

Præsentation af Havkat 36/37 fortsat fra DF nr 97.

## Kapitel 2, Om kamelslugning og Hundehuse:

Så har jeg slugt den største kamel nogensinde – den vejer 7,2 tons, med begge pukler fyldt med vand og "brændstof" til 700 km ørkenvandring (400 sømil), vejer den over 8 tons!

Jeg må med skam melde, at en gang imellem føles min rygs alder at passe til min dåbsattest – når man lige ser bort fra at kordegnen kom til at skrive 1946 i stedet for 1966..., men det er jo så åbenlys en fejl!

Så til sommer vil jeg for første gang i 36 år **ikke** sejle en båd, som jeg selv har tegnet.

Det bliver en "Morfar-båd", 38 fod lang, 6,5 m bred, høj som et hus, med mindre sejl end en Havkat 31, der er over 3 gange lettere, så det er slut med at sejle for sejl i let vind. Men der er 2 stk 30 Hk dieselmotorer, og der er masser af plads og komfort til folk og fæ (hunde).

Den største ulempe er nok, at den stikker 1,15 m, så det er slut med at besøge vores små havne, men til gengæld er der 2 ledige dobbeltkahytter og tilhørende toilet, så vi kan ha venner med i stor luksus. Og hundene kan gå fra cockpittet ind i salonen uden at skulle kravle ned ad en stejl trappe, når de vil i læ for regn eller rusk. Måske skal kamelen hedde "Hundehuset"?

Jo – det er dyrt at ha' hunde. 1. gang(hund) kostede det ca ½-mil, da Audi A4-sedanen skulle udskiftes med en A6-stationcar, (Avant), så hunden kunne sidde bagi (hvad den nu aldrig kom til). Denne gang (vi fik en hund mere i december 2006) er det en ny båd til en noget højere pris, så hundene ikke fryser.... når de skal ligge og sove i sofaen.

Nå spørg til side. Båden er en Lagoon 380 S2, se [www.cata-lagoon.com](http://www.cata-lagoon.com) og [www.catamaran-yachting.dk](http://www.catamaran-yachting.dk)

Der er flere grunde til ko-vendingen:

**Økonomi:** Den båd, vi drømte om, ville koste ca dobbelt så meget, som en standardproduceret fransk motorsejlercatamaran med stor kahyt. Derudover ville der gå 2 eller 3 år før vi fik den færdig, og det ville tage mig en masse timer med projektstyring, sandsynligvis i udlandet, og det har jeg hverken tid eller lyst til. Vi ville så få en one-off båd designet og bygget specielt til os – og den kunne blive svær at sælge senere.

På bådudstillingen i Fredericia sad Ole John på 1. sal med en lille afsides stand og solgte Lagoon-catamaraner. Han blev slet ikke fornærmet, da vi kaldte dem for motorsejlere (det er det når motorerne vejer mere end sejlene) og Morfar-både.. vi fik en god snak med ham, gik derefter ned til Jens Quorning, spiste frokost i cafeteriaet og gik op til Ole John igen. Her fortalte han, at han var så sikker på, at vi ville købe en, at han allerede havde ringet og reserveret en båd til levering 1. juli 2007! Det havde vi svært ved at stå for!



**Alder:** Endelig er der så det med alderen. Jeg kan tydeligt huske, at jeg for ca 5 år siden følte mig meget gammel, da jeg opdagede, at jeg ikke mere selv kunne klatre op til lanternen i mastetoppen, men skulle ha' nogen til at hjælpe mig med et fald. Det var de 3 meter fra topvante op til toppen, det kneb med. Det føles som om, jeg har muskelkraft nok, men led og knogler kan ikke holde til det.

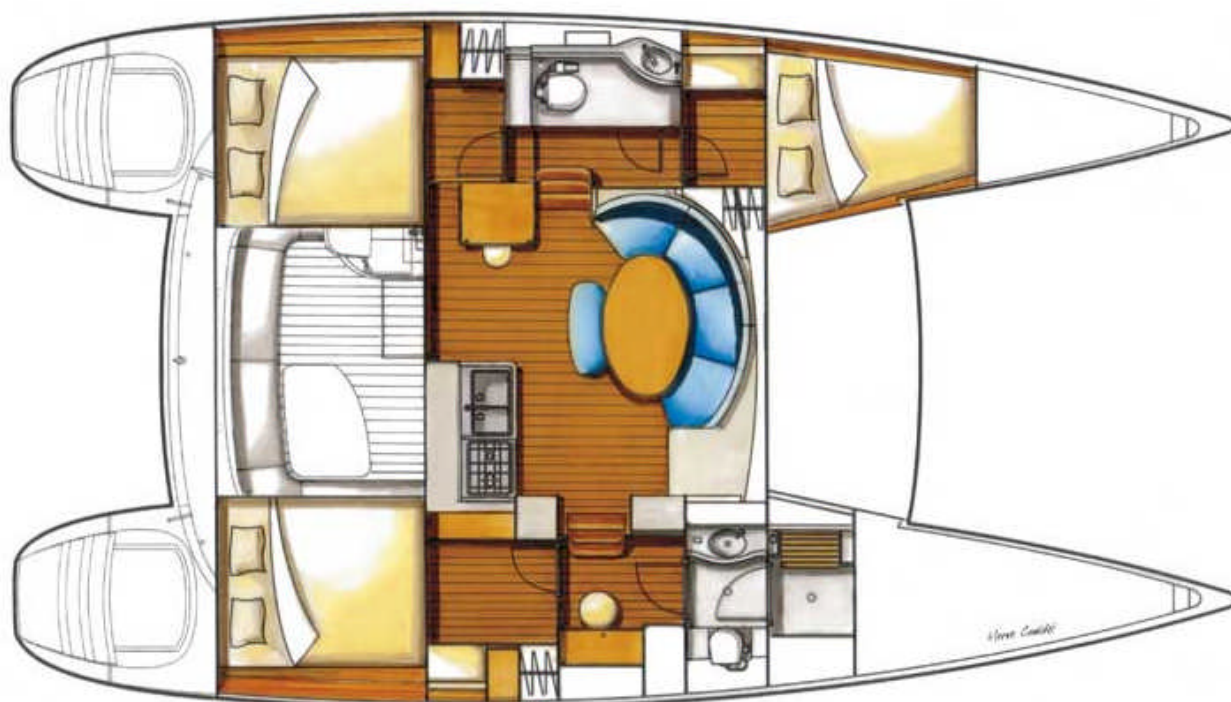
**Pris:** Jeg synes, vi får usædvanligt meget båd for pengene. Ganske vist kan vi købe en ny Bavaria 37 kølbåd ca 1. mill billigere, men vi får også mindst 3 gange så meget plads og båd for pengene. Vi får ikke en hurtigere båd end Bavariaen (bortset fra rumskøds i hårdt vejr), jeg tror endda, der vil være vindforhold, hvor Bavariaen er hurtigst, men jeg er overbevist om, at vi får mere kvalitet for pengene.

***Det er godt nok mange penge, men jeg synes ikke Lagoonen er dyr:***

Jeg har i over 20 år levet af at lave kalkuler, fra ca 1985 var det på motorbåde hos Bent Quorning i Middelfart, hvor vi byggede de største Nimbus-motorbåde. Senere var det i industriproduktion, og de sidste 7 år i servicebranchen.

Det lærte mig, at der ikke er ret mange penge at tjene i lystbådebranchen. Alle andre brancher tjener væsentlig mere. Jeg synes, at Børge og Jens Quorning fortjener den største ros, for at have holdt ud så længe, og Jens har virkelig fortjent den succes han har nu.

Den eneste måde at få priserne på både ned, er serieproduktion. Lagoon 380 er nu bygget i 450 stk på 5 år, så begynder det at ligne noget, men sammenligne med bilproduktion, kan man slet ikke.



Vi så noget på en Mahe 36, som er ca 200.000,- billigere, men det tog lang tid inden vi fik brochurer, og forhandleren bor i Norge. På papiret er Mahéen hurtigere – den er 2 ton lettere med ca samme sejlareal -, men Lagoonen har andre kvaliteter, specielt er den ikke så skrabet i udstyret.

Produktionen af Lagoonen er så standardiseret, at vi ikke kunne slippe for at få standardsejlene med, vi ville godt have haft et andet og lidt større storsejl. Nu sejler vi en sæson med standardsejlet, forsøger at sælge det til en af charterbådene, og køber i 2008 et nyt med mere kappe foroven.

At vi køber et storsejl med større kappe, betyder ikke at vi vil sejle kapsejls. Aspectratio-fejlen i Texel-”reglen” kan slet ikke opveje den enorme straf, der er på tunge turcatamaraner. Texel/Multi2000 er kun for letvægtstramaraner.

Det er klart, at den glæde jeg nu har ved at sejle SHAMOO i 2 m/s på foran for tværs og komme op på 7 knob, det er slut, nu bliver det for motor, men jeg håber, at nogle yngre mennesker vil købe SHAMOO og få den samme fornøjelse af hende, som jeg har haft. Det kunne være Mycat eller Dragonfly 800 sejlere. SHAMOO er uegnet til tidligere kølbådssejlere.



Vi glæder os til at vise hundehuset frem til alle interesserede, vi forventer at få det primo juli 2007. Det vil få byggenummer ca 460 (!), så vi forventer ingen børnesygdomme.

Lars & Lise

PS: Den gode gamle SHAMOO er nu til salg, nedsat til en realistisk pris!