

Førsteintrykk: Delphia 33

# Orakel med klart svar

Delphia 33 er en vellykket turbåt i en god og gjennomført kvalitet til en fornuftig pris.

TEKST & FOTO:  
Henrik Hansen

**M**ens oldtidens berømte orakel på den greske øya

Delfi ga tvetydige svar på alle spørsmål, ga den polske båten Delphia 33 klare og entydige svar om turvennlige seilegenskaper da vi seilte båten. Vi hadde perfekt vind; stabile 5–6 m/sek, men en litt for lite utfordrende innenskjærs sjø.

Det var spesielt i området med vinden tvers at Delphia 33 utmerket seg med god fart og loggen så vidt passerte syv-tallet. På bidevind viste GPSen en toppfart på 5,3 knop, mens den akselererte til 5,9 knop da vi la ned 15 grader fra skarp bidevind. Da var kryssvinkelen 95 grader, noe som er beskjeden for en moderne båt.

Nå betyr ikke den ultimate høyden det helt store for de fleste turseiler-familier, for det er lettere å styre og seile bidevind med litt lavere og mer tilgivende høyde. På den annen side; de snyter seg selv for en god porsjon seilglede ved at båten har begrensninger når det gjelder å kunne seile maksimalt.

Genuaen skjøtes til skinner på sidedekket, og fordi overbygget er bredt, blir skjøtvinkelen på genuaen er stor. Det har betydning for båtenes evne til å ta høyde. I tillegg mener jeg at båten ville ha gått bedre med en flatere genua i en mer stabil duk enn med rullegenuaen fra polske Ocean Sails som båten var utstyrt med. Standard er båten utstyrt med rullestag og fokk.

**PÅLITELIGE SEILEGENSKAPER.** Seilegenskapene er pålitelige. Båten er lett å styre og har god balanse på roret. Prøvebåten hadde Jefa rattsystem, som er ekstrautstyr, men som var finstemt og fungerte godt.

Jeg kunne styre båten med to fingre og jeg hadde hele tiden en god føling med båtenes trim. Båten lot seg fint trimme til å kunne seile selv over lenger tid; med andre ord med god balanse mellom forseil og storseil. Kun på skarp slør avslørte den litt vilje til å ville broache – å kaste styringen. Det burde den kanskje ikke gjøre under såvidt lette forhold.

For motor manøvrerte Delphia 33 bra, og den var grei å ha med å gjøre under bakking.

Seldén-riggen var slank og hadde to sett vinklede salinger. Akter-

staget lot seg stramme via en hane-fot med utveksling – en utveksling som dog kunne ha vært litt større for at vi skulle oppnå nok strekk i forstaget.

Storseilsøygangen var plassert på cockpitdørken med en tradisjonell skjøting i forkant av rormannen. Standard er imidlertid en kort løygang på hyttedekket foran skyveluken og med skjøtingen over en av de to fallvinsjene. Prøvebåtenes løsning er seilmessig klart å foretrekke, men også her kunne utvekslingen vært hakket større.

Genuaen skjøtes til en langsgående skinne med hull-stopper. Det gir tungvint mulighet for regulering. En løsning med løpende genuatraver som kan reguleres fra cockpit er bedre både fra et trimningsmessig og sikkerhetsmessig

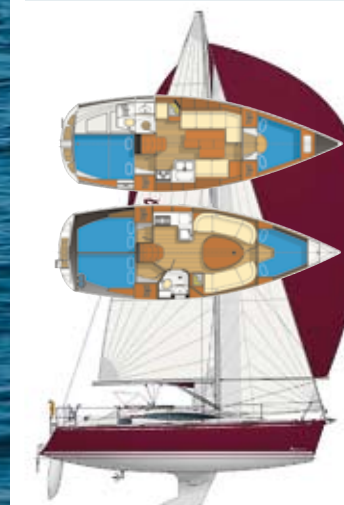
**TURSEILER:** Delphia 33 er en turbåt med en turbåts egenskaper. Det betyr at den seiler jevnt godt uten verken eksepsjonelt god høyde eller fart; den er kort og godt en seilbåt med seilegenskaper på det jevne.

Delphia 33	
Lengde over all (skrog-lengde)	9,95 m
Lengde i vannlinjen	9,35 m
Bredde	3,47 m
Dypgang	1,78 m
Deplasement	4880 kg
Ballast i kjølen	1415 kg
Storseil	29,0 m <sup>2</sup>
Kryssfokk	21,3 m <sup>2</sup>
Genua 1	32,8 m <sup>2</sup>
Spinnaker	79,0 m <sup>2</sup>
Motor (Volvo)	30 hk
Vanntank	200 l
Drivstofftank	100 l
CE	A
Konstruktør	Andrzej Skrzat
Konstruksjonsår	2006
Verft	Delphia Yachts SA, Polen
Importør	Delphia Yachts Norge AS
Tlf.	64 98 54 00
Web	www.delphiayachts.no

Nøkkeltall	
Vannlinje/deplasement	5,56
Seilareale/lengde	0,84
Seilareale/deplasement	4,67
Lengde/bredde	2,87
Stivhet	55,04
Turbåtpris/deplasement	197
Turbåtpris/lengde	96 580

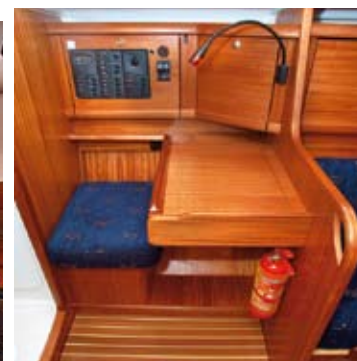
#### Standard pris iflg. prislister

	kr 792 730
Storseil (Ocean Sails)	Standard
Genua (Ocean Sails)	Standard
Rullesystem (Seldén)	Standard
Bomtrekk m/lazybag	3 860
Anker (Delta Force), 40 m kjetting	5 880
Kompass	Standard
Instrumenter (Raymarine-ST60)	Standard
Sprayhood	15 190
Fortøyningstau/fendere (4/6)	2 790
Kokeapparat/ovn	Standard
Trykkvann	Standard
Varmtvann	Standard
Varmeapparat (Webasto Airtop)	25 520
Toalett og septiktank	Standard
Startbatteri (70 Ah)	Standard
Forbruksbatteri (2x10 Ah)	Standard
Levert Son	70 000
Bunnstoff	22 000
Rigging og klargjøring	23 000
<b>TUR-BÅT PRIS</b>	<b>kr 960 970</b>
Priser basert på euro-kurs 8,00	





▲ **FORUT:** Lugaren forut byr på en praktisk sittebenk. Det er ståhøyde innenfor døren og det er god lengde på kjøylene.



▲ **KARTBORDET:** Skottene rundt kartbordet gir plass for instrumenter og båtens el-tavle. I versjonen med tre lugarer er dette kartbordet «ofret».

◀ **BYSSA:** Byssa er trukket helt inn mot døren til akterlugaren, mens den tverrgående utstikkeren er bred og kort. Dette gir plass til to doble kummer, pluss at løsningen stjeler lite areale fra salongen. På motsatt side er inngangen til toalettet i denne to-lugarsversjonen.



aspekt. Det er ingen stas å ligge i le langs sidedekket for å regulere skjøtpunktet når genuaen er rullet godt inn på grunn av mye vind.

**TRADISJONELL COCKPIT.** Cockpiten er ganske bred og tradisjonell med sittevennlige cockpitkarmene. Benkene strekker seg i hele cockpitens lengde uten at det er tatt hensyn til rattet, som på prøvebåten hadde en diameter på 90 cm. Det til tross, det føltes ikke besværlig å ta seg forbi rattet. Rattet var også stort nok til at man kunne sitte oppå cockpitkarmen og styre.

Det er også lett å holde orden på tauverket; Delphia har kopiert den gode, gamle **Bénéteau**-ideen med små kryssholt på skottet.

Cockpiten er lukket, hvilket betyr at man må skritte over avlukningen om man vil ut på badeplattformen i akterspeilet. Til gjengjeld er det to fine trinn man kan trå på under veis.

På styrbord side er pushpiten forhøyet slik at den kan benyttes når masten er tatt ned og man for eksempel skal frakte den på en kanal og under broer. Dessuten er den høyere pushpiten god å holde seg i når man skal ut på badeplattformen. Akterlanteren er plassert der, og at den kommer høyere opp, øker synligheten.

Genuavinsjene er plassert slik at de er lette å betjene både for mannskapet og rormannen. Stuerommet i cockpitbenkene er dypt i babord benk og grunt over dobbelkøya i akterlugaren til styrbord.

Dekket er ganske rent for utstyr,

men vantene er plassert så langt ute på det relativt smale sidedekket at man må åle seg litt forbi. Overbygget har til gjengjeld noen nesten geniale profiler innstøt ved masten, slik at man står sikrere.

**ROMMELIG SALONG.** Under dekk er salongen rommelig og hyggelig i mahogni, og jeg ble faktisk overrasket over det gode håndverket som fantes der. Hele veien igjennom virket trearbeidet gedigent. Arbeidet bestod med glans «følesten» min, der jeg leter etter mistilpasninger med fingrene med lukkede øyne. Få båter i Delphiaens prisklasse har bestått denne testen så godt som Delphia 33.

Når så i tillegg glassfiberarbeidet i skrog og overbygg er godt, gir båten et inntrykk av å være i gjenomformet god kvalitet.

Under og bak putene fant vi det motsatte av hva vi har sukket over i årevis i prisgunstige båter: Kantene på luker og utskjæringer var pent slipt og lakkert – ikke bare grovt skåret ut. Vi gir Delphia en ekstra stjerne for denne lille, men riktig fine detaljen som viser at verftet har kjælt mer med innredningen enn hva normalt er for båter i et pris-sensitivt segment.

En annen overraskende fin, liten detalj er båtens lille penal på kartbordet; pent utskåret i massivt tre.

Generelt er innredningen og designet tradisjonelt, men funksjonelt. Den vinkelformede byssa er større enn i mange andre, tilsvarende båter. Den langsgående de-

len av vinkelen er lang, mens den tverrgående er bred og gir rom for to doble vasker. Løsningen stjeler minimalt med areale i salongen.

Det er to lange køyer i lugaren forut og en fin dobbelkøye i lugaren akter. Det er ståhøyde rett innenfor døren i begge lugarene.

Toalettet er ganske A4 i sin løsning, men man må sitte litt duknakkert på selve WCen. Rommet er utstyrt med en stang til å henge vått tøy på.

All elektronikk som prøvebåten hadde, var montert ved kartbordet, der også båtens oversiktlige el-panel er plassert. Panelet har automatsikringer, brytere, voltmeter med lademålere og tankmålere til vann og diesel. Bak el-tavlen er koblingene ryddige.

Det er lett å komme til motoren ved å fjerne lederen ned til salongen og ved å åpne to luker i akterlugaren.

Den øvre delen av kjølen er en integrert del av skroget, og det bør gi styrke i kjølen akterkant – noe som trengs ved grunnstøtinger. Over kjølen ligger en innlaminert bunnramme i glassfiber. Støpejernkjølen kjølbolter er tilgjengelig nede i den støpte delen av kjølen, men det var for komplisert å komme til de fremre og viktigste kjølboltene. De bør man kunne komme til uten å måtte ta i bruk verktøy.

Delphia 33 kan også fås i en versjon med senkekjøyl, og den kan fås med to akterlugarer til en noe høyere pris. I denne versjonen blir innredningen speilvendt og kartbordet er fjernet til fordel for toalettet.

**FULLVERDIG TURBÅT.** I en tid hvor båtene bare blir større og større, er det godt å se at en båt på 33 fot kan by på den plassen og de fasilitetene man forlanger av en komplett turbåt. En 33-foter er håndteringsmessig overkommelig foruten å kunne være økonomisk overkommelig for et større publikum.

Delphia 33 er ikke klassens aller rimeligste turbåt, men man får en luksusinnredet kvalitetsbåt til en svært gunstig pris. Båten torpederer myten om at polske båter er lavprisbåter skrapet for utstyr og i tvilsom kvalitet. Det polske Delphia-verftet viser at de er en fullverdig aktør på det europeiske båtmarkedet.

Selv savnet jeg kun at seilene var i mer stabil duk og at genuaen hadde en bedre form. Men slikt lar seg endre.

#### Nøkkeltall

**Vannlinje/deplasement:** Vannlinjelengde dividert med 3. roten av deplasementet.  
**Seilareale/vannlinje:** Roten av samlet seilareale dividert på vannlinjelengde.  
**Seilareale/deplasement:** Roten av seilareale dividert med 3. roten av deplasementet.  
**Lengde/bredde:** Skroglengde dividert med bredde.  
**Stivhet:** Resultatet av skroglengde multiplisert med roten av seilarealet, multiplisert med mastehøyden dividert med resultatet av bredde multiplisert med 3. roten av kjøllekten og dypgangen. Formelen er utarbeidet av båtkonstruktør Jakob Vierø og gir et forenklet uttrykk for båtens stivhet. Lavere tall gir stivere båt.



▲ **DETALJ:** Alle luker og utskjæringer er pent slipt og lakkert – noe man ikke finner om bord i alle båter i det lavere pris-sjiktet.

#### Delphia 33 og konkurrentene

	Delphia 33	Elan 344 Impr.	Bavaria 34 Cruiser	Najad 332
Loa	9,95 m	9,99 m	10,45 m	9,98 m
Lvl	9,35 m	8,79 m	9,20 m	8,14 m
Bredde	3,47 m	3,49 m	3,60 m	3,26 m
Dypgang	1,78 m	1,60 m	1,90 m	1,70 m
Deplasement	4880 kg	5900 kg	5700 kg	5300 kg
Kjøllekt	1415 kg	2225 kg*	1440 kg	2100 kg
Mastehøyde	15,40 m	14,90 m	14,82 m	15,20 m
Storseil	29,0 m <sup>2</sup>	28,0 m <sup>2</sup>	30,6 m <sup>2</sup>	26,5 m <sup>2</sup>
Forseil	32,8 m <sup>2</sup>	31,0 m <sup>2</sup>	24,4 m <sup>2</sup>	24,0 m <sup>2</sup>
Spinnaker	79,0 m <sup>2</sup>	84,0 m <sup>2</sup>	77,0 m <sup>2</sup>	88,0 m <sup>2</sup>
Motor (Volvo)	30 hk	19 hk	18 hk	28 hk
<b>Nøkkeltall</b>				
Vannlinje/deplasement	5,56	4,90	5,19	4,71
Seilareale/vannlinjelengde	0,84	0,87	0,81	0,87
Seilareale/deplasement	4,67	4,29	4,19	4,11
Lengde/bredde	2,87	2,86	2,90	3,06
Stivhet	55,04	40,15	53,68	43,90

\*=beregnet 30% av dspl.

▲▲ **SALONG:** Innredningen byr på en tradisjonell og hyggelig mahogni-atmosfære. Det er godt med skap og babord benk kan konverteres til en dobbelkøye.

▲ **COCKPIT:** Den brede cockpit er turvennlig og tilrettelagt med fotstøtte og stuerom i begge cockpitbenkene. Cockpiten er lukket akter.

► **SPRAYHOOD:** Sprayhood er ekstrautstyr, men den er godt utført med solide bøyer til å holde seg fast i.

