



# Sjøens motorsykkel

RIB-en hvor du sitter stropet fast med setebelter, CITO XR7, ble vist frem i Cannes og vi ble med på en vill prøvetur.

AV BROR SONNE

**LAV:** Med lave pongtonger og ingen stor styrekonsoll eller vindskjerm skiller CITO seg markant ut fra de fleste andre RIB-er. Foto: Produsent.

*Cannes, Frankrike*

CITO XR7, som vi først så på messen boot i Düsseldorf tidligere i år, fikk vi endelig testet på vannet utenfor Cannes.

CITO er en nyoppstartet norsk båtprodusent som til nå har bygget én modell, XR7, på deres fabrikk i Greåker i Østfold. På tegnebrettet har de også en større modell, XR9. Felles for modellene er at de er semi-custom RIB-er, bygget på et konsept som baserer seg på at man sitter stropet fast til stoler som er montert på skinner, som dermed gir flere muligheter for planløsning og setekonfigurasjon.

– Fjern de fire spesielle stolene så kan du rigge båten ut i fra eget ønske om hastighet og kjørekomfort. Det er det som er fint med skinner – man har stor valgfrihet, sa teknisk sjef Tore Halvorsen til oss da vi var i Düsseldorf i januar.

Mannen bak CITO, Rino Berntsen, møter vi i Cannes. Han sier at mye av idéen bak konseptet oppsto som følge av sikkerhet:

– Det startet med en tur med unger og kone, hvor de satt foran i en bowrider. Un-

gene slo seg og jeg tenkte: dette går ikke. Ungene skal sitte trygt, og hvis ungene sitter med belte, så fjerner du risikoen for at de skal slå seg. Og ikke minst så vet du hvor de er, sier Berntsen mens vi putrer utover.

## STROPET FAST

Foruten det at man sitter i stedet for å stå, skiller CITO XR7 seg også fra de fleste konkurrenter ved at det ikke er en lukket styrekonsoll med rom til lagring av bagasje. I stedet er det et dashbord på en pidestall, og det strekker seg akterover hvor det blir fundament for kopholdere, samt armlene og gasshendel.

Når man sitter og kjører er kroppen spent fast, og armen som er på gasshendelen hviler trygt på armlenet. Dette gir en svært annerledes kjøreopplevelse enn den vi finner på en typisk RIB, hvor det er fort gjort å legge vekt på eller støtte seg på enten rattet eller gasshendelen. Det oppleves tryggere, men gjør til gjengjeld at man kjører båten mye hardere enn hvis man skulle stått oppreist i typisk stil. Da vi var ute på vannet kjørte vi tett opp mot 50 knop i hal-

vannen meter bølger, på et vis aldri hadde våget eller fått til i en «vanlig» båt, hvor du må holde deg fast samtidig som du prøver å ha kontroll.

–For den som liker å kjøre mye så slipper du å bli mørbanka med den her. Det å sitte på jockeystol og få støt gjennom ryggraden er ikke noe særlig, og jeg kommer aldri til å lage båt uten sånne stoler mer, sier Berntsen.

## – SOM Å KJØRE MOTORSYKKE

Båten har også merkbart lavere pontonger enn det enn er vant med å se. Dette, i kombinasjon med at man sitter nær vannet, føler alle vibrasjoner i båten og får luft mot seg grunnet fraværet av konsoll og vindskjerm, gjør at Berntsen sammenligner kjøreopplevelsen med den man får på en motorsykkel. Demperne i Ullmann-setene fungerer bra, og vil etter alt å dømme aldri “bånne ut”. Når vi kjørte hardt var det interessant at vi kjente det var store krefter i skroget, men ikke i kroppen. Berntsen regnet med at i de verste slagene så var det så mye som ti til



**1. SKINNER:** Skinnesystemet gjør at kjøpere kan konfigurere båten ut ifra eget behov. For eksempel kan man ha to stoler og en sosial sittegruppe akter. Foto: Produsent.



**2. ARMLENE:** Kjøreopplevelsen i CITO er uvanlig for de fleste. Man sitter stropet fast med armen på armlene. Det gir god kontroll.



elleve G i skroget, men dette følte man ikke på kroppen.

– Du kan kjøre det du tør, det er ikke båten som stopper deg, sier Berntsen. Den sittende stillingen og den lave profilen gir også et lavt tyngdepunkt, og et tiltalende design. Lavt fribord er ofte assosiert med eleganse, og båten er merkbart mer elegant enn mange av de klumpete RIB-ene den var omringet av i Cannes.

– Alle har store konsoller du kan gå ned i, men vi har gjort det helt motsatt, og har fått mye kule tilbakemeldinger fra bransjen. Vi har også opplevd at båten har stor appell blant unge og damer, sier Berntsen.

Det eneste vi bet merke i var at vinklene på dashbordet kanskje var litt feil, og det var til tider vanskelig å se plotteren i det sterke sollyset.

#### «STUM KONSTRUKSJON»

Berntsen sier at måten de bygger båten på i Greaser gir en svært stum og stiv konstruksjon, noe vi på vår begrensede kjøretur også erfarte var tilfelle. Berntsen nevner i så måte at skroget blant annet er laget av

vinylester, polyester iblandet litt gummi, og at dragerne er fylt med skum.

Cito kaller skrogeteknologien for V-Air 24°, med skrogvinkel på 24 grader. Konseptet skal gi egenskaper som en slags hybrid mellom tradisjonell v-bunn og steppet skrog. Dette oppnås med to step som ikke går tvers gjennom båten, men som stopper halvveis inn mot kjølen. Dermed få kjølen gå uavbrutt hele lengden av båten, men man får samtidig noe luftsmøring. Faren for spin-out assosiert med fullsteppede skrog skal også være noe redusert.

Produsenten hevder at de kun bruker det beste som er av komponenter og materialer og skroget har ti års garanti.

CITO har ennå ikke solgt en båt, men i Cannes har den norske produsenten hatt flere seriøse interessenter. Prisen for utstilt båt, med fire av de råeste Ullmann Daytona båtsetene og 300 hesters Yamaha utenbords, er 140 tusen euro uten moms. Men, fire seter koster nesten 30 tusen euro, så med en annen konfigurasjon blir prisen lavere, påpeker Berntsen. 🟡

Se video av kjøreturen på batmagasinet.no

**1. ANNERLEDES:** I design og konstruksjon skiller CITO XR7 vesentlig fra RIB-er i denne størrelsen. Foto: Produsent.

**2. ÅRETS BÅT:** CITO XR7 ble nominert til Årets båt i Norge, og viste frem hedersmerket i Cannes.

**3. LUFTIG:** – Når du kjører føler du vind, temperatur og luktene fra havet - naturen - og det får du ikke bak en konsoll, sier Berntsen.

**4. SOL:** I den høye solen i Cannes erfarte vi at det til tider var vanskelig å lese av skjermene grunnet vinkelen på «dashbordet».

#### FAKTA:

LENGDE	7,50 m
BREDD	2,54 m
RADIUS PONGTONGER	0,52 m
DYBDE	0,60 m
SKROGDESIGN	V-Air 24°
MAKS PERSONER CE: C	8 Pers
MAKS PERSONER CE: B	6 Pers
DRIVSTOFF	300 Liters
MOTOR	200–350 hp
PRIS UTSTILT BÅT:	ca 140 000 Euro uten mva