



SVÅRT ATT SITTA bra. Med sittdynan uppfälld ser man över rutan, men reglagets galna placering tvingar en till en onaturlig körställning.

Eagle 645 är den ukrainska tillverkaren Brigs största modell. En medelhavsinspirerad ribb med lyxkänsla. Sitt sportiga utseende till trots är detta ingen fartmaskin, tvärtom. Gången är stadig, trygg och odramatisk. Skrovets skarpa förskepp i kombination med skidan i aktern ger en mycket behaglig gång i hela fartregistret. Möjligen går den lite blött i grov sjö. Att tillverkaren lagt mycket krut på design råder det ingen tvekan om.

TESTBÅTEN VAR UTRUSTAD med en 150 hästars Evinrude E Tec, vilket från tillverkaren är den rekommenderade motorstyrkan. Det kan tyckas väl häftigt på en sexmetersribb med en vikt på endast 450 kilo utan motor. Men det behövs. Max är 175 kusar.

Som jag nämnde tidigare är detta ingen båt för den fartglade. Naturligtvis ger mycket pulver i häcken bra toppfart, i detta fall drygt 43 knop på topp, men Eagle 645 är på tok för trygg för att upplevas som spännande att köra. Att man sedan lyckats få till en helt hopplös förarplats gör inte saken bättre. Det är synd att man inte har minsta tanke på ergonomin när man snickrar ihop stolar, ratt och reglage. Om vi börjar med stolarna ser de mycket lovande ut från bryg-

gan. Det är egentligen två separata sittdynor på ett gemensamt underrede. Det är kraftiga doningar med gångjärn värda namnet. Tyvärr är de helt släta och saknar all form av sidostöd. Det är svårt - för att inte säga omöjligt - att hålla sig kvar på plats. Som förare har man i och för sig rätten att krama, men passageraren hamnar snart på durken. Runt den så olyckligt tonade vindrutan - som kunde varit en decimeter högre - sitter ett räcke i rostfritt. Det fungerar som dekoration, men känns inte naturligt att hålla sig i.

ÄVEN OM SITTDYNAN är stadig nog att vila stussen på i uppfällt läge, hamnar man inte i en naturlig ställning. Fullt stående har man däremot gott om plats för ben och fötter.

En positiv detalj är stolsunderredets två stora stugar med kraftiga låsanordningar. På ryggstödet har man också satt ett stadigt handtag i rostfritt. Det är mycket bra för det är ofta just där bakom föraren som passagerare vill stå om det går lite sjö. Ratten ger nästa huvudbry. Varför är den inte ställbar? Och varför har man valt att

montera ett så långt utskjutande rattnav att man riskerar att knäcka hela infästningen i pulpeten? Gasreglaget gör en rent förbannad. Dels är placeringen på sidan om pulpeten galen, dels blir det både pundigt och svårkört när neutral är i horisontellt läge. Det är hart nog omöjligt att köra aktivt med handen på reglaget utan att man hela tiden ofrivilligt påverkar gasen. Om man därför väljer att ta bort handen sköter reglaget detta självt. Minsta stöt från vågor och reglagespak tillämpar Newtons tyngdlag. Spaken faller neråt och med det farten. Nu kan man öka friktionen i reglaget, men då blir det ännu mer ohanterligt i hamn.

BRIG EAGLE 645 är godkänd för tretton passagerare och av dem har drygt hälften sittplatser fördelade på ytterligare en soffa i aktern, en tvåsitssoffa framför styrpulpeten samt en kombinerad sitt/soldyna i fören. För modiga som vill åka på tuben finns handtag utmed hela båten.

Brig levereras med PVC-tuber som standard. Finns i färgerna vitt och ljusgrått, båda lika svåra att hålla fräscha. Fördelen är att de inte blir så varma i solen som till exempel svarta. Solen är annars PVC-tubens värsta fiende. UV-strålning tar hårt på materialet som dock har sina fördelar.

»DIN BÄSTÅ VÄN NÄR FLYGTURERNA BLIR HÖGA OCH VADLIGA«



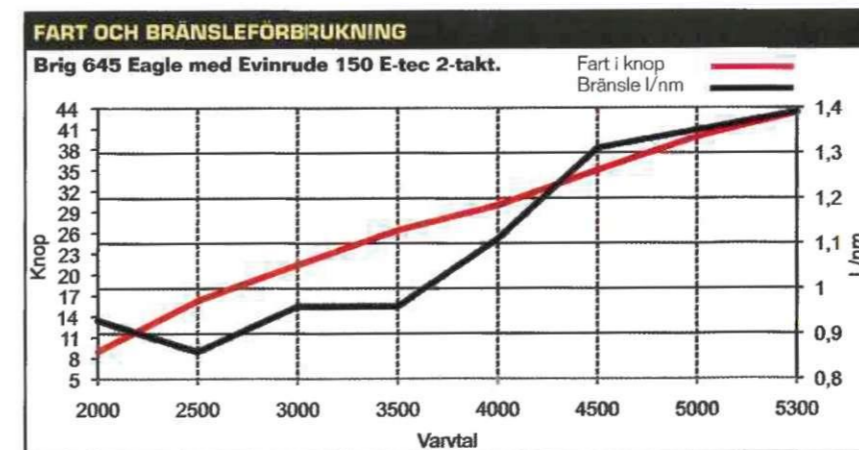
GOTT OM HANDTAG är ett måste i en ribb. Det har Brig förstått. Att montera navigatör i handskfacket är inte helt lyckat.

PVC är billigare och lättare att laga. Hypalon, som är alternativet, är klart dyrare, svårt att laga men samtidigt betydligt tåligare. Både Brig och Capelli erbjuder Hypalontuber. Oavsett vilken typ man väljer bör man köpa till ett heltäckande överdrag. Det ger tuberna flera extra levnadsår.

DEN INTEGRERADE TARGABÅGEN är inte det mest maskulina som ritats, men den fyller flera bra funktioner. Här sitter lanternor, GPS-antenn och högtalare. Dessutom är den så stadig att den mycket väl kan vara din bästa vän när flygturerna blir höga och vådliga. Guldstjärna blir det också för det föredömliga halkskyddet på samtliga durkytor. Mindre beröm för de ynkliga

stegen i tubemas bakkant som ska fungera vid bad och den minst sagt besvärliga vägen dit. Väl där finns i alla fall en bad- räddningsstege som uppfyller de krav man kan ställa på en sådan.

BRIG VILL med sin Eagle 645 lägga sig i segmentet lite större, lite lyxigare och lite mindre bruks. Jag tycker nog att man lyckats. Med fina plastarbeten och rejäla beslag känns det att man har en ambition att bygga med kvalitet. Att man sedan försöker hålla ett konkurrensmässigt lågt pris gör den till ett bra köp för den som ser ribb som ett alternativ till en stor styrepulpetare. Vill man se Färöarna eller Riga med egen båt bör man kanske ta ett steg till.



SNABBKOLLEN	JA	NJ	NEJ
Macho-ribb Lika manlig som Fiat Lupo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
För vattensport Saknar badplattform	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tillräckliga stugar Jadå, de räcker till	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finns det Hypalon-tuber Japp, men de kostar extra	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Rejäla beslag ger stort plus.



Det blir inte mycket sämre ...

i BRIG EAGLE 645

FAKTA
 Längd 6,48 meter
 Bredd 2,50 meter
 Vikt 450 kilo
 Max last 13
 Max motor 175 hk
 Kategori C
 Pris 374 800 kronor med Evinrude E-Tec 150 hk

TESTKÖRNINGEN
 Last 1 pers
 Motor Evinrude E-Tec 150 hk
 Fart 44 knop

VÄRT ATT NOTERA
 + Stugar
 + Priset
 - Förarplatsen
 - Badmöjligheterna

KONTAKT
 Brig Sverige - Järnbröderna
 031-23 23 23
www.brig.se

VISSTE DU ATT
 Brig även tillverkar räddnings- och militärribbar. Rescue finns i fyra modeller. Heavy-Duty lieterde svarta stryktaliga.



CAPELLI ÄR SMYGGAST. Den rostfria targabågen (24 900 krl och lite färg på dynorna känns mer nordiskt.

TILL SKILLNAD FRÅN BRIG, är italienska Capelli ingen renodlad ribb- och gummibåtstillverkare. Man bygger även rena plastbåtar. Från små styrpulpetares till ruffade walkaround på drygt 30 fot. Gemensamt för båda fallangerna är att båtar är byggda med mycket offshore i tankarna. Självklara båtar som ska kunna hantera såväl bikini och cocktails som havssjö. När det handlar om varvets ribbprogram heter modellerna Tempest följt av ett tresiffrigt nummer som anger båtens längd. Capelli Tempest 570 Top ligger i det mindre spännat. Störst i familjen är en tio meters walkaround-ribb med dubbla 300:or på akterspegeln.

Vår testbåt Tempest 570 är 5,70 meter lång (5,66 meter för att vara exakt). Den väger 500 kilo och är godkänd för tio personer. Max motorstyrka är 135 hästar. Det testade exemplaret hade bestyckningen Suzuki 100. Kanske i minsta laget. Nu åkte jag mestadels ensam ombord och då räcker det, men redan med två passagerare blev det tråkigt. Toppfarten hamnade med två personer på knappt 42 knop. Gott så. Nu var det tyvärr mycket annat som tog fokus från motoriseringen. Förarplatsen är - för att

tala tydligt - hemsk! Soffan med plats för en och en halv person är fast monterad. Vill man tränga in sig två personer sitter ratten i alla fall placerad i mitten. Nej, man får bli ensam bakom styrdonet. Vadderingen i sittdynan är att jämföra med en ny frottéhandduk på en klippställ. Fast halare. Inga sidostöd, ingen möjlighet att sitta och i övrigt en felplacement som gör den till allt annat än lovord. Bakom förarsoffan finns en aktersoffa i dito utförande med skillnaden att den är tänkt att rymma två och en halv rumpa. Den förliga solbrisen har likaså begåvats med den mindre bekväma stoppningen, som mycket väl kan vara galonklädd frigid. Extra båtuddar är ingen rekommendation utan ett måste.

PERSONLIGEN ÄR JAG av den uppfattningen att en ribb ska vara kul att köra. Hela konceptet med mittmonterad styrpulp, sjöegenskaper utöver det vanliga och en känsla av att vara oöm gör att den ber om att få bli

aktivt rattad. Med mindre justeringar skulle Capelli Tempest 570 kunna vara den roliga lekkamraten i vågorna. Nu faller det platt. Att soffan är en sadists verk har jag nämnt. Ratten och styrningen som helhet ska även ha sig en känga. Själva kringlan är av stål som klänts med ett till dynorna matchande grepp i någon form av gummi.

Dock utan något som helst grepp. Tvärtom. Att man sedan valt att montera det icke ställbara navet vertikalt imponerar inte heller nämnvärt. Som lök på laxen

har man toppat hela kalaset med två och trekvarts varv åt vardera håll för fullt utslag. Då är det inte ens lönt att försöka vara aktiv i sin körning. Att Suzukis gas/växelslag stoltserar med längst spak (utan att vinna The Golden Rod-Awards) gör det inte lättare. Står man och tuffar sig i vågorna med vänster hand på reglaget går det helt enkelt inte att vara snabb i sina gaskompensationer.

Som bad- och vattenlekbåt är Capelli klart bättre funtad än Brig. Här finns

»SOM BAD- OCH YATTENLEKBÅT ÄR CAPELLI KLART BÄTTRE FUNTAD«



RENT OCH ENKELT. Lite i överkant kanske. Få hantag och inget fotstöd. (höger)

HÄRDARE ÄN HART. Sofforna är onödigt obekväma. (nedan)



SNABBKOLLEN	JA	NJ	NEJ
Räcker 100 hästkrafter Max är 135 hk. Satsa på det.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plats för navigator En femtums på stativ ryms.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soldyna I fören ligger man hyfsat.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tillräckliga stuvor Absolut. Tre riktigt bra.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

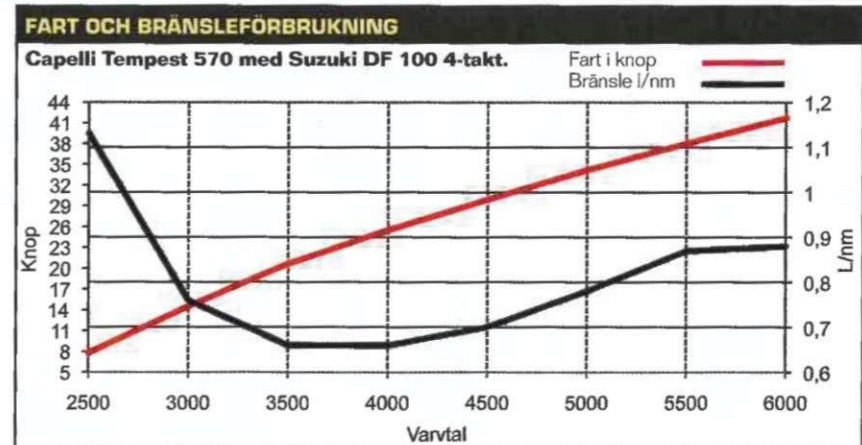


Stort plus för den väl fungerande räddningsstegen.

det badplattformar med plats för båda fötterna. Räddningsstegen har träklädda steg och är mycket lätt att fälla ner för den som ligger i vattnet. Båda ribbarna har förliga fotsteg i glasfiber på tuben. På Brig är steget stort nog att fungera vid antring. Capelli har valt ett mindre och dessutom placerat en stävrulle i rostfritt där. En mindre lyckad kombination om meningen var att underlätta just antringen.

SAMMANFATTNINGSVIS får det bli remi i denna duell. Båda båtarna har sina för- och nackdelar. Men skulle jag bli uppspänd på en kaktus i Nevadas

öken med dropp i armen och kroppen insmord i solskyddsfaktor 60, på marken en solcellspanel kopplad till en CD-spelare som spelar Timbuktu med repeat-funktionen inkopplad, säger jag Brig Eagle 645. Den vinner på byggkvalitet, beslag och komfort. Trots allt, är det eftermonteringar som felar. Reglagets placering, icke ställbar ratt och de hemska instrumenten I-command som kommer med Evinrude. Capelli Tempest 570 får poäng för funktionalitet och bättre gång i sjön. Om man väljer Capelli, men vill upp i Brigs storlek, går modellprogrammet uppåt med halvmeterssteg.



i CAPELLI TEMPEST 570

FAKTA
 Längd 5,66 meter
 Bredd 2,56 meter
 Vikt 500 kilo
 Max last 10 pers
 Max motor 135 hk
 Kategori C
 Pris 316 000 kronor med Suzuki DF100

TESTKÖRNINGEN
 Last 1 pers
 Motor Suzuki DF100
 Fart 43 knop

VÄRT ATT NOTERA
 + Badvänlig
 + Soldynan
 - Förarplatsen
 - Stoppningen i dynorna

KONTAKT
 Suzuki Marin
 Återförsäljare över hela landet
www.capelli.se

VISSTE DU ATT
 Capelli tillverkar också iner maskulina tågar. Tempest 750 black har jockey-säten och är godkänd för 300 hästar.