

TEST

25-FOTARE

TVÅ RUM



©Carl Richardson/Motor Boats Monthly/IPC+Syndication
©William Payne/Motor Boats Monthly/IPC+Syndication
Textbearbetning Lasse Genberg

OCH FART

Fyra sportbåtar med fart i skrovet och goda innerutrymmen. Vilken är en vinnare?



Att livet är en enda stor kompromiss blir en realitet när vi kommer ner till havsnivå och sätter oss i en båt. I synnerhet om det är en båt som är avsedd att klara ett boende, inte bara ett par övernattningar. Ju mindre båt, desto tyngre blir kompromissen.

En båt kring åtta meters längd, 24–25 fot, har de rätta proportionerna för att vara beboelig. Och har i bästa fall vad engelsmännen så elegant sammanfattar: »space, pace and grace«, på knölig svenska: utrymme, fartpotential och ett värdigt uppträdande. De allra flesta båtar kring 25 fot har normalt och historiskt sett inte alla tre egenskaperna, utan prickar bara in två.

Men på senare år har båtarna i den här klassen vuxit inombords. Utrymmena har nyttjats effektivare. Suveräna i konsten att få en 25-fotare att framstå som åtskilliga fötter större är de stora varven i USA. Vi har tagit tre moderna 25-fotare från tre stora varv, Four Winns, Regal och Sea Ray, och ställt dem mot en båt vi testade för ett tag sedan och som fungerat som en referensbåt, Monterey 250.

STORA LYFTET

Förr var Four Winns ett märke i mängden av jänkare. Så inte idag.



SNABBFAKTA

Längd: 7,90 m

Bredd: 2,59 m

Pris: 757 000 kronor (5,0 l V8 bensin, 270 hk)

937 000 kronor (VP D3 160 hk diesel)

Toppfart: 43,5 knop (270 hk)

På landbacken ser Four Winns 258 aningen klumpig ut. Vattnet är hennes rätta element. Då faller linjerna på plats så enkelt och naturligt att hon verkar vara född i vattnet.

Kraftiga, höga bogar ger ett intryck av en stor båt. Så faller däckslinjen (språnget) brant mot aktern och proportionerna blir harmoniska. Det ger naturligtvis låg tyngdpunkt och det är mumma för sjögången, åtminstone i teorin. Formgivningen skapar förutsättningar för svängrum inombords och förpiken är verkligen stor. Men det är också sittbrunnen. Den är inte märkvärdig i den meningen att den tillför båttypen något nytt. Men det varvets formgivare gjort, har de lyckats bra med. Den konventionella möbleringen – aktersoffa, drinkpentry om babord och två stolar föröver – andas kvalité. Ett lyft om man jämför med Four Winns nivå för säg tio år sedan. Aktersoffans konvertering till solbädd är numera problemfri. Inga lösa dynor, ett enkelt handgrepp räcker. Drinkpentryt har lämnat dockskåpsstadiet och är väl tilltaget. Som vanligt har Four Winns lagt

ner stor möda på stolarna för förare och passagerare. De ger storbåtskänsla. Sittbrunnen plockar poäng på maffiga dynor och klädsel, bord i körsbär, ledljus och grabbräcken precis där de ska sitta. Det är lätt att ta sig fram ombord. Ut på fördäck via ett par steg bredvid föraren eller ner under däck. Väl nere under däck hittar man lätt lysknappen (12 och 220 V). Dörren är inte mycket att hålla sig i men grabbräcken kompenserar. Ruffen ger ett varmt välkomnande med ståhöjd fram till V-kojen, eller föralldel dinetten. Pentryt i körsbär har gott om stuv. Vinylklädseln är lätt att hålla ren. Belysningen är fullt tillräcklig.

Även om inte Four Winns 258 kan matcha Regals innerutrymmen tar den täten med dubbelkojen under sittbrunnsdurken. Kojen har en meterbred öppning

vilket gör det lätt att ta sig ner och upp och hålla kontakten med omgivningen. Ingen källarkänsla. Inredningen består av en halvgarderob, ett skåp och en lucka ut till sittbrunnen. Från sängläge kan man kika upp i slaget och se att även det som döljs i skrymslena är omsorgsfullt utfört. Jämfört med äldre modeller av Four Winns har toalettutrymmet (med dusch) förbättrats och fått ståhöjd. Det överglänser Sea Ray och Monterey i denna test.

En fem liters V8 som matar 270 hästkrafter är den motor båten ska ha för att ge den karaktären av sportbåt i farter kring 35 knop och familjebåt då den lufsar på i dryga 20. Accelerationen från noll till 20 knop tar åtta sekunder och är en behaglig fartökning.

God framfart är temat för förarplatsen.

»SOM VANLIGT HAR FOUR WINNS LAGT NER STOR MÖDA PÅ STOLARNA FÖR FÖRARE OCH PASSAGERARE. DE GER STORBÅTSKÄNSLA.«



SITTBRUNNEN PLOCKAR POÄNG
på maffiga dynor och maffig klädsel.
Ruffen ger ett varmt välkomnande med
ståhöjd fram till V-kojen.



Det finns plats för nödvändig elektronik med en sju tums plotter i blickfånget. Stolarna är som sagt bekväma och ratt och gas sitter där handen vill ha dem. Sikten är perfekt. Möjligtvis söker den navigationskunnige passageraren plats för ett sjökort.

Four Winns 258 Vista är testets ena vinnare – trots att den är dyrast i samlingen. Den som har tålamod att gå igenom listorna över standardutrustningen finner att priset på Four Winns trots allt är konkurrenskraftigt. Nu är det inte lätt att jämföra listorna.

Vad ett varv tar upp är för ett annat en självklarhet, till exempel badbrygga, polare, skylight på fördäck och så vidare.

Andrahandsvärdet på Four Winns är inte i samma klass som Sea Ray. Men det har alla förutsättningar att bli det eftersom importören Rodins i Uddevalla är en av landets bäst skötta marinhandlare med ett utmärkt gott rykte.

258 Vista blir en av två vinnare därför att kvalitén är hög, utförandet elegant och boendet komfortabelt, i stort som smått. ■

HÅLLER ÄN

Monterey 25-fotare har varit något av en referensbåt. Den står pall för attackerna från tre konkurrenter i det här testet.



SNABBFAKTA

Längd: **8,66 m**

Bredd: **2,59 m**

Pris: **720 000 kronor (VP 5,0 l V8 bensin, 270 hk)**

992 000 kronor (VP D4 diesel, 260 hk)

Toppfart: **36 knop (270 hk)**

För snart två år sen föll vi för Monterey 245. För den fina mixen av valuta för pengarna, stark diesel, gott uppförande och en hygglig kvalité tvärs över disk. Det är sällan vi får en andra chans att testa en båt och väldigt sällan vi kan jämföra den med konkurrenter. Så visst var vi spända på mötet.

Idag har namnet uppgraderats till Monterey 250 men den enda skillnaden är en förlängd badplattform och annorlunda dekor.

Vad som slog oss vid returmötet var hur väl sittbrunnen fungerade. Divanen mitt emot föraren vann allas hjärtan. En perfekt plats att sträcka ut sig på – i god lä bakom vindrutan. Föraren dras med en ryggvänd soffa. Fördelen är att man i ett andetag förvandlar den till en solbädd och att man sitter djupt och tryggt under gång. Nackdelen med soffor som är siamesiska tvillingar är att den bakre tvillingen ska möta aktersoffan och måste hålla samma höjd som den. Förarsoffan kan följaktligen inte höjas upp. Med klar källarkänsla i dubbelkojen där inunder som följd. På Regal och Four Winns är förarplatsen ordentligt upphöjd. Det ger

en rymd som jagar bort all klaustrofobi.

Stuvutrymmena i sittbrunnen kompletteras med fack för fendrar i akterspegeln. Det finns dessutom småfack här och där för personliga saker.

För att vara en så slank båt är dess innerutrymmen överraskande spatiösa. Ståhöjden omedelbart när man kommer ner i ruffen reduceras allt eftersom man avancerar förut till den U-formade dinetten. Tyvärr lämnar inte den djupa V-botten samma fina ståhöjd i toalett- och duschutrymmet. Pentryt däremot har få, om ens några brister med en bra diskho och massor av stuv. Dubbelkojen har sitthöjd, men känns ändå smått klaustrofobisk av skäl som nämnts. Den asketiska finishen och få färger tar till vara den rymd som finns.

Det sitter fortfarande en sexycylindrig Yanmardiesel i motorrummet. Förra gången vi testade båten var drivlinan ett Bravo 1-drev, nu var den ett Bravo 2-drev, alltså dubbla, motroterande propellrar. Och det gör skillnad. Accelerationen är bättre och greppet i svingarna är fast. Drevet gör färden mer njutbar och kontrollerad än tidigare. En hygglig

gång i sjön blir nu riktigt bra. Den förbättrade trimförmågan kan vi tacka för det. Jämfört med konkurrenterna känns Monterey med den tunga dieselsexan i maskinrummet tung i gumpen och livlig i nosen, men det är snarast en fråga om handhavande, inte ett problem i sig.

Skrovet trivs i gropig sjö och landar mjukt. Även om den inte är lika stadig och följsam som Sea Ray är den fortfarande en av de bästa sjöbåtarna i sin klass. En av anledningarna är faktiskt förarens låga position. Man sitter som gjuten, inte på en kudde, vilket är den normala när man kör hårt och fort. Tyvärr får inte två personer plats på förarsoffan (fast det ser ut så), men den som sitter på divanen mitt emot håller sällskap. Instrumentpanelen är snyggt formgiven med mätare försänkta i faner. På vardera sidan om ratten finns plats för diverse elektronik.

Monterey kommer hack i häl på testvinnaren Four Winns 258 Vista. Och Regal 2565. Orsaken är att märket är relativt okänt i Sverige, liksom importören – en faktor som måste med i bilden när vi pratar om trekvarts miljon kronor. ■



FÖR ATT VARA EN SÅ SLANK historia är innerutrymmena överraskande spaciösa. Divanen mitt emot föraren vann allas hjärtan. En perfekt plats att sträcka ut sig på – i god lä bakom vindrutan.



»EN HYGGLIG GÅNG I SJÖN BLIR NU RIKTIGT BRA. DEN FÖRBÄTTRADE TRIMFÖRMÅGAN KAN VI TACKA FÖR DET.«



BÄTTRE INNE ÄN UTE

I Regals 25-fotare har ingenjörerna trollat fram rymd som inte finns. Tänk om de kunnat trola i sittbrunnen också.



SNABBFAKTA

Längd: **8,30 m**

Bredd: **2,59 m**

Pris: **701 000 kronor (5,0 l V8 bensin, 270 hk)**

858 000 kronor (VP D3 diesel, 160 hk)

Toppfart: **36 knop (270 hk)**

Regal har nått stora framgångar med sina modeller kring 20–25 fot, så kallade instegsbåtar. När den nya 25-fotaren planerades hade det säkraste sättet naturligtvis varit att gå försiktigt fram. Men pojkarna på Regal har inte nöjt sig med att utveckla det gamla säkra konceptet, utan har gett sig på något helt nytt. Men inte slängt ut barnet med badvattnet utan lånat lite från varvets Window-serie. Den omfattar fyra modeller och som namnet anger är tanken att få ner ljus i förskeppet – som normalt är ett mörkt kyffe. Så i stället för enkla ventiler har 2565:an regelrätta fönster framkant på ett sluttande rufftak och längs sidorna – limmade och rökfärgade.

Resultatet är helt enkelt den rymligaste ruffen i klassen. Regal har inte kraftigare bogar och heller inte högre i tak än sina konkurrenter, men ruffen känns stor. Och det är viktigt. Ljuset silar ner på dinetten och tillsammans med den väl tilltagna bredden och den generösa takhöjden har vi här ett utrymme där man kan sitta utan känslan av att vara instängd. Detsamma gäller toaletten

med duschutrymmet som helt enkelt är ett badrum med tanke på båtens storlek och med en ståhöjd som är snäppet högre än ruffens. Bäst i test, kort och gott. Dubbelbingen under sittbrunnsdurken ska klassas som ett gott försök, men en lucka ut mot sittbrunnen saknas.

Såväl detaljarbetet som den allmänna finishen inombords håller hög klass. Spotlights lyser upp och pentryt i körsbär är testets största med en gedigen Corianskiva och gott om stuv.

Det kreativa sinnet har emellertid inte nått ut i sittbrunnen. Men det finns ljuspunkter och smarta lösningar. Till exempel:

- Luckor som inte skallrar och som får assistans av gasdämparen när de öppnas.
- Stuvfack med gelcoatfinish.
- Tvärsoffan om babord med ryggstöd i mitten kan tjäna antingen man sitter vänd för- eller akteröver.
- Förarstolen kan vridas akteröver för att göra övriga sällskap.
- Aktersoffan kan vikas ner för att få ett rent akterdäck och för att enkelt nå luckan ner till maskinrummet, även den gasdämpad.

Men trots dessa finesser och denna omtänksamhet är sittbrunnen inte särskilt välkomnande eller praktisk. Funktionen i enskilda detaljer har gått före formen, den enkla och praktiska.

Även om Regal bjuder på en rad motoralternativ är V8:an på fem liter det givna valet – för den som inte prompt ska ha en diesel. Volvos kompakta femcylindriga D3-serie är i så fall ett bra alternativ inte minst därför att den väger hälften mot D4-seriens motorer. Vid tidpunkten för testet fanns inte D3:ans starkaste version på 190 hästar tillgänglig så vi fick nöja oss med den svagare brodern på 160 hästkrafter. Den var försedd med Volvos nya DuoProp-drev i komposit, vilket var kul att prova. Att vår Regal hade åtskilliga kusar färre i maskinrummet än de andra båtarna i testet ska man ha i minnet när man jämför fart och acceleration. Men båten kändes inte långsam och tog sig smärtfritt över planingströskeln även om den inte kändes som en vinthund. Och motorn är tystlåten. Bullrar mindre än en bensinare. Hur är då skrovet? Ja, 25 knop ställer inte till några problem. Greppet i vattnet



SITTBRUNNEN ÄR INTE SÄRSKILT praktiskt. Snygg form har fått gå före praktisk funktion. Men förarplatsen är helt okej. Regal har inte kraftigare bogar och heller inte högre i tak än sina konkurrenter, men ruffen känns stor. Och det är viktigt.



är bra och landningarna är mjuka. Drev i komposit är inte märkbart annorlunda än det konventionella i metall utan driver på med gott mod och är inte finkänsligt för trimmet.

Förarstolen är bekväm och ger bra stöd i sidan, även när man fäller upp främre delen av sitsen för att komma upp en bit. Förarplatsen är på det hela väl disponerad med ett och annat smart fack för solglasögon och liknande.

I det engelska originalprotokollet kommer Regal 2565 på andra plats, knappt slagen av Four Winns 258 Vista. Att inte Regal gör striden absolut jämn beror på att den är dyrast i församlingen. Här hemma är den billigast. 56 000 kronor billigare än Four Winns. Visserligen något sämre standardutrustad (såvitt vi kunde räkna ut, det är hart när omöjligt att jämföra), men ändå. Det gör striden jämn.

Att utse två vinnare är ingen drömsits. Att peka med hela handen, att sätta ner foten hårt och fast, att komma med kristallklara rekommendationer är varje testpilots heta önskan.

Men här går det inte. ■

BÄSTA SJÖBÅTEN

Ehuru minst och trång, vi föll för uppträdande i sjön.



SNABBFAKTA

Längd: 7,46 m

Bredd: 2,50 m

Pris: 740 960 kronor (5,0 l V8 bensin, 260 hk)

856 090 kronor (VP D3 diesel, 160 hk)

Toppfart: 31,7 knop (260 hk)

Storleken må ha betydelse, men betyder större nödvändigtvis bättre? Det tror hur som helst inte teknikerna på Sea Ray. Sea Ray 245 är mindre än Sea Ray 240 som den ersätter och helt logiskt är den interiörmässigt en av de minsta i sin klass. Vad annat var att vänta av dessa låga, eleganta linjer?

Ingenjörerna på Sea Ray har tänkt annorlunda än sina kollegor på konkurrerande varv. Och valt att bygga en båt som i varje ögonblick är en sportbåt lika mycket som en bobåt.

Sittbrunnen är spartanskt möblerad, men inte obekvämt. I blickfånget om babord två vinklade säten mitt emot förarstolen. De skiljer sig från allt annat vi sett, men är också bekväma, fast vi saknade grabbräcken att hålla oss i under gång. Bortsett från förarstolen är den enda ytterligare sittmöjligheten aktersoffans tvåsits i anslutning till drickpenstryt – som för övrigt bjuder på stort stuv. En klar miss är att ingen av sittplatserna kan konverteras till en solbädd.

Trots gles med sittplatser är kvalitén utomhus imponerande. Säkra steg, snyggt plastarbete, stora knappar. Luckan

till maskinrummet är en barnlek att öppna och där nere fortsätter kvalitén att lysa i ögonen.

Det är ofrånkomligt att utrymmena inombords saknar rymd. De inte bara känns trånga. Det är trångt om salighet. Många båtar i den här klassen erbjuder blott knapp ståhöjd på toaletten och i ruffen minskar ståhöjden snabbt ju längre föröver man kommer. Det har sin logiska förklaring och är helt i sin ordning. Men att Sea Ray med sin kapacitet och sina kadrer av goda konstruktörer inte kan ordna en bättre öppning in till dubbelkojen under sittbrunnsturken är svagt. Riktigt svagt. Vem accepterar att klättra till kojs nuförtiden?

Sea Ray levererade båten med en pinfärsk femliters V8 från MerCruiser. Den moderna elektroniken gör att den inte går att köra på fullt varv under inkörningen, så vi tappade 400 varv och låt oss säga tre fyra knop på topp. Det är en 35-knops båt med inkörd motor.

Men vad bristen på full kapacitet i maskinrummet inte kunde dölja var det enkla precisa, följsamma manövrerandet. Bravo 3-drevet ska ha eloge för

det. Sea Ray blev vår favorit bakom raten. Inte långt före de andra, men före. Skrovet har två avgörande egenskaper. Det svarar snabbt och det tar vågorna bestämt och elegant såväl i marschfart kring 25 knop som i full fart. Skrovet ligger väl i vattnet och bara väntar på order från ratt och roder.

Förarens miljö är ren och enkel med plats för den elektronik man vill ha. Vi föll för MerCruisers eleganta gasreglage medan elektroniken i SmartCraft lät oss förstå hur tunga vi var på gasreglaget genom att kontinuerligt ge oss information om bränslekonsumtionen – bland all annan information om motorns kondition. Vår enda synpunkt – låt vara inte alltför tungt vägande – rör förarstolen. Som rymmer två om man vill sitta riktigt trångt, men saknar stöd i sidorna, även om man kan trycka sig bakåt längs det höga ryggstödet för att fixera kroppen under gång.

Skrovet är en fröjd att hantera, som nämnts. Kvickt i vattnet, mjukt i vågorna. Sea Ray är detta tests suverän. En båt för körglada.

Sea Ray är inte bara ett av världens



DET ÄR OFRÅNKOMLIGT att utrym-
mena inombords saknar rymd. De inte
bara känns trånga. Det är trångt om
saligheten. Sittbrunnen är spartanskt
möblerad, men inte obekväm.



mest kända varumärken, det ligger i
topp bland de serieproducerande var-
ven. Det är etablerat på den svenska
marknaden och till skillnad från de flesta
andra amerikanska varv har det inte varit
borta av och till allteftersom importörer
stått på näsan eller dollarkursen skjutit
i höjden. Bra, stabilt andrahandsvärde
med andra ord.

Men det räcker inte för att bli vinnare i
det här sällskapet. När priset håller jäm-
na steg med konkurrenterna kommer de
klart begränsade utrymmena ombord att
väga tungt i minusskålen. Här ombord
får kompromissen ett ansikte. Men – ty
det finns alltid två sidor av ett mynt – ser
man Sea Rays 245 Sundancer som en
ren daycruiser med gott om utrymme för
en veckända blir det annat ljud i skällan. ■

UTVÄRDERING



FOUR WINNS 258 VISTA

FAKTA

Längd: **7,90 m**
 Bredd: **2,59 m**
 Bottenvinkel: **17°**
 Vikt: **2,76 ton**
 Bränsle: **265 l**
 Vatten: **60 l**
 CE-kategori: **C**
 Ståhöjd: **186 cm**
 Koj dinett: **214x193 cm**
 Koj mittkabin: **201x153 cm**



PRIS

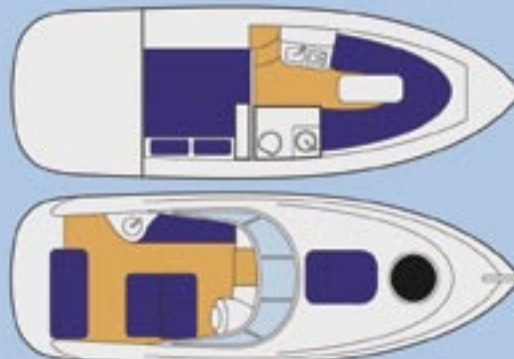
VP 5,0 Gxi DP, 270 hk 757 000 kr
VP 5,0 Osi, XPD 270 hk 766 000 kr
VP 5,7 Gxi DP, 320 hk 789 000 kr
VP 5,7 Osi XDP, 320 hk 799 000 kr
VP D3-160, XPD, 160 hk 937 000 kr

PRESTANDA BENSINALTERNATIV

VP 5,0 Gxi DP, 270 hk
 Toppfart: **34,5 knop, 4950 v**
 Marschfart: **22,8 knop, 3500 v**
 Bränsleförbrukning vid 22,8 knop: **2,09 l/nm**
 Acceleration till 20 knop: **8,1 s**
 Acceleration till 25 knop: **11 s**
 Ljudnivå förarplats toppfart: **84 dB(A)**

PRESTANDA DIESELALTERNATIV

VP D3, 190 hk
 Toppfart: **32 knop**
 Marschfart: **27 knop**
 Bränsleförbrukning 27 knop: **0,95 l/nm**
 Acceleration 0-20 knop: **10 s**
 Acceleration 0-25 knop: **14 s**
 Ljudnivå förarplats toppfart: **77db(A)**
Rodins Marin, Uddevalla, 0522 99888,
www.rodins.se



MONTEREY 250 CR

FAKTA

Längd: **8,66 m**
 Bredd: **2,59 m**
 Bottenvinkel: **18°**
 Vikt: **2,80 ton**
 Bränsle: **292 l**
 Vatten: **76 l**
 CE-kategori: **B**
 Ståhöjd: **183 cm**
 Koj dinett: **201x163 cm**
 Koj mittkabin: **201x122 cm**



PRIS

VP 5,0 Gxi DP, 270 hk 720 000 kr
VP 5,0 Osi, XPD 270 hk 731 000 kr
VP 5,7 Gxi DP, 320 hk 764 000 kr
VP 5,7 Osi XDP, 320 hk 778 000 kr
VP D4-210, diesel, DPH-drev, 210 hk 935 000 kr
VP D4-260, diesel, DPH-drev, 260 hk 992 000 kr

PRESTANDA BENSINALTERNATIV

VP 5,0 Gxi DP, 270 hk
 Toppfart: **36 knop, 5000 v**
 Marschfart: **24 knop, 3500 v**
 Bränsleförbrukning vid 22,8 knop: **2,09 l/nm**
 Acceleration till 20 knop: **10 s**
 Acceleration till 25 knop: **13 s**
 Ljudnivå förarplats toppfart: **80 dB(A)**

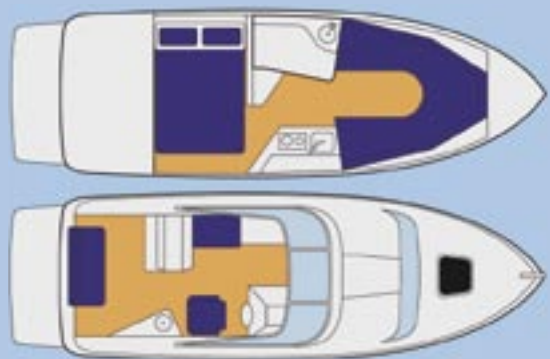
PRESTANDA DIESELALTERNATIV

Yanmar 4LHA Bravo II, 240 hk
 Toppfart 35 knop: **3 600 v**
 Marschfart 25 knop: **2 600 v**
 Bränsleförbrukning 27 knop: **0,95 l/nm**
 Acceleration 0-25 knop: **15 s**
 Ljudnivå förarplats toppfart: **79 db(A)**
Monterey Sweden, Saltsjö-Duvnäs,
www.montereysweden.com

Prestanda/bedömning

Betygsättningen görs efter en sammanvägning av komfort, sjöduglighet och pris. I det engelska originalreportaget är Four Winns 258 Vista ensam om att få nio poäng av tio möjliga. Regal och Monterey får åtta och Sea Ray sju. Eftersom priset på Regal här hemma är åttskilligt lägre än i England – av någon outgrundlig anledning – och lägst i den här församlingen, är det logiskt och rätt att ge Regal 2565 WE nio poäng och delad första plats med Four Winns.

Lasse Genberg



REGAL 2565 WE

FAKTA

Längd: **8,40 m**
Bredd: **2,59 m**
Bottenvinkel: **18°**
Vikt: **2,76 ton**
Bränsle: **272 l**
Vatten: **75 l**
CE-kategori: **B**



Ståhöjd: **183 cm**
Koj dinett: **216x180 cm**
Koj mittkabin: **188x153 cm**

PRIS

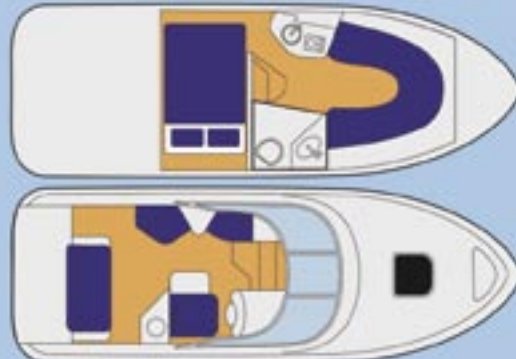
VP 5,0 Gxi DP, 270 hk 701 000 kr
VP 5,0 Osi, XPD 270 hk 711 000 kr
VP 5,7 Gi DP, 280 hk 717 000 kr
VP D3-190, XPD, 190 hk 858 000 kr

PRESTANDA BENSINALTERNATIV

MerCruiser 5,0 MPI, Bravo III, 260 hk
Toppfart: **36 knop, 4950 v**
Marschfart: **23,2 knop, 3500 v**
Bränsleförbrukning vid 23,2 knop: **1,87 l/nm**
Acceleration till 20 knop: **10 s**
Acceleration till 25 knop: **13 s**
Ljudnivå förarplats toppfart: **84 dB(A)**

PRESTANDA DIESELALTERNATIV

VP D3 diesel 160 hk
Toppfart: **25,3 knop, 4200 v**
Marschfart: **27 knop, 3700 v**
Bränsleförbrukning 27 knop: **0,87 l/nm**
Acceleration 0–20 knop: **15,5 s**
Acceleration 0–25 knop: **24 s**
Ljudnivå förarplats toppfart: **77db(A)**
Biscaya Marin, Södertälje, 08 550 10 381,
www.biscayamarin.com



SEA RAY 245 SUNDANCER

FAKTA

Längd: **7,46 m**
Bredd: **2,59 m**
Bottenvinkel: **18°**
Vikt: **2,54 ton**
Bränsle: **283 l**
Vatten: **75 l**
CE-kategori: **B**



Ståhöjd: **183 cm**
Koj dinett: **188x137 cm**
Koj mittkabin: **178x153 cm**

PRIS

MerCruiser 5,0 MPI Bravo III 260 hk 740 960 kr
MerCruiser 350 Magnum MPI Bravo III 300 hk 767 630 kr
MerCruiser 350 MX 6,2 MPI Horizon/Bravo III 320 hk 812 210 kr
VP D3-160, XPD, 190 hk 856 090 kr

PRESTANDA BENSINALTERNATIV

MerCruiser 5,0 MPI, Bravo III, 260 hk
Toppfart: **31,7 knop, 4600 v**
Marschfart: **21 knop, 3400 v**
Bränsleförbrukning vid 21 knop: **1,87 l/nm**
Acceleration till 20 knop: **10,5 s**
Acceleration till 25 knop: **13,6 s**
Ljudnivå förarplats toppfart: **80 dB(A)**

PRESTANDA DIESELALTERNATIV

VP D3 diesel 160 hk
Toppfart: **30 knop, 4200 v**
Marschfart: **23 knop, 3400 v**
Bränsleförbrukning 27 knop: **0,87 l/nm**
Acceleration 0–20 knop: **12 s**
Acceleration 0–25 knop: **16 s**
Ljudnivå förarplats toppfart: **78db(A)**
Sea Ray Servicecenter, Stockholm, 08 722 91 81,
www.searayservicecenter.se