



PRØVEKJØRT: Viksund 335 St. Cruz

Mye plass inne og ute

Viksund knaller til med to store nyheter. 335 St. Cruz er nå sjøsatt og en stor 39-foter følger snart etter. Vi har allerede sett nærmere på den nye 335-modellen

TEKST: BENGT-ERIK IVERSEN FOTO: VIKSUND



Designmessig minner nyheten mye som den mindre 320-modellen. Med buede, støpte hjørnestolper og oppdatert design i både skrog, overbygg og innredning. Første byggenummer har en myk, lys gul gelcoat på skroget. Det kler båten godt og bidrar til et moderne preg uten å være overdrevent. I forhold til 320-modellen – hvor det knep litt både her og der på plassen – er 335-modellen en helt ny båt fra kjøll til topp.

Her har man tatt med seg erfaringene fra tidligere modeller og plussset på med enda bedre løsninger. Faktisk er 335 den båten i Viksundflåten som byr på mest uteplass med et stort akterdekk pluss plassen oppe på flybriden. En L-formet sittegruppe skal på plass på akterdekket, og denne blir hengslet slik at man enkelt kan få et rent akter-

dekk. Store vindusflater gir en lys og innbydende dekkسالong med en fin sittegruppe på babord side og et velutstyrt, langsgående pantry bak skipperstolen.

Instrumentbordet er moderne utformet med integrert plotter rett i siktlinjen. Oversikten fra skipperstolen er god, og fordi hjørnestolpene er støpt, slipper man kraftig krumming av hjørnevinduene. Resultatet er et frontvindu med moderat bue, noe som bidrar til effektiv sikt forover.

Bra sikt

Det er ganske store glassfiberflater under frontvinduet, og på det første byggenummeret er det støpt i den samme gule fargen som på skroget. Det demper refleksene en del, men kunne med hell hatt en enda mørkere farge.

Defrosterdyser og solide vindus-

pussere bidrar til god sikt under de fleste forhold. 335-modellen har fått ekstra store vinduer i sidene, og det bidrar til flott sikt ut fra alle sitteplassene.

Eierkabinen forut har en senterplassert dobbeltseng med mye stuveplass og fin bokomfort. Midtkabinen har inngang på babord side, og her er ytterligere fire køyeplasser.

Den største dobbeltkøya ligger lavest og på tvers i båten. Køyenummer to er plassert høyere og i lengderetningen på babord side. Den er litt mindre enn hovedkøya, men har likevel mål for to.

På styrbord side er et rent og praktisk toalettrom. Det fineste er en egen dusjnische som er plassert fremover og avdelt med glassdør.

I innredningen er det benyttet mattlakkert, lyst treverk, og det hever trivselsfaktoren mange hakk.

Mye klassisk håndverk er det fortsatt, men det dystre og trauste preget er over i historien. Denne innredningen tåler fortsatt normal bruk uten overdreven bruk av pussekluten.

Aksel skal det være

Motoren ligger midtplassert under dekkسالongen og er koblet til strak, tradisjonell aksel. Ifølge produsenten er det hva 90 prosent av kjøperne på Vestlandet og Nord-Norge vil ha. Der faller ikke drev eller moderne greier som IPS i smak.

Man stoler rett og slett ikke på driftssikkerheten til nymotens teknikk, og da betyr ikke argumenter som bedre manøvrering og gunstigere driftsøkonomi nok for å overbevise potensielle kjøpere om at dette er lykken.

Under det store akterdekket er ►

◀ det masse plass, og her er alle tekniske installasjoner plassert lett tilgjengelig. I tillegg er det god plass til annet utstyr – alt fra løse stoler og sammenleggbare sykler får plass her. Men man bør dele opp rommet slik at ting ikke kan slenge rundt og rote seg bort i de tekniske installasjonene.

Av andre nye og praktiske detaljer kan også nevnes en fast, støpt trapp opp til flybridgen. Flybridgen er ellers trukket såpass langt akterover at det vil være kurant med en kalesje rundt akterdekket, og da blir båten enda mer praktisk i dårlig vær. Rundt fordekket går en solid og høy rekke/pulpit, og det er riktig plasserte håndrekket på overbygget. Sikkerheten er med andre ord på beste Viksund-maner godt tatt vare på, og det må til når man har som slogan ”Trygghet til sjøs”.

Moderne tider

Sol og flatt vann gir ikke noe spesielt inntrykk av båtens egenskaper, så det får vi komme tilbake til i en tøffere test. Men med den midtmonterte motoren går båten nesten umerkelig opp i plan uten noen markant planingsterskel. Med en 380-hesters Cummins under døren er det krefter nok for en god cruisingfart, og med nesten umerkelig planingsterskel kan man velge marsjfart i et bredt fartsområde.

Til å være en båt på snaut 34 fot er det overraskende mye plass i båten. At den går fint med en singel motor bidrar også til fornuftige driftskostnader.

Den foreløpige konklusjonen er enkel: Dette er en av de fineste Viksund-modellene noensinne og er et utmerket bevis for moderne tankegang fra en produsent med lange og gode tradisjoner.

Tekniske data

Lengde:	10,25 m
Bredde:	3,45 m
Vekt:	6000 kg
Dieseltank:	2 x 320 l
Vanntank:	1 x 200 l
Septiktank:	1 x 140 l
Antall faste køyer:	6
CE-kategori:	B
Motoralternativer:	290 – 425 hk
Motor testbåt:	Cummins QSB 5,9L, 380 HK
Toppfart testbåt:	28,4 kn
Pris fra:	kr 2 090 000
Pris testbåt:	Ca kr 2 400 000
Produsent:	Viksund Boat AS, PB 23, 5318 Strusshamn, tlf 56151620 faks 56151645, web: www.viksund.no e-mail: postmaster@viksund.no www.viksund.no



Med førerisetet oppslått blir det bra plass til matlaging.



Flybridgen er ikke stor, men gir gode opplevelser på fine dager.



Eierlugaren forut har gode bofasiliteter.



Salongen er som båten for øvrig preget av lyse materialer.

PLUSS: Byr på mye i forhold til størrelsen, moderne, familievennlig
MINUS: Oppdeling av stuerom under akterdekket, mørkere flater under frontvinduet ønskelig

Tester av konkurrenter finner du på vårt nettsted!



vimennbat.no