

# Fyrtiotvå mögna fot

Efter 20 år har Forbina lyckats bygga en 42-fotare  
med en röst till perfekt inredning.

AV LASSE GENSERG FOTO MICHAEL MAHLBERG





↑ Flybridge har den storlek och komfort som 13 meter båt med en prislapp på 4 350 000 förväntas ha. Ingen överraskande detalj? Nej.

← Akterdäcket lockar till vals medan badbryggan passar bättre för discot.

→ Navigatören brer ut sig på moderna båtar, tack, men varför ska drevens ställning avläsas i pyttesmå instrument långt bort från all synlighet?



» "1,2 miljoner för en svenskbyggd 37 fots motorbåt, god för 24 knop med en (1) motor, är ingenting annat än ett veritabelt bombnedslag." skrev jag lyriskt i testet 1992. Forbina 11000 handlade det om, och 1,2 miljoner är lika med 1,7 miljoner kronor i dagens penningvärde

När jag berättar vad det nya flaggskeppet Forbina 42 Fly kostar i dag så sätter jag ett bjärt ljus på båtbranschens dilemma: skenande kostnader, korta serier. 4,35 miljoner kronor.

Även om 42:an är halvannan meter längre, försedd med två motorer, betydligt bättre utrustad och håller en högre kvalitet så är priskillnaden mellan Forbina 11000 och Forbina 42 Fly... ska vi säga betydande. Det är däremot inte vare sig disponering eller funktion. Gudskelov.

**FORBINA 42 FLY** är helt enkelt en förlängd Forbina 40, som varit med ett tag och som behövde en injektion för att hålla marknadens uppmärksamhet vid liv. Det är en salongsbåt som vi här uppe i Norden vill att de ska se ut. I mitt tycke är möbleringen så nära idealet man kan komma. Den normala ordningen i salongsbåtar är att förlägga pentryt i salongen, oftast bakom föraren om styrbord. Motivet är att matlagingsbestyren sker nära middagsbordet och i lag med övriga ombord. I en båt av

den här kalibern måste pentryt ha dubbla diskhoar, gott om avställningsytor, ugn, mikrovågsugn med mera, och det måste få ta plats. Vilket innebär att salongen brer ut sig, antingen på akterdäckets bekostnad eller på utrymmena under fördäck, det vill säga sovavdelningen.

Varvsägaren Göran Forsberg har tänkt ett varv till och satt pentryt om babord under däck och samtidigt slopat dörrar och skott mellan salong och de undre regionerna. Den som står vid pentryt står i salongen, fast en trappa ner. Pentryt är lagt i vinkel vilket ger en god arbetsordning. Det har korrekt arbetshöjd och till skillnad från pentryn i sittbrunnen har det skottfasta skåp precis som hemma. Närmare ett kök kan man inte komma ombord på en båt. Matos? Det tar fläkten hand om.

Salongen är relativt kort med en U-soffa om babord där fyra fem personer sitter bekvämt med en strålande utsikt. I och med att skott saknas ner mot de undre regionerna kan inte U-soffans förliga stapel vändas föröver för att ge två personer en framåtseende position. Det är ingenting jag saknar eftersom det är hart när omöjligt att konstruera en soffa som är bekväm i två positioner.

**DEN KORTA SALONGEN** drar akterdäcket nytta av. Det är en rejäl takförsedd veranda med en fast L-soffa, gott om plats för bord

och stolar. En trappa/stege upp till flybridge stjälar normalt plats, men inte här ombord. En stabil lättkliven trapp i rostfritt kan fällas in mot skottet och inkräktar inte på däcksytan. Stuvutrymmet under akterdäck sväljer en semesterpackning, ett par hopfällbara cyklar, lösa stolar och bord plus ytterligare ett och annat. Dörr om styrbord leder ut till en väl tilltagen badbrygga, stor nog att rymma en jolle om man känner för det.

Förarsoffan ser ut att rymma två personer, men det är en synvilla. Hur som helst är den komfortabel med ratt, reglage och fotstöd naturligt placerade. Vinklad navigator är både lätt att läsa av och manövrera. Drevtrimmet kan man glömma av två skäl. Dels ställer man in det en gång för alla som man vill ha det i olika farter, dels är instrumenttavlorna skrattretande små, illa placerade och därmed oläsbara.

Akter om föraren finns ett drinkpentry. Den som riggar till en höj-och sänkbar anordning i skåpet har TV-frågan löst.

**SOVAVDELNINGENS** tre hytter har bingar i olika dimensioner. Ägarhytten har en mycket begränsad golvyta, precis vad som behövs för att klä av sig. Två goda kojer löper längs skotten i ett V på vardera sidan, tillräckligt långa och breda; den som vill ha bättre kontakt med sin sängkamrat rekommenderas hytten om babord



↑ Den som inte vill ligga alltför tätt sover i den förliga hytten, de slingerbenägna tar babordshytten med fönster ut mot akterdäck.

↓ Det enda vi saknade i sittarrangemanget var smul-evakuering i bordshörnen.



↑ Fördelen med pentryt under däck – jämfört med att placera det bakom förarplatsen i sittbrunnen – är att det kan tillåtas bre ut sig och att väggskåp tar hand om tallrikarna.



## SNABBKOLLEN

- TRÅNGT PENTRY?**  NEJ  
Kalla det gärna kök.
- STORT AKTERDÄCK?**  JA  
Får jag lov?
- GOD RUNTOMSIKT FÖR ALLA?**  JA  
Horisonten runt
- HÖG LJUDNIVÅ?**  NEJ  
Här är det tyst som i graven.
- GOD SJÖBÅT?**  NJA  
Inte på alla bogar

akteröver. En avklädningsbänk möter vid dörröppningen, därpå följer en långsgående dubbelkoj. Källarkänslan jagas bort av ett stort fönster ut mot akterdäck; den fungerar också som en nödutgång.

Om babord finns en stickkoj under förarplatsen. Gardin ger avskildhet. Den är på planritningen tecknad som en singelkoj, motiverad av den avsmalnande fotändan misstänker jag.

Toaletten är ett litet badrum med separat dusch med en standard som matchar prislappen.

Toppbryggan, på svenska förkortat till fly, är konventionellt möblerad med en tvåmanssoffa där föraren sitter midskepps, L-soffa om styrbord och en solsäng längst akterut.

**DEN FÖRSTA FORBINAN** skådade jag på båtmässan i Stockholm 1987, Forbina 9000 var namnet. Det var en akterruffare med midskepps placerad toalett. Priset var sensationellt lågt med tanke på båtens dimensioner, 9,90x3,37 meter – med flybridge 461 000 kronor, det motsvarar 868 000 kronor i dagens penningar. Kvaliteten var sisådär även om den förbättrades med åren. När Forbina 11000 sjösattes hade Göran Forsberg en kräsnare publik och kvaliteten höjdes. När han mötte den tyska publiken några år senare vässades den ytterligare och idag håller den hög klass.

Inte i nivå med Nord West (vilket varv gör det?), men jag ser ingen skillnad på Nimbus och Forbina, bortsett från att den förstnämnda har en elegantare design.

Forbina 9000 och 11000 var byggda för marscharter kring 17-20 knop och det var först med Forbina 8000 och 10000 som Göran Forsberg klev över planingströskeln och närmade sig 30 knop. Forbina 42 Fly gör 35 knop med dubbla Volvo Penta D4 à 225 hästar – som slickar i sig 3,13 liter per sjömil. I marschfart 29 knop har bränsleförbrukningen sjunkit marginellt till 2,85 liter.

**GÅNGEN ÄR STABIL** och trygg, ingenting särskilt händer när jag lägger rodet dikt, men gud vad hon slår när sjön växer – som den gjorde på Oslofjorden dagen efter den första septemberstormen. Allright, 32 knop i meterhög sjö är tuffa förhållanden, men jag körde fler båtar den dagen och kan jämföra. Hon ska hålla stäven nere och möta sjön så vasst som möjligt, men det räcker i alla fall inte för godkänt betyg. Drar jag ner till 25 går det lugnare, självklart, men egenheten finns där. Och den är sååå irriterande eftersom ljudnivån för övrigt är utomordentligt låg. På lugnt vatten, när förskeppet höll käften, mättes 75 decibel i marschfart. Den passagerare som tänker skvallra om skepparen under gång får vara så god att viska. 🐦

## I mitt tycke är möbleringen så nära idealet man kan komma.

### FAKTA | FORBINA 42 FLY

**LÄNGD** 12,85 m  
**BREDD** 3,95 m  
**VIKT** 8,2 ton  
**BRÄNSLE** 800 l  
**VATTEN** 350 l  
**GRÄVVATTEN** 120 l  
**MOTOR** 2x Volvo Penta D4, à 225 hk  
**PRIS** 4 350 000 kronor

### Testkörningen

**LAST** 2 personer  
**MOTOR** 2x D4, à 225 hk  
**FART** 35 knop

### Värt att notera

+ Motorerna är väl isolerade  
+ Väl möblerad  
+ Stort pentry och akterdäck  
– Stöter i motsjö

### Kontakt

[www.forbina.se](http://www.forbina.se)

### OUTSPÄTT

I mitt tycke den bäst möblerade salongsbåten på marknaden. Dyr? Ja, men samma kvalitet som Nimbus och bra utrustad.

