FORBINA 9000

SVENSKENS DRÖMBÅT

Jag var entusiastisk när jag testade Forbina 9000 för drygt 20 år sedan. Så översvallande att en normal, skeptisk person idag undrar om jag hade barn ihop med Göran Forsberg, båtbyggaren.

AV LASSE GENBERG

BegRundan

Begrundan är till för dig som verkligen vill veta vad en klassisk båtmodell går för. Vi gräver i alla källor för att gå till botten och kunna svara på frågan:
Är det här en bra båt?

DY
ARTIKELSERIE
in blanco

FORBINA 9000

FLYBRIDGEN ÄR LITEN men bra att ha vid manövrerande i trånga hamnar.

BRA DINETTE SOM kan göras om till kojplats.

SITTBRUNNEN MED VINKELSOFFA och fällbord är dåligt planerad.

TOALETTEN VAR MED 1980-talets mått mätt suverän, och är det fortfarande. Du sitter avskilt från resten av passagerarna.

Nej. Jag hade inga barn ihop med Göran Forsberg. Han är en god gubbe, en glad gamäng, lätt att umgås med, men ack vilka känsliga tår när det gäller sina ögonstenar. Det vill säga båtarna. Forbina 9000 var hans förstlingsverk. Den hade starka släktband till Nimo 27, som Göran byggt i åtskilliga år innan han kastade loss och blev sin egen. Men Gud nåde den som påpekade släktskapet. Forbina 9000 står på egna ben, konstruerad från för till akter av Göran Forsberg efter eget huvud och egna behov. Basta.

Jag gav båten ordentligt med beröm från första rad. Rubriken löd: »Svenskens drömbåt«. Ett frågetecken hade varit på sin plats, om inte annat för att markera en sund journalistisk distans. Sommaren 1988 hade vi Forbinan på långtest. Vi kvistade kusten runt. Pratade med folk som sett skapelsen – visserligen utan flybridge, men ändå – på båtutställningarna året innan. De blyga ställde frågor. De framfusiga klev helt sonika ombord och gick husesyn, ungefär som om vi åkte omkring med en demonstrationsbåt. Det kändes lite genant att vara Görans förlängda försäljningsarm. Men det var väl så Göran hade räknat ut det.

Så här entusiastisk var jag i testet som kom i oktober samma år:

»Båten bygger på svenskt båttänkande, är anpassad för svenskt båtliv och klima. Den är praktiskt disponerad med några undantag och den håller god svensk standard utan att hänfalla åt glitter eller avancerat möbelsnickeri. Det är en mycket god sjöbåt, har hög standard på säkerheten och den har läckra linjer. En drömbåt? Ja men inte helt fläckfri.«

Guschelov kom där en reservation på slutet av harangen. Solen hade ett par fläckar. Betoningen på »svenskheten« kan missuppfattas i tider när sverigedemokraterna når tre procent av väljarsympatierna. Den ska ses i ljuset

»DET ÄR HÄR NERE SOM HAN ERÖVRAT ALLA KVINNORS HJÄRTAN MED SMARTA LÖSNINGAR OCH GOTT OM STUV.«

STORT VINKELPENTRY PRECIS vid nedgången gör det trevligt att stå i köket.

av att den amerikanska båtflottan var på väg att invadera båtmarknaden i slutet av 1980-talet och »the American way of boating« var inte »our cup of tea«, för att uttrycka det mindre begripligt.

Fläckarna på Forbinas sköld var betydande, tycker jag i dag. Men först en beskrivning av hur Göran möblerat båten. Han led av kojmani vid den här tidpunkten och lyckades klämma in sju stycken. Två i förpikens dubbelkoj, två i den bäddbara dinetten i salongen och inte mindre än tre stycken i akterruffen, en dubbel och en singel.

Det är inte mycket att anmärka på. Den sjunde kojen duger som stuv.

Det är på salongen Göran har lagt ner sitt krut. Stort pentry i vinkel om babord alldeles invid nedgången. Mitt emot en dinette med plats för fyra. Allt är rejält tilltaget. Det är här nere som han erövrat alla kvinnors hjärtan med smarta lösningar och gott om stuv och en bred, ordentligt tilltagen nedgång, som placerar pentryt halvvägs upp i sittbrunnen. Känns det som.

Var har Göran trollat bort toaletten? Det undrade folk som trodde att vi åkte omkring och demonstrerade Görans skapelse. Bakom förarplats finns en större kommod. Den döljer nedgången till toaletten. Man sitter mitt i båten, delvis under vattenlinjen och gör det man ska. Ståhöjd. Svängrum. »Man sitter ostörd, avskild. Man slipper förargliga glip i skottet mot salong eller förpik och har aldrig känslan av att man sitter tillsammans med andra.«

Jag instämmer, 20 år senare.

Men den smart placerade toaletten och en illa tänkt möblering för övrigt kvaddar sittbrunnen totalt. Tycker jag idag. Då

FORBINA 9000

FAKTA

Längd **9,80 meter**
Bredd **3,37 meter**
Vikt **3,5 ton**
Bränsle **300 liter**
Vatten **150 liter**
Motor **Volvo Penta TAMD 41**
Fart **22/18 knop**
Begpris 2008 **800 000 kronor**

VÄRT ATT NOTERA

+ Bra bobåt
+ Genialiskt placerad toalett
+ Fantastiskt andrahandsvärde
– Sittbrunnen är inte den roligaste

KONTAKT

Forbinabåtar
054 85 01 00
www.forbina.se

VISSTE DU ATT

En ägare blev så trött på det läckande kapellet att han byggde en hytt i glasfiberarmerad plast över hela sittbrunnen.

FORBINA 9000

VÄRDET PÅ EN Forbina 9000 är än så länge stabilt. För 800 000 kronor får du en båt i medelskick.

»OM VINDEN LIGGER PÅ SNETT AKTERIFRÅN RISKERAR FOLK SOM LIGGER PÅ SOLDÄCK RÖKSKADOR.«

skrev jag så här: »Plus för dinetten, alltså. Lika många minus för sittarrangemanget i sittbrunnen. Om babord finns något som i bästa fall kan kallas för en vinkelsoffa. Ett bord ska svängas ut och fällas upp. Det fungerar inte.«

Jag borde ha kostat på mig en rak sågning, typ: Om inte Göran Forsberg har ommöblerat sittbrunnen när du ska hala upp plånboken, be honom lämna sittbrunnen öppen så du kan be din lokala snickare att ställa i ordning efter eget, eller ditt, huvud. Sämre kan det inte bli.

Idag tycker jag den konventionella lösningen med U-soffa och pentry i sittbrunnen är den bästa lösningen. Toaletten kan placeras i salongen och utrymmet känns avskilt i moderna båtar med basinredning i plast.

Några regelrätta intervjuer med ägare till Forbina 9000 har Vi Båtägare inte gjort. Men det har droppat in synpunkter:

»Integrerad gråtank på de första båtarna. Byt mot rostfri.«

»Vattentank om babord? Då har du ständig slagsida.«

»Vajerstyrningen upp till flybridge var seg och opålitlig.«

»Motorisoleringen på utsidan av motorboxen är tunn. Byt till 50 mm tjock, hög densitet.«

Att båten var högröstad anmärkte jag på i omtest ett par år senare: »Motorn som satt i de första båtarna, Volvo Penta 41A, är ett kapitel för sig. Den ryker som ett ånglok och avgaserna mynnar direkt ut strax ovan vattenlinjen om styrbord. Om vinden ligger på snett akterifrån riskerar folk som ligger på soldäck rökskador. En del ägare har bytt till en modernare motor och fått bättre acceleration men knappast lägre bränsleförbrukning (1,7 liter/distans vid marschfart). Volvo Pentas B-version av samma motor är bättre, men inte bra. En annan trist historia är högt motorljud på fullvarv – i alla fall de första åren. 84 decibel är på gränsen av vad Arbetarskyddsstyrelsen tillåter utan hörselskydd.«

Passagerarna sitter illa på soffan där bak, men hur sitter föraren? »Forbina 9000 har stora glasytor som ger fin runtomsikt, men vindrutetorkarna sveper över en för liten yta och dessutom nerifrån och upp så att vatten hela tiden rinner tillbaka över rutan. /.../ Instrumenteringen vid förarplats i sittbrunnen är perfekt. Inte prålig, utan effektiv och tillräcklig. Logg, lod och kompass sitter i blickfånget. /.../ Ett önskemål – gör den tvåsitsiga soffan reglerbar. Ytterligare ett önskemål – måla ytorna under vindrutan gråa så att man slipper reflexer.«

Hur går Göran Forsbergs förstlingsverk i sjön? Så här skrev jag för 20 år sedan: »Forbina 9000 har ett snällt V-bottnat halvplanande skrov som skär fint genom sjön. Båten stampar aldrig om den inte körs huvudlöst. Planingströskel saknas. Gångläget är bäst i farter över 14 knop, men det är inget problem att köra i lägre farter. Däremot är toppfarten inte imponerande. 20–24 knop står det i broschyrerna. Vi kom aldrig upp i mer än 20 knop. Marschfart 22 knop, 25 på topp vore idealet.«

Idag orkar inte Forbinan med gamla motorer över 18 knop på topp. Miljödieseln är tio procent mindre effektiv än den gamla krutdieseln och gamla motorer blir trötta. I skrivande stund finns sex Forbina 9000 till salu på *blocket.se*. Blott en har kvar originalmotorn. Vilket betyder tre saker:

1. Folk är missnöjda med farten.
2. De är så nöjda med båten att de kostar på ett par hundratusen på en ny, effektivare motor.
3. Andrahandsvärdet är högt och stabilt. Ett motorbyte lönar sig.

Jag var för snäll när jag recenserade uppförandet i sjön. »Att båten aldrig stampar om man inte kör huvudlöst« är information utan värde. Står man på i 15–18 knop i motsjö så stampar det rejält i alla halvplanande båtar med goda, rymliga stävar. Forbina 9000 är inget undantag, vilket man kan få för sig om man tolkar mina åsikter välvilligt. Och visst tar låringsjö tag i aktern.

Forbina 9000 tillverkades i 130 exemplar 1987–1993. Forbina 9001, utan akterruff med smart dörr ut till akterdäck, tillverkades i ett 20-tal exemplar.

Forbina 9000 kostade 561 500 kronor 1988, ett pris som banade väg för båtens popularitet, 1991 hade Göran höjt priset till 730 000 kronor. Drygt 30 procent upp. Idag pendlar priset mellan 800 000 kronor och en miljon, allt beroende på hur färsk motorn är. ■