

# Fishermans friend for ever

Det var litt som å slippe taket i en nyforelskelse da vi måtte forlate vår følgesvenn i en forblåst havn i Tromsø. Lille «Fishermans friend», en Jeanneau Marlin 6, ble en stor del av vår fantastiske sjøreise fra Bodø til Tromsø denne sommeren.

TEKST OG FOTO: FRODE PEDERSEN

**VAKKERT:** Vi nærmer oss endestasjonen Tromsø. Først må vi bare oppleve de vakre strendene ved Sommarøya. Vår testbåt Jeanneau Marlin 6 har loset oss trygt frem de 250 nautiske milene til Troms.



**P**olsk produksjon og franske streker – kan dette holde, da? Den er så absolutt blant markedets rimeligste båter i denne klassen, med en inngangspris på cirka 270 000 kroner inkludert motor (75 hk), og sjelden kan vi vel si klarere at båten oppfylte de fleste krav og behov. Den tok oss sikkert over Vestfjorden tre ganger i løpet av en uke. At den franske båtprodusenten denne gang har hatt røffe nordiske farvann i tankene da de begynte å skissere Marlin 6, er vi lite i tvil om. Det sier de vel også selv i presentasjonen av båten – The Spirit of the North, og det fremoverlente førerhuset gir båten et tøft utseende med klare hentydninger til den

tradisjonsrike nord-norske fjordsjarcken.

Hva er vel da mer passende enn å sette båten på prøve i de farvannene hvor anene har gitt matauk og moro for generasjoner av sjøfarende. For å rydde unna for eventuelle franske fordommer og heller slippe til erfaring og kunnskap, ba vi Fritid-Senteret i samarbeid med Jeanneau om å utstyre oss med en Marlin 6. Båten er klassifisert som CE: C6, og skulle ut på en ukas seilas langs den tøffeste delen av Norges kyst, nemlig strekningen fra Bodø til Tromsø. Selvturen og stedene vi besøkte, kan du lese om i et senere Båtliv. Her konsentrerer vi oss om hvordan båten fungerte.

### Tøff rute

Bodø–Landego, Landego–Kabelvåg, Kabelvåg–Hamarøy, Hamarøy–Harstad, Harstad–Sommarøy, Sommarøy–Tromsø. Det blir to ganger over Vestfjorden på tvers. En gang langs Vestfjorden til Tjeldsundet. En av landets tøffeste fjorder når kong Neptun er i slett lune. Vi hadde flaks og traff ham da han var i brukbart humør. Det vil si når han bare blåste litt i bartene, dønninger kan vi vel kalle det på et mer maritimt forståelig norsk.

Gjennom Tjeldsundet gikk vi oss på en kraftig strøm-



sjø som kunne blitt kritisk om vi ikke hadde funnet en bølgetopp å følge ut av elendigheten. Den eneste dramatiske opplevelsen vi hadde på hele turen. Selv om kong Neptun ga oss milde vinder og liten sjø, var det lenge mellom solgløttene til ham der oppe. Mange vil nok si vi hadde flaks med været siden vi klarte strekningen uten problemer med en så vidt liten båt. Jeg vil heller snu på flisa og si at med litt planlegging og på riktig årstid, med en ikke altfor tett agenda,

kan dette gjennomføres både trygt og morsomt. Vi hadde fått låne en redningsflåte, som alltid stod ute på dekk, og vi bar alltid redningsvester om bord. Vi fulgte veldig med på værvarslene for de områdene vi skulle besøke. Og vi hadde bærbar, vanntett VHF med GPS om bord, samt selvfølgelig både reserve kartplotter og papirkart hvor rutene ble tegnet inn

kvelden før vi kjørte strekningen. Vi ble en liten ekspedisjon, og sånn skulle det få lov til å være.

### **Ingen bobåt**

For å oppklare eventuelle misforståelser, så bedømmes ikke



**LITEN:** Den blir fort liten i den mektige nordnorske naturen. Men vår følgesvenn «Fishermans friend» har bevist at den passer godt inn i naturen og forholdene som råder i våre nordligste fylker.

denne Marlin 6 som en bobåt. Her må du regne med overnatting på land, og det kan både improviseres og forberedes før man drar, som vi gjorde med et par av de første overnattingene; resten tok vi som det passet. Vær og vind fikk styre oss. Telt er også fullt mulig å bruke på en slik tur. Hadde vi hatt kalesje over akterdekket, kunne fint et par voksne ha sovet og så et barn på enkeltkøyen inne i styrehuset. Det er viktig å kjenne begrensningene denne båten har, vi tok den tross alt ut på en ekstremtur i positiv forstand.

### Herlig med «hytte»

Selve styrehuset er ikke stort, men det ble nå engang oppholdsrommet for to voksne og et barn på tur i nesten en uke. Vi hadde ikke kondensproblemer tross mye fuktig vær. Store vinduer som kunne åpnes, gjorde at vi hadde god lufting hele tiden. En av de geniale løsningene med denne båten synes vi var at døren var på siden av styrehuset i stedet for bak. Etter hvert oppdaget vi også ulemper ved denne løsningen fordi den ga store begrensninger på mannskapets mobilitet i forhold til å komme seg forbi den som stod og styrte båten. Det ble derfor en

del klatring bak ryggen på båtføreren. Den store fordelene med dørplasseringen, og som vi vurderer som viktig med denne type kombibåt, er at du får en genial sitteplass bak førerhytta som er stille og fin som le-plass for vær og vind. Dette oppnår konstruktøren fordi hyttetaket og sidene er trukket bakover, og derfor gir god skjerming rundt og over dem som sitter der. På den måten blir også akterdekket renere og virker større enn på mange båter vi sammenligner den med. Akterdekket er på hele fem kvadrat, og fungerer perfekt som fiskeplass med sine høye sidevegger. På akterdekket er det to stangholdere på hver av skrogsidene. I tillegg er det en enkel garnrulle.

Det er plass for toalett inne i styrehuset, men vi valgte å ha det ute under sittebenken bak styrehuset. Toalettet fungerte mer som en nødløsning enn en fast installasjon. Med det været vi fikk på store deler av turen, satte vi stor pris på at styrehuset hadde grei plass til tre personer i kjøreretningen, og hvor alle hadde greit utsyn fremover. De mange gardinene som «hang og slang» irriterte mer enn vi hadde nytten av. De er der for å skjerme innsyn og lys om man ønsker å sove om bord. Vi ville uansett

valgt å montere dem på en annen måte for å unngå alle «tøyfillene». Utsikten var meget bra rund baut, og vinduet bak gjorde at den som satt ute på akterdekket, enkelt kunne samtale med dem inne i styrehuset. De to vindusviskerne fikk kjørt seg, og fungerte perfekt hele veien.

Setene var ikke spesielt komfortable, og da vi gikk Vestfjorden første gangen vekslet vi mellom å stå og sitte. Det er ingen sidestøtte, og ryggen er bare en rund pute på det doble passasjeret. Førerstolen kan felles opp og bakover. Dette gjør det bedre å stå, og gir også bedre plass i innsteget til «hytta».

### Bra skrog

Jeanneau Marlin 6 har et godt avstemt skrog, selv uten trimplan. Den går greit opp i plan så lenge den er jevnt lastet. Under vannlinjen er det moderat med chine, og de to steglistene på hver side gjør at den løfter seg kjapt ut av vannet med 115 hk. Med en bredde på over 2,5 meter og en mindre stråkjøl er den ikke spesielt rank, det vil si følsom for sideforflytninger i båten. Når du fisker, ligger den stabilt og godt, selv med ujevn vekt i sidene. Vi hadde jo flere fisketurer med fullt båt,

**LANDEMERKET LANDEGODE:** Vakkert beliggende ut mot Vestfjorden ligger fyret ved Landegode. Her tilbragte vi første natt med vår testbåt. Midnattsolgangsbris klokken tre om natten gjorde at vi måtte ut og forhale. Vinden kom plutselig kraftig inn bakfra, og flere spring ble nødvendig.



**FISKELYKKE:** I Kabelvåg fikk vi så mye fisk at vi kastet ut 45 levende småsei. Kanskje ikke så ofte fiskerne bruker «catch and release» i denne landsdelen. Bøtta ble for liten og til slutt måtte vi legge fangsten på dekk. F.v. Jenny, Petter, Thom og Markus.



**MEKTIG MØTE:** Vi ble en smule satt ut da hurtigruta Nordlys plutselig kom opp på siden av oss ved Malangen i Troms.

og ikke på noe tidspunkt la den seg så mye over til én side at noen ble reddet. Vi snakker jo tross alt om et skrog på under seks meter i vannlinjelengde.

Den er lett og trygg å bevege seg rundt i, og det er godt med håndrekker og holdepunkter. Avstanden fra dørken og opp til rekka (skanseledningen) er veldig bra, noe som er viktig for fiskere. For dem som er skikkelig jålete, er det plass til radar på arken som ligger over hyttetaket.

På turen har vi opplevd all slags sjø og vær. Skroget taklet det meste uten å gi oss overraskelser. Båten er forutsigbar i de fleste typer sjø, men vi opplevde den litt slagete i kortfrekvente bølger rundt en halv meter. I store dønninger og med sjø var den helt fin. Den var utmerket i svinger, og ved navigering inne i havner ga den umiddelbar respons og kunne snu rundt sin egen akse om ikke farten var for stor.

For å optimalisere prestasjonene ytterligere ville vi nok vurdert å montere trimplan. Dette ville ha økt vannlinjelengden og gitt båten enda bedre prestasjoner i akselerasjonsfasen og under gange i sjøen.

## Mange yes, og noen få nei

Et stort yes for tanken om bord. Her kunne vi fylle 200 liter bensin, noe som rekker ganske langt for denne båten, så lenge man ikke kjører full gass hele veien. Ikke minst for dem som bor langs kysten, hvor det er langt lettere å få tak i diesel enn bensin. Tanken ligger også lett tilgjengelig i et stort lagringsrom like under dørken. Her kan du inpsisere, samtidig som det er gitt stor plass til mer lagring, oljetank, batterikasse og hovedstrømbryter. Vi hadde i tillegg en tilters kanne med reservebensin og en stor trakt til oljepåfylling. Fortsatt var det mye ledig plass til fendere og fiskeutstyr.

Ideell marsjfart er cirka 24 knop; da ligger den på et forbruk på 29 liter i timen, eller i overkant av 1,2 liter per nautisk mil.

Vi hadde en utseilt distanse på 275 nautiske mil, kjørte totalt 24,2 motor-timer og brukte 376 liter bensin og 8 liter totaktsolje på turen. Dette gir et gjennomsnittlig forbruk på 15,6 liter bensin per time, eller 1,3 liter per nautisk mil. Kanskje noe i overkant av det en vanlig familie ville bruke, fordi vi på noen strekk gikk ganske så tøft. Som for eksempel da vi la oss i 28 knop på

marsj over hele Vågsfjorden fra Kjøtta til sørspissen av Stonglandet på Senja. Ikke store bølgene, men der havet smetter inn mellom Bjarkøy og sørspissen av Senja, kom det noen skikkelige svæinger som fikk det til å skake i både båt og mannskap. Tålte den dette, tåler den alt, tenkte vi. Og det gjorde den helt fint!

Mange i Norden vil reagere på den kraftige pulleren som står midt i fronten. Men på denne båten passer den faktisk godt sammen med baugrullen. Dette er en båttype som på mange steder i landet vil bli liggende på et utlegg med blåse. Da er den perfekt å fortøye i. Vi ville imidlertid forsterket den med en ekstra stålplate eller kraftigere skiver på muttersiden. Vi har tidligere påpekt overfor

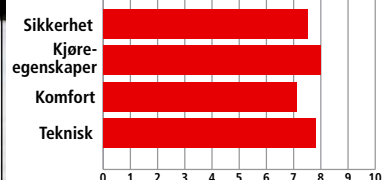
## Jeanneau Marlin 6

### Tekniske data

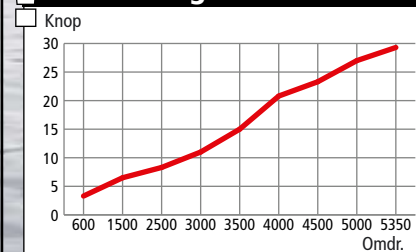
Lengde:	6,40 m
Bredde:	2,54 m
Dybde:	0,50 m
Høyde fra vannlinjen:	2,18 m
Vekt:	1380 kg (uten motor)
Anbefalt maks motor:	115 hk
Bensintank:	200 l
Sengeplasser:	1
Pris fra:	269 000 kroner med 75 hk CE:
CE:	C

### Vurdering

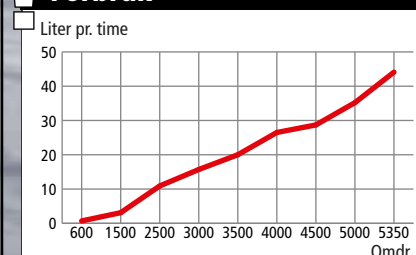
Snitt: 7,6



### Fartsmåling



### Forbruk



**HARSTAD:** Gjestehavna i Harstad ligger midt i byen. Deilig å legge seg i en seng etter mange timer på sjøen. Båten passer til og med i det litt smått urbane Harstad sentrum, konkluderte vi.



# Testvinneren!

Honda går gang på gang seirende ut av en test sammen med andre konkurrenter. I Båtmagasinet nr. 1-2010 ble Honda BF60 kåret til testvinner. Les testen på vår nettside.



## Vinneren på vannet!

- Verdens største motorprodusent
- Overlegne hestekrefter
- Ekstrem driftssikkerhet
- Lavt drivstofforbruk
- Elegant design
- Perfekt respons
- Stillegående
- Vibrasjonsfri

**Honda gir deg garantert best komfort ombord!**

**HONDA**  
MARINE

**KELLOX**

www.kellox.no  
Best til lands - Best til vanns

franske produsenter at de må montere kraftigere kryssholt. De som var montert om bord i Marlin 6, egner seg best for dreggliner, og ikke for kraftige fortøyingstau med spring beregnet på nordlige havner og vær.

Vi ville garantert kjøpt båten uten den utvendige rorkulten. Den brukte vi aldri, men den fungerte perfekt som flaggstang. Etter et par dager begynte det å gnisse noe forferdelig fra denne montasjen, og da vi kom inn i havn, var det mange som trodde vi hadde havari på motoren, med de forferdelige lydene som kom bakfra i båten. I tillegg gjorde den at styrefunksjonen ble mye tregere fordi den var koblet til motorsvingen permanent. Da ville vi heller ha brukt noen kroner ekstra på hydraulisk styring. Utvendig styreposisjon er fullt mulig å montere på sideveggen bak førerhuset. Det har vi sett at norske kunder med denne båten har gjort. Vi savnet fiskekummen, men vet at den står på listen over ekstrautstyr. Vi ville også ha supplert med en spyleslange med el.pumpe for å vaske de mange dekkflatene rene for fiskeblod.

Prisen er et kapittel for seg. Den er billig. Klarer du deg med 75 hestekrefter, starter prisen på 269 000 kroner. Et valg som er helt greit om du for det meste bruker båten alene. Straks det kommer folk om bord, vil den virke noe lat, med bare 75 hk. Vi hadde 115 hk på vår testbåt, en løsning vi syntes var perfekt for denne båttypen. Da gjorde den 29,3 knop med to voksne, et barn, full tank og bagasje om bord for en uke. På det meste var vi ni personer om bord under en fisketur i Kattfjorden på Kvaløya i Tromsø. Selv da klarte vi 28 knop maksfart, men måtte flytte folk rundt i båten for å klare å få den i plan.



**FIN UTEPLASS:** Jeanneau Marlin har et akterdekk på 5 kvm. Her kan man montere opp bordet. Da sitter man hyggelig på den innfelte akterbenken.



**FORDEKK:** På fordekket var det innfelt sitteplass og nedfelt gangvei. Rekkene var høye nok til å gi trygg støtte frem og tilbake langs sidene av båten.

## Du velger selv utstyrsnivået

Velger du det produsenten kaller Exclusive-pakken til 15 000 kroner, får du vindusviskere og skyvevinduer i tillegg til et burgunderrødt skrog. Vil du ha rorkult, legger du til 8500 kroner, noe vi anbefaler at du holder deg unna og heller investerer i hydraulisk styring til samme pris. På utstyrslisten finner vi også ileggsplater til «dobbeltseng» i salongen til 1900 kroner, skyvbar takluke koster 5400 kroner, fiskekummen 2550 kroner (nesten et must på denne båten). Kjemisk toalett, til 2200 kroner, er et helt unødvendig utlegg; dette kjøper du selv til en fjerdedel av prisen i en vanlig båtutstubsbutikk, puter ute koster 3900 kroner, og ekstra håndreker 1600 kroner. Båten kan også leveres med kartplotter, ekkolodd og kartbrikke for 16 900 kroner. Her kan du velge å kjøpe dette et annet sted og spare det halve ved å montere selv.

## Ville nok ha montert varmeapparat

På utstyrslisten til denne helårsbåten savner vi varmeapparat, men det er også fullt mulig å ettermontere selv. Du må belage deg på å ta med varmt vann på termos og vannflasker, da båten verken har vanntank eller kokemulighet. Men det er plass til å lage egne løsninger for dette. Et stort rom under setene inne har plass til en stor ferskvannstank om nødvendig. Men noe av tanken bak nettopp Marlin 6 er at du får en enkel men høyst funksjonell båt, uten masse dyrt ekstrautstyr, kun det aller nødvendigste. Resten kan du selv velge å legge til når pengepungen tillater det.

frode@batliv.com



**GODT TENKT:** Vi ble imponert over både plassering og tankens kapasitet på båten. Her kunne du lett se etter lekkasjer, og rundt var det god plass til både lagring og batteri.



**GOD UTSIKT:** Vi hadde god utsikt til alle sider fra kabinen. I en seng under dekk kunne yngste besetningsmedlem ta seg en lur når det ble litt kjedelig.



Du kan forsikre deg om at ytelsen til din gamle Volvo Penta-motor forblir den samme ved å bruke originale Volvo Penta-deler. For å gjøre dette enklere for deg, har vi introdusert et nytt konsept kalt "Best Buy" med spesialpriser på noen av de vanligste originale Volvo Penta-delene.

Du vil som eier av en Volvo Penta-motor ha fordeler av dette når det gjelder å vedlikeholde motoren din og holde den i gang i mange år framover.

**VOLVO  
PENTA**

[www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)