

REPORTAGE

**RETUREN**  
Gubbar runt Gotland

BÄTTEST

**ULTIMA C650**  
Tål tuffa tag

RESMÅL

**GRUNDSUND**  
Genuint gemyt

# BÅTÄGANDE

PRAKTISKT

NR 12 • DECEMBER 2022 • 79:90 KR (NOK 95:00, € 8:90) SVERIGES ENDA OBEROENDE BÅTTIDNING

KLASSIKERN

**NIMO 27**  
Flexibel kantighet

GÖR DET SJÄLV

DEL 2: DR  
OM ELE



TEMA

# BEKÄMPA FUKTEN

Vinterförvara på bästa sätt



Med foliering i svart kolfiberimitation för 11 000 kronor extra ser Ultima C650 ihnu råare och fräckare ut än med ett blanknande aluminiumskrov.



TEST: ULTIMA C650

# RÅ PLÅTBÅT FÖR TUFF KÖRNING

Ultima C650 är något utöver det vanliga och har kapacitet för hastigheter över 50 knop. Vi nåddrygt 40 knop med en 200-hästarare och imponeras av det gedigna intrycket.

TEXT: FOTO: JOAKIM HERMANSSON

Med en 200-hästars Mercury på akterspejeln toppar Ultima C650 41,3 knop. För att kunna köra i drygt 50 knop krävs största motoralternativet på 300 hästkrafter.



**A**luminium är ett båtbyggarmaterial som ökat i popularitet de senaste åren. Pionjären Buster från Finland har fått många utmanare som gärna förser båtköparna med lite tuffare slitvargar, ofta anpassade för året-runtbruk. Det finns flera goda alternativ på omkring sju meters längd, och Ultima C650 är ett av dessa. Den första prototypen utvecklades egentligen redan för mer än ett decennium sedan, men produktionen satte fart först 2018, och sedan dess har ett 50-tal exemplar byggts. Ultima C650 konstruerades av entusiasten Dan Monakhov, som tidigare har designat betydligt större båtar för militärt bruk. Båten svetsas ihop i den nordostpolska varvsstaden Augustów, av underhållsfri marinaluminium i en legering som kallas AlMg 5. Plastbehållare om totalt två kubikmeter finns instoppade här och var i skrovet för att ge nödvändig flytkraft vid en olycka.

**Tidigare importerades Ultima C650** till Sverige körklar med utombordaren

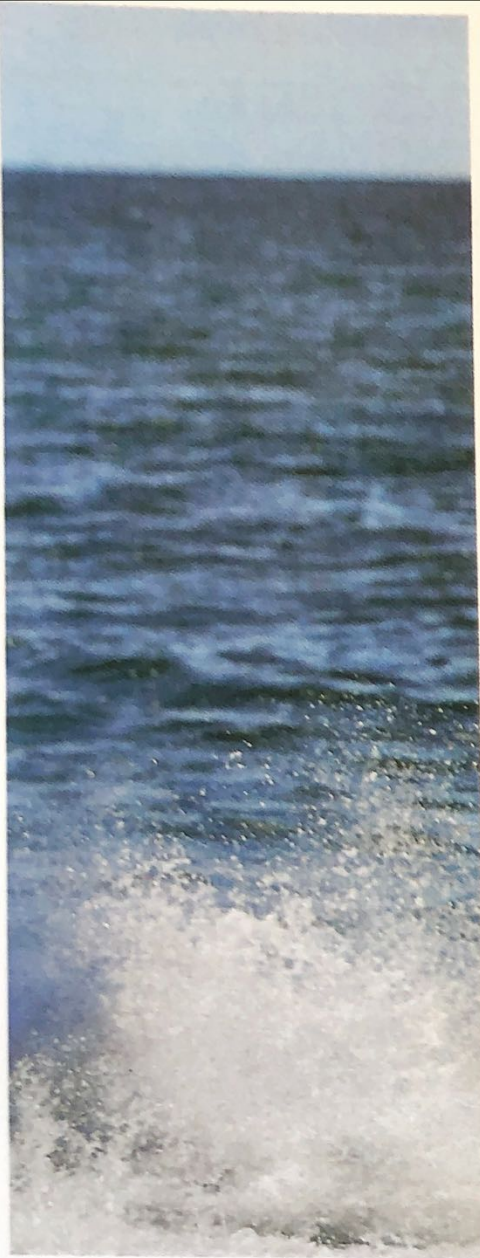


**I den främre sittbrunnen erbjuds gott om plats för dem som vill känna vinden i håret, eller kanske för hummertinor eller barnvagn.**

installerad, men efter en incident vid Praktiskt Båtägandes första försök till provkörning sker all montering numera hos Orust Marin i Henån. När vi hösten 2020 skulle bekanta oss med den helt nylevererade båten drabbades vi nämligen av ett oförklarligt elfel, som inte bara dödade motorn utan även mycket annat elektriskt ombord. Allt för snabbt drev vi in mot hamnpiren där färden abrupt slutade, innan Kullaviks

Båtvarv hann rycka ut med bogserhjälp. Trots att vågorna rytmiskt slöt mot pirens vassa sprängsten skränkte sig skadorna till ett antal dre bucklor, istället för sprickor och som en båt av glasfiberarmerad sannolikt skulle ha fått. Efter den trevliga upplevelsen trodde jag tiskt att jag hade sett Dan och har för sista gången, åtminstone i Kullavik men i somras återkom han med ett exemplar av Ultima C650 och vi kan börja om. Skam den som ger sig.

**Dan Monakhov förefaller** inte låta något åt slumpen, och hans båt ger ett oerhört robust och gediget intryck väl genomtänkta detaljer och lösningar. När jag ska ta mig ombord i fören så är jag emellertid en hajfena som stödjer lättare kunna häva mig upp. Enligt konstruktören har den tidigare varit dard, men då de flesta köpare prioriterar det renare utseendet utan hajfena får den som önskar en sådan nu säga till vid beställningen så löse



Om man trängs lite på aktersoffan så får alla de halvdussinnet personer som CE-märkningen tillåter gott skydd bakom vindrutan. Stolarna är skönaste platserna.

vet det utan extra kostnad. Ett egentligt peke saknas också, men tack vare den fallande stäven är det ändå inga problem att komma intill klipporna i naturhamnen. För den som hellre ankrar på svaj är den lilla utstickande ytan på fördäck anpassad för ankardävert med tillhörande elektriskt ankarspel från Lewmar för cirka 20 000 kronor. Det är dock ett ganska sällsynt tillval eftersom det kräver ett extra batteri och tar mycket plats i stuvfacken. Testbåten har halkskyddsmönstrad aluminium, men kan även fås med dämpande EVA-matta som durk- och däcksbeklädnad.

**Framme i fören** finns också både ankarbox uppe på det lilla fördäcket och ett större stuvfack där man tar första klivet ner, båda med gasfjädrar som håller luckorna öppna. De rejäla sittbänkarna för dem som vill åka med vinddrag i håret, de nästan överdimensionerade knapparna och det långsgående räcket med greppvänlig form och lagom mellanrum mot skrovets insida, är alla stadigt fast-

svetsade. Ovala ursågningar på insidan friborden ger goda förvaringsmöjligheter för exempelvis småprylar eller passagerarnas persedlar, och durkytan räcker mer än väl till några hummertinor eller en barnvagn. Skulle man råka köra oförsiktigt och landa en större sjö över båten sörjer ett ordentligt spygatt på var sida för snabb dränering. Tröskeln under dörren bidrar till att minimalt med vatten kan leta sig akterut, men om så skulle ske finns likadana spygatter även där. Om inte annat dräneras regnvatten ut när det heltäckande kappellet på sina rostfria bågar inte används.

**Den tvådelade dörren** viks helt åt sidan men bör endast stå öppen i låg fart. Stängd ger den tillsammans med vind- och sidorutor i härdat och mörktonat glas gott skydd till alla de halvdussinnet personer som CE-märkningen tillåter. De båda stolarna med sina fjädrande stolsunderreden erbjuder absolut de skönaste sittplatserna ombord, med »



Förarplatsen är mycket ändamålsenligt utformad, och den svartkolfibermönstrade folien på instrumentpanelen minskar reflektinerna från aluminiumet.

Ultima C650 är gediget byggd och skulle säkerligen klara utmaningar långt värre än denna. Inte ett endaste slamrande hörs från båten.



Ett kliv över ryggstödet så når du badplattformarna som sticker ut på båda sidor av utombordaren. Undertill på styrbordssidan finns teleskopisk badstege.

»komfort som skonar kroppen även i besvärlig sjö. Resterande fyra får tränga ihop sig en aning på aktersoffan, där sittbrunnskapet ryms praktiskt under ryggstödet lock när man kör nercabbat. Där uppe kan man även sitta vänd akterut för exempelvis fiske eller när vattenskidor eller våtdräkt ska tas på. Ett kort kliv över ryggstödet är allt som behövs för att sedan nå bad-

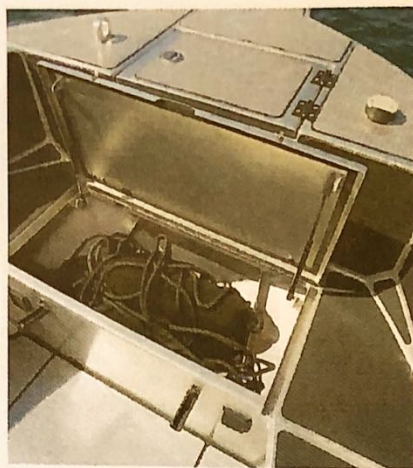
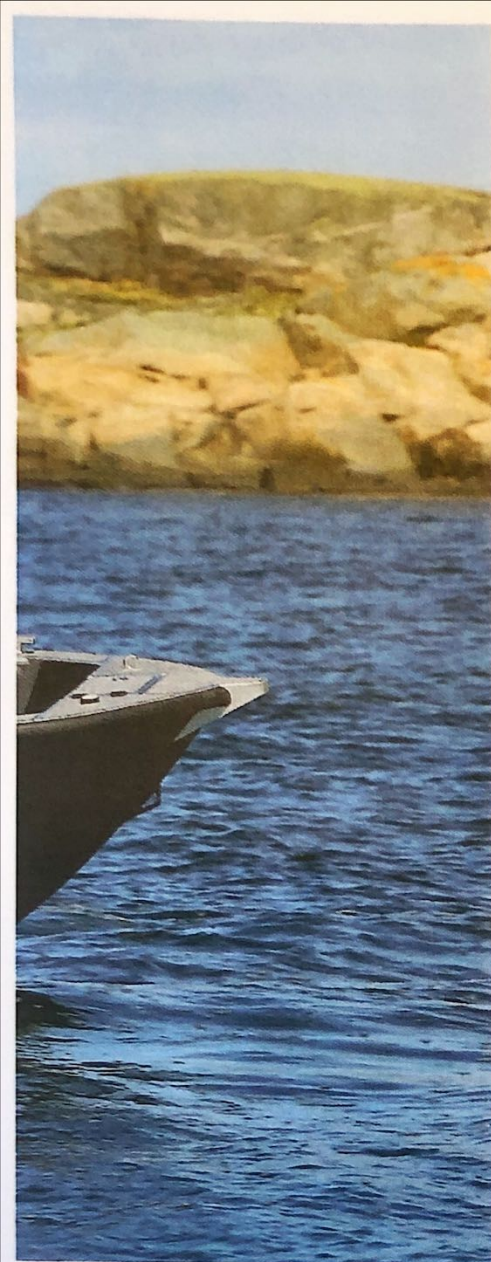
plattformarna som sticker ut på båda sidor av utombordaren, där det undertill på styrbordssidan finns teleskopisk badstege. Dock saknas här ett rejält handtag för att enklare kunna klättra upp efter doppet. En smart detalj är att bränslefiltret är monterat i skydd på en liten infälld hylla i motorbrunnen, men samtidigt lättåtkomligt för tömning eller byte.

**Precis som det** mesta ombord är även förarplatsen mycket ändamålsenligt utformad, men jag som är lite kortare i rocken än båtens konstruktör hade möjligen önskat mig att kunna justera stolen ännu mer för att komma närmare ratten. Den svarta kolfibermönstrade folien på instrumentpanelen minskar reflektionerna från aluminiumet och kan förresten fås på hela skrovet mot ett tillägg på 11 000 kronor. Högst upp i blickfånget framför ratten tronar en tolvtumspotter från Simrad för knappt 20 000 kronor. Att få ratten med fäste som kan vinklas efter behov kostar ett

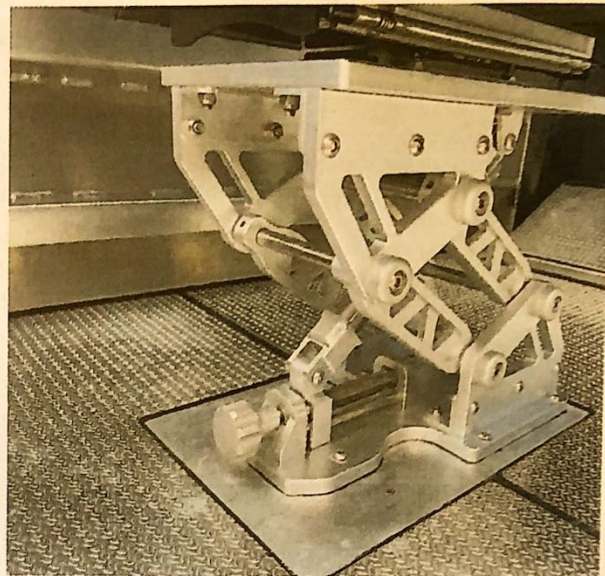
par tusenlappar extra, medan ljudläggningen signerad Rockford Fosgate med två högtalare ger extra muddunka-dunka för 11 000 kronor.

Ultima C650 har 21 graders skruv i aktern och 26 längre föröver, ger fina sjöegenskaper. Zipp 30-centimeters interceptorer med elektronik som hyfsat snabbt anpassar till körningen och omständigheterna runt omkring ingår som standard. I bakluckan finns plats på akterspegeln med rejäl reflexer som är självklara på en sportbåt, för att skydda mot de negativa effekterna av eventuella galvaniska strömmar som annars kan orsaka snabbt nedbrytande korrosion. Båten säljs med Mercurysnurror från amerikanska Brunswick i storlek mellan 150 och 300 hästkrafter.

**Dan Monakhov tycker** att testbåten med 200-hästars utombordare egentligen är fullt tillräcklig, och efter att ha fått känna till båtens accelerationsförmåga och känt båten accelerera till 100 km/h på fem sekunder och till



I fören finns både ankarbox uppe på det halkskyddsmönstrade lilla fördäcket och ett större stuvfack, båda försedda med gasfjädrar som håller luckorna öppna.



Ovan: Fjädrande stolsunderreden ger komfort och skonar kroppen även vid körning i besvärlig sjö.



Till vänster: Under aktersoffans ryggstöd ryms sittbrunnskapellet med sina rostfria bågar, så att det är ur vägen när man kör nercabbat.



Ultima C650 har 21 graders skrovinkel som ger fina sjöegenskaper och Zipwake-interceptorer med automatik. Regjåla offeranoder är självklara på en aluminiumbåt.

Första provkörningen av Ultima C650 slutade efter ett elfel med att vi drev upp på hamnpiren. Trots att vågorna dunkade båten mot stenarna ...



... blev skadorna inte värre än så här. Aluminium är så mjukt att det oftast bucklas istället för att spricka, som glasfiberarmerad plast sannolikt skulle ha gjort.



En smart detalj är att bränslefiltret är monterat i skydd i motorbrunnen, men samtidigt lättåtkomligt för tömning eller byte.

## Ultima C650

### FAKTA

Längd över allt: 7,05 m

Längd vattenlinje: 6,23 m

Bredd: 2,5 m

Djup: 0,97 m

Vikt utan motor: 1 200 kg

Vikt körklar: 1 696 kg

Motor: Mercury 200 hk (max 300 hk)

Bränsle: 200 l

CE-godkänd i klass C för 6 personer

Pris: från 650 000 kr

Mer info: adv-boats.com

### TESTKÖRNINGEN

Last: 2 personer

Motor: Mercury F 200 hk

Maxfart: 41,3 knop vid 5 750 varv/min, 1,7 l/M

Marschfart: 22,6 knop vid 3 500 varv/min, 1,0 l/M

### VÅRT ATT NOTERA

- + Mycket välbyggd
- + Genomtänkta detaljlösningar
- + Snäll i marschfart
- Testbåten saknar hajfena i fören.

### OUTSPÄTT

Ultima C650 är en rå aluminiumbåt som med kolfiberfolierat skrov får ett extra fräckt utseende som håller vad det lovar. Sällan har vi kört en båt som gett ett så gediget intryck.



Sittbänkar, knapar och räcke på fördäck är väldimensionerade och stadigt fastsvetsade i skrovet. Ovala ursågningar på insidan av friborden ger goda förvaringsmöjligheter.

»knop på bara drygt ett par sekunder ytterligare, är jag benägen att hålla med. Att bränsletanken på 200 liter är placerad längst ner i skrovet och framför stolarna bidrar till att båten snabbt kommer upp i planing. Sedan kan jag utan vidare ligga i 18–23 knop och köra som mest ekonomiskt med en bränsleförbrukning

på omkring en liter per sjömil. Inte alls påkigt för en båt som körklar väger ungefär 1 700 kilo. För att nå topphastigheten på 41,3 knop med denna snurra och en Enertiapropeller med diameter 14,3 och stigning 18, krävs 5 750 varv per minut och 1,7 liter bränsle per sjömil. Det största motoralternativet på 300 hästar ska däremot erbjuda möjlighet att nå väl över 50 knop.

Efter en stunds tuff körning i havssjön som bildas när Skagerraks vågor rullar in mot västkusten konstaterar jag att känslan från när jag först klev ombord finns kvar – Ultima C650 är utan tvekan gediget byggd och skulle säkerligen klara utmaningar långt värre än denna. Inte så mycket som ett litet slammer hörs från båten när vi studsar omkring i vågorna. Konstruktören verkar alltså kunna sin sak och jag gläds åt att ha fått ytterligare en chans efter den första provkörningens snöpliga slut. 17

## Tre konkurrenter



### ANYTEC 750 SPD CLASSIC

Ritad i Öregrund och byggd i Lettland har Anytecs trotjänare och storsäljarmodell 750 SPD både avvecklats och tagits till nåder igen, nu med tilläggsnamnet Classic. Den vassa stäven och skrovinkeln ger sjövärdighet utöver det vanliga. Max 300 hästars snurra.



### ARRONET 235 SPO

Efter 30 år bygger Arronet fortfarande sina båtar i Öregrund, från plåt till färdig båt. 235 SPO är rikligt standardutrustad och CE-godkänd för åtta personer, med rejäla vindrutor som skyddar både förare och passagerare. Flera motoralternativ mellan 150 och 250 hk.



### BUSTER MAGNUM

Den här finska aluminiumbåten har funnits i tre decennier och uppdaterades ordentligt för femte gången till årets säsong. Nya Buster Magnum har plats för åtta personer och kan maximalt bära en 225-hästars utombordare från Yamaha på akterspegeln.