



GAMMALT SKROV I TOPPKLASS

Ryds 568 GTS är en sportbåt med vassa klor. Det behövs när sjöarna växer över metern.

R yds 568 GTS är en åkuppelse och klöset sitter under vattenlinjen. Men till skillnad från Yamarin 61 CC har Ryds 568 GTS inget nytt under ytan.

För 20 år sedan satte Ryds hovkonstruktör John H.V. Lindblom tänderna i ett Four Winns-skrov. Det var början till 568-skrovet, som har ändrats på om på sedan dess – bland annat är aktern numera negativ och det som från början var konkavt och krumt har rätats ut. Men största skillnaden kom i och med att skroven började vakuuminjiceras. Laminatet blir starkare och styvare och samtidigt tunnare och lättare än vid traditionell handuppläggning tack vare större mängd glasfiber och mindre luft.

Tillbaka till vägorna i Varberg.

FULL SPÄTTA, MOTORN vrålar, jag lyfter. Lanular utan knot. Trygg i både med- och motsjö. Tvåra svängar är inga problem och jag tappar ingen fart med motorn rätt trimmad.

Ryds 568 GTS är mycket båt för pengarna, och för den som gillar att köra snabbt och aktivt är den ett bra val. Motorn som sitter på är Mercurys fyrtaktare F100 och den känns seg. Skrovet är så piggt att jag helst skulle vilja testa båten med max motor, en 115 hk Optimax tvåtaktare.

Finisken när inte upp till Yamarins nivå, och med tanke på att det skiljer nästan 80 000 kronor mellan båtarna i Ryds favör om man väljer 115-hästare är det förstärkt. Dessutom har Ryds investerat mycket pengar där de är svårare att upptäcka. Alla båtar är klassade av Det Norske Veritas (DNV),

en institution vars tester får den vanliga CE-märkningen att verka fånig.

DNV:s prov är många och hårda, bland annat ska båtarna klara att köras helt vattenfyllda, plastjockleken mäts på mikrometern och dragfasthet för pollare kontrolleras. Svenska Linder och Crescent klassar också sina båtar via DNV, men annars är det tumsätt med det.

ANDERS JELVING TYCKER att förarplatsen i Ryds 18 GTS, en inombordarvariant av 568, är bland klassens bästa. Han är nästan två meter och har 46 i skonommer. Jag är mycket, mycket kortare och har ett stort problem.

När man kör aktivt i salta vatten blir det stänk på rutan som torkar och är omöjligt att se genom. Anders kan kika över vindrutan. Jag ställer mig på



BÄDE BÅT OCH FÖRARPLATS inbjuder till aktiv körning. Förarmiljön är dock mer anpassad för långa förare, jag fick grabbräcket i ögonhöjd vid stående körning.



SNABBKOLLEN

	JÄ	NJA	NEJ
Tillräckliga stuvutrymmen <i>Öppningen i motorbrunnen är smart</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samtal under gång <i>Men brummar mer än Yamaha 61 CC</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gedigen inredning <i>Stötarna sviktar under tryck</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God standardutrustning <i>Stöldmärkning och livsglas sänker försäkringspremien</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Justerbar stol <i>Kort som lång kan sitta bra</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Träffar rätt <i>Bra båt för racingfamiljen med medelbudget</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

AKTERSTUVEN är ett bra exempel på hur enkla lösningar kan göra stor skillnad. Jag lyfter hela baksätet med ett handgrepp och blotrar ett jätteutrymme.

BAKSÄTET är högre än förarsätena och ger passagerarna en fin åkänsla. Man har dessutom bra grabbräcken.

»FÖR DEN SOM GILLAR ATT KÖRA SNABBT OCH AKTIVT ÄR DEN ETT BRA VAL«

tå och kommer precis i ögonhöjd med metallbågen som löper över rutan.

FÖRARPLATSEN HAR STÄLLBAR stol i alla led. När jag trycker på den sviktar durken något och en tung person med stolen max upphissad får en rejäl hävstångseffekt – då vill det till att prylarna sitter duktigt fast. En kortis som jag skulle också vilja ha bättre stöd för knäna vid stående körning i grov sjö.

Båten har två bra sittplatser bakom föraren. Bänkarna fram funkar i låg fart, precis som hos konkurrenterna. I aktern sitter man högt och passagerarna får en tuffare fartupplevelse än föraren. Dessutom kan passagerarna stå upp och greppa handtagen på baksidan av förarstolen om det blir tufft att sitta.

Båten har gott om stuvutrymmen.

Helt ny är öppningen till akterstuv. Jag lyfter hela bakre soffgruppen och blotrar en grotta där du kan packa ned svärmar om det behövs. Batteriet har en dedikerad box, och med tanke på luftfärlerna kan jag garantera att den sitter väl förankrad.

I främre sittbrunnen finns en praktisk stuv i durken och under sittbänkarna ytterligare luckor. Men varför måste jag knäppa om dynorna här framme för att komma åt stuvluckorna?

Mina händer var helt förstörda av kyla och saltvatten efter tre dagars testande, så varje gång jag skulle knäppa en bångstyrig knapp rann blodet fram ur naglarna.

Bättre att kunna lyfta hela konkarongen – precis som akterstuvens fungerar.



i RYDS 568 GTS

FAKTA
Längd 5,74 meter
Bredd 2,18 meter
Bränsle 90 liter
Motor Mercury F100
Pris 238 000 kronor

KONTAKT
www.rydsbatar.se

VISSTE DU ATT
Ryds båtindustri har ett av Europas strängaste miljökrav på sig. Det är därför man varit så snabba att utveckla tekniken kring vakuuminjicering.