

# LIEBHAYERBÅDE KVALITET

# DER ÆLDES MED YNDE →

Det er i år 50 år siden A. Walsteds Baadeværft på Thurø søsatte den fine nye Thurø 33. Det er en båd i høj kvalitet, som bevarer sin værdi bedre end mange af samtidens lystbåde. Bådmagasinet har været om bord i Thurø 33, 'Solitaire', fra 1979, der stadig står som ny.

TEKST & FOTO HENRIK HANSEN

Thurø 33 har traditionelle, kønne og relativt slanke linjer. Aage Walsted krævede af designerne, at det skulle være en smuk båd.





Ruffet er elegant fadet ned i fordækket. Solitaire på billedet fik nyt teak på dæk og ruf hos Walsteds Baadeværft i 2012.



Der er bord med håndvask, skuffer og et skab om styrbord.



I forkahytten ses tydeligt bådens fine teakgarnering, der skjuler fribordets glasfiber. Her er der to gode enkeltkøjer og masser af stuverum under køjerne.



Teak på kistebænke og dørk er fra 2012 og står som ny, fordi der er kaleche på, når båden ikke sejler.



Traditionelt kortbord med rum til søkort. Man har valgt at beholde de gamle Sailor-radioer.



Da båden var på værft i 2012 gav Liselotte Christiansen skydekappe og luger 12 gange lak, så det ikke har været nødvendigt at lakere siden.



Thurø 33 blev bygget hos Walsteds Baadeværft i perioden fra 1974-1987. I september 2009 bragte Bådmagasinet en artikel om den serieproducerede båd.



Salonen er klassisk hyggelig med træ overalt. Her er aptering i teak, men kunne også fås i mahogni.

**B**edre både bygges ikke. Sådan lød rubrikken, da Bådnyt i 1975 testsejlede de helt nye havkrydsere Thurø 33 og Hinrichsen 34 mod hinanden. De var begge ret traditionelle havkrydsere i 3/4 Ton klassen, men med datidens nye finnekøl med skæg og hængslet ror.

I testen blev Thurø 33 beskrevet som, ”at det simpelthen er den lækreste og dyreste 3/4 tonner, vi mindes at have set.” Den første Thurø 33 var søsat året før og var den første serieproducerede båd i glasfiber fra det verdensberømte og meget anerkendte A. Walsteds Baadeværft.

Den viste Solitaire er et fint eksempel på, at hvis man vedligeholder en kvalitetsbåd, så kan den ældes med ynde og endda fremstå som en stort set ny båd efter 45 års sejlads.

I Danmark var interessen for havkapsejladet blevet skærpet, da Hans Albrecht, Skovshoved, vandt One Ton Cup i Le Havre i

Frankrig i 1965 med Diana III, der var designet af amerikanske Sparkman & Stephens. Syv år senere vandt Paul Elvstrøm Half Ton Cup i Marstrand med sin Elvstrøm 1/2 Tonner Bes.

Thurø 33 blev designet af brødrene Niels og Peter Roos, der begge var skibingeniører, efter inspiration fra netop Sparkman & Stephens, hvor Peter Roos havde været ansat i seks år. Her havde konstruktøren Jan Kjærulff også været ansat. Niels Roos havde arbejdet hos den ligeledes anerkendte amerikanske bådkonstruktør John G. Alden. Begge brødre designede mest erhvervsfartøjer, men har også været med til at designe f.eks. Nordborg 26 og 3/4 Tonneren Alfa fra Alu-Boats i Nyborg. Niels Roos var dengang desuden dansk IOR-måler.

Bådebygger Aage Walsted foretrak at bygge både af træ, men kunne se, at udviklingen lå i glasfiber. Han krævede af Roos-brødrene,

at den nye båd til værftets eneste serieproducerede båd, foruden at være velsejlende, også skulle være en smuk båd. Derfor er den designet med klassiske linjer med spring og er lidt smallere end samtidens havkrydsere. Skrog og dæk til de nye Thurø 33ere blev støbt hos LM Glasfiber, mens A. Walsteds Baadeværft apterede bådene. Aage Walsted insisterede på, at man intet sted om læ skulle kunne se, at man var om bord i en båd af glasfiber. Derfor er der ventileret garnering i teak eller mahogni, der skjuler fribordets glasfiber. I Bådnyts test blev Thurø 33 beskrevet som ”Så lækker som en træbåd”.

Dæk og ruf er dækket af 11 mm teak, der ligger forsænket i ruffet, så overgangen mellem ruftaget og rufsiderne glider over i hinanden uden kanter.

I alt gik der omkring 1600 arbejdstimer med at aptere en Thurø 33. Bådens høje

kvalitet, der var resultatet af gode materialer og mange arbejdstimer, betød, at den prismæssigt også lå i den meget høje ende. Omregnet til nutidskroner, så kostede en ny Thurø 33 knap to millioner i 1974. I alt blev der bygget 32 både fra 1974 til 1987.

#### BYGGET TIL DEN NYE IOR-REGEL

Sparkman & Stephens havde deres storhedstid i 50'erne og 60'erne med den daværende RORC-respitregel for havkrydsere, mens Thurø 33 blev bygget til den nye IOR-regel, der i 1970 afløste RORC-reglen. Desværre for de fine havkrydsere som Thurø 33, så gik der kun få år, før IOR-reglen fremlekkede nye og mere moderne skrogformer, som f.eks. X-102, der vandt 3/4 Ton Cup i 1981 og 1982. Thurø 33 nåede aldrig at blive en frygtet havracer, men blev en elsket velsejlende og hurtig cruisingbåd med en fantastisk hyggelig, velfungerende og traditionel aptering. Det lå endda

implicit i værftets præsentation af båden som en ”3/4 Ton Cup Cruiser”.

Det er også typisk en båd, man har i mange år, og en Thurø 33 er sjældent længe på markedet, når den bliver sat til salg. Til trods for at prisen for en velholdt båd generelt ligger noget over andre både fra 70'erne og 80'erne i samme størrelse.

Hver Thurø 33 blev bygget specielt til en køber, der fik lov at sætte sit personlige præg på båden. Dog indenfor visse grænser. Derfor er en del af bådene variationer over samme gennemgående tema. En af forskellene er for eksempel, om der er skabe eller søkøje over sofaen om styrbord. Der findes også få Thurø 33 der er selvapterede.

#### GOD BALANCE OG RORGREB

Bådnyt skrev i testen, at ”sejlegenskaberne virkede gode med fin balance og hurtige reaktioner på roret”. I en let vind på 3-4 m/sek.

nåede testmandskabet op på over 7 knob for spiler. Ifølge erfarne Thurø 33-sejlere, så bjærger båden sig fint i luft og sø med rolige bevægelser.

Samtidig har roret et fast greb i vandet, og båden ligger stabilt på kursen i frisk vind med hårde pust, uden at den bliver for hård på roret eller får tendens til at skære op med storsejl og genua. Båden bjærger sig fint i luft og er tryk at sejle. Dog er det bedst at begynde at rebe ved 8-9 m/sek.

Alle de første Thurø 33 har et dybt skæg fra kølen til roret, men på alle de senere både er skægget reduceret, så roret hænger mere frit. Det skulle forhindre, at den fik tendens til at skære op på skæring for spiler i luft.



Riggen er med stor genua. Forstaget går dog ikke helt i top.

### THURØ 33 OG DE NYESTE KONKURRENTER

	Thurø33	Arcona 345	Hallberg-Rassy 340	Dehler 34
Længde*, m	10,05	10,40	10,36	10,30
Vandlinje, m	8,25	9,80	10,10	9,60
Bredde, m	3,05	3,45	3,47	3,60
Dybgang, m	1,77	1,95	1,90	1,95
Deplacement, kg	5.200	5,200	5.980	6.000
Kølprocent	43,3	36,5	38,5	35,0
Storsejl, m <sup>2</sup>	20,50	41,1	32,0	37,1
Fok, m <sup>2</sup>	17,50	33,5*	-	26,0*
Genua m <sup>2</sup>	40,00	-	33,9	-
Spiler m <sup>2</sup>	87,00	120,0	-	95,6
Vægt/sejlareal	86,5	69,7	90,7	95,1

\*105-107 % fok

### SPECIFIKATIONER

Længde	10,05 m
Længde, vandlinje	8,25 m
Bredde	3,05 m
Dybgang	1,77 m
Deplacement	5.200 kg
Kølvægt	2.250 kg
Storsejl	20,50 m <sup>2</sup>
Fok	26,50 m <sup>2</sup>
Rullegenua	39,60 m <sup>2</sup>
Spiler	70,00 m <sup>2</sup>
Vægt/sejlareal	86,5
Motor Bukh	20 hk
Brændstoftank	85 l
Vandtank	85 l
Køjer	5-6
Nypris i 1977	349.000 kr.
Antal byggede både	32
Designår	1974
Design: Niels & Peter Roos, Danmark	
Værft: A. Walsteds Baadeværft, walsteds.dk	
Specialklub Thurø 33 Klubben, thuroe33.org	

### KUN ET GENUASPIL

Cockpittet er enkelt og traditionelt med to lange kistebænke, agtertofte og en typisk IOR-tofte ved nedgangen, hvor bådens løjgang er monteret. Rorstammen kommer op agter i cockpittet, og rorpinden er lang, så rorsmanden sidder helt fremme i cockpittet. Den kan vippes op i havn, eller hvis man sejler med autopilot.

Thurø 33 er dog speciel ved kun at have ét genuaspil, der er placeret lige agter for rorstammen. Det virker på den måde, at når man tager det læ genuaskøde af spillet ved en vending, så kan man hurtigt hale hjem i det nye læ skøde uden at flytte sig i selve vendingen.

### FANTASTISK TRÆARBEJDE

Om læ er Thurø 33 helt traditionelt indrettet med pantry, kortbord og stikkøje henholdsvis om styrbord og bagbord lige nedenfor cockpittet. Salonen har to sofakøjer, klappbord og skabe i borde eller med en søkøje om styrbord.

Begge køjer kan trækkes ud til større bredde, og bagbordkøje kan blive til en dobbeltkøje. Toiletrummet er helt typisk for den tid placeret mellem salon og forkahyt, med toilet om bagbord og en vask om styrbord. Man lukker med døren ud til salonen. Forkahytten har to gode høje enkeltkøjer med stuveplads.

Træarbejdet i teak eller mahogni er derimod bådebyggerhåndværk i særklasse. Der er skydelåger i salonens skabe og i pantryer, hvor lågerne kørte som nye i den viste båd. Der er ventilationstremmer i lågerne, der er smukt indfældet i lugerne, og fingerhullerne er fint slebet ned i niveau med lågerne, så de glider let forbi hinanden. Det agterste røstjern er smukt gemt i en lille trækasse, og sådan kan man blive ved med at finde fine detaljer. ■



**DRAGØR BAADEVÆRFT**