



Minor 31 är originalet från Kokkola.

ORGIE I OLIKHET

Minor är avskalad funkis som glider in osedd i gästhamnen. Paragon 31 är en designorgie som glänser på mässan och i hamn. Men vilken av dessa hårdingar tar hem matchen på sjön?

Text Paul Bogatir Foto Mikael Mahlberg

TESTADE AV



Paul Bogatir



Paragon 31 är utmanaren från Larsmo.

Minor och Paragon har helt olika köpare, men har ändå mycket gemensamt. Minor föddes i Kokkola 1967 och Paragon väcktes till liv på ett varv i Larsmo, bara några kilometer söder om Kokkola, runt 40 år senare.

BÅTARNA BYGGER PÅ en finsk hyttbåtstradition som startade med Minor och som förtydligades och förfinades av Targa. Via den navelsträngen fick sedan Nord Star sin näring och samma båtkultur har även gett oss Paragon, sensationella Marino APB och udda TG Alfa.

Finska hyttbåtar är gjorda för att gå i alla väder, gärna året om, och med gott om plats för prylar som ska ut till sommarstället. Minor är en av de mer avskalade hyttbåtarna i gänget och det innebär att man gjort flera modiga val. Att skippa flybridge är ett genomtänkt beslut och är, likt alla kompromisslösa vägval, tveeggat. För att kunna göra hårda val måste båtens funktion vara fullständigt klar för konstruktören. Det syns också på formen, som i Minors fall följer funktionen till vägs ände.

PARAGON ÄR KOMPROMISSLÖS när det gäller sjöegenskaperna. Vågorna besegrar den med sin djupa

V-botten och massor av kraft från motorn. Båten är som fotbollsspelaren Jürgen Klinsmann: den ska fram till varje pris, oavsett motstånd. Designen ska också visa det. Det är inte alltid lyckat, den runda vindrutan och skärmen på flybridge är exempel på en snygg form som kan vara opraktisk.

DET INGET SNACK om vilken båt som får mest utrymme i internationell båtpress. Paragon är öngodis som drar massorna på mässorna. Men är de bara glassätare som gillar linjerna? Och är verkligen alla som kikar på Minor 31 gubbar med snuggan i munpipan som kör i fem knop? >

SCHWARZENEGGER I BLÅSTÄLL



Minor 31 är mer plattbottnad än Paragon och hon slirar ut med häcken i tvära svängar. I like it!

Minor 31 är en båt i toppklass. Den har allt en hyttbåt ska ha och lyckas också med att vara snygg. Och när jag trycker reglaget i botten. Då.

Text Paul Bogatir Foto Mikael Mahlberg

Hyttbåtstillverkarna från Finland är fullkomligt dominerande i sitt segment – både vad gäller design, försäljning och komfort.

Många tror också att Botnia Marins Targa är urtypen för det vi i folkmun kallar »advokatjeep« och att den var först på banan. Targa 25 kom 1984, och då hade Sarins båtvarv tillverkat Minors akterhyttare i många år.

Targa är marknadsledare och håller i taktipinnen, men det behöver inte förbli så. Minor 31 kom 2007 och ligger precis i mitten av modellprogrammet, som börjar med Minor 25 och slutar med storebror Minor 37.

DET SKA SÄGAS att jag är svag för Minors form och idé kring byggandet.

När Lasse Genberg jämförde Minor 25 med Targa 25 vann Targa matchen tack vare sin flybridge.

Jag dissas inte fly, utan är snarare kluven till den. Jag är en stor fan av tydliga val, och de flesta båtar som försöker klara av allt blir ingenting.

VISST ÄR DET skönt att kunna köra utomhus fina dagar, dock måste man fråga sig om solbrännan är värd priset. På grund av att den yttre förarplatsen skär in i hyttens tak försvinner mycket av luftigheten. Och eftersom både Targa och Minor säger sig vara tuffa båtar gjorda för åretrunkörning borde väl hyttkomforten komma i första hand?

Minor är hyttbåtarnas funkisfar-kost som satsat på ljus och rymd. Det

märktes i Minor 25 och är ännu tydligare hos Minor 31. I baksätet får fem passagerare uppleva skärgården från första parkett, där de sitter upphöjda med god utsikt. Utan toppbrygga i nacken.

BORDSSKIVAN SITTER PÅ ett vinklat stag och konstruktionen duger som matsalsbord, även om rörmojängen känns i vingligaste laget. Navigatören vrider sin stol knappa halvvarvet för att nå sillen. Den manövern är inte helt genomtänkt och kräver att man flyttar ut stolen en decimeter för att lyckas. Knoppen som reglerar snurrningen är helt värdelös, men jag får en försäkran om att den kommer att bytas ut. Kontrollera det om du är spekulant.

PENTRYT ÄR SMART undanstoppat på babordssidan, under kartbordet. Om man inte orkar diska är det bara att lägga på locket och glömma det som ligger i hon. Här finns också en dieseldriven platta med avgasutsläpp på utsidan hytten. Många är dock tveksamma till dieselhållar eftersom det kan komma luft i bränslesystemet.

Kylskåpet, som har ett riktigt frysfack, finns under navigatörens stol och i ett av skåpen under dishon finns bra förvaringsutrymme för torrvaror. Besticken är specialgjorda för att passa i de små lådorna, vilket är hädigt så länge man slipper komplettera med nya. Det blir dyra gafflar.

Förarplatsen är något av det bästa jag testat, och det spelar ingen roll om man är kort, tjock eller två meter. Här

kommer du att finna en bekväm ställning tack vare att panelen som ratten sitter i går att vinkla på Targa-manér och att stolen går att skjuta långt fram. Att det inte går att justera stolen i höjdlid är inget problem för mig, men visst

skulle betyget rusa än mer i höjden om så vore. Likaså önskar jag möjligheten att kunna köra med huvudet utanför takluckan. De negativa sidorna med att inte kunna se ut avslöjas senare.

Navigatören, en tolvtummar från Raymarine, sitter på rätt plats mitt framför föraren, och kompassen sitter

mitt framför navigatörens blickfång. Det märks att Minor tänkt till.

Navigatören sitter lika bra som föraren och har ett utfällbart fotstöd som dock verkar för klen att stå på.

Med de båda dörrarna och takluck-

an stängda är ljudnivån behagligt låg och det är något av Mercedes-känsla i kabi-

nen. Tyst, tryggt och skyddat. Men om du vill ha klimatet in på kroppen är det bara att öppna upp. När solen vräker sig in tillsammans med motorbuller och vågljud känns Minor 31 lite som att susa fram i en Nord West 370 SportsTop. ▶

»MAN MÅSTE FRÅGA SIG OM SOLBRÄNNAN ÄR VÄRD PRISET«



BÄTTRE ÄN SÅ HÄR blir det inte. Sarins båtvarv har gjort stenhårda, men korrekta val och prioriteringar för att skapa en båt utan tveksamheter.

► **SARINS BÅTVARV LÖSER** problem på enklast möjliga sätt. Dörrlåsen i hytten är ett exempel som bland andra TG har norpat. Stora klunsar till träbitar som aldrig går sönder och som är lätta att få tag på under gång. För att komma in i förruffen har man applicerat samma tänk, men här brister det. Konstruktionen kräver att du måste lyfta på kartbordet och vika ut dörrarna för att komma in. Om man har prylar i händerna och ska gå ner här under gång blir det krångligt. Väl nere hamnar man i en minimal korridor med ingång till muggen om styrbord och en garderob om babord. Det meterlånga utrymmet slutar med en dörr in till sovutrymmet.

Jag får veta att korridoren skapar en luftspalt som håller borta motorljudet från sovutrymmet, och i mina öron funkar lösningen. Ett annat problem det löser är att de som sover i förpiken slipper veta när och höra på när de i den akterliga ruffen går på toa.

Dessutom är det bra att kunna hänga av sig skitiga, blöta kläder i gar-

deroben utanför sovrummet.

Muggen är smart tack vare sin öppningsbara ventil i fribordet som kombinerats med en som sitter i taket. Med hjälp av dem kan du vädra genom att skapa korsdrag, utan att behöva öppna dörren eller ta till fläktar och doftagottsprej.

V-KOJEN ÄR HELT okej, men inget speciellt. Ljusexplosionen i hytten får allt annat att se blekt ut, men den stora däcksentilen gör ändå att V-kojen känns större än den är. Ett plus till alcantarastyckena som sitter i taket lite här och där som tar bort plastkänslan på ett enkelt sätt. Funkis åter igen.

Under madrasserna i V-kojen finns en stuv som på denna båt upptas av en bogpropeller, vilken tar död på packutrymmet på grund av att den blir så varm när den körs. Väskorna skulle bli förstörda. Jag skulle strunta i bogpropellern som tillval och i stället satsa bensinpengar och tid varje säsong på att öva körning. Då grejar

man gästhamnen utan sugrör och får en fin stuv på köpet.

Nu vidare mot aktern. För att komma ner i akterruffen krävs att man viker upp en lucka i U-soffan. Kuddarna tar i, det är bökligt och man riskerar att förstöra trälistan på soffan när man kommer upp ur ruffen.

DET TÄNK SOM genomsyrat hyttens design borde också återkomma i akterruffen. Tyvärr är det inte så.

Visst är det plats nog för en liten familj här, men skrovet är bara begåvat med en liten ventil på styrbordssidan och för att få en till måste du betala extra. Targas lösning med fönster in mot hytten, under U-soffan, är smartare (även om det känns märkligt att stirra in i ett par vader när man sitter i akterhytten).

Akterdäcket är gjort för att kunna ta last. Det bidrar till att den delen av båten är väldigt osocial till skillnad från många andra båtar. Tråkigaste sittplatsen är precis bakom hyttväggen. En träbänk modell skolgård döljer en stuv



SOMMARSTUGA! Här kan man njuta av utsikten.



PENTRYT är minimalt, men fyller sin funktion.



AKTERRUFFEN är stor, men saknar ordentliga ljusinsläpp.



ENKELT och felfritt fördäck.



FUNKISBÄNKAR och gott om lastutrymme.

SNABBKOLLEN

JA NJA NEJ

- Bra kojplatser?
- Fyra vuxna har gott om plats.
- Festmiddag?
- Ingen trerätters här inte.
- Kan man samtala under gång?
- Inga problem.
- Bra förarplats?
- En av de allra bästa jag sett.
- Justerbar ratt?
- Inte nog med det (se nedan).
- Finns det plats för grejerna?
- Både jordfräs och plank.
- Tycker Bogatir om den?
- Det kan du fethaja.



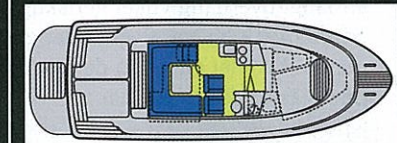
Förpiken är ljus, men saknar charm.



DEN STÄLLBARA förarkonsolen borde alla konstruktörer kopiera. Makalöst!



i MINOR 31



FAKTA

Längd **9,7 meter**
 Bredd **3,2 meter**
 Bränsle **400 liter**
 Deplacement **5 ton**
 Motor **VP D6 310-370 hk**
 eller **2x225/300 hk**
 Pris **1 900 000 kronor**

TESTKÖRNINGEN

Last **1 person**
 Motor **VP D6-370 HK**
 Toppfart **36 knop**

VÄRT ATT NOTERA

- + Grymt välplanerad
- + Perfekt motorisering
- + Fantastisk förarplats
- Ingångar till för- och akterruff

KONTAKT

Ina Marin, Östkusten
 Gillholms Marina, Västkusten
www.minor.fi

VISSTE DU ATT

Morris Minor producerades i Cowley i Oxfordshire i England. Den började byggas 1948 och gick i graven 1971. Totalt tillverkades 1 368 291 stycken. Den 16 mars 1987 bildades Nordisk Morris Minor Klubb, med säte i Jämtland.



»NÄR JAG TRYCKER REGLAGET I BOTTEN MULLRAR DIESELN OCH DET KÄNNS SOM ATT RATTEN EN RACINGBUSS«

► för tågvirke och ovan sätena har taket ett långt överhäng vilket ger skugga när man vill ha sol. Regnar det går man in i stället eftersom det inte ens finns fästen för kapell här ute.

DEN SOM VILL SOLA sitter på de små träbänkarna längst akterut vilka bägge har plats för två.

Att vissa delar av båten tar stryk i förhållande till andra, i detta fall akterdäckets sociala funktion kontra lastmöjligheter, är helt naturligt. All heder till Minor för att de gör tydliga val och vågar skippa bitar. Den båt som försöker vara allt är oftast skit rakt igenom.

Motorrummet är en dröm för en hemmapulare, med gott om plats på sidorna om VP D6-370-motorn. Det går också att få Minor med dubbla spisar, men efter att ha rattat henne har jag svårt att se vitsen.

Badbryggan är makalös. Stor, enkel att nå med sin gallergrind (behövs för B Offshore-klassning – vattnet måste kunna rinna av akterut) och med en inspektionslucka för drevet.

När jag trycker reglaget i botten mullrar dieseln och det känns som

att ratta en racingbuss och skrovet vibrerar av kraft. Jag börjar med att provocera henne med för mycket gas i en gir och genast tappar propellern greppet. Inget problem.

Jag får rådet att hålla trimmet runt +2 för bra allround-egenskaper. Och med mer varsamt gashantering kommer Minor 31 snabbt upp i plan. Jag njuter. Det här är en av de bättre körupplevelserna: bottenvinkeln 19 grader ger acceleration och goda manövreregenskaper. Man växer ihop med båten.

Jag har inga förväntningar, men provar ändå att trimma ut mer. Hon svarar genast och kliver upp ur vattnet och jag ser hastigheten öka från 32 knop till 36 på några sekunder. Det känns som att motor och skrov har ingått seklets lyckligaste äktenskap.

Med D6-370 gör hon 27–28 knop i marschfart och drar då 1,5 liter distansen. Toppfarten hamnar på 37,2 och förbrukningen 2,1 liter distansen. Med 400-literstanken når hon över 250 distans på marschfart.

ATT MANÖVRERA SNÄVT i höga farter är inga problem, det gäller bara



MOTORUTRYMMET HAR PLATS för två spisar, men det finns ingen anledning att ha det. Motorvalet, D6-370, är optimalt för båten. En strålande kombination.

att lära sig att damen svarar senare på girar än man tror. I stället för att genast lägga sig ned på sida och tugga sig runt kommer svaret från skrovet en sekund senare än jag räknat med och aktern sladdar behagligt utåt innan jag börjar luta. När lutningen kommer tappar man mycket sikt för taket och jag måste kika ut genom takluckan för att se ordentligt. Här hade det varit tryggare att kunna stå upp och se ut genom taket.

Min slutsats är att Minor gjort rätt val, med allt vad val innebär. Den som söker efter en enkel, funktionell och robust bobåt med gott om plats och en suverän körupplevelse får sitt lystmäte. Den som söker rysch-psych och statussymbol kan leta vidare. ■

► Fortsätter med Paragon 31 på sidan 28.

MINOR 31, en av de mest välplanerade och genomtänkta båtarna i sin klass.

MITT VAL ÄR LÄTT

Minor 31 är en av de mest genomtänkta båtar jag stött på. Men med några år på nacken kan Paragon ge den en match.

Paragon 31 är en fullfartsbåt som klarar allt Nordsjön kastar på den. Båtens djupa V-botten klyver vågor som Alexei Stakhanov bräckte kol i sovjetiska gruvor.

De flesta förare sitter bra i sin dämpade tron, och klarar timmar i stökig sjö utan att bräcka ryggen. Men passagerarna kommer inte att vilja åka 36 knop i sina hårda stolar när vågorna slickar fördäck.

Ändock: i grenen full fart i grov sjö regerar Paragon fullkomligt, för Minor är inte byggd för tvåmetersvågor. Men i andra situationer är Minor bossen. Minor 31 mycket genomtänkt och det

märks på den fantastiska körkänslan (trots att förarplatsen är relativt enkel jämfört med Paragons), den makalösa hytten (solluckan gör att den känns som en öppen båt) och de enkla lösningarna hos Minor 31 har växt fram efter många års förändringar. Skillnaderna i dörrhandtag visar vad som skiljer mellan båtarna: Paragon har små, böjiga dörrvred som man förstör naglarna på. Minor har stora klossar som ett barn kan greppa under sjögång. Den detaljen avgör inte köpet, men ger en fingervisning om hur varven tänker båt. Men ge Paragon chansen att slipa bort ojämnheter så blir det en helt annan match. ■

PARAGON 31 klarar all sjö och är mycket välbyggd.



3 KONKURRENTER

DELTA 34

Stilren, ljus, och med ett sjödugligt och snålt skrov gör Delta 34 till en tuff konkurrent främst till Paragon 31. Delta har också haft modet att strunta i flybridge. Kostar 2 400 000 kr med en D6-370. www.deltapowerboats.se



TARGA 31



Targa kallas för original, trots att Minor egentligen äger den titeln. Men kvaliteten är det. Ut i

fingerspetsarna. Kostar 2 300 000 kr + några hundringar för tillbehör. www.targaboats.fi

NORD STAR PATROL 31

Enklare än Paragon och Targa, men Nord Star får strålande betyg i tester och båten kostar med D6-370 1 932 000 kronor. www.nordstar.se



OUTSPÄTT

Paragon 31 kan ta dig vart som helst i vilket väder som helst med sin extrema V-botten. Jag väljer ändå Minor 31 eftersom den är underbar att köra i de flesta väder och har en makalös hytt.