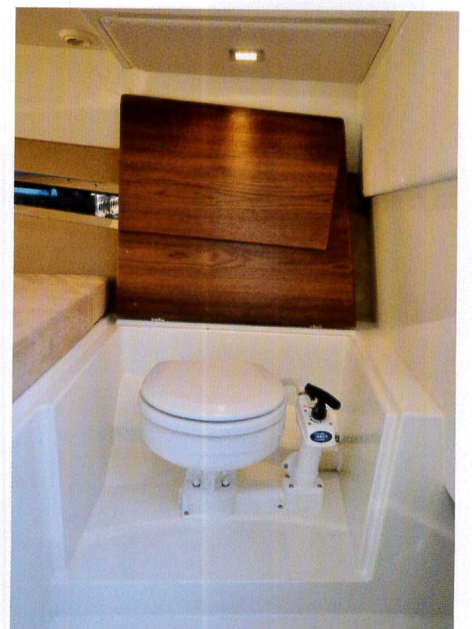
**VELDREID:** Førerplassen er det lite å utsette på i denne båten.



**LUGAR:** C65 er ikke noen langturboat, men har soverplass til to voksne og ett barn under fordekket.



**VENDBAR:** Ryggen på akterbenken kan vendes.



**TOALETT:** Sjøvannstoiletet er til daglig skjult under et deksel.

selet og folde ut stigen med valne hender, særlig ikke i litt sjøgang.

Men med dette er stort sett alt negativt nevnt om båten. For ingen bør være i tvil om at denne nye daycruiseren holder mål. Ta for eksempel førerplassen: De markante sidestolpene er tilsynelatende mindre synlige i synsvinkelen enn på C61, det justerbare setet er svært komfortabelt, her er sparkeplate for beina, motorkontroll og armstøtte er nydelig vinklet og plassert, og styrekonsollen er ryddig på alle måter. Den matte overflaten gir dessuten lite reflekser i vinduene. Kort sagt: en aldeles utmerket førerplass! Det er også svært lite trekk og vindbuling bak vindskjermen.

## Bygget for å bli brukt

Puter og bord er trukket med solide, vannavstøtende tekstiler, og dekket er belagt med et kunstmateriale som både ser bra ut, og som gir meget godt fotfeste. Askeladden anno 2016 minner lite om gamle dagers spartanske, dugelige bruksbåter, men Os-folket husker viktige lekser fra firmahistorien når nye modeller og designideer spilles inn til samarbeidspartnerne: Også en påkostet

daycruiser bør være lettstelt og rasjonell, med robuste materialer for mest mulig bekymringsløst båteierskap.

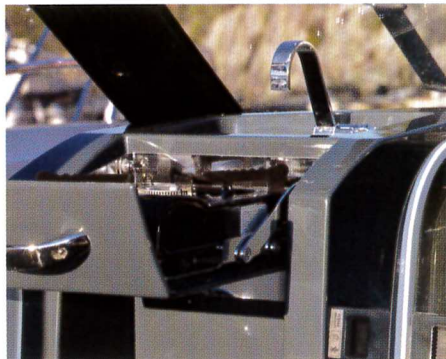
Men selv om Askeladden både mener at skroget er revolusjonerende og at C65 er like nyskpende i design og utforming, er og blir dette en temmelig tradisjonell daycruiser. C61 er gjennomtenkt og praktisk, men knapt noen revolusjon. Flere av konkurrentene har satset mye på å gi ambisiøse og kreative industridesignere stort spillerom for å bringe konseptet noen hakk videre, men Askeladden tar det litt roligere i svingene. C-serien er moderne båter med lett identifiserbare, stramme linjer, men «cutting edge»-design er det ikke snakk om. Fordelen kan være at faren minker for at båtene brått virker gammeldage om ti-femten år.

## Meget kompetent sjøbåt

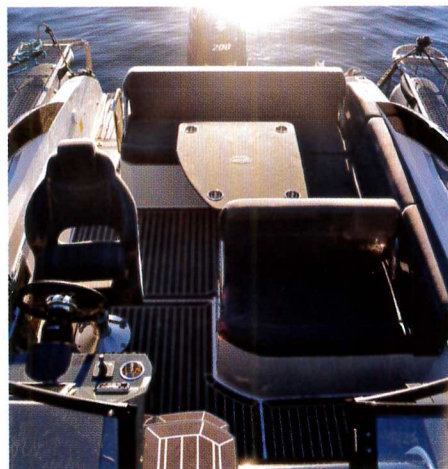
Båtliv prøvekjørte C65 en stille vinterdag i midten av februar. Forholdene bød ikke skroget på store utfordringer, selv om det alltid er litt underdønninger og strømsjø ute på den åpne fjorden vest av hovedkvarteret i Askvik. Det er likevel åpenbart at C65 er stillegående og stum i sjøen, og oppleves som svært stabil, selv



**STUEPLASS:** Rommet under dekket er alt for lite for overnatting, selv for små barn. Dette er et rent bagasjerom.



**PANTRY:** Vask, gass og kjøll har funnet plass i C65 DC.



**RYDDIG:** Plassen er godt utnyttet på C65 og Askeladden legger vekt på gode «gangveier». Det blir heller ikke tråkk på seteputene akter takket være akterport og smart akterplattform.

## MIN MENING

Askeladdens fullstendig oppgraderte daycruiser-sortiment er nå trolig komplett, i alle fall sier Os-bedriften at det ikke er planer om å bygge en enda større utgave i serien for å konkurrere mot for eksempel de største utgavene fra Finnmaster og Yamarin. Men C65 står svært støtt på egne bein, også uten å bli sammenlignet direkte med de nærmeste konkurrentene. Dette er en hypermoderne daycruiser med flotte kjøreegenskaper, men også en real og lettstelt bruksbåt preget av solide materialer. Konkurransen mellom de mange gode DC-båtene i 6,5-metersklassen er knallhard, men Askeladden C65 er helt klart med på dansen.



## INFO OM BÅTEN



- Komfort
- Gjennomtenkt design

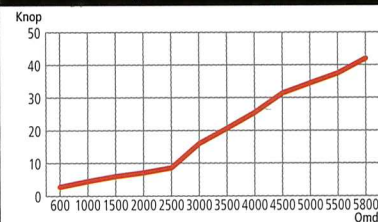


- Badestigeløsning
- Deler av «Topline»-pakken burde vært standard

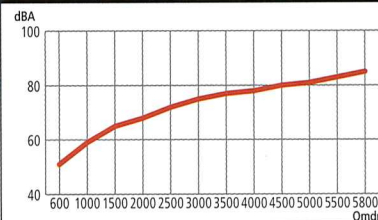
## ASKELADDEN C61 CRUISER

Lengde:	6,45 m
Bredde:	2,46 m
Vekt uten motor:	Ca. 1400 kg
Personer:	7
Køyeplasser:	2/4
Drivstoff:	230 l
Vann:	40 l
Septik:	40 l
Motorer:	150 - 250 hk
CE-klasse:	C
Produksjonsland:	Polen
Veil. pris:	Fra 603 900 kroner med Suzuki DF 150 TGX
	<a href="http://www.askeladden.no">www.askeladden.no</a>

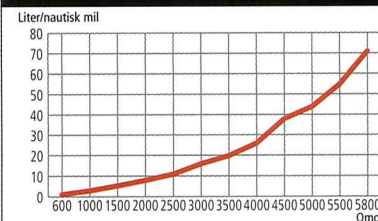
## FART (knop)



## STØY (dBA)



## FORBRUK (l/nm)





**PRAKTISK:** Utformingen av kalesjen er fornuftig, med god høyde og store «vinduer».

når fartsmåleren passerer 40-tallet. Dette er egenskaper som også kjennetegner søstermodellene i C-serien: Båtene er lettkjørte og relativt raske, går tørt i sjøen, og føles trygge og forutsigbare. Det er gode egenskaper for å takle de utfordringene båtlivet møter på en kyst der vær og bølgeførhold kan endres totalt på kort tid.

Som en del av Topline-pakken leveres C65 med Zipwakes autotrim, men for tredje gang på kort tid under prøvekjøring av fabrikknye båter med det svenske systemet uteble sjansen til å teste Zipwake fullt ut. I påvente av at alt skulle fungerte optimalt hadde Askeladden valgt å slå av de vertikale «interceptorene». Dette betydde ikke så altfor mye i rolig vær med to mann om bord.

### Liker hestekrefter

Største motoralternativ på nybåten er 250 hestekrefter og et fartspotensial på vel 45 knop – ifølge Askeladden. Her tror vi Askeladdens anslag er konservative, vi målte noe over 42 knop med 200-hesteren. Uansett leverer den store 250 hk-versjonen trolig mer krefter enn menigmann egentlig har bruk for, i tillegg veier V6-motoren

fra Suzuki vel 50 kilo mer enn den nye firesylindrede 2,8-liters 200-hesteren som sto på testbåten. DF 200 er en «oppskremt» utgave av Suzukis 150-hestere, og pris-differansen mellom denne og mistemotoren er kun 25 000 kroner. Denne investeringen bør alle vurdere. Maskinen jobber svært lett og smidig på den nye båten, og kvitterer med et bensinforbruk på vel én liter per nautisk mil i moderate fartsområder mellom 16 og 17 knop og opp mot slutten av 20-tallet. Først når turtallet nærmer seg 4500, begynner den svarte 2,8-literen å forsyne seg grådigere fra tanken, men også på toppfart – vel 42 knop – er maskinen rimelig i drift. Vi målte da et forbruk på 71 liter i timen, altså godt under to liter per nautisk mil.

Støynivået er meget behagelig. 78 desibel i en åpen båt som kjører i over 25 knop er et fint tall. I tillegg er som nevnt skroget stumt og kompakt, med kun en irriterende vislelyd fra en feilmontert pakning i cockpit-døren. Men det sier jo sitt at slike lyder høres i en åpen båt som kjører i grei, norsk landeveisfart!

### LES MER OM SØSTERMODELLENE

C61 DC og C75 DC ble prøvekjørt av Båtliv i 2015. Abonnenter har full tilgang til testen i AppStore og Google Play, samt i den omfattende artikkelbasen med over 700 tester og prøvekjøringer fra 2006 til i dag på [www.batliv.no](http://www.batliv.no).