


Fra Molde til  
Bergen i Tornado 11  
med 3x275 hk  
Mercury Verado

# Den hurtigste ruta



Vestlandskysten sett fra  
Hurtigruta er sikkert vel og  
bra. Men den samme turen i en  
tungmotorisert 11 meters RIB  
er andre boller!

TEKST OG FOTO: FREDERIK FINNES

Spente turdeltakere før avgang: Tore Karlgård (fra v.),  
Per Westerlund, Lasse Sætre, Kristian Ask  
og Andreas Isaksson.

Jeg blir nesten litt skremt første gang jeg ser monter-RIB'en. Den engelsk-produserte Tornado 11 ser rett og slett overmotorisert ut der den dupper ved flytebrygga, og lengde/bredde-forholdet er heller ikke helt i samsvar med hva jeg tidligere har sett i RIB'er; den smale, ravnsvarte farkosten ser ut som noe antiterrorstyrkene har i beredskap for mindre trive-

lige oppdrag. Macho, med andre ord.

Ved Hustadvika Gjestegård utenfor Molde blåser det kuling mens mørket faller på. I korte perioder drypper det kaldt regn fra raskt forbigående skyer. Det er en noe foruroligende innledning til en vestlandstur rundt Stad. Her må man sette sin lit til at skrog, utstyr og elektronikk ikke vil svikte.

## Krevende montering

Et mannskap på seks jobber intensivt med å ferdigstille båten, som kom til landet for en uke siden. Skruing, montering, spesialtilpassing og fininnstilling av de tre enorme Verado 275 hk-firetakterne har tatt både dager og netter. Europas til nå største trippelinstallasjon fra Mercury monteres ikke på ren rutine,

skal vi tro lokal Mercury-ekspert Ronny Restad og Marine Powers utsendte, Lasse Sætre.

Mest spent av alle er nok den ferske eieren, Tore Karlgård. En blanding av spenning og forventning har tæret på nattesøvnen denne uka. Nå skal en gammel drøm snart realiseres: Båten skal benyttes til fjordrafting i Oslofjorden, der Tore ønsker å satse på det voksende



event-markedet. At det finnes fartsglade kunder på Østlandet, er han ikke i tvil om. Nå gjenstår det bare å få doningen trygt rundt kysten i løpet av de to påfølgende dagene.

– Dette har jeg jobbet lenge for, gliser trønderen, mens hans skur inn den siste slepekroken i baugen sammen med kameraen Kristian.

– To år og 2,5 millioner kroner

har gått med for å realisere dette prosjektet, og nå er det snart klart for start. Nesten uvirkelig!

### **Kler oss riktig**

Etter fire timer søvn, en kartgjennomgang og en god frokost, er vi tilbake på brygga. Samtlige kler seg i overlevelsesdrakter, hjelmer og slalåmbriller, og pakker ned alt av bagasje i båtens

spesialbygde stuverom. Vi er klare for storhavet.

Våre to svenske turdeltakere tar plassen bak konsollen. Det er ingen tilfeldighet. Per Westlund og Andreas Isaksson har begge førererfaring fra den svenske marinen, og er i dag profesjonelle kjøreinstruktører i selskapet Specter AB, som driver opplæring av fartsploter i båtbransjen. Nå er de mønstret

på for å få oss trygt over noen av de hardeste sjømilene langs norskekysten. Det kreves kompetanse for slikt i en 11 meter lang RIB med 825 hestekrefter.

Storsjøen lar ikke vente på seg. Rundt odden, og det kjennes som om vi er midt på havet. Late dønninger, moderat vind og en lovende blåfarge på himmelen sørger likevel for optimisme om bord. Kanskje dette ikke blir ►

◀ så hardt, likevel? Tore, Lasse, Kristian og undertegnede får likevel raskt testet ut de nymonterte Ullman-stolene i rustfritt stål og kevlar.

Gassdemping og bladføring gjør dem gode å ha under baken når farten nærmer seg 40 knop. Stolene demper mykt i bølgedalene, og snart venner jeg meg av med å ta av støtene med beina i dørken. Hver av de tolv stolene om bord koster 25 000 kroner. Da skjønner du hvorfor de ikke finnes i så mange båter.

## Tøyelig skrog

Per har ikke kjørt Tornado 11 før, og prøver seg forsiktig fram i bølgene den første halvtimen – ”forsiktig” betyr her under 50 knop. Snart føler han seg tryggere, og vi merker en gradvis økende lekenhet fra Knoll og Tott bak konsollen. Det lange skroget går rett og bastant i vannet, men gir fra seg et markant og hult drønn hver gang det treffer de store dønningene. Lyden venner vi oss raskt til, i visshet om at båten er bygd for denne typen aktiviteter. Det vinylerbaserte skroget er mer tøyelig enn standardiserte fritidsskrog og tåler en støyt eller tusen. Om det er noe som kneler, så er det oss om bord.

I marinaen ved Molde sentrum fyller vi 1000 liter bensin i den langsgående, spesialtilpassede tanken. Et par Pepsi og noen kroneis merkes ikke på denne regningen. Som ventet koster det flekk å leke seg med tre Veradoer akter: På full spiker, i dette tilfellet rundt 65 knop, har Lasse regnet seg fram til et forbruk på 330 liter i timen. Det skulle bli rundt 4300 kroner pr. time, eller nærmere 72 kroner i minuttet. Turen Molde–Bergen ville blitt vesentlig rimeligere med drosje – selv på natt-takst. Heldigvis halveres forbruket ved cruisingfart på rundt 40 knop.

## Er turen over?

Finmekanikk og elektroniske duppedingser har en tendens til å trøble, særlig på jomfruturen. Det er mye av grunnen til at mekanikeren Lasse er med, og etter hvert viser han seg da også å være en nyttig del av besetningen. En halvtimes tid ut fjorden piper nemlig alarmen på babord motor, og Per må stoppe opp. Vi tilter motoren, og etter en rask bedømming søker vi havn i Brattvåg. Er turen over allerede?

Nei. Med laptop koblet til moto-



**Ronny Restad, Per Westerlund og Andreas Isaksson jobber sent for å få båten klar før avgang.**

ren tar det Lasse bare ti minutter å finne feilen. Et eller annet sted har det løsnet en kontakt. Noen få minutter senere er problemet løst. For sikkerhets skyld fester vi resten av ledningene med spinnakerteip. Vi vil ikke oppleve noe tilsvarende ute ved Stad.

I fin medvind, og med nytt og friskt mot, koster vi på ut forbi Volda og Ulsteinvik. Fjellene ligger pittoreske og soler seg i formiddagslyset, og langs toppene blinker det i spredte snøflekker. Under oss er vannet bermudagrønt – en vakker farge som skyldes algeinnholdet i fjordene – og hvite strender rundt om styrker følelsen av å være på en helt annen del av kloden.

Svenskene bak konsollen er im-

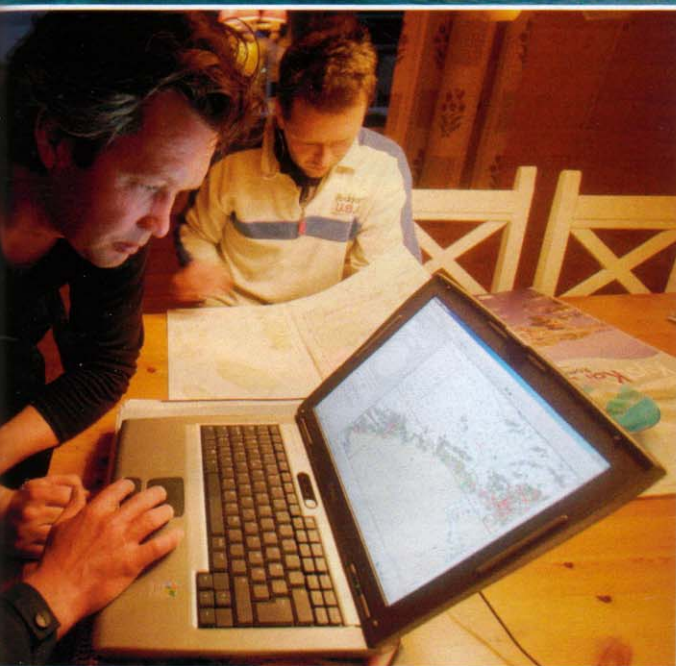
ponert. Dette er noe ganske annet enn Bohuslänkysten.

## – Ikke rom for misforståelser

Å føre en slik båt i høy hastighet, uten at det går på liv og helse løs, er ingen enkel oppgave. Her kreves det full konsentrasjon hele veien. Per og Andreas jobber godt sammen bak konsollen; Per har kontroll på



Lasse feilsøker etter at babord motor sa stopp. Snart var vi ute på sjøen igjen.



Lasse (fra v.), Tore og Andreas planlegger ruten mellom Molde og Bergen.

spakene mens Andreas leser kart. Praten går nesten ustanselig, og til tider må det ropes for å overdøve motorene bak dem.

– Riktig kommunikasjon er veldig viktig i hastigheter som disse, forklarer Andreas. – Vi manøvrerer etter et system kalt SSFK, benyttet

i den svenske marinen. Som kartleser gir jeg instruksjer på svingpunkt, styrepunkt og eventuelle farer underveis, og Per gir tilbakemeldinger. På den måten oppstår ingen misforståelser, for det har man ikke rom for når det går fort på sjøen.

Kartplotteren indikerer ruten vi følger, men er ingen viktig brikke i dette spillet.

– Elektroniske kart kan vise feil. Vi bruker alltid papirkart for 100



Kommunikasjon er viktig under hastighetsnavigering. Per (til v.) styrer, mens Andreas leser kartet.

prosent sikkerhet, forteller Andreas.

Ved Sande er det slutt på fjord-idyllen. Bølgedalene blir snart riktig dype, og kort tid senere er vi ute blant de mest respekterte sjøklippene langs kysten. I den store sammenhengen viser nok Stad seg

fra den hyggelige siden i dag, men med bølgehøyde rundt tre meter er overgangen stor for mannskapet om bord. Langt fremme i båten oppnår vi en fallhøyde som gir sug i magen.

### – Som å danse mellom bølgene

De som tror at RIB er en tørr farkost, får tro om igjen: Jevnlig får vi ▶

◀ reale saltvannsdusjer inn i båten, og snart er alle våte til skinnet. Med stadige farts- og kursendringer manøvrerer Per båten forbi brenningene, og holder imponerende 20 knop i snitt.

– Dette er som å danse mellom bølgene, kommer det fra Kristian. En dekkende beskrivelse.

En halvtime senere glir vi rolig inn til kaia i Måløy. Samtlige er klare for en pause nå. Gatene i den lille byen er stille, og vi finner oss en uterestaurant å tørke på.

– Jeg fikk ideen til konseptet for to år siden. Etter en runde i en tilsvarende båt, ble jeg fullstendig bitt av basillen. Jeg var trøtt av data-bransjen etter mange år med hard jobbing og lange dager, og bestemte meg for å komme meg ut av ni til fem-livet, forteller Tore.

– Da jeg først bestemte meg, kjøpte jeg løpet helt ut. En Tornado med tre Veradoer var det råeste jeg kunne tenke meg, så jeg gikk for det. Dette blir noe helt nytt og fartsfylt, og jeg gleder meg som en unge til å ta fatt på jobben!

### Krøker seg i fartsvinden

Det er min tur til å ta over spakene. Verados kontrollboks sitter godt i hånden, og rumpa er plantet i Ullman-stolen. Jeg trimmer ned før jeg slipper kreftene løs. Tre svarte klumper hviner bak meg idet båten smetter opp i plan, og etter noen svært få strakser, ligger Tornadoen i over 40 knop. Noen knepp på powertrimmen, og det lange skroget løfter seg ut av vannet.

Denne båten er så rank at jeg i begynnelsen vegrer meg for å vri på rattet. Men smått om senn føles skroget mer samarbeidsvillig enn først antatt. Lett banker RIB'en seg over møtende bølgekanter, legger seg godt i svingene og gir et kompakt og fint inntrykk. At førerposisjonen er så langt akter gir imidlertid enkelte utsiktsbegrensninger

### Tekniske data

Lengde:	11,5 m
Bredde:	3,0 m
Vekt u/motor:	1250 kg
Pongtong, diameter:	0,5 m
Antall personer:	24
Maks motor:	3x300 hk
CE:	A
Toppfart testmodell:	65 kn
Pris testmodell:	ca. 2 500 000 kr

### Eier

Oslofjord Rafting  
Tlf. 951 10 397  
www.oslofjordrafting.no



Full fres ut fra Molde.



Andreas tar en pust i bryggen etter timer på sjøen.

**Ullman-stolene er konstruert av svensken Johan Ullman. De gir god demping for passasjerene, så fremfarten blir levelig også i store hastigheter.**



Kristian og Tore nyter utsikten rett nord for Måløy.

mot sjøen rett foran båten, så her må jeg følge bølgene og planlegge kjøremønsteret nøye.

Og for noen krefter. Jeg smeller gasspakene i dashbordet og kjenner alle 825 hestene rive tak i båten. Passasjerene foran meg krøker seg sammen i fartsvinden og gisper etter luft. Brillene lager merker i ansiktet der vi bykser fram på vestlandsfjorden og adrenalinpumpa jobber på spreng i alle skrotenne om bord.

65 knop over bølger i en Tornado 11 med 3x275 hk Mercury Verado har den effekten på folk.

frederik.finnnes@hm-media.no



Bergen by tar oss imot etter rundt seks effektive timer på sjøen.