




TEST: Ibiza 640 Touring



Når Ibiza-sjef Helge Duus tester båtene sine for maksimal motorstørrelse, tar han i litt ekstra. Slikt blir det livlige båtoplevelser av.

MAKS FAKTOR

TEKST OG FOTO: TERJE BJØRNSEN

FERDIG FENDRET: Ekstra fenderlister rett over vannlinjen er kjekt når du legger til.



FARTSFEST: Med potensiell toppfart på over 50 knop blir F225 vel heftig, men 47–48 knop med 200 hk skal gå bra.



GOD SIKT: Ryddig førerplass og mørk gråfarget uten sjenerende reflekser.



LEKEN:

640-modellen er morsom og lettmanøvrert både i fart og ved rolig kjøring.

HOLDER STILEN: Alle detaljer i innstegsmodellen holder samme kvalitet som de dyrere modellene.



Minste-mann i det nye Ibiza-programmet heter 640 Touring og så dagens lys på båtmessen Sjøen for Alle i mars. Etter i første omgang å ha konsentrert seg om de større modellene, var det på tide for Ibiza-sjef Helge Duus å lage en ny innstegsmodell.

– Vi har mange trofaste kunder med eldre 19- og 20-fotere. De er fornøyd med båtstørrelsen og trenger ikke noe større, sier Duus.

Det er også et viktig poeng at den nye Ibiza 640 Touring havner midt i et av de mest populære båtsegmentene, der ikke minst en konkurransedyktig

pris spiller inn. Med vekt på rundt 1200 kg trenger ikke båten all verdens motor, og startprisen ligger rett under 500 000 kroner.

Tester med svær motor

Men ikke alle nøyter seg med liten motor når det skal investeres i ny båt. Ifølge Helge Duus fungerer Ibiza 640 Touring utmerket for familien med en 150-hester på hekken. Men flere kunder vil ha det lille ekstra, og dermed er prosessen for å godkjenne båten med motor på opptil 200 hester i gang. Derfor ligger vår testbåt rigget med en Yamaha F225 på hekken.

– Når jeg skal testet ut en båtmodell for større motor, tar jeg gjerne i litt ekstra, forklarer Duus. – De fleste 200-hestere er firesylindrete motorer, og når jeg setter på en større, tyngre og

kraftigere V6, gir det skroget enda større utfordringer. Med 225 hk er vi i grenseland for båtens kapasitet, men at det fungerer gir trygghet for å øke motorstørrelsen til 200 hk.

Med på turen får jeg noen velmente tips om hva man ikke bør gjøre, blant annet er trimvinkelen på motoren et viktig element når du nærmer deg toppfarten på rundt 50 knop.

Ibiza-egenskaper på plass

Yamahas V6-motor har et sylindervolum på 4,2 liter og leveres i tillegg til 225 hk også med effektuttak på 250 og 300 hk. På lave turtall er det hyggelig med godbrummingen fra en volumsterk V6 og på vei gjennom Arendals-skjærgården framstår Ibiza 640 Touring som en gjennomført sommerbåt.

I konsept og stil er ikke familielikheten til de større 680- og 760-modellene til å ta feil av. Du har de samme fine materia-lene og minstemann har den samme gode finishen. God putekvalitet og smarte detaljer vitner om at det ikke er gjort noen kvikke løsninger for å spare inn på kronene.

Det er nødvendigvis mindre plass i cockpit enn om du velger en større utgave, men i forhold til båtstørrelsen leverer modellen varene. De smarte klappbordene i skrogsiden vipper kjapt ut ved behov og låsemekanismen virker stødig.

Enda smartere er måten du vipper ut solsen-gen fra under passasjer-setet. Ingen løse puter eller spørsmål om hvor de ekstra putene ble av. Dermed har 640 Touring gode og fleksible ➤



TEKNISKE DATA

Ibiza 640 Touring
Lengde: 6,40 m
Bredde: 2,40 m
Vekt uten motor: ca. 1200 kg
Vekt med motor og utstyr: ca. 1450kg
Motor: 100–200 hk
Pris: Fra 499 000 kroner

TESTDATA

Ibiza 640 Touring med Yamaha F225

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk, l/t	Forbruk, l/Nm
1000	4	64,5	5	1,0
1500	6	69	8	1,3
3100	22	79	23	1,0
3500	27	80	28	1,0
4000	32	81	37	1,2
4500	35	83	45	1,3
5000	40	86	57	1,4
5500	44	86	66	1,5
6100	50	89,5	88	1,8

VI MENER

Minstemann i Ibiza-serien beholder de viktigste egenskapene fra sine dyrere brødre. Og kjøreeplevelsen blir mer enn frisk nok med 150 eller 200 hk på hekken.

KJAPT: De to klappbordene slås fort opp. Det samme gjelder solsegen under passasjerasetet.

sitteplasser for seks personer i cockpit. Under dekk er båten omtrent som alle andre daycruisere i denne klassen. Du kan overnatte, men vil neppe gjøre det til en vane. Marinetoalett med septiktank leveres som ekstrautstyr.

Oppdrag fullført

Med Torungene i sikte er det på tide å trykke mer bestemt på gasshendelen. Lett båt og kraftig motor gir en solid dytt i ryggen i akselerasjonsfasen. Det er fort gjort å bli fartsblind med en slik båt- og motorkombinasjon, blant annet fordi det kreves så lite anstrengelse å passere 30 knop. Turtallet er lavt, støynivået behagelig og atmosfæren avslappet. Det er på tide å øke innsatsfaktoren en smule, men også i fartsområdet mellom 40 til 45 knop er det ingen dramatik å spore. Riktignok får sekserlyden en mer sportslig klang, men det kler situasjonen godt.

Det er på tide å se hva 640 Touring klarer i lett overmotorisert utgave. Det går stabilt og fint opp til 47–48 knop, men når jeg begynner å leke med trimknappen for å løfte skroget og hente ut den ekstra toppfar-

ten, merker du hvorfor 50 knop er fort i en båt på snaut 6,5 meter. Grensen mellom høy fart og tendensen til vipping fra side til side er smal. Småsjøer påvirker balansen i skroget og du skal vite nøyaktig når du må slå av på gassen for å unngå svev med sjansen for hard landing.

– Med mer finsliping på propelltilpasning hadde vi fått enda noen knop ut av denne ekvipasjen, sier Helge Duus. Det er ikke poenget her, men å fastslå om båten kan fungere med en 200 hester eller ikke.

Og det kan den. ■



BRA UTSTYRT:

Standard utstyrs pakke er bra, blant annet med vask, trykkvann og 25 liters vanntank.



BEST TIL BAGASJE:

Noen typisk overnattingsbåt er dette ikke, men kabinen er til å stue unna ting.