



Båtliv
PROVAR

Bättre på alla punkter

När Axopar presenterar den tredje generationen av sin 28-fotare är det en kraftigt uppdaterad och något större båt. Nya Axopar 29 finns i tre varianter som är bättre än sin föregångare på alla punkter. Text & foto: Lars-Åke Redéen

AXOPAR 28 SLOG när-mast ned som en bomb i båtvärlden när den premiärvisades på båtmässan i Helsingfors 2014. Den annorlunda stäven och den nytänkande designen mottogs med skepsis.

Tio år senare är Axopar marknadsledare inom flera områden och båttillverkaren marknadsför sig under devisen "The Adventure Company". De har sålt

tusentals båtar och letar efter nya marknader och kundgrupper.

DEN ANDRA GENERATIONEN av Axopar 28 innebar en del förbättringar, men den senaste modellen är bättre på en rad punkter. Axopar 29 finns i tre varianter och vi har provkört samtliga: Axopar 29 Sun-Top samt två versioner av Cross Cabin med antingen Wetbar eller Aft Cabin.

Det stegade skrovet med 22,6 graders V har designats om med en annan hydrodynamik och enligt Axopar bättre effektivitet i sjön. Bland annat är fören högre för att skydda mot väder och vind. Sidodäcken är bredare, vilket gör att det känns tryggare att gå runt i båten. I stället för ett steg har sidodäcken en svag lutning, något vi tycker fungerar bra och eliminerar den snubbelrisk

som steg kan medföra.

Skjutdörrarna på kabinens sidor har också gjorts om och är nu både högre och bredare än tidigare. Det öppnar upp kabinen på ett smart sätt och gör den mer lättåtkomlig. Om man öppnar både sidodörrarna och canvas-taket blir det nästan som en öppen båt samtidigt som taket ger bra skydd mot sol och regn när det är stängt. Kabinen har



Axopar 29 är den tredje generationen av Axopars grundmodell på 28 fot. Den nya båten finns i tre varianter. På bilden Axopar 29 XC (Cross Cabin) med Mercury Verado V10 på 400 hk.

stora glasrutor runt om för att maximera sikten.

AXOPAR 29 XC (Cross Cabin) är en direkt konkurrent till mindre kabinbåtar från flera tillverkare och kanske den modell som kommer att säljas mest i Norden. Vi körde båten med en Mercury V10 på 400 hk. Vid marschfart 25 knop är förbrukningen måttliga 1,73 lit/M, men båten har sportbåtsprestanda med en toppfart på 48 knop. Vi tror dock att den här modellen mest kommer att säljas med en 300 hk motor. Den optimala bränsleförbrukningen

i marschfart är, enligt Axopars uppgifter, 1,6 l/M vid 24–34 knop med en 350 hk motor.

29 XC har en relativt rymlig kabin för sin storlek. Tre vuxna får bra plats på akterbänken och här finns passagerar- och förarstol. För den som vill sola finns solbäddar på fördäck och på akterdäck. Att röra sig runt båten känns tryggt med grabbräcken i väl tilltagna dimensioner naturligt placerade där de bör vara.

Axopar 29 XC (Aft Cabin) har en längre kabin och ingen wetbar på akterdäck, men i övrigt påminner den mycket om syster-



Instrumentbrädan med Simrad NSX Ultrawide.

Fakta Axopar XC [Cross Cabin]

| | |
|------------------|--|
| Längd: | 9,40 m |
| Bredd: | 2,98 m |
| Djup: | 0,90 m |
| Skrov: | Tvåstegat 22,6 garder V |
| Vikt: | 2 800 kg |
| Bränsle: | 400 liter |
| Personer: | 6 (kat B), 9 (kat C) |
| Motorer: | 300–400 hk |
| Pris: | från 2 Mkr med Mercury 300 hk |
| Info: | www.axopar.com |



Rejåla skjutdörrar på sidorna är praktiskt och ökar volymkänslan.

Prestanda

Provkörd med en Mercury Verado V10 à 400 hk. Fyrbladig propeller, 22 tum.

| Varv/min | Fart knop | Förbrukning lit/M |
|----------|-----------|-------------------|
| 1000 | 4,6 | 1,13 |
| 2000 | 7,7 | 1,68 |
| 2500 | 9,9 | 2,43 |
| 3000 | 13,6 | 2,38 |
| 3500 | 20,4 | 1,95 |
| 4000 | 27,4 | 1,82 |
| 4500 | 34,0 | 1,87 |
| 5000 | 38,9 | 2,08 |
| 5500 | 42,8 | 2,37 |
| 6163 | 48,6 | 2,59 |



Misslyckad placering av tändningsnycklarna.

modellen. Den båt vi körde var utrustad med 2x200 hk Mercury V6. Båten var accelerationssnabb och gick ytterst stabilt i sjön med en toppfart på 47 knop. Förbrukningen i 30 knop var cirka 2 lit/M för båda motorerna tillsammans. Vi föredrar dock singelmotor även på den här. Med dubbla utombordare blir båten en hel del dyrare även om den går fint och är kul att köra.

DEN ENDA RIKTIGA plumpen i protokollat gäller tändningsnycklarna, som sitter placerade vid förarens högra knä. Det är irrite-

rande, men bör kunna åtgärdas på produktionsbåtarna. Vi skulle också gärna vilja ha några fler grabbräcken och handtag till att hålla i.

I övrigt har båten fina däcksutrymmen och möjlighet att sova i akterkabinen. Även i förkabinen finns ett par kojor och en vatten-toalett.

AXOPAR 29 SUN Top passar allra bäst på varmare breddgrader, men är en härlig båt att köra när det är vackert väder. Taket ger bra skydd i kombination mot solen men om det börjar regna ☹️

Båtliv
PROVAR



Mercury Verado 400 hk ger sportbilsprestanda i Axopar 29.



Akterkabinen ger tillräckligt mycket plats för ett par övernattningar.

bör man sätta upp rutan mellan taket och vindrutan.

Axopar 29 Sun Top var också den utrustad med en Mercury Verado V10 på 400 hk, vilket gav en toppfart på 49 knop. Vid marschfart 32,5 knop var bränsleförbrukningen hyggliga 1,67 lit/M, men förmodligen lär även den här modellen främst säljas med en 300 hk motor. Det är fullt tillräckligt.

Ett stort plus var att båtar-

na var utrustade med Simrads nya, breda navigations-skärmar "NSX Ultrawide". Det ger en helt ny känsla till båtkörningen att hantera dessa strömlinjeformade skärmar som tack vare att de är ganska låga gör att sikten förut blir bättre. NSX Ultrawide finns i skärmstorlekarna 12 och 15 tum och har en riktigt skarp upplösning. Känslan är som i en modern bil och fler elektroniktilverkare lär snart följa efter. 🚗

TERHI
ABS BOATS

Båtar för alla väder



Terhi 480 BR



NYHET!

Terhi 480 Cabin

Tender | Sunny | 390 | 440 | Saiman | 400 | 400 C | 450 | 450 C | 450 CC | Nordic 6020 | Nordic 6020 C | 480 BR | 480 Cabin | 480 Sport | 480 TC

PROUDLY
MADE IN
FINLAND

Se närmaste återförsäljare på [TERHIBOATS.COM](https://www.terhiboats.com)



JEANNEAU



PURE PERFORMANCE.
PURE EXPERIENCE.



EmPOWERED BY  YAMAHA



Denna Nimbus 21 DC från 1989 har helrenoverats från grunden. En klassisk båtmodell som har fått ett mer modernt utseende med en del små förbättringar.

**Båtliv
PROVAR**

Klassiker i toppform

Nimbus 21 DC är en av de riktigt klassiska motorbåtsmodellerna. Göran Blomqvist har renoverat sin båt till toppform och även moderniserat den fint. Text & foto: Lars-Åke Redéen

IDAG ÄR FLERA välkända båtmodeller från 70- och 80-talet mycket eftertraktade. De har oftast vackra linjer och byggkvaliteten var hög när de här båtarna byggdes.

Den klassiska 21-fotaren var en av hörnpelarna när Nimbus Boats byggdes upp under ledning av bröderna Hans och Lars Wiklund. Efter framgångarna med Nimbus 26 behövde de en mindre båt till sitt bolag och köpte därför 1984 Coronet 21 DC, en båt som därefter vidareutvecklades till Nimbus 21 DC.

FÖR GÖRAN BLOMQVIST, som är försäljningschef på Orust Marin Center i Henån, dök en möjlighet upp när en kund skulle byta båt.

– Jag köpte båten 2018 av en kund som ringde in och ville byta in sin Nimbus 21 DC. Båten var i stort behov av renovering och såg hemsk ut, berättar Göran.

Den båt Göran köpte är av 1989 års modell och hade bara haft en ägare tidigare. Göran

köpte den obesedd när han hörde vilken båt det var.

– Då satt det en Volvo Penta 150 hk bensinmotor i den. Den är nu ersatt med en MerCruiser 4,5 liters V6 på 250 hk med ett Bravo 3-drev. Det fungerar perfekt med en toppfart på 40 knop.

– Jag började egentligen inte göra i ordning den förrän 2019 eller 2020 och jag har haft mycket hjälp av ett par killar med bland annat motorinstallation och plastarbeten. Jag är noggare med detaljerna så vi har gjort båten riktigt fin.

Göran är själv före detta båtbyggare med erfarenhet från segelbåtstillverkaren Hallberg-Rassy, där han hade hand om slutfinishen på båtar som skulle levereras.

– Jag gillar trä och har jobbat mycket med teak. När jag var nästan färdig med renoveringen kom jag på att jag hade en del teak liggande, så då blev det ett ytterligare projekt. Som original har den här båtmodellen plast-

durk, men den har jag ersatt med teak som skulle suttit i några styrepulpetbåtar. Det gick bra att anpassa.

EN ANNAN SYNLIG förändring är dynorna och stolarna i båten. Samtliga är omgjorda och försedda med ny klädsel, men inte helt i original.

– Myrins industri i Kungsbacka gjorde de nya dynorna. De fick fria händer, men jag ville ha lite modernare stil och behålla den gamla Nimbusloggan.

Även det rostfria på båten är uppdaterat och lite förändrat med en modern stil.

– Det är en lokal smed som har gjort allt rostfritt på båten. Det började med nya pulpeter och därefter fick båten en badbrygga. Då fick smeden syn på den gamla vindruteramen som var i aluminium och helt vit efter många år i solen. I stället gjorde han en ny vindruta med en kraftig rostfri ram runt. Den är lite annorlunda men riktigt snygg, berättar Göran.

Ytterligare en kraftig förbättring är att Nimbus original trimplan har bytts ut mot Zipwake interceptorer. Det ger en helt annan möjlighet till att trimma båten på ett modernare sätt och att få ett bra gångläge med automatik.

En del småsaker återstår innan renoveringen är helt klar. Bland annat ska en rejäl gasdämpare monteras till den stora motorluckan och hela motorrummet ska isoleras.

DEN SVÄRASTE DELEN av renovering tycker Göran var att ta hand om skrovet. Det var i ganska dåligt skick efter alla års användning.

– Jag känner en bra plastarbetare som åtgärdade det så att skadan inte syns alls längre. Han har även lackerat en del på fribordens insida så bra att man inte ser något av de gamla skadorna. Därefter har jag polerat allt själv med polermedel och maskin.

Arbetet med Nimbus 21:an tog tre säsonger. Det var dock ingen



Stolar och dynor har fått ny stopning och klädsel.



Ett svårt moment var att sätta klädseln i kabinen.



MerCruiser V6 bensinmotor på 250 hk och Bravo 3.

Badbryggan är specialbyggd av en lokal smed.

belastning för Göran utan snarast avkoppling.

– Det har varit min terapi på kvällar och helger när ingen annan har varit på firman. Jag tycker att det är riktigt skönt att jobba med båten, för det här är något helt annat än mitt vanliga arbete. Jag har fått jobba med händerna och lösa problem efter arbetets gång.

– Jag tror att jag har lagt ned 300–400 timmars praktiskt arbete och jag har nog funderat lika många timmar över hur allt ska sättas samman och se ut.

– Det som är extra kul är att min fru också gillar den här båten. Hon tycker att vi ska sova över i den, men jag tycker att det finns bra hotell.

DET TUFFASTE MED renoveringen var att hålla tiden. Göran lovade att den skulle bli klar till midsommar, men han sa inte vilken. Båten blev klar förra året och i år blir det därför andra midsommaren med denna pärla. ☺



Hela teamet bakom renoveringen. Fr. v. Benny Abrahamsson, Göran Blomqvist och Tobias Karlsson.



Fakta Nimbus 21 DC

| | |
|-----------------|---|
| Längd: | 6,45 m |
| Bredd: | 2,35 m |
| Djup: | 0,9 m |
| Vikt: | 1250 kg (original) |
| Kojer: | 2 |
| Kostnad: | Cirka 500 000 kr inklusive inköp av båten och allt material, arbetstiden ej inräknad. |



Zipwake interceptorer ger ett bättre gångläge och ökad kontroll jämfört med Nimbus original trimplan.



Vindrutan har fått en ny och kraftigare ram i rostfritt.