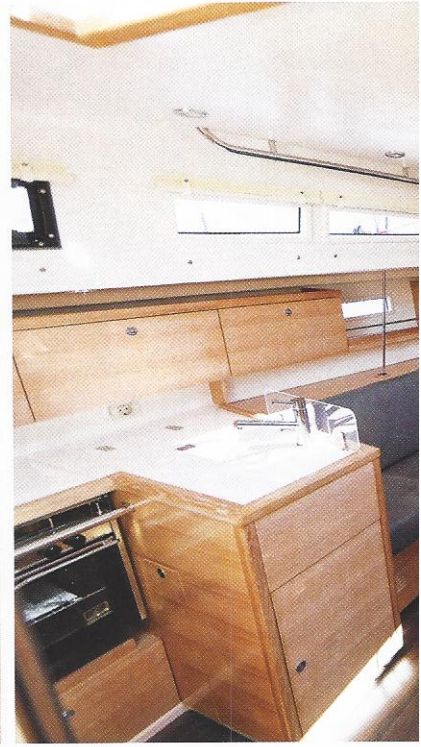


Begge har høje 9/10s rigge med spiler- og gennakerfaldet helt i top.

Begge har gode funktionelle cockpit, enten helt åbne eller lukket med en agtertofte som den testede Salona 35.





autopilot ved solosejlad. På 33eren kunne vi ganske vist gå frem i båden og hale genuaspillet, mens vi samtidig forsøgte at holde kursen med rorpindsforlænger. Det var ikke let med en så livlig båd, og det er næppe realistisk i frisk vind.

Her mærkede vi tydeligt, at bådene er indrettet til en større besætning og kapsejlad end til små cruisingbesætninger. Hvis man er en mand-og-kone besætning, og begge kan lide at arbejde med sejlene og trim, så fungerer spilplaceringen dog helt fint til cruising uden autopilot.

Velfungerende cockpit

Begge både havde samme smalle klappbord monteret i cockpittet, og det fungerer meget fint til cruising med få personer om bord. Især fordi bordet er bygget over en stålramme, der også fungerer som fodstøtte og har en gribebojle over selve bordet. Der er også øjer til f.eks. livliner. Bordet kan fjernes, når man vil sejle kapsejlad og skal fortage hurtige vendinger.

Generelt synes vi godt om cockpittets indretning. Karmene er til den lave side, men vi sad faktisk ganske godt med karmen som ryglæn.

På 35eren kunne vi især også gode lide, at vi kunne sidde og styre på kryds med et ben på hver side af rattet. Det giver en god præcis kontrol af rattet.

Der er lavet "udskæringer" i cockpitsiderne til rattene, så rorsmanden kan komme helt ud i borde og stadig nå rattet. Samtidig giver det en god gennemgang mellem rattene. Rorsmanden skal ganske vist have det ene ben op over dækket efter en

vending, men cockpitsiderne er tilpas lave agter, så det går rimelig nemt.

Vi savnede dog fodstøtter til rorsmanden, så vedkommende kan stå bedre fast, når båden krænger.

Storsejlstrim med skødehal

Mens det også i denne båd størrelse er øjeblikkets trend at skøde storsejlet over et spil, så har tvillingerne et godt gammeldags skødehal til at trimme storsejlet med.

Det var dejligt jolleagtigt, men det kræver rå muskelkraft i frisk vind. Derfor havde 35erens storskøde også en ekstra talje til at trimme hårfint og til at hale det sidste hjem i hård luft.

Begge både har en løjgang i cockpittets fulde bredde, og rorsmanden kan selve trimme skødevogne – meget praktisk efter vores mening.

Skødeskinen til fok og genua er trukket helt ind til cockpittet og er tilstrækkelig lang til begge sejl. 35eren havde flydende skødevogn, der kan trimmes fra cockpittet. Det savnede vi på 33eren, der havde en almindelig skødevogn med stop.



2

Konklusion

Vores testsejls af to tvillinger var et glædeligt gensyn med Salona, der med rette kan være stolte over kvaliteten af deres både. Det var spændende, at to så ens både alligevel kan være så forskellige som disse næsten enæggede tvillinger.

Bådene har gode, pålidelige sejlegenskaber og et fartpotentiale, der også rækker til lokale kapsejlsdser og f.eks. Fyn Cup.

Bemærk, at det er både, der kræver et vist flair for at sejle, hvis man skal have glæde af bådenes fulde potentiale. Om læ har bådene en lige-ud-af-landejeven velfungerende aptering i god kvalitet.

Det var svært at være negativ efter en dag med de to både. Tvillingerne er ikke specielt billige, som nogen måske forventer af østeuropæiske både, men prisen er særdeles rimelig set i forhold til kvalitet og det kvalitetsudstyr, der følger med i standardprisen for Nordic Edition.

Salona 33

CRUISING RACING

Længde	9,99	m
Længde, vandlinje	9,04	m
Bredde	3,35	m
Dybgang	(2,15/2,00/1,50 m)	1,75 m
Displacement	4.950	kg
Ballast	1100-1480	kg
Storsejl	32,5	m ²
Genua	140 % 34,5	m ²
Motor Yanmar	21	hk
Dieseltank	90	l
Vandtank	100	l
Holdingtank	42	l
CE kategori	A	

Pris Nordic Edition	965.264	kr.
Pris testet båd	1.012.911	kr.

Design: J&J Design, Slovenien.
 Værft: Salona Yachts, Kroatien.
 Salg: Salona Nordic, www.salonanordic.dk.

Salona 35

CRUISING RACING

Længde	10,40	m
Længde, vandlinje	9,16	m
Bredde	3,36	m
Dybgang	(2,15/1,50 m)	1,75 m
Displacement	5.300	kg
Ballast	1200-1500	kg
Storsejl	32,0	m ²
Genua	37,5	m ²
Motor	21	hk
Dieseltank	90	l
Vandtank	200	l
Holdingtank	42	l
CE kategori	A	

Pris Nordic Edition	1.221.482	kr.
Pris testet båd	1.515.385kr.	

Design: J&J Design, Slovenien.
 Værft: Salona Yachts, Kroatien.
 Salg: Salona Nordic, www.salonanordic.dk.

Fart for motor

Omdrej.	Knob
900	0
1000	2,5
1500	3,4
2000	4,6
2200	5,1
2500	5,8
3000	6,7
3600	7,2

Farten er målt med tobladet foldepropel, der er standard for bådene. Begge både manøvrerede nemt og forudsigeligt for motor. Vi kunne f.eks. bakke helt præcist i den lette vind. Støjniveauet var behageligt lavt.

VPP for Salona 35

Med 140 % genua

TWA. Vindstyrke i m/sek.	4	6
40	5,6	6,4
50	6,2	7,1
60	6,6	7,2
75	6,8	7,3
90	7,0	7,4
	Knob	Knob

TWA. Vindstyrke i m/sek.	8	10
40	6,8	6,9
50	7,4	7,6
60	7,6	7,8
75	7,8	8,2
90	8,1	8,7
	Knob	Knob

Med spiler

TWA. Vindstyrke i m/sek.	4	6
100	7,2	7,6
120	6,8	7,8
140	5,9	7,3
160	4,7	6,4
180	4,2	6,0
	Knob	Knob

TWA. Vindstyrke i m/sek.	8	10
100	8,5	9,2
120	8,6	9,4
140	8,1	8,8
160	7,4	8,2
180	7,1	7,8
	Knob	Knob

VPP er computerberegnete fartpotentiale på givne kurser til vinden i givne vindstyrker og er erfaringsmæssigt meget tæt på bådens reelle potentiale.

TWA = Bådens kurs til den sande vind.

1 | Apterungen er traditionel og meget enkel funktionel. Der er LED-lys overalt som standard. Klapperne på salonbordet rækker frem foran masten. En ganske fin løsning, der giver maksimal bordplads. Her ses standardapteringen med mahogni.

2 | Dette er den samme aptering i kalket eg, der fandtes om bord i den testede Salona 35. Denne aptering er ellers helt identisk med apteringen om bord i den testede Salona 33. Bemærk, at der kan vælges forskellige former for dørk om læ.

3 | Pantryet er også helt traditionelt og funktionelt. Vi savnede dog en beskyttende stang foran komfuret, så man ikke risikere at falde ind over komfuret til søs i sø.

4 | Begge både har et usædvanligt stort kortbord for denne båd størrelse, og her ses det tydeligt, at værftet har haft kapsejlsdser og offshore sejlsdser i tankerne, da de indrettede bådene.

Mahogni og kalket eg

Salonas tvillinger har samme indretning, der er identisk med den originale 34er. Alligevel fremstod de to testede både meget forskelligt. Mens 33eren var i mahogni med store hvide flader, der brød det mørke træ, så var 35eren apteret med lyst kalket eg.

Indretningen er den helt enkle og traditionelle, som vi ved altid fungerer på en sejlbåd i denne størrelse. En aptering der også fungerer ude til søs i bølger. Her er et L-pantry om bagbord, kortbord om styrbord og to langsgående sofabøjer med klappbord i midten. Begge ryglæn kan nemt og hurtigt vippe op, så der bliver to gode og rimelig brede køjer i salonen. Der er fin dobbelte køje i forkahytten og en enlige agterkahyt om bagbord. Her er agterkøjen ikke blevet klemt for at give plads til to agterkahytter, og der er stadig plads til et godt stort stuverum om styrbord.

Apterungen i begge både er rigtig pænt udført, som vi normalt ser det hos Salona både. Døre og låger fungerede fint, og det er vel egentlig vigtigere end en masse smart spræl.



fældigt mod læ eller luv, når vi slap rorpinden. Det ændrede dog ikke ved, at vi havde en sjov og god sejlad, hvor det var en fornøjelse igen at have en rorpindsforlænger i hånden om bord på en moderne cruisingbåd.

Samtidig må vi understrege, at begge både havde godt fat med roret og reagerede levende, prompte og præcist på enhver af vores bevægelser med rorpinden eller rattet.

Bådene virkede ret stive og accelererede mere end de krængede over i pustene. Det var dog vanskeligt at få en klar indikation i dagens lette vind. Vores erfaring med Salona er dog, at de har god stabilitet.

Salona får Jefa-styring

Med sin dobbelte Lewmar ratstyring var 35eren helt kursstabil, når den var trimmet nogenlunde rigtigt, men følelsen af en livlig og hurtig båd var dog intakt. Her kunne vi nemmere styre os gennem vindskiftene på en lidt mere gennemsnitlig kurs, der var mindst lige så hurtig over et vist stræk.

Salona 33 kan også fås med dobbelt ratstyring, hvor stammomeren Salona 34 har et enkelt og stort racingrat. Fremover bliver Salona-bådene leveret med velfungerende danske ratsystemer fra Jefa, der efterhånden sidder på en meget stor del af de nyere europæiske serieproducerede både.

Det er standard med en solid rustfri stålramme i bunden til at optage alle de belastende kræfter fra rig, mastefod og køl. Den er limet og glasset ind mellem bådenes massive bundlaminat og innerlinereren. Skrogene kan mod en merpris bestilles i Vinylester med vacuum infusion.

Høj fart i let vind

Vi havde også virkelig god fart i de to både. Salona 33 var en standard cruisingbåd, der var udstyret som Nordic Edition, mens 35eren var opgraderet til Performance-version med et lettere skrog i Vinylester, en halv meter højere mast og en lidt dybere køl på to meter.

I den lette vind sejlede vi typisk mellem 3,5-4,8 knob og slog over 80-85 grader. Det passer helt fint sammen med bådens VPP og er ganske imponerende for en cruisingbåd i denne størrelse.

Samtidig accelererede 33eren livligt og letdrevet på selv små pust. Vi følte, at det er en båd, man kan holde god fart og højde med. Selv under vanskelige vindforhold så det er en cruiser, man snildt kan tage en tårn med på kapsejladsbannerne og have gode chancer for topplaceringer.

Når vinden øgede til cirka fire m/sek, sneg GPS'en sig op over fem knob, og i pustene havde vi den lige oppe over seks knob. Vi havde en anelse mere fart på med 35eren, som vi sejlede vi i tre-fem m/sek. På grund af det lettere skrog og dybere køl var den testede 35er kun få hundrede kilo tungere end 33eren.

Begge både havde krydsstel i formstabil lamineret grå Pentex fra One Sail.

Gennaker på bovspryd

Vi sejlede med spiler på Salona 33, og det gik helt fint og problemfrit i den tynde luft. Båden følte også letbenet med spileren oppe, og vi sejlede seks-syv knob på skæring, når vi havde mest vind.

Salona 35 var mere avanceret med et indbygget, udtrækkeligt bovspryd til gennaker, der er ekstraudstyr. Det fungerede helt fint, og kassen til bovsprydet generer ikke i forkahytten. Vi havde en sjov sejlad med gennakeren. Især fordi vinden var frisket en anelse, og vi nåede også lige over otte knob i dagens mest forfriskende pust på cirka seks m/sek. Begge både sejler godt på kryds, men de kan sandelig også sejle slør.

Det er både til besætninger

Salona har ikke ladet tvillingerne følge tidens trend med en 105 % fok til cruisingbåde. Her er det standard med tidligere tiders store genuaer på 140 %. Det var 33eren udrustet med, mens 35eren havde en 105 % fok på rulleforstaget.

På begge testture var vi to mand om bord, og i den lette luft gik det fint med at hale og trimme genuaen. Genuaspillene er placeret så langt fremme på cockpitkarmene, at rorsmanden ikke umiddelbart kan nå spillene. Det er derfor bedst at bruge



Dobbelttest

Salona 33 & 35

– herlige tvillinger til cruise og race

De to nye performance cruisere Salona 33 og Salona 35 er næsten enæggede tvillinger. Alligevel fremstår disse to testede både meget forskelligt. Vi har sejlet tvillingerne i næsten samme luft. Se resultatet her.

TEKST & FOTO HENRIK HANSEN

De kroatisk performance cruisere Salona 35 og Salona 33 er nye både på det danske marked og er ægte tvillinger. De er nemlig begge videreudviklinger af den meget vellykkede Salona 34 fra 2010, der har vundet en del kapsejladser i racing-optimerede udgaver.

Begge både har også samme gode slovenske DNA fra J+J Design, som storesøsteren Salona 37, der blev kåret til Årets Båd i Europa for otte år siden. J+J Design har designet rigtig mange hurtige både – eksempelvis de dansk/slovenske Shipman luksuscruisere. Tvillingerne går imod tidens trend og er de smalleste i denne klasse.

Vi har sejlet de to nye Salona-både i den svenske skærgård ved indsejlingen til Gøteborg. Vinden var let til jævn vind, generelt 2-4 m/sek, med få gode pust på 5-6 m/sek. Vinden var meget springende og varierende i perioder så hurtigt, at vi måtte nøjes med at styre på den gennemsnitlige vind. Strømmen var meget moderat inde i selve skærgården og op til ca. én knob vestgående ude i sejlrenden ind til Gøteborg.

De to tvillinger sejler meget ens, fordi de har samme skrog, og fordi forskellen på den flydende vandlinje kun er på 12 cm. Bådene skilte sig dog ud fra hinanden i styring og håndtering. Især fordi 33eren har ror-pind, og 35eren har dobbelt ratstyring.

Derfor var 33eren umiddelbart sjovest at sejle, fordi vi kunne reagere lidt skarpere på dagens vildt springende vind. Til gengæld kunne vi ikke slippe ror-pinden, uden båden kom ud af kurs. Begge kan nemt trimmes helt neutrale på roret, men 33erens rorblad er tilsyneladende knap så perfekt afbalanceret som resten af båden.

På grund af den gode balance, så strøg båden til-

Salona Nordic Edition

Udstyr i Salona 33

- Sejl i lamineret Pentex sejludug
- Gennemgående sejlpinde
- Selden MDS slæder i storesejl
- Lazy bag og lazy jacks
- 140% genua/105% fok
- Selden Furlex rulleforstag
- Tromle under dæk
- Landstrøm
- Batterilader
- 220 volts udtag i salon
- Varmt vand
- B&G Triton T41 SP/DPT/WIND,
- B&G kortplotter Zeus T7
- B&G autopilot
- Simrad VHF

Desuden har den testet

Salona 33

- Spiler
- Spilerstage
- Cockpitbord
- Sprayhood

Salona 35

- Udstyr som Salona 33 og
- Cockpitbruser med koldt og varmt vand
 - Webasto bådvarme
 - Teak på cockpitdørken
 - Instrumentkonsol ved styrbord rat
 - Elektrisk ankerspil

Ekstraudstyr

i testet Salona 35

- Performance-pakke:
- Vacuum injiceret skrog i vinylester
- Højere Seldén mast
- Rodrig
- 2,20 m racingkøl
- Spilerstage i kulfiber
- Flush-monterede skroggenemføringer

Desuden havde Salona 35

- 30 hk motor
- Gråt skrog
- Apering i lyst kalket eg
- Gennaker
- Indbygget udtrækkelig bovspryd
- Tre-bladet foldepropel
- Sprayhood
- Cockpitkaleche

