



SVENSKA BÅTKLASSIKER

# FOLKPARKAN

## – drömmen om folkmotorbåten

Under 1960- och 70-talen rådde en verklig guldålder för båtlivet och båtindustrin. Det ännu ganska unga materialet plast (glasfiberplast, glasfiber, plastic, etc.) hade öppnat nya möjligheter både för formgivning och tillverkning och det dök upp olika former av båtbyggerier både här och där. Båtindustrin brusade på och storserieproduktionen gjorde att man kunde få förhållandevis mycket båt för pengarna. Text: Stefan Iwanowski Arkivmaterial: Iwanowskis arkiv



### LEVNADSSTANDAREN HADE HÖJTS

successivt sedan andra världskriget och de flesta hade lite pengar över för sina drömmar. Marknaden verkade omätlig och drömmen om semester på sjön med familjen fanns hos de flesta.

Ännu var köparnas pretentioner måttliga, vilket konstruktörerna och fabrikanterna anpassade sig efter. Inom väldigt små ytor skulle allt en familj kunde behöva för några dagar på sjön, pressas in. En familjbåt med

övernattningsmöjligheter var attraktivare än någonsin. Segelbåten PoP 16 är ett paradexempel som vi får berätta om vid ett annat tillfälle och Folkparcan var motorbåtarnas motsvarighet.

Tanken var att skapa en "folkmotorbåt". Goda exempel fanns sedan tidigare. Bilvärdens Folka kom 1936 och seglarnas ombesjunga Folkbåt sjösattes 1942. Försök hade gjorts tidigare med motorbåtar bland annat av tidningen Teknik för Alla som 1947 utlyste

en konstruktionstävling för att skapa en Folkmotorbåt. Segrare utsågs, men lämnade inga ytterligare avtryck i historien.

**ISLUTET AV** 1960-talet, när i stort sett alla med eller utan företag, skulle ägna sig åt båtbyggeri erbjöds nya chanser. Trots att båtindustrin gick på högvarv fanns det gott om plats för nybörjare på marknaden.

En lite oväntad spelare var Faluföretaget AB Svenska Järnvägsverkstäderna, ASJ.

På skylten nedanför premiärbåten tackar Parca Marin för det översvallande mottagande båten hade fått. "Dessvärre har hela serien av båtar slutsålt för leverans till innevarande säsong." Succé var i sikte.



De sista varianterna av Folkparcan hette FP Diesel de Luxe och P22 de Luxe. FP hade ett skrov som blivit modifierat för driftekonomi och mjuk gång, medan P22 hade bensinmotor och var utformad för högre fart.



1969 såg det ljusst ut för järnvägsföretaget ASJ's båt-äventyr. Hela familjen hade nu råd att komma ut på sjön med Maritim 21, som blev Folkparca!

Företaget hade startats 1907 och tillverkade främst järnvägsfordon, värmepannor, busskarosser och liknande, men även flygplan med mera. I samband med ett företagsköp 1952 adderades Parca (latin: snål, effektiv) till ASJ och efter olika expansioner startade ASJ-Parca 1968 även med båttillverkning. Efter ett inköp av Göteborgsföretaget Ulf Söderberg AB förekom försäljning både som Parca Marin och Parca Söderberg Marin. En motorbåt och två segelbåtar fanns då på programmet. Samma år fick konstruktören Per-Eric Siljeström och designern och flitige båtjournalisten Bengt O. Allskog uppdraget att: "ta fram en kompakt motorkryssare med goda utrymmen för fyra personer till ett pris som gör båtägandet möjligt för praktiskt taget varje svensk familj..."

Det resulterade i Folkparcan där konstruktionsteamet inom måttliga 6,40x2,25 fick in både fyra kojor (i för och akterruff) och pentry (i sittbrunnen) i en modern formgivning. Reklamen betonade att ASJ:s storlek och bakgrund skulle garantera att deras båtar fyllde samma kvalitetskrav som deras järnvägsvagnar och deras resurser och "de långa seriernas

ekonomi" skulle hålla priserna nere trots höga komfort- och säkerhetskrav. En produktion på minst 1 000 båtar utlovades.

Premiären skedde på Göteborgsmässan 1970 och nyheten presenterades med namnet Maritim 21. Priset var 19 400 kr med en Volvo Penta MD 1 (diesel) och 21 300 kr med en VP MB 20 (bensin) och Folkparcan blev det årets mest uppmärksammade båt. Som minsta dubbelruffade motorbåt på marknaden till det låga priset (dessutom med förmånliga betalningsvillkor, låg ränta och långtidsamortering) hade den goda förutsättningar att bli "Folkmotorbåten".

**1969 HADE DEN** nu saligen avsomnade tidningen Båtnytt tagit initiativ till utmärkelsen Årets Båt, i ett försök att lyfta fram vad juryn ansåg goda och prisvärda båtar. Vid uttagningen till utmärkelsen 1970 konkurrerade Folkparcan i motorbåtsklassen med Albin 21 (vars systerbåt Albin 25 vann året innan), Nimbus 26 och plastsniporna Sagatour 27 och Viksund Combi 25. Alla utom Albin

21:an (som saknade akterruff) var större och omkring 10 000 kr dyrare än Folkparcan. Segern gick till Nimbus 26.

Om Folkparcan var Båtnytt's omdöme att det var en synnerligen ambitiöst konstruerad båt, mycket prisvärd och välbyggd, men "blöt så fort det går lite sjö" och ont om stuvutrymmen.

Det var bara början. Förväntningarna hade varit stora, men kritikstormen större. Det handlade om allt ifrån utseende, utrymmen och översköljning till falsk marknadsföring.

Ganska snart visade det sig också att Parca Marin hade svårigheter att producera Folkparcan med den kvalitet man ville hålla och till det låga pris den hade. Inför 1971 bantade man därför sortimentet och lade ner den största modellen, den Pelle Petterson-ritade kabinbåten Maritim 26, och flyttade tillverkningsenheten till Gullmarsvarvet i Lysekil. Folkparcan modifierades, aktern planades ut, motorn fick en lägre placering och en sprutlist ledde bort rykvattnet och priset höjdes. Dessutom erbjöds ett tredje motoralternativ, Volvo Pentas 115A/100 Aquamatic, 115 hästar på drev, vilket både ökade hastigheten och förbättrade gången och gav bättre utrymme i sittbrunnen.

Inte heller detta visade sig dock räcka. Efter att ha sålt 175 Folkparcor på två år gick ASJ-Parca i konkurs 1972 och båtsektionen såldes till AB Fisksätra varv efter att Albin Marin tackat nej. I köpet ingick även segelbåtarna Ohlson 22 och motorseglaren Parant.

**NU FICK FOLKPARCAN** en ny ansiktslyftning och tillägget de Luxe. Friborden höjdes, förskeppet gjordes bärigare. Inredningen blev mer funktionell med dubbelsoffa i sittbrunnen, garderob i förruffen och andra förbättringar. 1974 var priset 40 700 kr för bensinmotor och tusenlappen mer för diesel.

När Fisksätra Varv visade upp "nya" Folkparcan på våren 1973 stod det 46 400 kr på prislappen om man valde MD2 (som växt till sig och gav 25 hk) och 47 500 kr om man valde 115 hk på drev.

Inför säsongen 1977 lades modellen ner efter cirka 600 tillverkade båtar.

Båt för Alla konstaterade: Båttypen är ju vettig! Läger man ihop alla tyckanden och tester så får man nog konstatera att Folkparcan, med tidens mått, blev ganska hygglig ändå. Compact living på sjön, liksom. Men någon riktigt Folkmotorbåt blev den inte. ☺