

Göran Forsberg har ritat alla Forbinamodeller. Kanske är 40 CC den snyggaste.



EN ORÄTTVIS

TESTAD AV



Lasse Genberg

De har samma utrymmen. Men går det att jämföra en halvplanande salongsbåt som knappt kravlar sig över 20 knop med en som toppar 34 knop? Vi får se.

Text Lasse Genberg Foto Paul Bogatir & Mikael Mahlberg

Redan år 1960 sjösatte skjortfabrikörerna Dragseth en tiofotsjolle bakad i plast – framtidens båtmaterial. Ett riktigt varv blev Saga på norska Vestlandet först sju år senare med megahiten Saga 20. Den första halvplanande Sagan sjösattes 1976 och döptes till Saga 7000. Sedan dess har sniporna fört en tillbakadragen tillvaro och de halvplanande

skroven dominerat och döpts både två- och fyrsiffrigt, men alla har varit täckta och de flesta har vänt sig till dem som vill ha en sjövärdig båt med måttfull marschfart. Man bör känna till att Sagabåtarnas hemort är Selje, drygt 20 mil norr om Bergen i höjd med Sundsvall. Där ligger Nordatlanten på, där är havet grymt och aldrig spegelblankt, där vill båtfolket ha halvplanande båtar som

lunkar på och tar sjöarna alltefter som de kommer.

VARVET HAR DYKT på näsan ett par gånger, men kommit på fötter och drivs fortfarande som ett familjeföretag. Numera är instegsbåten nio och en halv meter lång och tillverkas i tre versioner, Salong, HT och Open – 310 och 315 är beteckningarna. Strax innan den senaste finanskrisen, då varvet kippade efter andan och fick läggas in på intensivvård, planerades Den Stora Salongsbåten, Saga 385. Den las i malpåse och förfärdigades först när patienten tillfrisknat och folk återanställt. Den blev lite längre och döptes därför till Saga 415. Den är

Saga har sin egen stil.
En blandning av då och nu.



JÄMFÖRELSE

även aningen längre än Forbinavarets senaste skapelse, Forbina 40 CC, men är lika bred och har – på papperet – likvärdiga utrymmen: tre sovavdelningar, toalett, pentry, en umgängessalong och ett spatiöst akterdäck under tak. Men där slutar likheterna.

GÖRAN FORSBERG BÖRJADE sin bana som båtbyggare på Nimobåtar och startade eget utanför Karlstad i mitten på 1980-talet med Forbina 9000 i kupéversion. Flybridgeversionen blev en storsäljare med små varvs mått mätt och är hett eftertraktad på andrahandsmarknaden. Göran och hustrun Lena har aldrig tagit sig vatten över huvudet

utan hållit hårt i pengarna, utvecklat modeller allteftersom kassan tillåtit och aldrig drömt om att bli Sveriges största varv. Forbina 9000 följdes av en pigg daycruiser på åtta meters längd som senare konverterades till en walk-around, när den båttypen kom på mode. Salongsbåtarna har dominerat – Forbina 11 000 och 10 000 fick många på väg till Nimbus att i stället ta sikte på Karlstad. Efter ansiktslyft och förlängda skrov tituleras de numera Forbina 36 och 40, och det är den senare som nu sjösätts i kupéversion, Forbina 40 CC.

Som sagt. På papperet är de likvärdigt möblerade med undantag av pentry som Göran Forsberg alltid

placerat under däck. Saga 415 har en stor salong med en långskepps placerad förare på en stol värdig Sjöräddningens fartyg – inställbar på alla ledder och med fotstöd à la frisörstol. Om styrbord tronar ett pentry där ingenting fattas. U-soffan om babord rymmer fem personer. Genom att vrida på ryggstödet kan två personer välja att sitta framåt-vända, en smart konstruktion som förhoppningsvis kopieras friskt. Nedgången till de förliga regionerna sker via en trappa om styrbord.

Göran Forsberg har rivit skottet mellan salongen och utrymmena under fördäck och skapat en etagevåning, om uttrycket tillåts. Pentryt är en del av salongen, låt vara en





▲ Dubbelbänge med tjock madrass för ägarparet ...



▲ ... tvärkoj midskepps med avklädningssoffa för gästerna.

▼ Stort pentry? Nja, snarare ett litet kök med bra avställningsytor och överskåp.



▲ Den tredje hytten är väl tilltagen med ordentlig sitthöjd.



▲ Akterdäcket är stort med en fast vinkelsoffa.



trappa ned, rakt under den välvda vindrutan. Förarsoffan om styrbord rymmer en och en halv person. U-soffan på motstående sida är lika rymlig som den på Saga 415.

PASSAGERARNA SITTER komfortabelt i bägge båtarna och har en fantastisk utsikt horisonten runt. Forbinan tar hem slaget om salongen med ett elektriskt manövrerat tak som helt försvinner in över akterdäcket. Vardagsmat på bilsidan, imponerande i den marina världen. Sagans två luckor är fortfarande luckor även om de är stora.

Förarmiljön är aningen vassare i Saga, långskepps placerad som den är. Göran Forsberg har behållit förarmiljön ograverad sedan debuten med Forbina 11 000 i början på 1990-talet. Visst är det smart med sjökortsbord med underliggande fack, men den ålderdomliga konstruktionen placerar navigatören en bit bort från förarens blickfång och det ger bakläxa.

Akterdäcken drar jämnt. På Saga 415 är det omöblerat. Forbina 40

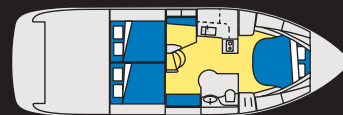
CC har en soffa som smyger längs aktern upp mot babordssidan. Vill man inte ha den förmodar jag att Göran slänger ut den. Dörren in till salongen är ett strå vassare på Forbina eftersom den har ett tiotal hållplatser på resan mellan öppen och stängd. Oavgjort.

Pentry? En smaksak. Sittbrunnsentusiasten vill ha pentryt akteröver i salongen, nära U-soffan och akterdäcket dit matoset kan vädras ut. Den öppna planlösningen i Forbina gör att pentryt mer eller mindre blir en del av salongen, och den lösningen misstänker jag kan få sittbrunnsentusiasten att tänka om. Men jag håller med om att matoset ställer till problem – en kolfilterfläkt biter inte på stekt strömning. Å andra sidan är överskåp en välsignelse som aldrig får plats i en sittbrunnslösning. Oavgjort?

I MARKNADSFÖRINGEN skryter varven med båtarna har tre separata sovhytter. Det stämmer. Väl nere under i den undre regionen i Saga möter en hall med fyra dörrar. För-

▲ Salongens största förtjänst är ett skjutbart tak som helt försvinner in över akterdäck. Elmanövrerat.

FORBINA 40 CC



FAKTA

Längd 12,25 meter
Bredd 3,95 meter
Vikt 8 000 kilo
Bränsle 800 liter
Vatten 350 liter
Motor 2 x 225-300 VP diesel
Pris 3 917 000-4 114 000 kr

TESTKÖRNINGEN

Last 4 personer
Motor 2 x VP D4/225 hk
Fart 26/34 knop

VÄRT ATT NOTERA

+ Körglädje
+ Takluckan
+ Öppen planlösning
- Förarplatsen

KONTAKT

Forbinabåtar
Tel: 054-85 01 00
www.forbina.se

OUTSPÄTT

Forbinas nya kupé kan hanteras som vilken daycruiser som helst i sjumetersklassen. Vettiga utrymmen, hyggligt pris.



▲ Ägarhytten är både ombonad och rymlig.



▲ Gästhytt nummer ett är lika stor som ...



▲ ... gästhytt nummer två, men lagd på andra lednen.



▲ Pentryt har inte samma kökskänsla som i Forbina, men är stationerat i sittbrunnen, vilket många uppskattar.

över den till skepparens präktiga, ombonade hytt med mittplacerad dubbelkoj, akteröver under sittbrunnsturken har vi två separata hytter, bägge fullt godkända gästhytter med tillräckligt breda kojor och möjlighet att klä av sig utan att orma sig.

FORBINA HAR en strålande ägarhytt föröver och en stor gästhytt under sittbrunnsturken om babord. Den tredje hytten är en del av salongen som kan skärmas av med ett draperi och består av en soffa som kan byggas ut till en dubbelkoj. Helt okej för ett par nätter, men sammantaget vinner Sagas tre permanenta hytter slaget om sovplatser, förutsatt att mest är bäst.

Toaletten är ett kapitel för sig. På Sagavarvet var man ett slag inne på att tre hytter kräver två toaletter. Och det hade gått att knö in, men på bekostnad av en rejäl dusch. Så man valde en toalett med stor, separat dusch och fick ett hygienutrymme med villastandard.

Forbina 40 CC har en högst or-

dinär toalett med en pyttedusch bakom draperi. Den duger, men inte mer. Fördel Saga 415.

Kan man ställa ett halvplanande skrov mot ett planande? Jag gör det i farvattnen utanför Son vid Oslofjordens strand där ett tjog båtar mellanlandat för testkörning efter en helgsejour på Oslos flytande båtmässa.

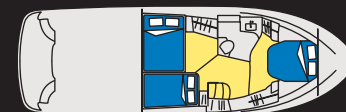
Saga 415 drivs av en mittmonterad 480 hästar stark Yanmardiesel med vinkelväxel. Gångläget är i stort sett detsamma från noll till toppfarten 24 knop. Anbefalld marschfart med den motorn är 17–18 knop. Accelerationen är trög, gången är, som på alla halvplanande båtar, lätt ansträngd men stadig. Inomskärssjön klyvs med tyngd och auktoritet. På havet anpassas farten till vågornas höjd och längd och där är fartygskänslan inte långt borta. På marschfart vill Yanmardieseln ha dryga tre liter per distansminut, i sju knop räcker en liter – om man får tro mätaren.

Forbina 40 CC drivs av två 225 hästar starka D4:or från Volvo Penta

▲ Långskepps placering förare har utmärkt sikt runtom, klart överlägsen Forbinans.



SAGA 415



FAKTA

Längd 12,63 meter
Bredd 3,91 meter
Vikt 8 000 kilo
Bränsle 1 000 liter
Vatten 525 liter
Motor 330–480 hk diesel
Pris 4 475 000–4 690 000 kr

TESTKÖRNINGEN

Last 3 personer
Motor Yanmar 6LY3ETP, 480 hk
Fart 18/24 knop

VÄRT ATT NOTERA

+ Förarplats
+ Tre rediga sovytter
+ Hygienutrymme
– Bullrig på topp

KONTAKT

Oxelösunds Båt & Motor
Tel: 0155-319 00
www.oxbom.se

OUTSPÄTT

Sagas nya flaggskepp är en flytande sommarstuga som trivs bäst på öppna vatten. Det är ett gediget bygge med en lika gedigen prislapp.



FORBINA

SNABBKOLLEN

Rolig att köra?

JA NJA NEJ

Rena rama BMW:n.

Perfekt förarplats?

JA NJA NEJ

Väck med sjö-kortsbordet!

Bränslesnål?

JA NJA NEJ

Två liter distansen i 25 knop är snudd på miljövänlig.

Liten taklucka?

JA NJA NEJ

Marknadens största.



▲ Forbinans förarmiljö stammar från 1980-talet, vilket sjö-kortsbordet vittnar om. Jag vill ha navigatören i blickfånget.



SAGA

SNABBKOLLEN

Bra förarplats?

JA NJA NEJ

Bara förarnet.

Körglädje?

JA NJA NEJ

Som en buss.

Lågmäld?

JA NJA NEJ

Med 480 hästar i maskinrummet?

Trivs på havet?

JA NJA NEJ

Mycket bättre än i skärgården.



▲ Det här är bättre. Navigatören i mitten. Men ännu bättre vore att samla alla instrumentfunktioner i navigatorskärmen.



på drev. Accelerationen är högst påtaglig, liksom planingströskeln som passeras strax efter 15 knop. Väl uppe i plan uppträder den åtta ton tunga pjäsen som en daycruiser. Jag överdriver inte. I 30 knop lägger jag dikt roder styrbord. Hon lägger sig ner, tar böjen utan att vare sig kasa eller bita sig fast. Jag lägger dikt babord, hon häver sig upp och lägger sig ner på andra sidan, och håller i hela vägen. Inomskärs ställer sjön aldrig till med några problem.

JAG SÖKER UPP svallen från en 42-fots fransyska som ligger tungt i vattnet. Jag buskör. Forbinan bryr sig inte. Men att köra i havssjö i 25 knop kräver sin man. Med fel tajming blir nedslagen hårda. Forbinan går som snålast i 25 knop, då vill varje diesel ha en liter per distansmi-

nut per motor. På topp vill de ha de det dubbla.

Kan man utse en vinnare där deltagarna har så olika förutsättningar? Absolut. För den som älskar att finåka sommaren lång, 12-14 knop, är valet lätt. Saga 415. I den farten går hon fint, ljudnivån är aningen högljud men går an – och då sitter Yanmars 480 hästar starka diesel i maskinrummet. Vid 20 knop är färden ansträngd och ljudnivån hög, för att på topp 24 knop bli pinsamt hög och gången allt annat än harmonisk. Skrovet trivs inte i den farten.

Forbinan har en blind fläck mellan 10 och 15 knop då fören reser sig mot skyn. Bäst går hon i 22-30 knop, men är fullt hanterbar med trimplanen aktiverade såväl i 20 knop som i 10. Ljudnivån är helt

okej när man drar av fem hundra varv från toppen.

SETT TILL BRÄNSLEEKONOMIN är Forbina att föredra. På en timme i marschfart kommer man 25 distansminuter till en kostnad av 50 liter diesel. Saga levererar 18 distans och vill ha 54 liter.

Baspriset för Forbina 40 CC är 3 917 000 med dubbla D4 à 225 hästar. Då ingår teak på akterdäck och badbrygga, bogpropeller och landström bland annat. Saga 415 går lös på 4 690 000 kronor med kraftigaste motoralternativet, en Yanmar på 480 hästkrafter. Med Volvo Pentas D6 på 330 hästar sjunker toppfarten och priset till 4 475 000 kronor.

Prismässigt tar Forbina 40 CC hem spelet. Och därmed matchen. ■