

OBEROENDE

Storm eller stiltje. Jag åker när jag vill.

AV ANDERS VÆRNÉUS

Kamraten Henrik har sommarställe med en underbar sjöutsikt vid Nämndöfjärden strax utanför Stafsås. Mitt i Stockholms skärgård. Han brukar ringa och berätta om båtarna som åker förbi. Speciellt under icke-säsong då vi vanliga dödliga redan har slagit årets sista pålstek. Då skärgårdens vattenspegel endast bryts av nyttotrafiken och de som har möjlighet att båtpendla in till stan.

Inte helt överraskande har denna trafik dominerats av Targor, Westerbergsbåtar och en och annan Segmo. Men för några år sedan ringde Henrik och berättade om en ny hyttbåt som sågs allt oftare. Med aggressiv linjeföring och underbart gångläge.

Det var Delta 32.

Båten har anor från förr. Pappa till skrovet är modellflygplanskungen och rallyföraren Sigurd Isacson, som 1984 ritade det till sin skärgårdsracer Flying Flipper.

Sigurds tanke med Flygande Flippern var att skapa en nordisk skärgårdsprestandabåt, som med dubbla jättesnurror på akterspegeln skulle krympa skärgårdarna och vara snabbast i de flesta svenska och finska vikar.

Och han lyckades. Flying Flipper blev så bra att till och med Kustbevakningen köpte några exemplar, som blev banemän för fortläkare och andra suspekta båtburna personer. Flying Flipper hårdkördes också på tävlingsbanorna av

Sigurds son Per, ofta med god framgång. Nåväl. Så småningom (1990) bedömdes Flying Flipper ha gjort sitt och sattes i garderoben. Men drömmare gick ofta och tittade på de gamla formarna, funderade och spekulerade i vad som kunde göras med dem.

En av dessa var Göran Billing, som tillsammans med yachtkonstruktören Lars Modin hade börjat skissa på en nätt skärgårdsracer, baserad på Görans gamla Smuggler 245-skrov. Men de ville inte bara lansera en ensam nyhet – bättre skulle två båtar i samma stuk vara.

Och den andra plattformen i herrarnas nya projekt blev alltså Flying Flipper-skrovet. Som trots sin hyfsat aktningvärda ålder fortfarande hävdar sig bra. Skrovet kläddes med en modern pendlingsstukad överbyggnad och en inredning som bäst passar två. Släpptes sedan på Allt för Sjön 2003 under namnet Delta 30, idag försäljningsförlängd två fot till namnet Delta 32.

Vad herrarna Modin och Billing skapat är en rackarns trevlig skärgårdsracer för den som alltid vill kunna ta sig torrskodd mellan Marstrand och Långedrag, även de dagar som arbetet kräver kostym.

Det gamla Flying Flipper-skrovet har klarat av förvandlingen till modern kommuter. Det är dock fortfarande lite schizofrent – men på ett positivt och utmanande sätt. Det kan köras och hantearas på en Dr Jekyll-nivå, och är då snällt och fogligt och behöver inte något större

engagemang för att bjuda på en balanserad tur genom skärgården. Men vill man, och det gör man, så kan Mr Hyde aktiveras, och då kan det bli rejält med rolig och aktiv åkning.

För resurser till skoåkning finns under vattenlinjen. Skrovet är byggt med racing i tankarna, vilket märks. Förskeppet lyfter ur rejält och den smala bredden gör det livligt på alla ledder. I mot- och medsjö går den som en renracig djupbottnad båt ska göra. Längsled vaggande gång, men utan stöt och smäll vid landning. Kommer vinden in från sidan, kan det rulla på ganska mycket. Men vikten i aktern och rejält långa trimplan ser till att det inte blir obehagligt för någon ombord.

Om du kan köra vill säga.

När farten kryper över 30-strecket vill den gärna ha erfarenhet bakom ratten. Någon som håller i tyglarna och behandlar den med kunskap. Då blir det som roligast och bäst.

Den lägger sig djupt ned i svängarna och spårar precis dit jag vill ha den. Inga släpp, inga kaviteringar eller hugg. Ritar välavvägda halvcirklar i Ingaröfjärdens småvägiga vatten.

Förarplatsen är bekväm och modern. Stor plotter i centrum ackompanjerad av några analoga mätare samt en fartygsrekorderlig kontrollpanel. Stora rutor runt om skapar ljus och volym. Förar- och passagerarstolarna är behagliga.

Under fördäck finns dubbelsäng för två. Bekvämt med en vettig sitthöjd. Stuvutrymmet i framkant förvandlas till två barnkojer när luckan fälls ner. Akter därom toalett om styrbord och garderob om babord. Inget överraskande men fungerande.

Inredningen känns annars lite splittrad. Idag är den inredd för att kunna erbjuda

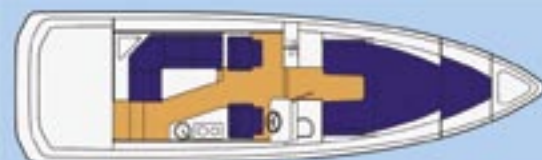
»SKROVET ÄR BYGGT MED RACING I TANKARNA, VILKET MÄRKS. FÖRSKEPPET LYFTER UR REJÄLT OCH DEN SMALA BREDDEN GÖR DET LIVLIGT PÅ ALLA LEDDER.«



FLYING FLIPPERS PROFIL känns igen. Men bara under avbärarlisten. Därutöver är allt nytt.

Fördäcket är ordentligt halkmönstrat men har ingen direkt nedgång till innandömet. Det är bara att greppa tag i de utmärkta grabbräckena och traska runt överbyggnaden till akterdäck.

Skrovets långsmala profil kräver sin man när det går undan.



DELTA 32

FAKTA

Längd: 9,70 m
 Bredd: 2,60 m
 Vikt: 2 700 kg
 Bränsle: ca 320 l
 Vatten: 50 l
 Motor: Volvo Penta 350 hk
 Pris: Från 1 390 000 kr

TESTKÖRNINGEN

Motor: Volvo Penta D6-350 hk
 Last: 3 personer
 Toppfart: 43 knop

VÄRT ATT NOTERA

- + Vridströmbrytarna på förarplats.
- + Ordentliga grabbräckena.
- + Entrén akterifrån.
- Känslig med trimplanen.

KONTAKT

Tillverkare: Delta Powerboats
 Info: Galärbryggan
 08 667 21 40
www.galarbryggan.se



matlagningsmöjlighet, sovkomfort och bra åkkomfort. Men måste det verkligen vara så? Eftersom båten är en högpresstendabåt för de flesta svenska väderlekar, borde alla sittplatser ombord vara anpassade för dem. Och sådana platser finns det två av ombord: förarplatsen och en medåkare. De övriga får sitta i den lilla L-soffan akterom passagerarplatsen. Och där sitter man inte fullrustad för en fartfärd.

Jag tror det handlar om att sätta ned

foten. I mina ögon är Delta 32 en renodlad skärgårdspendelare. Den kommer sällan – förmodligen aldrig – att användas för att laga mat i. Knappt heller att sova i. Varför då inte skipa pentryt, bordet och L-soffan och ersätta det med ytterligare två rejäla fåtöljer och kanske en soffa i akterkant, om det blir någon plats kvar. Visst kommer det bli en viss busskänsla över det hela, men det är väl som sådan Delta 32 oftast kommer att göra tjänst.

Miljön ombord är småmysig. I sam-

talston tar vi oss fram över skärgårdsfjärdarna. Volvo Pentas D6 bjuder upp med kraft och välanpassad ljuddämpning ser till att hålla nere dieselnas morrande. Finishen på inredningen är nu god, vilket inte riktigt var fallet på de första båtarna. Ordning och reda på produktionen som numera är förlagd till Estland, har gett resultat. Det syns överallt. På det rostfria. På träarbeten. På skrovfinish. Det harmonierar och skapar en air av lagom blandning av lyx och arbete.



PLANT OCH HÖGT gångläge genom hela registret. Skoj att köra.



DET DIGITALA har trängt ut det analoga. Stor skärm i centrum och utmärkt sikt ut. Stolarna – eller kanske snarare sofforna fram – är både bekväma och funktionella.

