

Godt tenkt – bra utført

En akselbåt med de egenskapene som er bakt inn i nye Skilsø 34, er noe helt nytt. Å tenke annerledes er ikke så vanskelig, men å tenke rett, er mer krevende. I Skilsø 34 er det gjennomført mange gode tanker.



TEKST
OG FOTO:
ATLE
KNUTSEN

Skilsø 34 er den første båten som Viknes har utviklet fra bunnen av etter at vestlandsprodusenten overtok den tradisjonsrike merkevaren fra Tromøya i Arendal for noen år siden. Familielikheter med flaggskipet på 39 fot er åpenbar, men de indre kvalitetene skiller 34-foteren fra både storesøster og fra de fleste konkurrentene. Den nye Skilsøen er en av de best designede bobåtene i sin klasse, ikke bare i vakuemet etter at NB/Ardea forsvant, men også i europeisk sammenheng.

Sjøegenskaper: Skroget er også helt nydesignet. Det havner i kategorien planende båt med strak ak-

sel, og legger seg moderat innover i sving. Planingsterskelen er moderat og man har bra sikt forover i alle fartsintervaller. Båten er relativt bred og butt i baugen, men går svært tørt og svarer på alle bølgeretninger med behagelige bevegelser. I likhet med mange båter i samme klasse, fjerner man mye banking i sjøen ved å trimme forskipet noe ned i motsjø. Det fungerer også utmerket på Skilsø 34. Vi testet båten med ett av de to motoralternativene, nemlig Yanmars 8LV på 359 hk. Den gir en lett lastet båt toppfart på 27 knop, og en fin marsjfart rundt 23-24 knop. Båten er lettmanøvrert og styrer meget bra i hele fartsregistret. Den er dessuten svært retningsstabil.



Uteplassen: Selv om man ved første øyekast neppe legger merke til det, er overbygget på Skilsø 34 plassert off-center. Det gir et nedsenket sidedekk på styrbord side som måler hele 37 cm. Babord dollbord er likevel intakt med 20 cm gangflate. Passasjen på styrbord side gir meget god og trygg adkomst frem på fordekk, og man kan entre det enten via uteplassen akter, eller via sidedøren i salongen. På dekk har båten seks solide kryssholt, og en høy rekke med skikkelig pulpitt på fordekk. Her er også en riktig stor dreggkasse med plass til fendere og tauverk. Et tips her er å montere kroker til tau og fendere slik at man slipper å legge seg ned på dekk for å få tak i dem.

Akterdekket er meget romslig, med en fast L-sofa som kan kompletteres med en ekstra, hengslet benk mot akterveggen. I benkene er det store stuverom, og løsningen med å hengsle lukene i forkant slik at man kan åpne dem uten å fjerne putene, er en smart detalj. Hardtopen fortsetter over akterdekket, og har et integrert, elektrisk skyvetak i kalesjeduk. Dermed kan man veldig enkelt åpne både sidekalesjen og taket og slippe sommeren inn. På styrbord side har båten utvendig førerplass, et stort pluss ved manøvrering i havn og ved fiske. I skrogsiden på styrbord side, og i konsollen, er det store rom med adkomst til hovedstrøm og propanflaske. I et av rommene har dessuten landstrømkabelen sin faste plass ▶▶▶

I SENTER: Føreren har utmerkede forhold, med velorganisert førermiljø og store vinduer.





FIN BELYSNING: Foruten rikelig med stueplass, er det lagt mye arbeid i belysningen ombord, også i hovedlugaren.



SVÆRT RYDDIG: Motorrommet er godt organisert og holder høy teknisk standard.



UTEPLASS: Det store akterdekket har en sosial U-sofa med god stueplass i benkene. Taket kan åpnes.

MYE Plass: I tillegg til stueplassen i byssa, er det godt med oppbevaringsplass i akterkant av salongen.



INTEGRERT: TV'en heises opp og ned i bakkant av byssebenken.

og ønsket lengde trekkes ut mens resten forblir i skapet. Via en port på styrbord side enterer man badeplattformen som har enkel sideveis adkomst til flytebrygge, integrert badeleideier på styrbord side som fortjener et ekstra håndtak, samt en riktig stor, drenert tau- og fenderkasse midt på plattformen.

Salong: Konseptet springer ut av den tradisjonelle bakveggbåten, men den er tilført en rekke egenskaper som i sum gjør den ganske spesiell. Når man kommer inn i salongen er den aktre delen rimelig tradisjonell med U-sofa og et fast bord. Området rundt førerplassen finner derimot knapt sin like. Her er nemlig førerplassen i senterlinjen, med god plass til et dobbelt, vendbart passasjersele på babord side. Det gir utmerket adkomst for alle, ikke bare føreren, til den solide sidedøren på styrbord side. Dessuten muliggjør dette layout-valget en svært romslig nedgang til avdelingen under dekk, samt en gigantisk senterlugar. Et stort antall downlights i taket, i byssa, samt leselamper sørger for svært god belysning i de mørke timene. På dagtid har man imidlertid fordel av to enorme glassfelt i henimot hele hardtopen. Det fremre feltet er en elektrisk takluke som kan åpnes, og i kombinasjon med skyvetaket over akterdekket og sidedøren, samt vinduet som kan åpnes på babord side, får man en



ekstremt åpen løsning på fine dager. En ståhøyde i salongen på hele 205 cm er sjelden vare.

Førerposisjon: Hele førermiljøet er en nytelse. Noen få prototype-feil fant vi, men trimflapsbryterne skal flyttes, og det samme skal panelet med nødstopp til motoren. Og mer skal ikke til for at man kan sitte her komfortabelt i mange timer og konversere med passasjerene i setet ved siden av. Konsollen er designet etter «need-to-know»-prinsippet, der alle unødvendige funksjoner er utelatt. Det innebærer at gearspak, ratt, plotter, autopilot og VHF sitter der de skal. Når betjeningsbryterne til vindusviskere og trimplan kommer litt nærmere føreren, er miljøet optimalt. Sikten gjennom front- og sidevinduer er førsteklasses.

Hovedlugaren: Fordelene med nedgang til lugaren på styrbord side er flere. For det første får man en riktig romslig nedgang, og mellomgangen mellom de to lugarene og toalettet blir riktig voluminøs. Her er plassen på styrbord side utnyttet til fulle med et hengeskap og et større underskap. Vi kunne ønsket oss en slingrekant på toppen av det lave skapet. Hovedlugaren forut er adskilt med dør og har en stor omkleddingsavdeling. Her er en lang liste over godt utnyttet plass i form av skap og skuf-

fer. Dobbeltkøya er skråstilt. Belysning i form av LED-slanget, downlights og leselamper etterlater ingen behov for mer lys. Uttak for 12 og 220 volt er på plass og rikelig med lys slipper inn gjennom taklukke og sidevinduer som har plissé-gardiner for blending.

Stikkugar: Den utrolig romslige senterlugaren opptar hele båtens bredde. Her er det en dobbeltkøye (125 cm bredde) på babord side, og en enkelkøye på styrbord side. I mellom disse er det en modul med store, åpne stuverom som lett kan omdisponeres i forhold til kundens ønske. Om man vil ha én king-size dobbeltkøye kan man også få det. Også i denne lugaren er det flust med LED-slanget og lamper som gir en delikat og trivelig belysning. Et lite køye oppunder dekk og inn i salongen hadde vært ønskelig for å skape litt sirkulasjon i luften her inne.

Byssa: En komplett bysseavdeling er plassert på styrbord side akter, med et stort skap og fire store skuffer i benken. Her er også overskap med plass til tørrvarer og krydder. I tillegg er området mellom akterveggen og salongen godt utnyttet med høye skuffer og ekstra rom. En gigantisk kjøleskuff, med adkomst fra toppen slik at man har full oversikt innholdet. I byssebenken for øvrig er det dob- ▶▶▶

TODELT: Toalettrommet har egen dusjavdeling med dører som stilles i V-form.





GLASSTAK: To store glassfelt, inkludert en gigantisk takluke, gir en svært åpen og fin salongløsning.



TRADISJONELL: Foruten førerplasseringen, er salongen innredet etter kjent mønster med U-sofa og bysse akter.



DOBBEL: Senterlugaren har to store køyer og er blant de største og mest praktiske løsningene på markedet. Det er full sittehøyde i hver køye.

Skilsø 34 er en vel gjennomtenkt og organisert langturboat med mange gode løsninger.

bel vask og tobluss kokeapparat med stekeovn. Alle brytere som naturlig hører hjemme her, er samlet på et panel på akterveggen. Praktisk, ikke minst når man skal tenne lyset når man kommer om bord på kvelden.

Toalettrom: Det første som slår i mot oss når vi kommer inn på det veldisponerte toalettrommet, er en egen lampe ved speilet som gir lys i ansiktet. Der har mange produsenter noe å lære. Ofte får man lyset i bakhodet når man skal se seg i speilet og barbere seg eller sminke seg. En egen dusjvdeling i forkant av rommet er avdelt med to glassdører som stilles i en V-form som gir god plass til full kroppsvask. Vi kunne ønske at dusjarmaturet fikk en bedre plassering slik at man slipper å bruke hånddusjen og har begge hendene fri. I toalettavdelingen er det meget god plass når man lukker døren, og toalettet er montert i perfekt høyde. Knagger og dorullholder er på plass, men en tannkrusholder og en dobørste er også detaljer som bør monteres. Det

er god skapplass både i benken og i overskapene bak speilene. Rommet har en mekanisk ventil, men en elektrisk vifte hadde vært et pluss siden skrogvinduet ikke kan åpnes.

Motorrom: Man har adkomst til det store motorrommet via en dobbel luke med gassløftere i akterdekket. Et meget prydelig og velorganisert motorrom har utmerket adkomst på begge sider av motoren. Det er ingen skroggjennomføringer på styrbord side, slik at man beveger seg lett på den siden av motoren. Avtappingskraner er på plass og er lett tilgjengelig ved konservering. Batteribanken er solid montert på styrbord side med forbilledlig organisert og dimensjonert elektrisk anlegg, klamret opp og lagt i kabelgater. Dieseltankene er montert på hver side, samt septiktank på babord side. Styrbord dieseltank har lett tilgjengelig tappepung. Det er god adkomst til styring og rorkiste, samt fettpresser til rør- og propellaksel. Alle vannpumper er plassert på babord side i forkant av rommet, og

TEST: SKILSØ 34

SPESIFIKASJONER	
Største lengde:	10,25 meter
Skroglengde:	10,20 meter
Største bredde:	3,46 meter
Vekt tørr båt:	Ca 5.500 kg
Vekt fullastet båt:	Ca 7.500 kg
Kapasiteter i liter	
Ferskvann:	275
Drivstoff:	2x350
Septik:	140
MOTOR OG FREMDRIFT	
Motorfabrikat:	Yanmar
Modellbetegnelse:	8LV 370
Årsmøll:	2015
Drivstofftype:	Diesel
Ytelse hk:	359
Antall sylindere:	8
Max turtall ihht produsent:	3.800 o./min.
Max turtall i test:	3.900
Motoralternativer	
Alternativ 1:	Yanmar 8LV 320
Type fremdrift:	Strak aksel
Propeller:	Skewback S8
Materiale:	Messing
Stigning i tommer:	23x24
Antall blad:	4
ELEKTRISK ANLEGG	
Batteribank	
Forbruk:	2x92 Ah AGM
Start:	2x92 Ah AGM
Ekstra:	1x92 Ah AGM
Ladespenning forbruk i volt:	13,9
Ladespenning start i volt:	13,9
MÅL I CM	
Dollbord, bredde:	37 (stb.) 20 (bb.)
Uteplass akter:	220x190
Badeplattform:	85x300
Ståhøyde:	
Under kalesje:	220
I salong:	205
I byssa:	205
Ved førerplass:	176
Hovedlugar:	197
Stikklugar:	150
På toalett:	195
Køymål	
Hovedlugar:	170x250
Stikkøye:	125x200 og 90x200
Solseng:	-
FRA CE-SKILTET	
Designkategori:	Under CE-merking
Max antall personer:	Under CE-merking
Max antall pers. og last i kg:	Under CE-merking
Max motorstyrke:	Under CE-merking
FART OG STØY	
Max turtall:	3.900 o./min.
Max fart:	27 knop
Max støy:	80 dBA
Støy ved marsjfart:	76 dBA

PLUSS
Dekkslayout
Førerplass
Teknisk kvalitet

MINUS
Plassering av nødstop
Ventilasjon toalettrom

man har enkel adkomst til lader, varmtvannsbereder og vannutskiller lengst forut i rommet på styrbord side. Vi lykkes imidlertid ikke i å finne sjøvannsfiler til motoren, noe vi mener burde vært standard. Pluss i marginen må vi også gi for lett adkomst til lensepumpe, og at båten er utstyrt med lensealarm.

B:M

TESTRESULTATER		
Turtall	Fart	Støy
3.900	27	80
3.600	25	77
3.300	21	75
3.000	17	74
2.700	14	74
2.400	10	71
2.100	9	68
TESTBETINGELSER		
Temperatur		
Luft:	7°C	
Sjø:	5°C	
Vindstyrke:	5 m/sek	
Tankinnhold ved test		
Diesel:	350 liter	
Ferskvann:	0	
Septik:	0	
Antall personer om bord:	2	
PRIS OG OPPLYSNINGER		
Pris fra (inkl. avg.):	2.355.000 kroner	
Pris testet båt (inkl. avg.):	Ca. 2.700.000 kroner	
Konstruktør:	Gisle Sivertsen	
Produsent:	Viknes Båt og Service AS	
Produksjonsland:	Norge	
Ytterligere opplysninger:	www.skilso.no	



KONKLUSJON:

Skilsø 34 er en vel gjennomtenkt og organisert langturboat med mange gode løsninger. Alt fra teknisk kvalitet til disponering av plass og funksjoner etterlater ikke savn etter noe av betydning. Sjøgenskaper og støynivå er godt over gjennomsnittet. Med Skilsø 34 har Viknes plassert en arg konkurrent i markedet.

KONKURRENTENE



NIMBUS 335



VIKSUND 345