



B11TOURING

IBIZA B11T

PRØVEKJØRT: Ibiza 811 Touring



Den nye toppmodellen i Ibiza-programmet gir deg bedre muligheter til å dra på langtur.

TEKST OG FOTO: TERJE BJØRNSEN

TUNGT SKYTS

ROMMELIG: Båttypen tatt i betraktning er toalettrommet ganske stort.



OVERNATTING:

I tillegg til dobbeltkøya forut, har 811-modellen også en stikkøye akter i kabinen.

Det er gått 25 år og 5 000 båter siden Helge Duus startet opp et moderne eventyr innen norsk båtproduksjon. Ibiza er blitt et velkjent begrep for norske båtentusiaster, et merke med en smak av sol, sjø og sommer. Takket være solid kjennskap til og bevisst satsing på egenskaper nordmenn setter pris på i de månedene det er deilig å være på sjøen.

Nytt flaggskip

I anledning 25-årsjubileet lanserer Ibiza et nytt flaggskip, og tetter dermed et åpenbart hull i sitt nye modellprogram: Den store daycruiseren med overnattingsmulighet. Mens Ibiza 760

Touring og 680 Touring som kom i fjor er mer dagsturbåter i konsept, skal den nye Ibiza 811 Touring overta rollen til modeller som Ibiza 26 og 28 Touring.

Naturlig nok er den største forskjellen til Ibiza 760 Touring plassen under dekk. Spesielt toalettrommet er blitt rommeligere og selv godt utvokste voksne får plass uten å dulte borti alt på vei inn, ut eller under selve oppholdet. Elektrisk WC med septiktank og elektrisk tømmepumpe gjør funksjonaliteten komplett. Køyeløsningen i baugen er strukket på skrå framover i båten, og har tilstrekkelig lengde og bredde for to personer. Det er også en liten sitteplass ved inngangen til kabinen.

I likhet med andre moderne båter har Ibiza 811 Touring

SMART: Bysseløsningen er slik du håper i en daycruiser med overnattingsmulighet. Vippeplaten gir et ryddig inntrykk når byssa ikke er i bruk.

store skrogvinduer og lysvinduer i dekket. Det gir trivelige omgivelser på dagtid, men slipper også lyse sommernetter inn i kabinen. Om du ikke tyr til en sovemaske, kan stikkøya under cockpitgulvet være et alternativ. Den er i utgangspunktet dimensjonert for to barn, men kan også fungere bra for en voksen person siden lengden er god. LED lese- og kabinlamper hører med til standardutstyret.

God løsninger

Den andre store forskjellen på Ibiza 811 Touring og 760 Touring finner du ute i cockpit: Her har den nye modellen en god bysseløsning med Wallas



TEKNISKE DATA

Ibiza 811 Touring
 Lengde: **8,11 m**
 Brekke: **2,80 m**
 Drivstoff: **220 l**
 Vann: **56 l**
 Vekt uten motor: **ca. 1900 kg**
 Vekt inkl. motor og utstyr: **ca. 2250 kg**
 Motor: **300 til 400 hk**
 Pris:

TESTDATA

Ibiza 811 Touring med Yamaha F300

Turtall, o/m	Fart, knop	Støy, dBA	Forbruk l/t	Forbruk, l/Nm
1000	5,0	58,8	5,5	1,10
2000	8,0	66,0	14,3	1,79
4000	30,0	77,5	47,5	1,58
5000	40,5	82,0	76,7	1,89
5600	46,0	83,5	103,5	2,25

ROM FOR ALLE: Den store sittegruppen akter med behagelige puter er et av varemerkene for Ibiza.



800T parafindrevet koketopp og et 49 liters kjøleskap som standard. Vasken er koblet til vanntank på 56 liter med trykkvann. En nøytral, grå plate vipres opp og holdes opp av en gassdemper og gir et ryddig inntrykk når byssa ikke er i bruk. Det er god oppbevaringsplass i de to skapene under kokeapparatet.

Bra med sitteplasser

Selv om man har ofret det ene copilotsetet for å få plass til bysse, mangler det ikke på sitteplasser i cockpit. Vi nordmenn liker å kjøre lange turer og være om bord i båten. Fine cockpit-løsninger har vært en av suksessfaktorene for Ibiza opp gjennom årene. Ingen grunn til å bli skuffet over Ibiza 811 Touring heller, her sittet fem personer komfortabelt rundt det store bordet. Det står på en solid søyle, er i likhet med mye annet om bord standardutstyr og kan felles ned som base for en hel solseng akter. Ekstra utstyrlisten er for øvrig behagelig



TO TETTE: Gode stoler med vippepute og solid støtte i bølger.

kort og begrenser seg til baugpropell, elektrisk anker-vinsj, trimplan og varmevifte-lokk til koketoppen.

Båten vi kjører er prototypen, men har likevel produksjonsnær finish og standard. På hekken sitter en Yamaha F300, men båten er tiltenkt enda kraftigere utenbordsmotorer på 350 eller sågar 400 hk. To sportsstoler

med god sidestøtte er plassert tett sammen ved førerplassen og du finner deg fort til rette bak dashbordet.

Her er det ikke noe unødvendig dilldall, bare plass til en stor kartplotter og motorinstrument over den. I dette tilfellet Yamahas digitale multifunksjonsinstrument som gir deg en hel hærs-kare av informasjon og

innstillinger. To drikkeholdere, bryterpanel, styring av anker-vinsj og baugpropell utgjør resten av dashbordlandskapet.

Den mattsvarte finishen gir lite gjenskinn i rutene og blender heller ikke i skarpt sollys. Integrert håndtak sørger for at copiloten kan stå stødig, eller som hjelp for den som skal opp eller ned den brede trappen til fordekket.

Samme gode sjøegenskaper

Det kommer ikke som noen bombe at Ibiza 811 Touring minner mye om 760 Touring når det kommer til sjøegenskapene. Vi omtalte 760 som "sjøens Grand Tourer", og holder vi oss til den terminologien, kjennes 811 som langversjonen med luftfjæring. Ifølge spesifikasjonene skal 811 være rundt 200 kilo tyngre, kanskje enda noen kilo mer siden dette er en prototyp.

Kort fortalt går båten som et ekspresstog. Her er det ikke noe eksplosiv akselerasjon, men 811 glir jevnt opp i planingsfart uten at den har noen markert terskel den skal slite seg over. Det sørger for at du kan plukke marsjfart fra et bredt register: Du kan loffe rundt i 20 knop, gli behagelig av gårde i 25–30 knop eller legge sjømilene bak deg i opp mot 40 knop. Rundt 30 knop er på mange måter et ideelt marsjfartområde: Du kommer fort fram, støynivået er behagelig (77–78 dBA) mens forbruk (1,6 per nautisk mil og 48 l per time) holder seg innen fornuftige rammer.

Med 300 hk logger vi toppfarten til 46 knop, omtrent det samme som vi oppnådde med den tilsvarende motoriserte 760 Touring i fjor. Da hadde vi også mye vind og fikk kjørt hardt i bølger. Denne testdagen viser Sørlandet seg fra sin aller blideste side. Utfordringer som egen hekk-sjø fnyser 811-modellen av som altfor lettvinde saker, men gitt at skrogutformingen er ganske lik på de to modellene, har vi ingen grunn til å tro at 811 skulle være dårligere under røffe forhold, heller tvert imot.