





Endast två Marinetter med Chrysler V8 byggdes genom Philipsons försorg i slutet på 50-talet. Bägge finns kvar i restaurerat skick. Maxhastigheten är 30 knop.

Racerbåtar från Philipsons

Harry Beckers Marinetter blev Sveriges sista, seriebyggda mahogny-runabouts. Gary Wallin och Fredric Wenger äger ett par exemplar som togs fram för att säljas genom Philipsons i Stockholm.

Av Göran Ambell (text), Hagen Hopp (foto)

Det mullrar gott när de två mahognypärllorna dyker upp bakom udden. Blanka som möbler och med vackra, farthungriga profiler. Båtkonstruktören Harry Becker visste precis hur en stilig träbåt skulle ritas.

Gary Wallin och Fredric Wenger har kommit över två av de förmodligen endast tre exemplar som byggdes på initiativ av bilimportören Philipsons.

På 50-talet började den svenska fritidsbåtsmarknaden skjuta fart ordentligt. Svenska folket fick bättre ekonomi och nya båttillverkare dök upp.

Samtidigt fick även andra branscher upp ögonen för båtintresset. En av dem var Philipsons i Stockholm som sedan 30-talet varit generalagent för amerikanska Chryslers bilar och marinmotorer.

Gunnar Philipson var affärsman

med sinne för nya marknader. År 1937 köpte han en stor fabriksanläggning i Augustendal, nuvarande Nacka Strand, för att där montera de Chrysler-bilar, importerade i delar från USA.

Efter andra världskriget fick han den svenska agenturen för Mercedes och snart föll tankarna även på en egen bil. Men "Philipin" stannade vid en prototyp. Istället kompletterades verksamheten med generalagenturen för Saab.

Chrysler Marin

Kontakterna med Chrysler omfattade inte enbart bilar utan även marinsidan som också hade en avdelning i Augustendal. Här var gamle båt-racinglegenden Nils "Dubbel-Nisse" Nilsson försäljningsansvarig och på hans initiativ beslöt man att även börja tillverka båtar. De första byggdes redan 1937 genom ett samarbete med AB Sjöexpress på Lidingö, men fram-

för allt med Molanders varv, även det beläget på Lidingö. Konstruktionen, en blandning av ruffbåt och traditionell svensk kupéacer, svarade Nisse Nilsson själv för. Samarbetet med Molanders blev långvarigt och sträckte sig in en bit på 1950-talet innan det sakta ebbade ut.

I början på 60-talet ville emellertid Nisse Nilsson återigen prova på att ta fram båtar under Philipsons försorg.

Harry Becker på Lidingö anlätades för konstruktionen och Henry Linussons båtbyggeri i Östhammar för byggandet. Rejåla vindrutor och sidorutor skulle klara vågorna på svenska farvatten.

Samtidigt var de inspirerade av de mahognybåtar som byggdes vid Rivieran, av företrädesvis italienska Riva. Beckers båt hade likadan typ av soldäck, men något försänkt. Modellen döptes till Marinette. ▶

Gary Wallins och Fredric Wengers mahognypärllor är ritade och byggda i Sverige efter svenska förhållanden, men inspirerade av Rivieras lyxbåtar. Chrysler V8, soldäck och takbåge ger båten en egen profil. Instrumenteringen utrustades original med VDO-mätare.



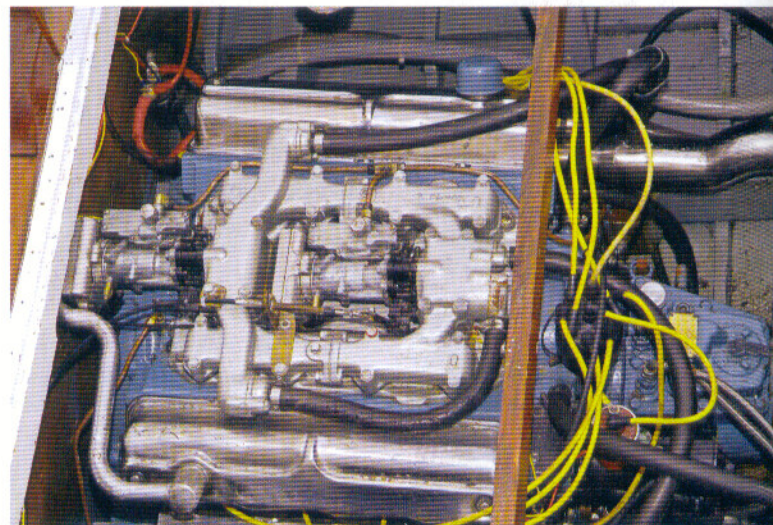
”Att starta upp och ta en tur till en skyddad vik och solbada, eller bara en sväng runt Djurgården en ljuv sommarkväll med Marinetten – det är livet. Det här är våra älskarinnor!”

Fredrics och Garys Marinetter. Högra vindrutan är öppningsbar för passage till fördäck. Ett par extra stolar (ej med på bild) förvandlar de fyra stolarna till två soffor. Soldäcken är mer skyddade än på de italienska förebilderna. Under akterdäck skymtar det integrerade trimplanet som ger Marinetten en stadigare gång än kollegerna med liknande skrovform.

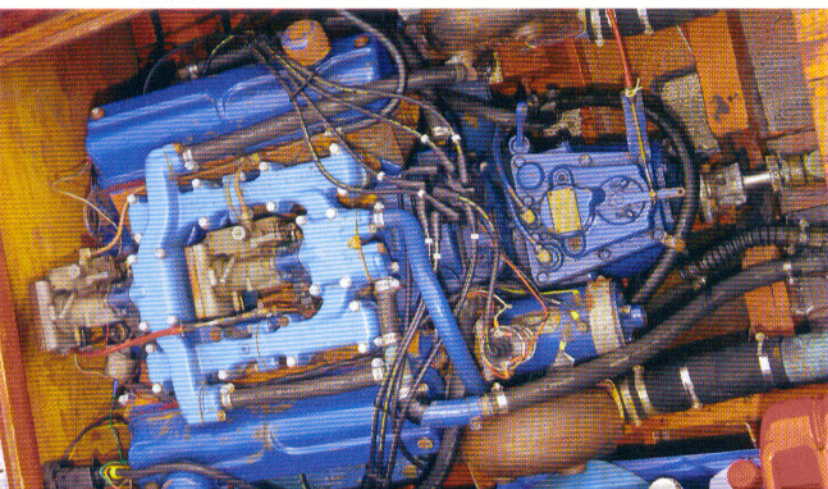


Fredric Wenger vid ratten i sin Marinette. Fredric har ägt flera mahognybåtar tidigare, innan han hittade ”Stjärna” till salu hos Linus Höök.

Nedan: Motorn är en Chrysler M-80 Sea-V 318 bigblock med dubbla förgasare på 177 hk. Likströmsgeneratoren och vattenpumpen drivs med kedja och den senare har dubbla impellrar, en för varje cylinderrad. Gary har piffat upp motorrummet med kromade ventilkåpor.



Ovan: Motorerna är fortfarande sjövattenkylda, men för ökad livslängd står ombyggnad till färskvattenkyllning högt på åtgärdslistan. Motorn ligger långt fram i det stora motorrummet för rätt balans i båten och driver med rak axel propellern i aktern.



När Gary fått klart för sig vad han hade för någon båt valde han att göra en omfattande renovering istället för att bara göra den åkbar. Numera är det hans älskarinna, säger han.



► Ett exemplar ställdes ut på båt-mässan Allt för Sjön i Ostermans marmorhallar 1961 – men för sent. Plasten var på väg in som nytt material i fritidsbåtar och det skulle dröja mycket länge innan mahognyn åter blev uppskattad. Av de förmodade tre båtarna som byggdes var två utrustade med V8-motorer och en med rak sexa. Samtliga naturligtvis av Chryslers fabrikat.

Renovering

Gary och Fredric är i dag ägare till de två som byggdes med V8:or. Gary köpte sin "Gloria" för fem år sedan, Fredric hittade "Stjärna" något senare. Av en slump fick ägarna kontakt med varandra på hemsidan "Träbåtsakuten".

Båtarna har därefter renoverats. Garys som var ett vrak har genomgått en totalrenovering.

– Jag hade från början planerat att renovera Gloria till bruksskick. Men efter en inledande skrapning och byte av allt dåligt trä så bestämde jag mig för att gå hela vägen och renovera henne till nyskick.

Originalmotorerna, ett par långslagiga Chrysler 318 kubiktums M-80 Sea-V V8:or på 177 hk, sitter kvar i båda.

– Det är en underbar upplevelse att köra dem, berättar grabbarna. Tomgången ligger på 500-600 varv och max-effekten vid 3.200.

Motorerna är lättstartade, drar omkring en liter distansminuten och ger kraft så det både räcker och blir över. Toppfarten är 30 knop, marschfarten 22 vid cirka 2.100 varv.

Stort intresse

Förra året togs båtarna upp i Motor Yacht Societys M.Y.S. Racers register.

– I somras ställde vi ut Gloria och Stjärna vid veteranbåtsfestivalen i Saltsjöbaden, vilket var mycket uppskattat. Bland alla intresserade fick vi också kontakt med Björn Sandström, vars far ägt min båt tidigare, berättar Gary. Han kunde berätta om allt trevligt de haft med henne om somrarna fram till 1970 då hon såldes vidare.

En av gästerna ombord hade bland annat varit den amerikanske filmskådespelaren Christopher Lee som spelade i flera Dracula-filmer.

Efter den gångna sommaren kan Gary och Fredric konstatera att renoveringsarbetena burit frukt.

– Att starta upp och ta en tur till en skyddad vik och solbada, eller bara en sväng runt Djurgården en ljuv sommarkväll med Marinetten – det är livet. Det här är våra älskarinnor! □



Marinetten börjar plana runt 10 knop, men reser sig inte upp med fören först som en modern plastbåt utan stiger försiktigt och elegant upp mot vattenytan vid gaspådrag. Bränsleåtgången i marschfart 22 knop är ungefär en liter distansen.



Framifrån ser de ut som två vanliga svenska campingbåtar, men skenet bedrar. När de passerar ger V8-mullret besked om annat. Garys båt "Gloria", var tidigare döpt till "Oh la la", och Fredrics "Stjärna" hette tidigare "Betty Boop".



Gary Wallin, som alltid önskat sig en mahognybåt i Chris-Craft-stil, hittade sin "Gloria" övergiven på ett varv och fick lösa ut henne hos kronofogden. Efterforskningar visade att det var en Marinette och kontakt med bröderna Becker gav ytterligare information om båtmodellens historia.



Ruffen under fördäck är inte stor utan i första hand avsedd för bagage. Kan även fungera som sovplats för ett barn.

Philipsons Marinetter

Beställare: Marincentralen Philipson AB.

Konstruktör: Harry Becker.

Båtbyggare: Henry Linusson i Östhammar.

Dimensioner: Längd 6,5 m, bredd 2,2 m.

Deplacement: 1.100 kg.

Material: Trä: mahogny och ek, kravell, stegbotten skarpa slag.

Motor: Chrysler M-80 Sea-V V8 318 bigblock 177 hk.

Backslag: Paragon HP3 hydraulisk utväxling 1:1 rak axel.

Propeller: 13x13" OJ Legend.

Toppastighet: 30 knop.
www.beckermarinette.se