

Test af Drabant 22:

Her er søens »folkevogn«

Den velkendte lille Drabant har i år 5 års jubilæum. Skønt prisudviklingen har været hård ved den, regnes den stadig for et af markedets mest fornuftige tilbud. Vi har efterprøvet denne påstand.

Af JAN EBERT. Fotos ARNE MAGNUSSON



Drabant 22



Konstruktør: Gert Gerlach, Hundested.

Byggefirma: Sølyst, 5600 Fåborg.
Priser: 37.375 kr. incl. storsejl/fok, 2 spil, fendere, fortøjning, anker, hynder og spritapp. Halvfabrikat 17.250 kr., aperingssæt 2925 kr., beslagsæt 2530 kr., rig 3572 kr., storsejl/fok 1725 kr.

Længde	6,64 m
Vandlinje	5,50 m
Bredde	2,10 m
Dybgående	1,10 m
Deplacement	990 kg
Kølvægt	490 kg
Storsejl/fok	20,5 m ²

■ Mit første møde med Drabant fandt sted en månelys septembernat et sted ude omkring Kattegat sydvest Fyrskib. Vi deltog i distancekapsejladsen Hesselø Rundt, og til vor forbauselse havde to små både sejlet sig ind på os og fulgte nu i det måneglitrende kølvand efter vor 30 m² Utzon-spidsgatter.

Det passede os ikke rigtigt at have to både med et NL-mål på kun 4,3 mod vort 4,8 helt inde på livet, men trods alle anstrengelser for at sejle dem agterud fulgte de i kølvandet hele det lange stræk fra fyrskibet til Hesselø.

Nå, nu får vi kryds og skal nok slippe af med dem, tænkte vi. Men det gik noget anderledes. Aldrig så snart lå vi på bidevind, før begge både langsomt, men sikkert skar op til luv og krydsede os grundigt agterud på vej ned til Isefjorden. Meget beskæmmende.

Det var i 1969, og dengang virkede Drabant meget overraskende. Ikke blot for os, der i en båd fra 1935 havde kunnet dominere det lokale felt af NL-både under 5,0, men sikkert for alle, der stiftede bekendtskab med den. Nu var Drabant selvfølgelig ikke den første af små, rummelige glasfiberbåde, men det var første gang en båd af den slags for alvor kunne slå os andre på en kapsejladsbane. Et generationsskifte var begyndt.

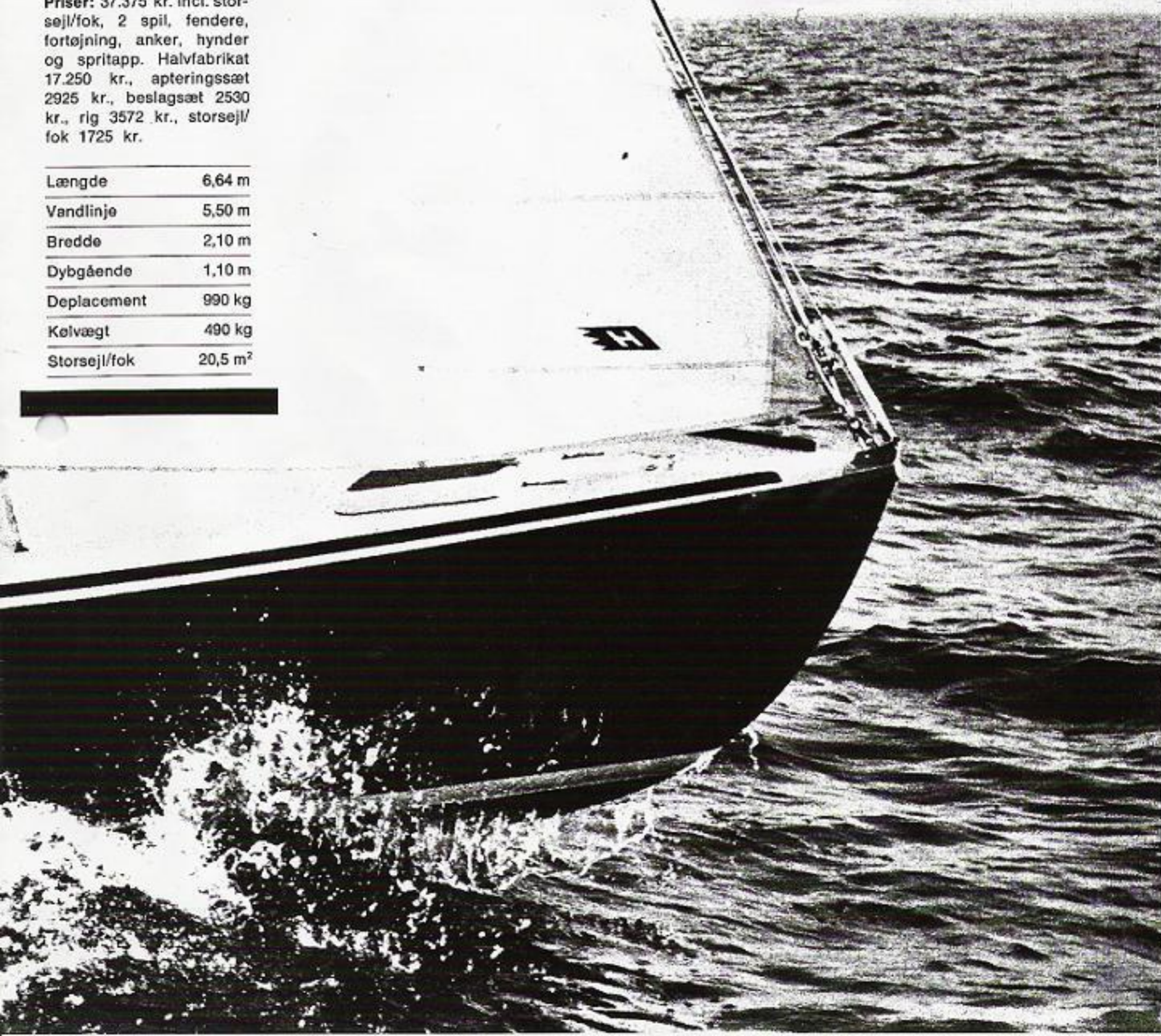
Kølbåd med stærkt jollepræg

I år kan Drabant fejre 5 års jubilæum, og samtidig kan den noteres for en rekord: Over 100 er blevet færdige ved selvpåtegning. Herhjemme er der så vidt vides ikke andre kølbåde, der er nået så højt i selvbyggernes gunst. I den anledning valgte vi at prøvesejle Drabant for at se, hvad der lokker mest – sejlens karakter, plads eller pris?

Mens vi færdes på dækket og gør klar til sejls, krænger båden ikke særlig meget, selv om det er mest behageligt at fordele sig nogenlunde ligeligt i begge sider. En enkelt mands overvægt til den ene side generer dog ikke væsentligt, så i den retning virker Drabant som en kølbåd.

Så snart vi er under sejl, bliver båden udpræget jolleagtig i sine bevægelser. Det kan heller ikke undre, deplacementet på kun 990 kg taget i betragtning. Derimod kan det måske overraske, at der ikke er negative sider ved dette jollepræg. Båden har faktisk hele den særlige sejlglæde, som en stor jolle kan give, kombineret med kølbådens større sødygtighed og sikkerhed mod blandt andet at kæntre.

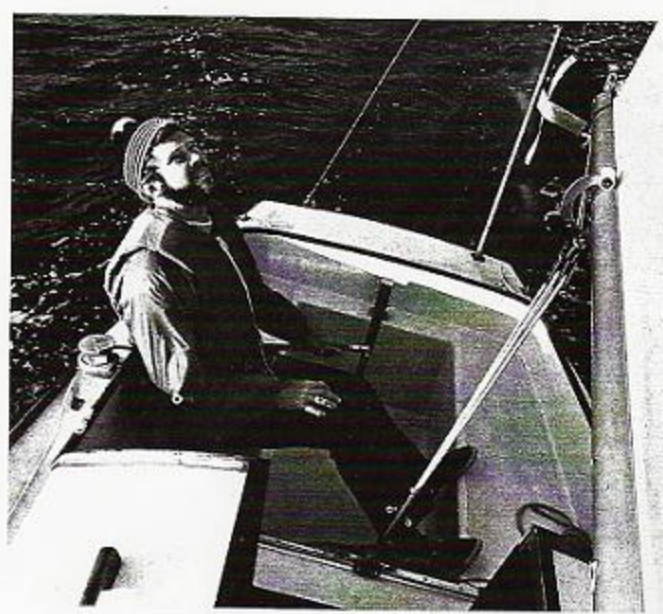
I cirka 5 sekundmeter vind under storsejl og genua krængede båden moderat, ca. 30 grader. Det blev straks klart, at





◀ Drabant 22 er en af de både, man vender sig efter, når den kommer forbi. En køn og harmonisk lille fremtoning.

▶ Cockpittet kan ikke blive stort i en 22 fods båd, når der også skal være kahytsplads. Udformningen virker dog hensigtsmæssig.



det har en hel del at sige, hvor besætningen sidder. Vi startede med to voksne på luv kiste-bænk og én på den læ. Da alle tre sad til luv, rejste båden sig vel omkring 3-4 grader, hvilket i praksis er mere end det lyder af på papiret.

Med alle tre mand ude på sidedækket var forbedringen i forhold til udgangsstillingen skønmæssigt 10 grader, og far-ten øgedes mærkbart. Prøve-sejladens foregik i vestlig vind ud for Korsør, og båden fik også en mere ubesværet gang i den korte, krappe sø, når vi sad på dækket.

Et job for dæksdreng

Det gælder selvfølgelig for alle sejlbåde, at besætningen helst skal opholde sig i luv side under sejlad, men i en lille båd som Drabant er det ret væsentligt. På kapsejlad må parolen ubetinget være »ud på dækket« under kryds, og den Drabant-

besætning, der har de mest udholdende »dæksdreng«, har allerede en klar gevinst.

Dette skal ikke opfattes som om båden har en dårlig stabilitet. Den kan fx sagtens sejles af én mand uden at han vil savne vægten af mere besætning til at øge stabiliteten. Derimod vil sejlegenskaberne lide noget under forkert anbragt vægt, navnlig vægt der befinder sig i læ. Det betyder, at der flere om bord, bør de opholde sig i luv side under tagen i let vind eller på læns.

Det begrænser mulighederne for, hvor man kan slå sig ned i båden. Hertil kommer, at det lave displacement giver hurtige, næsten hoppende bevægelser i sø, og det kan i længden virke ret trættende. Der bliver ikke så store muligheder for at beskæftige sig med ret meget andet end selve sejladen. En sejllbejlestret familie vil kunne nyde det, men er der blot én imellem, som inderst inde be-

finder sig bedst, når båden er i havn, kan det være sket med fornøjelserne. Der er altid mere sport i det, jo mindre en båd bliver.

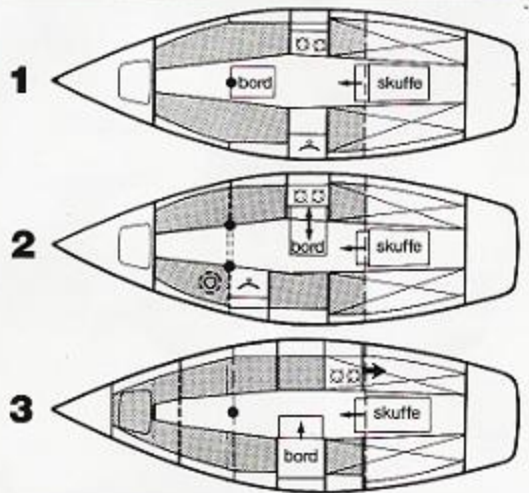
Lyster det mindste vink - næsten

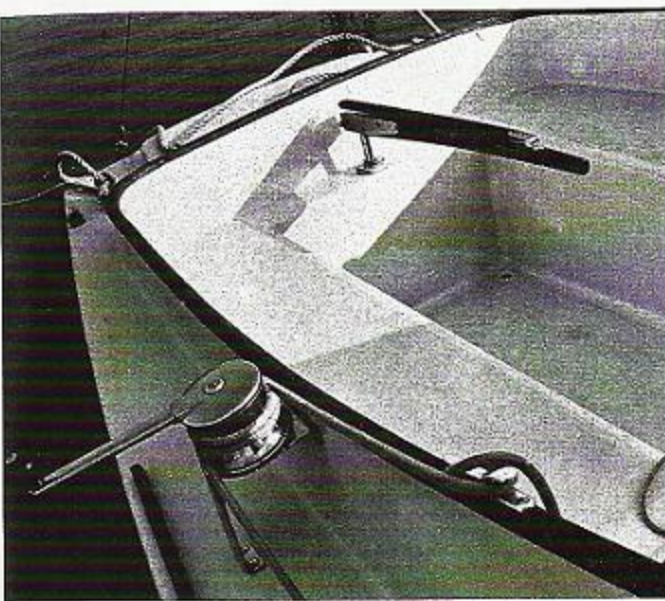
Selve sejlegenskaberne er noget af det allerbedste, man kan finde i en båd af denne størrelsesorden, hvilket mange fine kapsejladresultater også vidner om. Båden lyster roret meget fint og let, og det er nemt at trimme den i balance. Til gengæld kræver det stadig opmærksomhed fra rorsmandens side, for en så let båd slår hurtigt ind på egne veje ved et øjeblik uopmærksomhed. Det er ikke en båd, der bare skal styres, den skal sejles, men lyster til gengæld det mindste vink.

Under de to dages prøvesejlads var der kun én gang tendens til, at båden ikke var under fuld kontrol. Det skete i

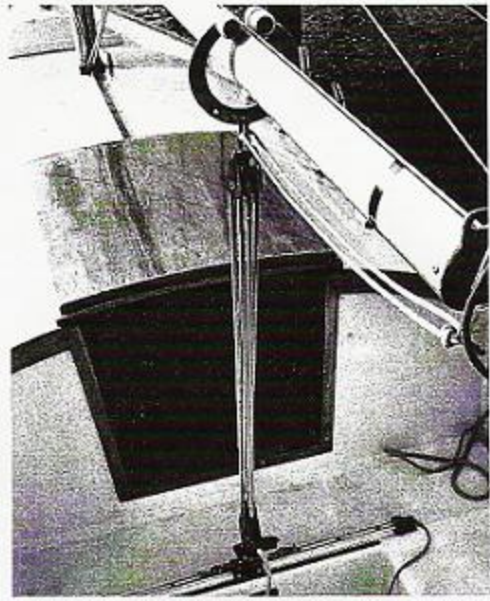
5-6 sekundmeter vind under slørsejlad med den ret store spiler. I et pust begyndte båden at skære tværs ind på en af Store-Bæltsfærgernes kurs uden at lyste ror. Først et hurtigt slæk på spilerskødet fik båden til at falde af til læns, og vi var den erfaring rigere - sejl den også under spiler som en jolle. Styr med skøderne og pas på ikke at skære for meget.

Drabants opførsel i sø var en stor overraskelse. Mindre kølbåde har altid haft ry for at blive stoppet i sø, men som vi allerede fik det at se på Hesselø Rundt går det særdeles fint, og den er i stand til at krydse fra mange langt større og tungere både. En betingelse for, at det rigtigt skal lykkes, er nok, at rorsmanden har erfaring i at krydse en let båd. Det så vi tydeligt demonstreret under prøvesejladen, hvor der var stor forskel på om vi »bare« sejlede bidevind eller gjorde os umage med at »lirke« båden





◀ Cockpitkarmen med trækant er pæn, men ikke til at sidde på. Den skærer også i lårene, når man vil sidde på det smalle dæk.



Storskødet ► er fornuftigt placeret i det lille cockpit. Bemærk den store skydekappe, der giver god ståplads i kahytten.

frem i søen på jollevis. Samtidig i sejlene ikke skødes for hårdt og fladt, men skal bevare en god trækraft – igen jolletrim op ad dage.

Plads, som i mange større både
Det er virkelig en overraskelse at komme ned i en Drabant for første gang, for den virker langt mere rummelig, end de ydre dimensioner antyder. En medvirkende årsag er, at masten bæres af en stang i stedet for et skot, så kahytten er ét stort rum.

I virkeligheden placerer de gode pladsforhold Drabanten på linje med noget større både som fx IF'eren og H-båden. Den eneste væsentligste forskel på deres komfort-niveau ligger i, at deplacementet gør de større både roligere på vandet.

Til gengæld for den gode kahytads er cockpitet i Drabant ikke særlig stort med en længde på 160 cm og en bredde fra 141 til 118 cm. Det er

ikke meget for et par voksne plus måske et eller to børn, men de fleste Drabant-ejere ville sikkert nødig ofre noget af kahytten på et større cockpit.

Da langt de fleste Drabanter er solgt til selvaptering, findes der flere averteringsvariationer. Prøveeksemplaret – hvorfra billederne stammer – følger standard-udførelsen, som man også får, hvis man køber et averteringssæt. Skroget er helstøbt, mens ruftag og dæk er i sandwichkonstruktion. Ekstra isolering er derfor ikke nødvendig.

I tegning viser vi tre forskellige averteringer, som Drabantklubben har udarbejdet på grundlag af medlemmernes erfaringer. Klubben fortjener i øvrigt megen ros for det rigtige materiale, der er udarbejdet for nye Drabant-ejere. På ikke mindre end 26 ark fortælles i tekst og tegninger om alle – simpelt hen alle – detaljer i avertering og udstyr. Der er bl.a.

forslag til forskellige placeringer af vant og røstjern, alt efter hvilke trimmuligheder man ønsker. Der er også forslag til tre rebesystemer med udførlig beskrivelse af fordele og ulemper. Næsten en hel sejlerskole.

35.000 kr. ved selvaptering
Bådnyt bragte i maj 1972 et detaljeret byggeregnskab for en hjemmeapertret Drabant (uden averteringssæt). Det fremgik også, at der kan være omkring 150 arbejdstimer på en selvaptering, hvilket skulle være overkommeligt for de fleste.

Gert Gerlach, Hundested, solgte sidste år Drabantproduktionen til *Faaborg Yachtværft*, der nu fremstiller én om ugen. Prisen for et skrog med isatte skot og køjer, men med køl og rør til selvmontering, er 17.250 kr. incl. moms. Færdigbygget med et averteringssæt, beslagsæt, mast/bom og rig, storsejl og fok samt nødvendigt udstyr bliver prisen 30.000 kr.

Hertil kommer så transporten fra værfet og senere fra byggestedet til vandet, ca. 1000 kr. samt genua, spiler og påhængsmotor, omkring 4000 kr., så båden til sidst er oppe omkring 35.000 kr.

Færdigapertret koster Drabant 37.375 kr. (incl. moms), hvortil efter behov kan lægges forannævnte udstyr, og så nærmer båden sig 42.000 kr. Måske bør også nævnes et cockpit (600-800 kr.), der vil være en stor behagelighed på tursejlsads i en båd af denne størrelse.

For blot fire år siden kostede en Drabant 10.000 kr. mindre. Det er en voldsom prisstigning, som Drabanten ganske vist langt fra er ene om på bådmarkedet, men som nok kan spænde ben for mange af de unge og yngre sejlere, som båden henvender sig mest til. Med den udvikling bliver sejlsporten heller aldrig en rigtig folkesport, selv om vi her har søens lille, kønne »folkevogn«. □

1. Drabantklubben har udarbejdet et par interessante alternativer til averteringen. Her standardudførelsen fra værfet, som prøveeksemplaret fulgte.

2. Samme styrbords side som 1, men skabet i bagbord er rykket frem. Der er toilet under den havede barnekøje foran og siddeplads ved pantrykappen.

3. Kapsejlsads-version med kortbord og mere køjeplads til frivagten. Kogeapparatet skydes ind under dækket.



Pladsforholdene er noget af det bedste, der er set i 22 fods klassen. Det skyldes bl.a., at kahytten er ført så langt frem i båden. Forrummet (herover) har lige netop plads til sejlene. Der er også adgang til det gennem forlugen.