

FLIPPER MOT NYA HÖJDER

**HISTORIEN OM FLIPPER 787 TAR AVSTAMP I FÖREGÅNGAREN FLIPPER 717.
DRAR MAN EN PARALLELL TILL BILVÄRLDEN FINNS DET LIKHETER MELLAN DE
BÄGGE FLIPPERMODELLERNA OCH VOLVO 760, SOM LANDADE I S70.**

LÄS MER >>

Flipper mot nya höjder

Flipper 787

Historien om Flipper 787 tar avstamp i föregångaren Flipper 717. Drar man en parallell till bilvärlden finns det likheter mellan de bägge Flippermodellerna och Volvo 760, som landade i S70.

TEXT OCH FOTO THOMAS G HYRÉN

Vän av ordning tycker säkert att det är löjligt att jämföra Flipperbåtar med Volvobilar. Men betänk då att många av Flipperns 1980–1990-talskonstruktioner har ett formspråk som tydligt avslöjar deras inbördes släktskap. Att Flippers, liksom Volvos, andrahandsvärde varar är också ett oomkullrunkeligt faktum. Jämte möjligtvis Nimbus har Flipper som varumärke en särställning bland Praktiskt Båtägandes läsare.

När det gäller Flipper 717 och 787 finns det ytterligare en omständighet som gör att liknelsen mellan bil och båt känns relevant. Inom bilbranschen är det idag vanligt att utveckla plattformar som får bära upp en rad olika karosser. En kostnadseffektiv metod för att sprida utvecklingskostnader när nya modeller presenteras i en allt raskare takt. Det här genidraget genomförde Flipper redan i mitten på 1990-talet. Då fick Håkan Södergren uppdraget att uppdatera och modernisera linjerna på Flipper 717, som han ritat fem år tidigare.

Det kompetenta skrovet är konstruerat av Mr Flipper himself, Sigurd Isacson. Notera skrovet. Inte skroven. I princip är det en fast badbrygga, som adderar 70 centimeter i längd, som skiljer de bägge båtarna åt – från relingen och nedåt. I 787-inkarnationen har dock Håkan Södergren försett skrovet med ett fönster på vardera sidan. Tillsammans med de kromade ventilationsgallren till ma-

skinrummet bidrar de dels till att föryngra utseendet, dels till att sprida lite dagsljus under däck. Om babord är fönstret placerat vid stickkojen inunder salongens U-soffa. Och om styrbord är det på toaletten som fönstret bidrar till att bekämpa mörkrets makter.

Föregångaren Flipper 717 tillverkades i två versioner mellan 1988 och 1994 med tilläggen S och C i modellbeteckningen. Där S kan uttydas som Salongsbåt och C som Coupé.

I 787-utförandet, som tillverkades från 1997 till 2005, är det endast S-modellens utförande med glasdörr mellan salong och akterdäck som levt vidare. Fast det skiljer ett halvt decennium mellan de bägge Flipperbåtarna går en del linjer i Håkan Södergrens design igen. Lite som Volvo 760 kontra S70 – samma grundform fast lite mjukare kanter och hörn på den senare. Vilken man föredrar är en smaksak. För Lasse Carlsson, ägare till 787:an *Julius Orkan* från 2001, var det en kombination av det praktiska och det estetiska som resulterade i att han växlade in sin gamla Uttern mot en Flipper.

– Jag är lite allergisk mot kapell och ville ha skjutdörr till akterdäck. Sedan tyckte jag att båten på något vis hade en kombination av moderna och klassiska linjer. Så jag fastnade både för utseendet och konceptet. Innan den här hade vi en hardtop-båt, en Uttern 630, med kapell. Grundkoncepten är lite lika dem emellan, fast allt



Lasses tips

1 Jag tror att båten ursprungligen är gjord för en V8, som är mycket mindre. Det är trångt i motorrummet. Ska du meka själv måste du vara lite åt ap-hållet för att komma åt.

2 Tänk dig inte att båten är större än för två vuxna och två barn.

3 Överväg att montera bogpropeller.



var mycket mindre på Uttern, plus att den har kapell, säger Lasse, som sammanfattar sina synpunkter på kapell i en mening – bökgigt, smutsigt, fågelskit och spindelbon.

Lasse Carlsson är nu inte ensam att omfamna salongsbåtskonceptet. På våra breddgrader är det många båtägare som tilltalas av tanken på en större, ombonad överbyggnad, som inte är lika väderkänslig som ett kapell. Tidigt på våren, sent på hösten



Flipper 787

Längd: 7,87 meter
Bredd: 2,85 meter
Djup: 0,80 meter
Deplacement: 2,5 ton
Vatten: 70 liter
Bränsle: 300 liter
Motor: Volvo Penta AD41 DP à 200 hk/
 KAD43 à 230 hk
Toppfart: 32 knop
Marschfart: 23 knop
Kojplatser: 4 + 1
Konstruktör: Sigurd Isacson/Håkan
 Södergren
Tillverkare: Bella Boats, Finland
Tillverkad: 1995–2005
Antal tillverkade:
Cirkapris begagnad:
 400 000–650 000 kronor



ILLUSTRATION: JONAS ARVIDSSON

och för all del under kyliga sommarkvällar kommer salongsbåten allra bäst till sin rätt.

– Det här konceptet gör att det bara är att slå igen dörren och dra iväg. Du behöver inte ens sätta på värmen, den kommer ändå. Det betyder också att det är snabbt och smidigt att sticka iväg. Samma sak när du kommer in i hamn. Du är klar att sticka från båten på nolltid efter att du lagt till, säger Lasse.



Interiör

Vitt och fräscht

Dynorna är marinblå. Och visst har snickerierna sina rötter i regnskogen. Ändå känns Flipper 787 modern snarare än traditionell.

Det krävs ett kliv ned genom dörren som skiljer akterdäck och salong på Flipper 787. Men med fönster i alla väderstreck, plus i takluckan, har du steget ned till trots full kontakt med omgivningen. Om babord, ett halvt trappsteg upp igen – på samma nivå som akterdäck, återfinns en U-soffa och ett stabilt matbord som enligt Lasse Carlsson funkar jättebra för fyra, sådär för fem. I soffans framkant finns ett ryggstöd som kan flippas framåt eller bakåt. Framåt för samvaro runt bordet, bakåt för att navigatören ska sitta säkert.

Om styrbord i salongen finns ett långsgå-

ende pentry utrustat med ett kylskåp på 50 liter, diskho med kallt och varmt tryckvatten samt en spis med keramikhäll från finska Wallas som hämtar sitt bränsle från båtens dieseltank. Belackarna hävdar att Wallasspisen är långsam, något som Lasse håller med om. Men han tycker att den fungerar jättebra och sätter hellre på potatisen fem minuter tidigare än installerar gasol ombord.

– Det här är ju smutt, säger Lasse, som knäpper loss ratten och fäller fram förarstolen. Då har du plötsligt fått en rejäl extra avställningsyta när du håller på i pentryt.

Förarplatsen är helt okej, tycker Lasse. Takluckan, lika bred som överbyggnaden, gör det möjligt att stå upp och köra om tillfället så kräver. Fast vill du variera körställningen när du står upp behöver du vara lite kreativ med fötternas placering, säger Lasse med ett snett leende.

Toaletten med dusch, garderob, stickkojen om babord under matplatsen, och förpikens dubbelkoj är placerad en trappa ned från salongen sett. Vilken koj som är båtens bästa beror på vem du är.

– Är man två som är lika långa som jag, 187 centimeter, då funkar det inte för bägge att sova i förpiken, säger Lasse, som därför föredrar att krypa till kojs i stickkojen.

Boven i dramat stavas toaletten. För att utrymmet inte ska upplevas som alltför



klaustrofobiskt har konstruktör Södergren valt att snedställa skottet mellan klosett och förpik.

Enligt varvets specifikation erbjuder Flipper 787 fem kojplatser. Det är inte ljug, konstaterar Lasse. Men dels blir det rejält trångt om så många ska samsas ombord samtidigt, dels är det inte helt självklart var all packning ska förvaras.

– När det gäller stuvfack kan jag tycka att det är lite dåligt med den varan när det gäller personliga saker. Garderober i salongen fylls rätt snabbt med flytvästar, paraplyer och sådant där. Ute är det kanonbra, med två stuvfack både på badbryggan och på akterdäck, säger Lasse. Småplock och båtgrejer går fint att stoppa undan i trappsteg, bakom salongssoffans ryggstöd, i matbor-

dets underrede, i pentryt och under förarplatsens fotstöd, fortsätter Lasse, som konstaterar att två vuxna bor gott ombord medan två vuxna och två barn också borde funka fint. Inte fler.

Med båtmått mätt är det relativt sparsamt med snickerier ombord. Inredningen, som domineras av vitt laminat och vita skrovmattor, känns ljus, fräsch och modern. Matbordet, delar av pentryt och allt listverk är tillverkat av teak. Finishen på lackarbetet varierar en del. Lasse, som är utbildad möbelsnickare, konstaterar att de teakytor som utsatts för solens UV-strålar tagit mer stryk. Annars anser han att klassen på snickerierna är helt okej

– Grejerna sitter där de ska, och det skramlar inte alltför mycket om det heller.

Bild för bild

1 Inbjudande entré från akterdäck till den ombonade salongen.

2 Toaletten, med innerliner i plast, känns lättstädad. Handfatet har duschmunstycke med varmt och kallt vatten.

3 Förpiken erbjuder båtens bredaste koj. På styrbordssidan stjälar dock skottet till toaletten ett par decimeter på längden.

4 Stickkojen är inrymd under salongens U-soffa. Dagsljus från två håll motverkar klaustrofobi.

5 Med förarstolen uppfälld frigörs en halv kvadratmeter avställningsyta. Kylskåp med varmt och kallt tryckvatten samt dieseluppvärmd keramikhäll med två värmezoner.

6 Förarplatsen har bra runtomskikt. Plats för sjökort framför ratten. Plotter monteras lämpligen i taket. En stor taklucka gör det möjligt att stå upp och köra.

7 Det finns stuvfack och lådor både här ...

8 ... och där. Dock tycker Lasse att det saknas bra ställen att förvara personliga prylar.





Exteriör

”Den är så snygg”

Lasse Carlsson får ofta höra positiva kommentarer och nyfikna frågor när han är ute och far med sin Flipper 787:a Julius Orkan.

En fantastisk båtupplevelse – i en Flipper 787 både kör och bor du bekvämt. Båten är både elegant och funktionell med högklassig finish.” Citatet, som är saxat ur ett reklamblad från början av 2000-talet, är inte enbart försäljarrappakalja. Håkan Södergren har lyckats väl med proportionerna både på föregångaren 717 och 787.

– I mina ögon och många andras, och det här är inget påhitt, för det händer ganska ofta att folk frågar mig vad det är för en båt, för att de tycker att den är så snygg. Och det är ju jättekul och positivt att höra, säger Lasse med ett leende.

De relativt höga friborden, i kombination med den kilformade överbyggnaden, gör att Flipper 787 utstrålar pondus. Tillsammans med den integrerade targabågen ser båten snabb ut redan vid bryggan. För att underlätta ombordstigning i fören har Lasse låtit montera ett peke med integrerad steg. Den som inte är så sugen på att vandra längs skarndäck med semesterpackning och matkassar kan med fördel skicka in dem via fördäcks- eller takluckan.

Annars är skarndäcken breda, pulpit är dragen nästan hela vägen till akterdäck – och

där den tar slut tar rejäla grabbräcken vid.

– Båten är jättestabil att röra sig på. Den ligger bra i vattnet. Det känner man om man kliver upp och går fram längs sidan och upp på fördäck, säger Lasse.

Ett rejält stuvfack på vardera sidan om akterdäcket sväljer massor med prylar och dubblar som både fotsteg och sittbänkar. Längst akterut en rejäl badbrygga, med två stuvfack, avskild från resten av båten med en grind i rostfritt.

Flipper 787 har levererats med motorer från både Volvo Penta och Yanmar på 165 till 230 hästar. Med en Volvo Penta AD41 på 200 angav varvet 32 knop som toppfart. I 27 knop anges bränsleförbrukningen till 1,17 liter/sjömil. Lasse, vars *Julius Orkan* är bestyckad med en Volvo Penta KAD43:a på 230 hästar, kan delvis verifiera de siffrorna. Fast hans båt har 30 extra hästar toppar den inte heller mer än 32 knop. Under en treveckors semesterturné sommaren 2012 – med drygt 21 knop som marschfart – stannade den genomsnittliga bränsleförbrukningen på 1,13 liter/sjömil (inklusive bränsle till spisen).

– Fast egentligen är nog 23–24 knop en bättre marschfart. I alla fall om man ser på

varvräknaren. Men jag tycker att det börjar gå för fort då, säger Lasse.

Samtidigt är det ingen nackdel med vetenskapen om att det finns prestanda att tillgå om tillfället så kräver, erkänner Lasse. När vår systertidning Vi Båtagare testade en begagnad Flipper 787 för ett par år sedan var deras slutsats att båten tål mer än de 200 hästar som testexemplaret hade, att 200 är tillräckligt, men att färre är tveksamt. Den vassa skrovvinkeln behöver helt enkelt lite power för att komma till sin rätt.

– Innan jag köpte min båt lyssnade jag runt lite och tittade på vad som fanns. Då fick jag en liten varning om att det inte är samma rapp i de båtar som har svagare motorer. På den här är det både kompressor och turbo, så det svarar bättre när du trycker till på gasen.

– Det är ju en rätt kraftig V-botten och den går bra i sjön, det måste jag säga. Men om jag ska nämna några nackdelar, så är det som vanligt med den här typen av båtar att de i princip vill vända sig runt sin egen axel. Kommer du in fel i en våg och samtidigt slår av gasen, ja då vill hon vända sig och gå baklänges om man inte är med och rattar. Det är för att det är så otroligt mycket tyngd placerat bak i aktern, säger Lasse. Detta kan kompenseras med att packa rätt och alltid ha färskvattentanken fylld.



Bild för bild

1 Hyfsat rymlig invändigt och ändå ett hyggligt stort akterdäck. Här går att duka för fem personer, om en offerar sig, öppnar grinden och slår sig ned på sargen ut mot badbryggan.

2 Möbler, grillar, badleksaker, fendrar, förtöjningslinor, extra ankare. Två djupa stuvfack sväljer det mesta.

3 På badbryggan finns två stuvfack.

4 Dörren till friheten. Lasse Carlsson uppskattar salongsbåtskonceptet som reducerar kapellet till tillbehörslistan.

5 Flipper 787 ligger stadigt i hamn. Utdragen pulpit och grabbräcke finns att hålla i längs hela skarnäck.

6 Volvo Penta och Yamarin har levererat maskiner från 165 till 230 hästar. I Lasses *Julius Orkan* sitter en Penta KAD43 på 230 hästar med en toppfart på 32 knop.

7 Stuvfack i fören rymmer förtöjningslinor och påfyllning för vattentanken som rymmer 70 liter. ➤

Besiktningssmannen Stefan Birke om Flipper 787**”En modern Flipper”**

Stephan Birkes första kommentar när Flipper 787 förs på tal är den tydliga kopplingen till föregångaren 717. Med brasklappen att det finns tydliga skillnader mellan båtarna.

– Fast man har hottat upp 787:an lite till. Jag skulle vilja, om man säger så här, jämföra den med Aquador. Normalt sett sätter man Aquador lite högre kvalitetsmässigt än Flipper. Men det här var ett steg som togs där man gjorde en Aquador som kallades för Flipper. Så skulle iallafall jag vilja se det, säger Stephan Birke.

Formspråket är ett avsteg åt det modernare hållet jämfört med tidigare Flipper.

– Jag tycker fortfarande att den känns modern, jämfört med vad Flipper gjorde från början. Det blev en riktig ansiktslyftning, säger Stephan.

När det gäller bestyckning tycker inte Stephan Birke att den hugade spekulanten per automatik ska rata ett objekt med bensinmotor. Diesel har sina förtjänster i många sammanhang. Men ingen regel utan undantag.

– Många har fastnat för det här med diesel, men jag skulle vilja säga att den här bå-

ten går mycket bättre, och ja egentligen, om du tittar på totalkostnaden, mycket billigare med en bensinmotor. En direktinsprutad V8 tror jag är det absolut bästa motoralternativet, säger Stephan som syftar på en 5,0- eller 5,7-liters Mercruiser MPI eller Volvo Penta GXi-maskin.

Ett objekt med en äldre diesel, exempelvis Volvo Penta AQ41 kan, givetvis beroende på skötsel, underhåll och skick i övrigt, vara på god väg mot ett nödvändigt och kostsamt motorbyte.

– Jag tycker definitivt att man ska välja en båt med högre motoreffekt. Det värsta för motorerna, det som sliter mest, det är när båten ska upp i planing. Med liten effekt ligger du för länge och maler. Bättre då att ha för mycket hästar och kunna pruta på farten uppe i plan. Du går billigare då på slutet.

När det gäller skrov, och båtens uppbyggnad i övrigt anser Stephan Birke att nyare Flipper håller en hög och jämn kvalitet helt jämförbar med Aquador.

– Hur man upplever inredningen och layouten är upp till var och en. Det här är ett modernare stuk. Personligen tycker jag om hur de gjort den här båten. För övrigt tycker

jag inte att man har snålat någonstans. Utan det är genomgående bra kvalitet.

Sista ordet på vägen för den hugade Flipper 787-spekulanten. Ägna motor och drev lite extra uppmärksamhet. Är det gammalt och slitet väntar kostsamma byten eller renoveringar. Och sedan är det elsystemet. Taffligt gjorda inkopplingar av eftermonterad elektronisk utrustning kan i värsta fall störa ut insprutningssystem och annan känslig elektronik i nyare motorer.

– Mera generellt, när det gäller nyare insprutningsmotorer så sitter det inte sällan för dåliga startbatterier i båtarna. Det är dålig kapacitet helt enkelt. Första, andra året kanske det går ändå. Men år tre räcker det inte till längre, säger Stephan som brukar rekommendera ett CCA-värde på minst 800 och minst 105 ampere. Vilket är betydligt kraftfullare än ett fritidsbatteri på 75 ampere som många väljer som startbatteri för att i stället fokusera på batteribankens förbrukarsida.

**Om man inte köper en Flipper 787, vad köper man då?****Flipper 717 S**

Längd: 7,17 meter
Bredd: 2,85 meter
Djup: 0,80 meter
Deplacement: 2,45 ton
Vatten: 70 liter
Bränsle: 190 liter
Motor: Volvo Penta AD41 à 200 hk/Volvo Penta V8 à 270 hk
Toppfart: 34/38 knop
Kojplatser: 4
Konstruktör: Sigurd Isacson/Håkan Södergren
Tillverkare: Bella Boats, Finland
Tillverkad: 1990–1994
Cirkapris begagnad: 250 000–400 000 kronor

**Aquador 25 Cabin**

Längd: 7,70 meter
Bredd: 2,85 meter
Djup: 0,90 meter
Deplacement: 2,6 ton
Vatten: 60 liter
Bränsle: 250 liter
Motor: Volvo Penta KAD44 alt. D4 à 260 hk
Toppfart: 32 knop
Kojplatser: 4
Konstruktör: Rolf Eliasson/Sakari Mattila
Tillverkare: Aquador
Tillverkad: 2000–
Cirkapris begagnad: 500 000–1 090 000 kronor (ny)

**Yamarin 7400/7440**

Längd: 7,40 meter
Bredd: 2,60 meter
Djup: 0,8 meter
Deplacement: 2,1 ton
Vatten: 60 liter
Bränsle: 170 liter
Motor: Yamaha ME370, 165 hk
Toppfart: 32 knop
Kojplatser: 5
Konstruktör: Eero Harilainen
Tillverkare: Konekesko Marin
Tillverkad: 1997–2005
Cirkapris begagnad: 300 000–500 000 kronor