

EN 3:A MED TVÅ UTEPLATSER

1987 började Göran Forsberg tillverka båtar i egen regi i Karlstad. Den första egna båten som lämnade varvet var Forbina 9000. 10 meter båt – med både akterruff och flybridge – som gav eko.

Text och foto **Thomas Hyrén**

Lysekil och västkusten levde inte upp till epitetet Bästakusten, i alla fall inte vädermässigt, när Praktiskt Båtagande stämt träff med familjen Strinning – Jonas, Sofia och sönerna Rasmus 6 år och Pontus 4 år. Den här dagen kurar den bohuslänska turistmetropolen under regntunga skyar. Himlen är grå, Gullmarn är grå och över hela nejden vakar Lysekils mäktiga kyrka – i gråaste Bohusgranit.

Jag intar position på piren vid gästhamnen längst in i Södra hamnen som är vår överenskomna mötesplats. Det tar inte många minuter förrän familjen Strinning Forbina 9000 döpt till *Malva* dyker upp ute på Gullmarsfjorden. Den krabba sjön till trots ser hon ut att gå stadigt. En bidragande orsak till den stadiga gången är att originalmotorn (Volvo Penta TMD 41 med 200 hästkrafter) för två år sedan ersattes med en sexylindrig Volvo Penta KAMD 300 EDC 24V. En oljebrännare med både turbo och kompressor som levererar 285 hästkrafter.

– Det är väldigt fint att ha en stor motor. Alltså, jag har aldrig kört med full gas. Inte ens när vi drar på och åker iväg. Jag trycker nog inte ner gasreglaget mer än till 70 procent, säger Jonas, som i nästa andetag avslöjar att 18–20 knop brukar vara marschfart när de far fram mellan Bohusläns klippor, kobbar och skär.

Jonas berättar att han i jakten på "rätt" Forbina 9000 provkörde ett objekt med originalmotor. Enligt hans uppfattning råder det inget tvivel om att båten vunnit på en vassare spis.

– De är ju inte speciellt kvicka. Jag provkörde en båt, som vi var väldigt nära att köpa, som det satt en originalmotor i. Med

full gas, vi var tre personer ombord, gick det med möda att komma upp i knappt 17–18 knop.

Utöver de prestandamässiga fördelarna bidrar den större motorn – hur motsägelsefullt det än kan låta – både till en lägre ljudnivå ombord och lägre bränsleförbrukning.

DEN ULTIMATA BÅTEN

Men att det skulle bli just en Forbina 9000 var inte alldeles självklart när det var dags för den unga familjen att byta båt. Efter fyra somrar i en Nimbus 26 MK II av 1981 års modell, som lämnat många plus på kontot för Nimbus, var deras förstaval en bättre begagnad Nimbus 31 Ultima. Problemet var bara att hitta en 31:a i ett skick som motsvarade den lite högre prislapp som följer med den premiumstämpel Nimbus båtar försetts med.

– Nimbus 31 Ultima tillverkades 1991–1994 och det är jättebra båtar. Men det var dels prisbilden, dels skicket. Alltså, skicket på de exemplar vi tittade på var så otroligt dåligt i förhållande till priset. De var så misskött. Jag måste säga att överlag är många båtar misskött, och det är jättestorligt.

Den fruktlösa jakten på en begagnad Nimbus i ett skick värt att lägga pengar på fick Jonas och Sofia att söka andra alternativ. När Forbina 9000 dök upp på deras radar avskrevs Nimbus 31 per omgående. Och när de i augusti 2008 fann sin *Malva* på Öckerö (då döpt till *Sunny Dream av Sunnanå*), stod det klart att hon var den ultimata båten för dem.

– Den här är mycket större invändigt än Nimbus 31. Och sedan har den flybridge,

säger Jonas. Det är lite kul, när jag var liten var det faktiskt tal i min familj om att mina föräldrar skulle köpa en Forbina 9000. Därför är det lite extra roligt att vår familj har köpt en nu.

Det är lite av en drömbåt med andra ord?

– Ja, det blir det ju egentligen. Det kan man faktiskt säga, säger Jonas och skratrar.

Tillverkningen av Forbinabåtar tog sin början 1987 på GF Marin i Karlstad. I ett par års tid hade varvet och dess ägare, Göran Forsberg, bland annat byggt dubbelruffade Nimo 27, konstruerad av Nils Morelius. Det finns också ett tydligt släktskap mellan Nimo 27 och Forbina 9000 – som i princip är en uppgradering

av Morelius 27-fotare. Gemensamma nämnare är att bägge båtarna är halvpplanande och utrustade med akterruff. De gemensamma släktdragen mellan båtarna är som tydligast på den handfull båt ur den första årskullen som saknar flybridge.

BÅDE AKTERRUFF OCH FLYBRIDGE

Forbina 9000:s entré på marknaden bemöttes med övervägande positiva omdömen. Intresset för Göran Forsbergs skapelse var stort, dels från den församlade båtpressen, dels från allmänheten. En bidragande orsak till den positiva responsen var att Forsberg lyckats med konststycket att, trots de kompakta ytermåtten 10,00 x 3,37 meter, konstruera en linjeskön båt med både akterruff och

FORBINA 9000

Längd: 10 meter
Bredd: 3,37 meter
Djup: 1 meter
Deplacement: 3 700 kilo
Vatten: 150 liter
Bränsle: 300 liter
Motor: Volvo Penta TAMD 41/200 hk
Toppfart: 24 knop
Marschfart: 20 knop
Kojplatser: 7
Konstruktör: Göran Forsberg
Tillverkare: GF Marin i Karlstad
Tillverkad: 1987–1990
Antal tillverkade: 125
Cirkapris begagnad: 750 000–900 000 kr
Forbinaklubben: www.forbinaklubben.org

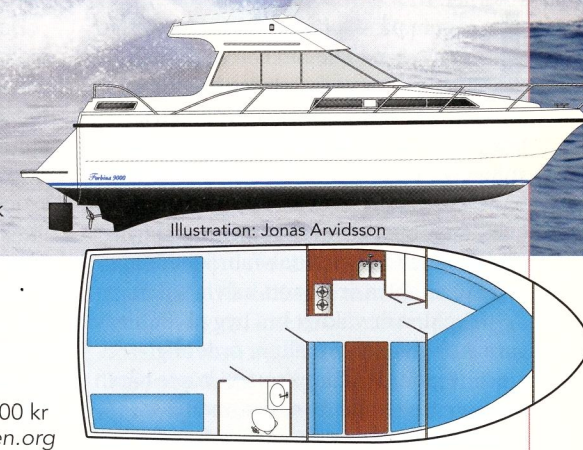


Illustration: Jonas Arvidsson

flybridge. Men allra störst uppståndelse väckte nog ändå placeringen av båtens hemligaste utrymme.

– Toaletten är placerad midskepps, så att man inte stör varandra från för- och akterruff under nätter och morgnar, det är kanon, säger Jonas.

Just nu sitter familjen Strinning nöjd i sin båt. Men om ett par år utesluter inte Jonas och Sofia att det kan bli aktuellt med att förverkliga en ny båtdröm. En

potentiell kandidat som efterföljare till *Malva* är en storasyster i Forbinafamiljen med modellbeteckningen 10 000.

– Men den båten är faktiskt mindre än den här. Dels har den skjutdörrar ut till akterdäck, dels har den ingen akterruff. I den här är det ändå tre sängplatser bak. På 10 000 är det midkabin i stället och den har ingen dinette nere i salongen. Så fastän den är längre är den mindre invändigt, säger Jonas Strinning.

"Jag trycker nog inte ner gasreglaget mer än till 70 procent, säger Jonas, som i nästa andetag avslöjar att 18–20 knop brukar vara marschfart."



Akterruffen, som rymmer tre kojplatser och gott om stuvutrymmen, är Pontus och Rasmus eget krypin ombord.



Nya bänkskivor och rostfri plåt som stänkskydd ger ett fräscht pentry.



Dinneten, tvärs pentryt, fungerar både som matplats och vid behov som kojplats för två.



På toan har Jonas bytt den gamla bänkskivan och satt in ett nytt handfat.

Interiör FUNKTION FÖRE FORM

Lagom på alla håll och kanter, var ett tidigt omdöme om Forbina 9000. Det var en passande beskrivning premiäråret 1987 och beskrivningen känns lika passande 2010. Båten ansågs också välbyggd, med bra kvalitet på utförandet både vad gällde skrovets sandwichlaminat och den robusta träinredningen. Båtarna såldes både i hel- och halvfabrikat. Jonas och Sofias -91:a är just ett halvfabrikat.

– Men den är väldigt bra byggd för att vara ett halvfabrikat, allt är ordenligt gjort. Den förra ägaren som vi köpte båten av visste inte att den var det, men jag ringde till Forbina och frågade hur det låg till. Varvet har register över alla sina båtar och är väldigt hjälpsamma även när det gäller äldre båtar som Forbina 9000, säger Jonas Strinning.

Till vardags driver Jonas en karosseri-firma som bygger om och inreder bussar för bland annat färdtjänst-, taxi- och skolskjutsändamål. Och det märks tydligt att renoveringen är utförd med ett professionellt handlag. Finish och materialval följer på ett förtjänstfullt sätt att *Malva* faktiskt har uppnått myndighetsålder.

Det faktum att den tidigare ägaren bytt motor, backslag, axel och propeller 2007, och att båten bara körts cirka 90 timmar sedan dess, var den främsta orsaken till att den hamnade i familjens ägo. Med den investeringen, uppskattningsvis 300 000 kronor, ur vägen kunde de i stället bränna lite kulor på att ge hela båten en överhaling.

Bortsett från motorn var båten i det närmaste i orört originalskick. Under renoveringens gång har Jonas och Sofia passat på att renodla båtens färgschema. När den kom i deras ägo var skrov- och vattenlinjerna röda och gråa. Kapellet var grått och botten var målad i en svart kulör. En blandning som inte tilltalade esteter i familjen Strinning.

– Nu har vi gjort om den så att båten är blå och vit. Vi har sytt ett nytt blått kapell och så har jag låtit tillverka nya blåa dekorlinjer hos en skyltmakare så att hon ser lite modernare ut. Båten har också fått en blå vattenlinje och så är Forbinamärkena på skrovet utbytta mot likadana som sitter på de nyare båtarna, säger Jonas.

Genom att klä om hela inredningen,

framför allt insidan av friborden, men även skott och andra trärena ytor, har Jonas tonat ned exponeringen av regnskog som lätt kan ge intryck av brittisk herrklubb. På kuppen känns båten både fräschare och modernare, samtidigt som underhållet blir enklare med färre rena träytor att hålla efter. Jonas har även snickrat nya bänkskivor både till pentryt och till toaletten. I pentryt har de gamla kakelplattorna, som inte kändes så båtmässiga, ersatts med ett stänkskydd i rostfritt. Summa summarum är det jobb som den genomsnittlige båtägaren sprider ut över, låt säga tre–fyra vintrar, som Jonas lagt ned på tre–fyra månader.

– Ja, vi har knappt sett av honom på en hel vinter, säger Sofia med ett klingande skratt.

BORDET UTBYTT

En återkommande anmärkning i gamla tester av Forbina 9000 gäller bordet som ackompanjerar sittbrunnens vinkelsoffa. Det kritiserade bordet ombord på *Malva* är inte oväntat utbytt mot ett nytt.

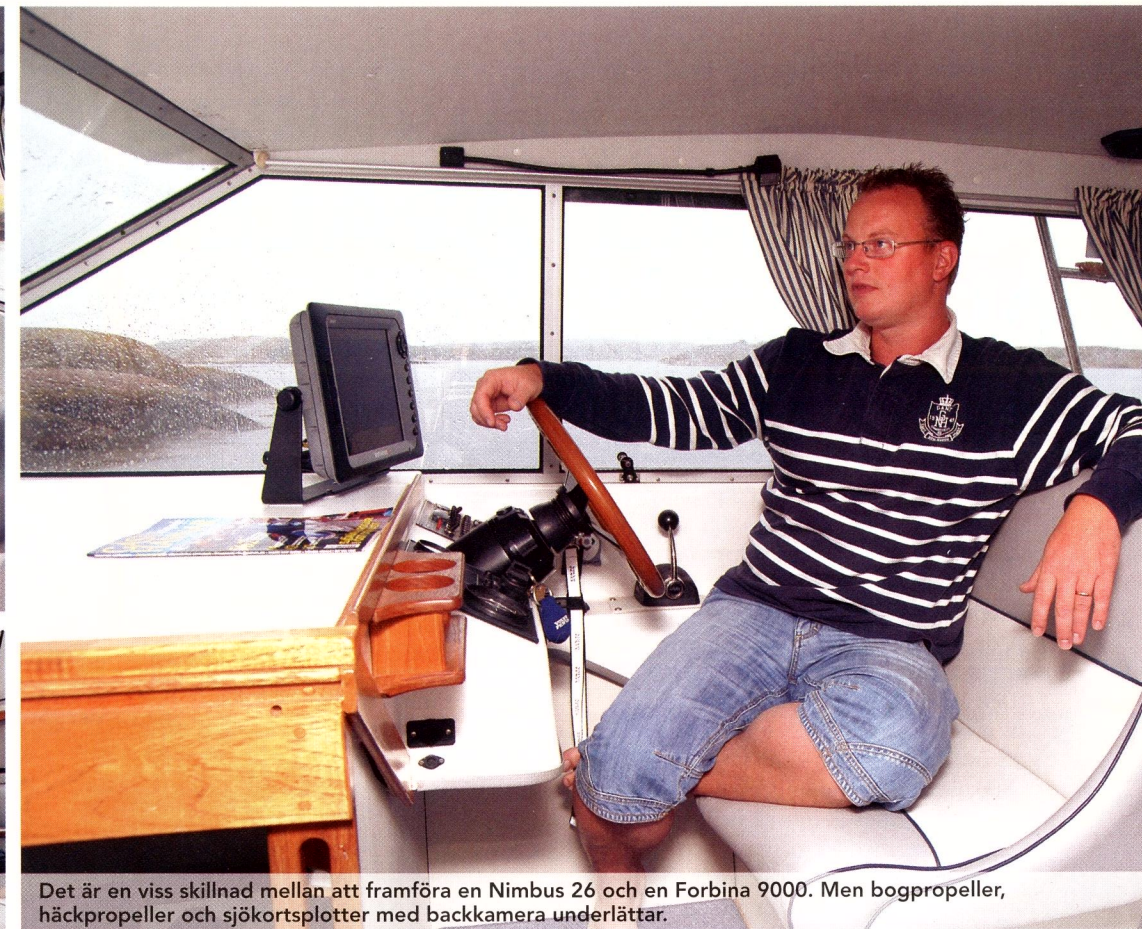
– Bordet, som var en hopvikbar histo-



Instrumentbrädan kan ibland ge elaka reflexer i vindrutan.



Bordet i salongen är båtens mest ifrågasatta detalj.



Det är en viss skillnad mellan att framföra en Nimbus 26 och en Forbina 9000. Men bogpropeller, häckpropeller och sjökortsplotter med backkamera underlättar.

ria, var helt katastrofalt. Det fanns ingen styrsel alls i det, säger Jonas.

Dessutom, påpekar Sofia, är underredet så fånigt konstruerat att det inte ryms så många personer runt bordet som dess storlek antyder. Det bord som nu sitter i familjens båt har Jonas snickrat ihop själv. Huruvida det är färdigt, eller om det är att betrakta som en prototyp, återstår att se. På gott och ont, konstaterar Sofia, så är inte Jonas sen att dra igång nya projekt om hon antyder att något behöver fixas.

PB:s husesyn inleds i förpiken, som bland annat inrymmer kojplats för två, med ett rejält stuvfack dolt under dynorna.

– Det är lite trångt, man får ligga lite på snedden. Annars är det gott om utrymme, höjden räcker till så att man kan sitta upp i sängen utan problem. Men just att ligga på sned känns lite tokigt, säger Jonas, som påpekar att det funnits tillfällen när han vaknat mitt i natten med huvudet nedåt ...

Ett kliv eller så närmare aktern återfinns pentryt och dinneten. Pentryt, på babordsidan i salongen, försågs under föregående vinter med ett nytt kylskåp med frysack (80 + 8 liter), en ny gasolspis med ugn och en köksfläkt.

Den tidigare ägaren hade offrat båtens enda garderob för att få plats med ett

större kylskåp. I gengäld fick pentryt ytterligare en hurts med lådor för pryttlar och husgeråd. Eftersom det är rätt höjd på bänkarna, gott om plats för att laga mat och tillräckligt med förvaring, fanns det ingen anledning att göra några fler ingrepp i pentryt.

Dinneten, tvärs mot pentryt, går att förvandla till två kojplatser (sju totalt) om det är många ombord.

– Där sitter vi fyra personer utan problem. Under dynorna är det stuvfack som är en meter djupa. Det är för övrigt väldigt gott om stuvfack i hela båten, och det är lite farligt som sagt, eftersom vi aldrig plockar ur några prylar.

PLUMP I PROTOKOLLET

En trappa upp, om styrbord i sittbrunnen – eller salongen som Jonas väljer att kalla den – är förarplatsen placerad. Sätet rymmer två personer med bra sikt runt om för både skeppare och navigatör. En plump, rätt stor dessutom, i protokollet är de reflexer som speglar sig i vindrutan.

– Reflexerna är en ren katastrof! Vi brukar få lägga en mörkblå filt uppe på instrumentbrädan. Det är något som jag måste försöka fixa till. Men jag vill ju inte måla den svart heller, för det ser inte så kul ut.

Utrymmet mellan ratt och instrumentbräda är stort nog för att veckla ut ett sjökort för analog navigering – som backup för den annars välsignade och närvarande elektroniken i form av sjökortsplotter – kompletterad med backkamera.

DUSCH SAKNAS

Båtens omskrivna toalett är placerad direkt bakom förarplatsens ryggstöd. Jonas och Sofia var först en smula skeptiska till placeringen. Men det tog inte många dagar ombord förrän de omvärderade sin skepsis. Placeringen mitt i båten gör det möjligt att, inte minst nattetid, nyttja klosetten utan att väcka alla ombord. Toaletten är för övrigt tillräckligt rymlig för att 185 centimeter båtreporter varken ska behöva ducka eller drabbas av klausrofobi. Att utföra en 360-graderssväng är inte heller några problem. Dock saknas duschmöjligheter.

– Dusch, då är det badbryggan som gäller, säger Jonas.

Akterruffen fungerar som barnkammare ombord på *Malva*. Förutom en dubbelsäng med fullstora mått åt alla håll finns där även en enkelsäng som är något förkortad (cirka 170 centimeter). Även i detta utrymme har konstruktör Forsberg lyckats integrera flera smarta stuvfack. »

Exteriör

TREDJE VÅNING
ÄR FÖRSTAVALET

När de första Forbina 9000-båtarna lämnade varvet i Karlstad 1987 saknades flybridge. Men redan året därpå var påbyggnaden på plats. Det skulle dock dröja ytterligare något år innan kommandobryggan fick sitt slutgiltiga utseende.

Det finns två vägar att ta sig upp på båtens översta våningsplan. Smala, smärta och viga personer kan klättra upp via en lucka i taket som är placerad ovanför toaletten. Alla vi andra väljer med fördel en av de rostfria lejdarna på utsidan av överbyggnaden.

– Den är helt otrolig, säger Jonas och fyra av ett leende som avslöjar att nedcab-bat på översta våningen är förstavalet när det vankas båtåka för familjen.

– Båtens flybridge är inte så stor, det går inte att jämföra med att gå upp på en Nord West 390. Men du sitter bra och har en otroligt fin överblick. Framför allt ser du väldigt väl ned i vattnet när du ska lägga till. Och så går det så tyst, däruppe hör du bara hur vattnet fräser. Motorljudet når inte dit upp, fortsätter han.

VÄGER MINST ETT TON EXTRA

Forbina 9000:s sjöegenskaper är relativt goda, anser Jonas. Han är visserligen inte så förtjust i att pressa båten i för hård sjögång. Men om tillfället så kräver är det inte båtens prestanda som utgör begränsningen.

– Upp till en meter höga vågor är inga problem, då är det bara att köra på. Det känns att hon är tung.

Vikten enligt specifikationen är 3,7 ton, men Jonas tippar att båten väger minst ett ton till tankad, packad och klar.

– Hon är väldigt känslig – det är nästan alla de här båtarna när de kommer upp i farter över 20 knop – när man förflyttar sig inne i båten under färd. Vår båt är utrustad med manuella trimplan, men något som står på önskelistan är automatiska trimplan. Jag har aldrig provkört någon båt som haft det och skulle behöva prata med någon om hur det funkar. För det räcker med att någon ombord flyttar sig härifrån och ställer sig i mitten när det går runt 20 knop, säger Jonas och mättar ungefär en meter med armarna, för att det ska påverka balansen i båten.

Problematiken är enligt Jonas inte unik för Forbina 9000.

– När jag åker med pappas Nimbus 320, som är helt ny, betar den sig på precis samma sätt. Båtarna blir tydligen sådana när de är i den här storleken.

I övrigt när det gäller att köra båten så är det inga dramatiska skillnader jämfört med deras gamla Nimbus 26:a. Efter att ha avverkat cirka tusen distansminuter känner sig Jonas varm i kläderna.

– Jo då, nu börjar hon bli lättkörd. Det är klart att det handlar om vana, speciellt med akterpropeller, häckpropeller och bogpropeller.

– Alla säger att det är fusk med alla hjälpmedel, skrattar Sofia.

REJÄLT VINDFÅNG

Bog- och häckpropeller är attiraljer som underlättar framförandet, inte minst vid tilläggning i trånga lägen. Båtens höga överbyggnad utgör ett rejält vindfång som kan ställa till det om man är ovan.

– Jonas är väldigt duktig tycker jag på att köra båt. När vi lägger till och så där krävs det erfarenhet, för jag orkar inte hålla emot, alltså man har inte så mycket att sätta emot när det blåser. Där är det stor skillnad jämfört med vår förra båt, säger Sofia.

Trots sina generösa innermått inkräktar inte båtens överbyggnad på skrovets fulla bredd. Att beträda skarndäck kräver inga större balansnummer. Lägg därtill att pulpiten möter pushpit i höjd med sittbrunnsgång och tryggheten är total även med barn ombord, konstaterar Jonas och Sofia. Grabbräcket på överbyggnaden ger ytterligare stadga vid kraftig sjögång. Ett rostfritt räcke omger även hela flybridge.

– Jag har satt i ett extra handtag längst bak på utsidan flybridge. Det saknades något att hålla i när man ska kliva ned i båten, säger Jonas.

Längst akterut tronar en rejäl badbrygga. Med plats för ankarspel, dusch och ett stuvfack stort nog att svälja utombordaren till gummijollen plus krabbfiskehinkar och diverse badleksaker.

– Ankarspelet var precis bytt av den förra ägaren. Däremot har jag satt på kätting, jag är lite för kätting nämligen. Det är mycket rassel men det är väldigt sällan det släpper. Det är ändå 60 meter och väger två kilo per meter. Det är 120 kilo, och så ett 15 kilos Bruceankare på det. Det släpper aldrig, säger Jonas Strinning.



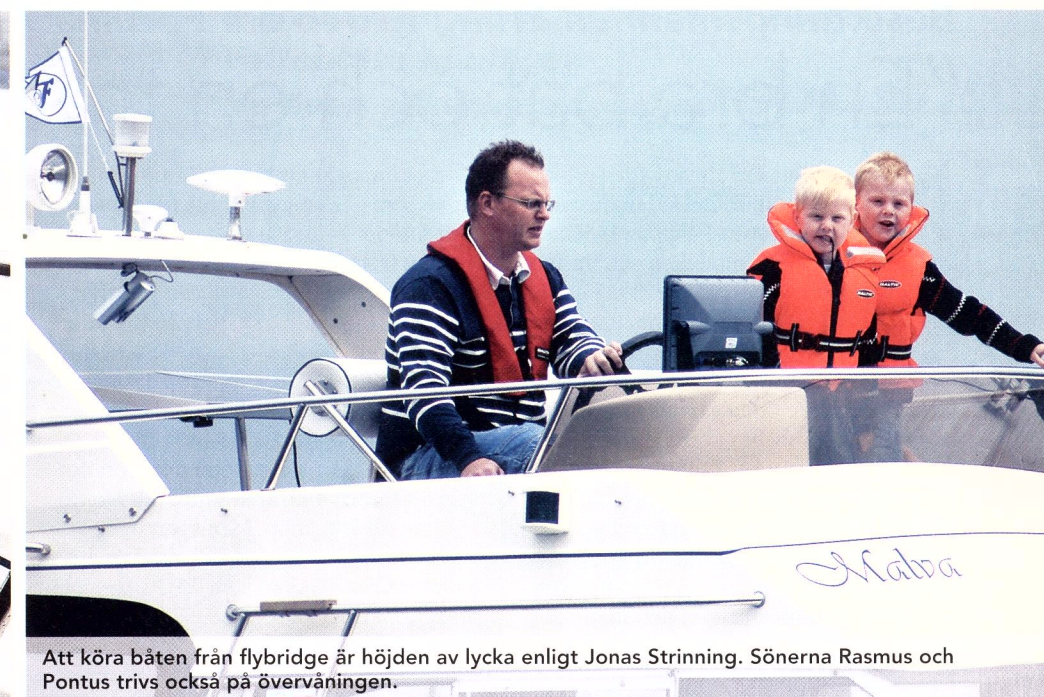
Den utdragna pulpiten och det relativt breda skarndäcket gör alla förflyttningar ombord både trygga och enkla.



Ankarboxen är ett exempel på båtens väl tilltagna stuvutrymmen.



Överbyggnaden har föredömligt rena linjer och ytor.



Att köra båten från flybridge är höjden av lycka enligt Jonas Strinning. Sönerna Rasmus och Pontus trivs också på övervåningen.



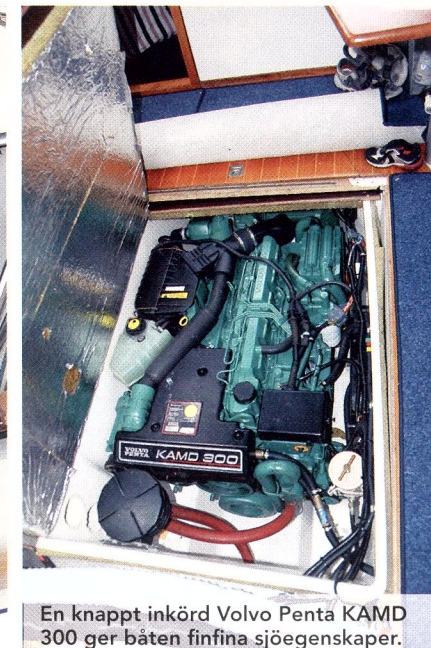
Ett extra handtag, för att förenkla insteget i båten, har Jonas monterat i bakkant av flybridge.



Om inte pulpit är nog finns det även grabbräcken/stegar på bägge sidor om flybridge.



Insteget i sittbrunnen känns smidigt.



En knappt inkörd Volvo Penta KAMD 300 ger båten finfina sjöegenskaper.



Badbrygga, med ankarspel, dusch och ett stuvfack som sväljer det mesta.

Besiktningsmannen Erling Kroon om Forbina 9000

"En bra båt och en trevlig modell"

Med blott 125 tillverkade Forbina 9000 tillhör inte båten de vanligaste i svenska vatten. Men om man är sugen på modellen och träffar på ett välskött exemplar finns det enligt Erling Kroon få skäl att tveka. Han upplever båten som prisvärd.

– Jag vill påstå att det är en bra båt med klassiska och lite tidlösa linjer som jag tror kommer att stå sig bra även i framtiden.

Rent generellt anser Erling Kroon att Forbinabåtarna har en hyfsat hög byggkvalitet på både skrov och inredning. Varvet har inte gjort sig känt för att använda sig av oprövade lösningar. Tvärtom, vilket kan upplevas som konservativt, men det borgar samtidigt för få överraskningar. Som spekulant finns det framför allt två saker att ta i beaktande.

– Det första är att skrovet är utformat på ett vis som gör att jag blir lite fundersam över hur det är att köra båten i krabb sjö. Att fara fram i 17–18 knop tvärs över Hanöbukten i krabb sjö lär bli rätt stampigt. Den trivs nog bäst inomskärs i hårt väder.

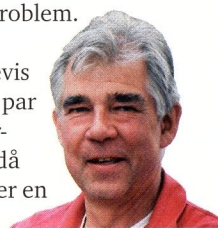
Den andra detaljen som är värd att fundera över vid ett eventuellt köp är om man ska satsa på en båt med rak axel eller drev.

– Båten finns med båda varianterna. Med drev finns risken att du upplever det som att fören vandrar, framför allt när du kör i tre till åtta knop. Men egentligen är det aktern som driver ut på grund av propellerns skovelverkan. Om du till exempel tänkt köra Göta kanal med en drevbåt får du vara beredd på rejäl armgymnastik. Det slipper du på en båt med axel. Å andra sidan är en båt med drev lättare att manövrera i trånga hamnar, säger Erling Kroon.

Det vanligaste motoralternativet i Forbina 9000 är Volvo Penta TAMD 41. En pålitlig maskin, med viss reservation.

– Det är i regel inte driftstimmarna som är problemet för en marinmotor. Snarare är det perioderna när de står still som sliter mest. Med snart 20 år på nacken, som det handlar om i de här båtarna, kan man inte vara 100 procent säker på motorn längre, säger han.

Reservdelar är inget problem. Men samtidigt är det en gammal och förhållandevis törstig motor, och på ett par års sikt kanske ett motorbyte går att räkna hem, då en ny drar mindre och ger en lägre driftskostnad.



OM MAN INTE KÖPER EN FORBINA 9000, VAD KÖPER MAN DÅ?



Foto: Båtagent

Storebro 340

Båten var den första i en ny generation från Storebro. Designmässigt är överbyggnadens linjer lite mjukare än tidigare decenniernas något kantiga Storebrobåtar.

Båten tillverkades med två olika motoralternativ. Antingen kunde kunden välja Volvo Penta TAMD 41 (200 hk) eller TAMD 61 (294 hk). 340 är en riktig tungviktare på drygt 7 ton som går stadigt i lugn sjö, men ju grövre sjö desto oroligare gång.

I salongen en trappa ned är inrymt en förpik med dubbelkoj, en dinette samt pentry och toalett. I sittbrunnen är en U-soffa placerad.

Längd: 10,23 meter
Bredd: 3,77 meter
Djup: 1,1 meter
Deplacement: 7 000 kilo
Vatten: 400 liter
Bränsle: 1 000 liter
Motor: 2 x Volvo Penta TAMD 61/294 hk
Toppfart: 29 knop
Marschfart: 25 knop
Kojplatser: 5
Konstruktör: W. H. Wilke
Tillverkare: Storebro Bruk
Tillverkad: 1985–1993
Antal tillverkade: 155
Cirkapris begagnad: 1 100 000–1 800 000 kronor



Foto: Carl Petter Swensson

Fjord 34

Norska Fjord Boats lanserade Fjord 34 i två olika utföranden – med och utan flybridge. I modellutbudet fanns även en systerbåt som var fyra fot längre.

Ruffen i aktern är båtens rymligaste och inrymmer en dubbelkoj, ett par garderober samt en separat toalett med dusch. Ytterligare ett hemlighus, placerat mellan salong och förpik, finns ombord. I förpiken finns två kojplatser till. Pentry är placerat om styrbord i salongen.

Flybridge erbjuder sittplats för tre personer. Båten är ingen lättviktare direkt och går stadigt i sjön även när det gungar lite.

Längd: 10,37 meter
Bredd: 3,70 meter
Djup: 0,75 meter
Deplacement: 7 000 kilo
Vatten: 500 liter
Bränsle: 1 000 liter
Motor: 2 x Perkins 145 hk
Toppfart: 18 knop
Marschfart: 13–14 knop
Kojplatser: 4
Konstruktör: Eivind Amble
Tillverkare: Fjord Boats
Tillverkad: 1971–1973
Antal tillverkade: Ingen uppgift
Cirkapris begagnad: 500 000–600 000 kronor



Foto: Fri Marin

Princess 35

En välbyggd båt som lämpar sig för långa turer. Skrovet har lite vassare vinkel i förskjeppet, vilket ger en mjuk gång i grov sjö.

Förpiken inrymmer en dubbelkoj. Om styrbord i salongen finns en dinette med höj- och sänkbart bord som kan omvandlas till en dubbelkoj. I vissa exemplar är dinetten ersatt av en hytt med två fullängdskojer. Om babord delar ett L-format pentry med gasolspis och ugn och en stor toalett med dusch på utrymmet. I övre salongen finns ytterligare en dinette/dubbelkoj samt en enkelkoj. Soffa för två personer på förarplats, dubbelkommando på flybridge.

Längd: 10,74 meter
Bredd: 3,68 meter
Djup: 0,99 meter
Deplacement: 6 300 kilo
Vatten: 360 liter
Bränsle: 680 liter
Motor: 2 x Volvo Penta TAMD 41
Toppfart: 21 knop
Marschfart: 16–18 knop
Kojplatser: 7
Konstruktör: Bernard Oleisinski
Tillverkare: Marine Projects
Tillverkad: 1984–1990
Antal tillverkade: 900
Cirkapris begagnad: 1 100 000–1 300 000 kronor