

GUIDE: **6** VIKBARA CYKLAR TEST: **2** MAN ÖVERBORD-LARM

Båtmytt

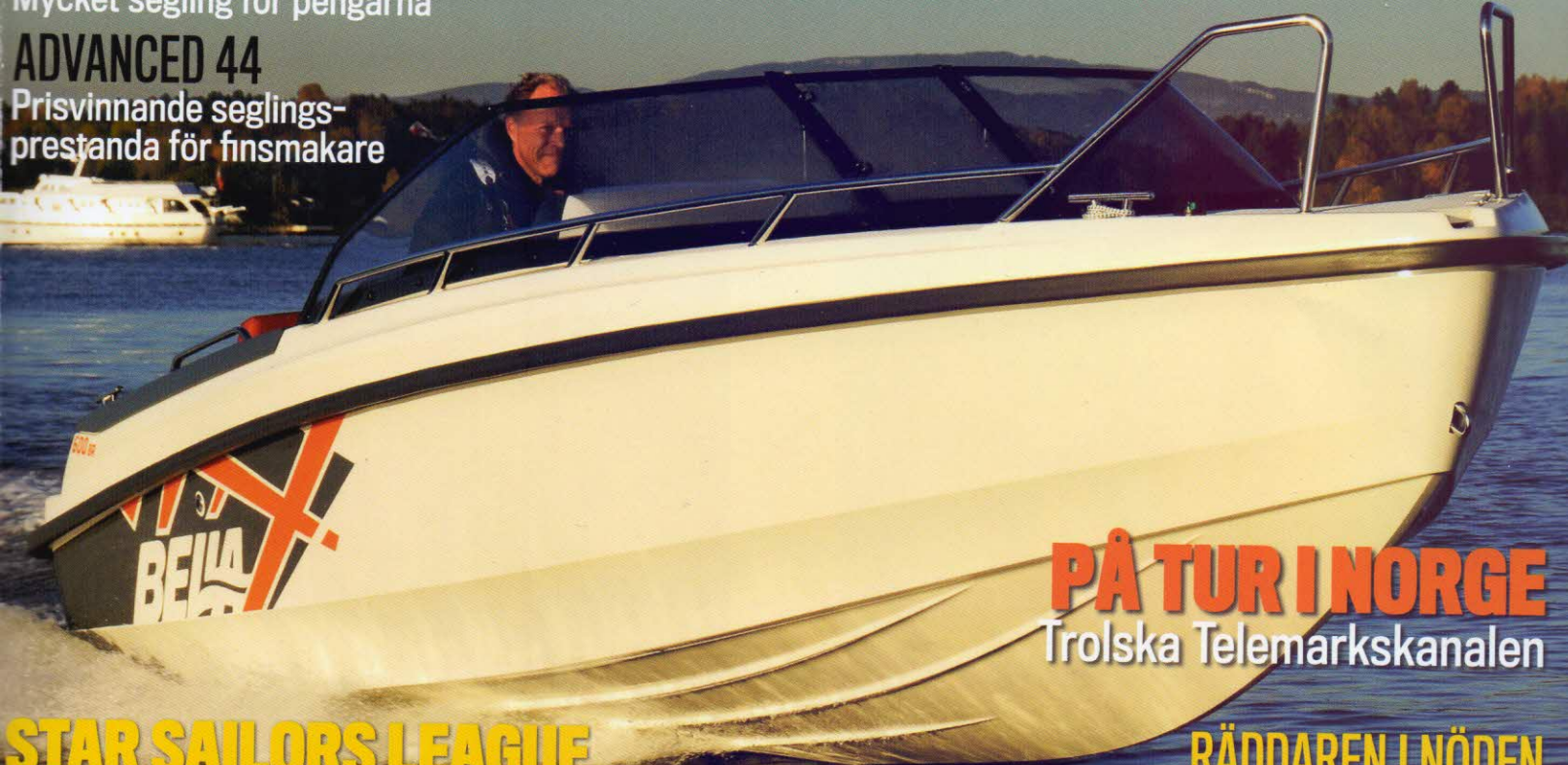
**BÅTNYTT ÖKAR!
+ 4 000 LÄSARE**
Enligt Orvesto 2014:3
jämfört med 2013:3

Nr 5 • Maj 2015 54:e årg
69:90 KR • 89:90 NOK • 7,95 EURO

Sveriges mest lästa båttidning

TEST:
AGAPI 950
Bastant semesterribb
FAR EAST 28R
Mycket segling för pengarna
ADVANCED 44
Prisvinnande seglings-
prestanda för finsmakare

5 PÄRLOR
I BLEKINGE SKÄRGÅRD



PÅ TUR I NORGE
Trolska Telemarkskanalen

STAR SAILORS LEAGUE
Stjärnornas kamp i Starbåt

RÄDDAREN I NÖDEN
Så funkar EPIRB

TEST:
3 HETA
DAGTURSDRÖMMAR

- Bella 600 BR
- Flipper 640 SC
- Flipper 600 DC




MEST PANG FÖR PENGARNA

Snabb och läcker och helt utan inredning. Fareast 28R är byggd för fart och seglingsglädje. Det våras för entypsseglingen, men finns det plats för ännu en klass?

TEXT SAM VICTORIN FOTO SAM VICTORIN & JENS AUGUSTINSSON

Fakta FAREAST 28R

Längd över allt 8,55 m
Skrovlängd 8,07 m
Bredd 2,75 m
Djup max 1,70 m
Vikt 1360 kg
Kölvikt 600 kg
Storsegel 27,8 kvm
Fock 20,2 kvm
Gennaker 80 kvm
Masthöjd ö.h. 13,30 m
CE-klass C
Design Simonis-Voogd
Grundpris 394 000 kr
Seglingsklar ca 460 000 kr
Trailer 35 000-50 000 kr
SRS 1,334
SRS shorthand 1,296
Info nordicyachts.se & fareast28r.com



SEGLINGSGLÄDJE. I hårdare vindar är Fareast 28R något bland det roligare man kan segla i kölbåtsväg i den här storleksklassen. Men även vid Båtnytts andra provsegling, med närapå stiltje, visade båten också hur lätt driven den är.

SE FILMKLIPP PÅ
WWW.LIVETOMBORD.SE



LÄTT LÖSNING. Masten står på däck, stöttad av en stolpe nere i ruffen. Det gör masten lättare och enklare att hantera och ger mindre läckage under däck.

När man faller av börjar det riktigt roliga.

Fareast 28R UTRUSTNING

UTRUSTNING	STANDARD	EXTRA
Länspump	■	
Lyftsystem köl		■
Elsystem		■
Instrument		■
Plotter		■
Förvaringsfickor under däck	■	
Fendrar och förtöjningslinor		■



På senare år har intresset för mindre trailerbara kölbåtar ökat. Sportbåtar för entypskappsegling som relativt enkelt kan sjösättas och göras klara för segling. Båtar som Bavaria B/One och Melges 20 har lyckats bygga upp internationella klasser. Nestorn är den sedan mer än 20 år flitigt kappseglade Melges 24 som lockat seglare av världsklass. För tre år sedan kom J/70 som blivit en makalös försäljningsframgång där det till sommaren seglar 900 båtar, varav 35 i Sverige.

Nu blandar sig Fareast Yachts in i leken med sin nya Fareast 28R. Lite större men trots det lika enkel att hantera och traila. Och mycket snabbare än sina mindre konkurrenter. Räcker det för att bygga en klass i det nya getingboet för kappseglare?

KINESISKA FAREAST YACHT är på allvar på väg att etablera sig i Europa. Startat 2002 blev varvet snabbt världens största tillverkare av Optimistjollar. De visade att de kan bygga stora volymer med bra kvalitet. Genom samarbetet med designduon Simonis-Voogd gav de sig 2009 in i större segment och de tillverkar idag både stora cruisingkatamaraner och enskrovsbåtar. Tidigare provseglingar har visat att kvaliteten även på de större båtarna är fullt jämförbar med kvalitetsbyggen från andra länder.

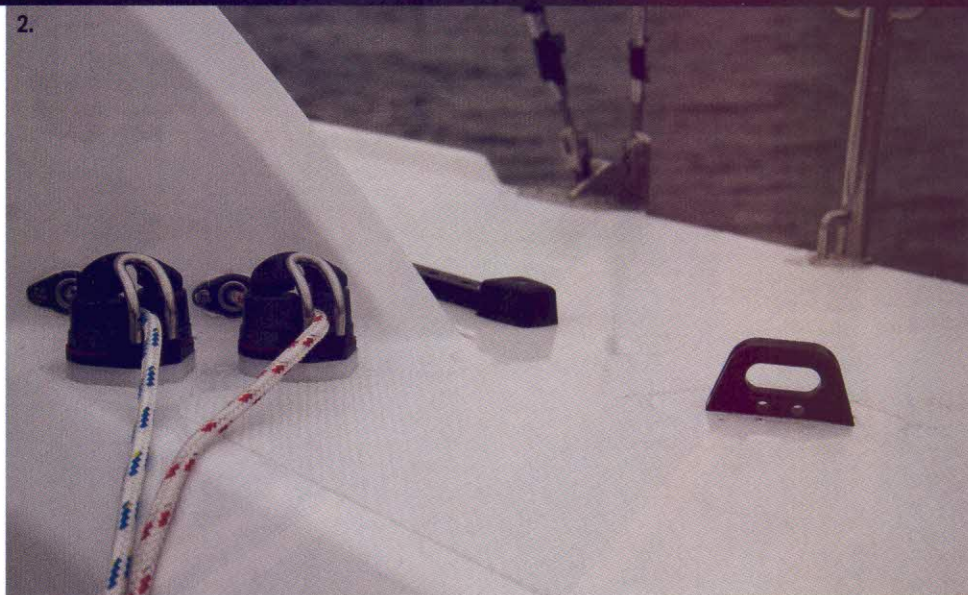
Simonis-Voogd borgar för att det blir väl-

seglande båtar, inte minst raketerna Fareast 31 är en fartmaskin som seglar ifrån allt i sin storlek. 28:an bär ett tydligt släktskap med sitt större syskon, men istället för kolfiber är skrovet i glasfiber och riggen i aluminium. Det gör att priset kan hållas bra mycket lägre, rentav i samma nivå som flera mindre konkurrenter.

Fareast 28R är en stor liten båt. Med en bredd på 2,75 meter och en vikt på knappt 1 400 kilo är den trailerbar i Europa bakom en normalstor bil. Det vakuuminjicerade skrovet är relativt lågt, moderna linjer med moderat bredd och utan att vara alltför kantigt. Mjuka slag akteröver för prestanda och stabilitet på undanvinden, med lite fylligare förskepp för bättre bärighet än 31:an. Fören har ett lika kaxigt underbett som på 31:an eller en VO 65. Aluminiumriggen från Seldén är relativt traditionell. Dubbla spridare, fock, stor, gennaker. Focken kommer utan rulle. Storseglet har en generös aktterrunda utan fyrkantstopp vilket gör att ett vanligt häckstag med latta i toppen håller riggen på plats och erbjuder trimmöjligheter. Inga konstigheter.

ATT SEGLA BÅTEN är enkelt det också. När Båt-nytt testar båten första gången, en vinterdag utanför Stockholm, blåser det uppemot tio sekundmeter. Perfekt med rätt kläder.

På kryssen i den bygga vinden med full besättning är FE8R enkel att kontrollera. Både



1. HALLÅ. Här ekar det tomt, enda inredningen består av förvaringspåsar mot skrovsidorna. Plastarbetet håller god kvalitet. Det går att köpa till ett par rörkojer, bra för både vila och förvaring.

2. KORS OCH TVÄRS. Uthalet till peket och tackline till gennakern går under däck och kommer ut på ruffskottet. Beslaget på däck bakom fockskotskenan kan fockskottet dras igenom för korsskotning av focken till lovert.

3. LOCKET PÅ. Under lådan vid ruffnedgången sitter kölen. I den går det att koppla centrumlyft, och med en anordning går det enkelt att veva upp kölen.

roder och kölblad är i kolfiber, och med nästan 45 procent av totalvikten i bulben är båten rätt stabil. Den rinner iväg fort och går lätt att få över sex knop. Den stora sittbrunnen gör att slagen går enkelt, beslag och vinschar är rätt placerade.

Enda anmärkningen kan vara att fockskenorna sitter lite väl långt ut, något Fareasten delar med många båtar. Överbyggnaden hade kunnat göras lite smalare för att få in skenorna, för att få in focken mer och kunna ta bättre höjd. Ingen ska ändå vara under däck. Men det fungerar att använda lovertsskottet som infucker (focskotsinhål) för att minska vinkeln. Storens kontroller är funktionella och sitter där de ska. Skotskena, häckstag och finjustering av skot sitter bredvid varandra och grovjusteringen av storen är central. Enkelt, funktionellt.

NÅR MAN FALLER av börjar det riktigt roliga. Båten rinner iväg hal som en tvålv. Med den topphissade gennakern uppe finns ingen tydlig farttröskel utan när vinden ökar så ökar farten i samma takt. Det är inga problem att få vattnet att släppa i aktern och sticka iväg. FE28R trivs bäst att seglas plant men börjar det luta släpper inte det djupa rodret i första taget. En broach lyckades vi få till men det var inga problem att återfå kontrollen. Som mest kom vi upp i 15,6 knop, med full kontroll, och både båt och besättning ville ha mer. Vid Båtnytt's andra prov-

segling var det betydligt svagare vindar. Även här visade båten att den var lättdriven och accelerationsvillig.

KLASSREGELN KOMMER SÄTTA en maxvikt på besättningen på 425 kilo. De kommer göra nytta när det blåser. Men ändå är båten styv och ska i sommar även kappseglas shorthanded, planen är att få flera båtar att segla landets största doublehandedseglingar Seapilot 2Star och Pantaenius Bohusracet. Hittills har ett tiotal båtar sålts till Stockholmsområdet. På kontinenten börjar klassen etableras också, med flottor i Holland och Slovenien där det även till sommaren arrangeras internationella tävlingar för klassen.

Fareast Yachts-varvet, som går att läsa mer om på sidan 76, har med flera modeller visat att de kan bygga välseglande och välbyggda båtar. De har stora ambitioner och lanserar nu två nya modeller per år. En ambition är den inhemska marknaden, att öka det gryende intresse som finns för segling i Kina.

Efter OS 2008, där seglingarna i staden Qingdao fick stor uppmärksamhet i landet, byggdes det ett antal hamnar för fritidsbåtar. Men intresset var inte tillräckligt stort för att fylla dem med båtar. Här ser Fareast en möjlighet och har därför startat seglarskolor. De förser hamnarna med båtar och driver seglarskolorna. Eleverna certifieras enligt amerikansk modell efter genomförd kurs, blir automatiskt anslutna

till klubben under ett år och kan därför enkelt få hyra eller låna båt.

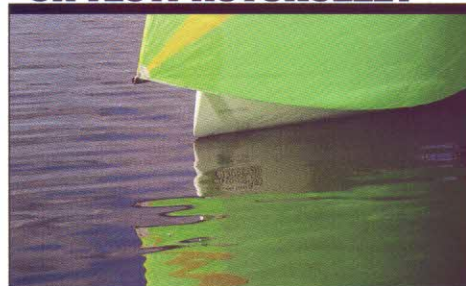
Fareast arrangerar även kappseglingar, stöttade av både lokala och statliga myndigheter. Tidigare hämmades både båtägande och hamnplatser av en tung byråkrati men det har luckrats upp på sistone. Hittills har Fareast startat tre seglarskolor med mellan 10 och 20 kölbåtar i varje, och målet är att ha i gång 30 seglarskolor inom några år. På så sätt hoppas Fareast skapa intresse för segling hos den kraftigt växande kinesiska medelklassen, samtidigt som det garanterar en hög produktion av båtar. Hittills har segelskolebåtarna utgjorts av Fareast 18 och 26, men 28R är den båt de satsar på framöver. Fareast har även köpt ett segelmakeri, där de bland annat tillverkar segel under det egna varumärket Red Rum Sails. De siktar högt.

FAREAST 28R ÄR på väg att bli varvets genombrott i Europa. Tidigare modeller finns redan här men med sitt senaste tillskott har varvet hakat på trenden med enkel entypskappsegling och ändå lyckats hitta ett eget spår. Lite större än konkurrenterna, och en båt som ger stor seglingsglädje och som seglar ifrån allt i sin storlek. Högre SRS per krona eller fot går knappast att få för pengarna. Att segla båten är en fröjd, och blir det en entypsklass som lyckas locka större fält är det bara att gratulera ägarna. Your fun has begun. **B**



GOTT OM PLATS. Den stora sittbrunnen är enkel och lättjobbad. Fotstöden i rostfritt är på senare båtar integrerade i plasten som stöden längre akteröver, så stödet i mitten blir kortare på nya båtar. Bättre ergonomi.

UR TESTPROTOKOLLET



FAKTA

Modell	Fareast 28R
Rorsmansplats	Prima, enda minus är att mantåget trycker rorsman nedåt vid krängning.
Sittbrunnen	Stor och lättjobbad med välplacerade fotstöd, rymlig nog för fem kappseglare.
Seglingsegenskaper	Fantastiska. Båten är en tvålv som rinner iväg, särskilt på undanvind. Bästa "bang for the buck".
Däcksutrustning	Funktionell och välplacerad men tål en uppgradering.
Stuvutrymmen	Finns inte. Men utan inredning finns det gott om plats under däck.
Prisläge	Lågt, mer fart för pengarna går inte att hitta i storleksklassen.
Standardutrustning	Mager, men så ska båten vara lätt också.
Extrautrustning	Trailer, bra segel, lite elektronik och ett par kojor är värt att lägga till.
Detalj kvalitet	Fareast betyder välbyggt.

Båtnytt

HISSAR

- Seglingsegenskaperna
- Enkelheten
- Entypspotential

DISSAR

- Utrustningsnivån
- Ingen inredning

Fareast 28R KAPPSEGLING 2015

- 9 maj** Lidingö Runt
- 10 maj** Viggan Open
- 6-7 juni** Sandhamn Open
- 15 aug** Tjörn Runt
- 5 sep** Nordic Yachts Open

INTERNATIONELLT

- 15-17 maj** FE28R Race Weekend, Slovenien
- 11-13 sep** FE28R European Championship, Holland

Fakta OCH KONKURRENTER

	Fareast 28R	Farr 280	J/70
Kommentar		Snarlik i längd men ändå större, kolfiberbygge, inombordare och mer än dubbelt så dyr.	Bra mycket mindre men ändå en svår konkurrent. Lite lägre pris.
Längd över allt	8,55 m	8,72 m	6,93 m
Bredd	2,75 m	2,87	2,25 m
Djup	1,70 m	2,10	1,45 m
Vikt	1360 kg	1625 kg	795 kg
Kölvikt	600 kg	652 kg	286 kg
Stor	27,8 kvm	32,2 kvm	26 kvm
Fock	20,2 kvm	20,4 kvm	10,3 kvm
Gennaker	80 kvm	107 kvm	45 kvm
Motor	Utombordare	20 hk inombordare	Enl. klassregel min. 2,5 hk
Design	Simonis-Voogd	Farr Yacht Design	Alan Johnstone
Pris	Grundpris 394 000 kr	Kring miljonen, ingen agent i Sverige	Seglingsklar ca 420 000 kr
SRS	1,334	Uppskattat SRS 1,38	1,186

