

Kompromissløs dagsturbåt:

Som en bil på sjøen

TUT OG KJØR: Epoca skal være enkel å starte og komme i gang med båturen, men den har også de viktige funksjoner for en båtoplevelse, blant annet med stor takluke som slipper sommeren inn. Foto: Henrik Ljungqvist, Adstream AB.

Nimbus-grunnleggeren ville lage en båt for å nyte pensjonstilværelsen. Det ble starten på Epoca Yachts. I dag selges båten uten kompromisser: Du kjøper den med alt utstyr – eller ingenting.

AV JØRN FINSRUD



Brødrene Hans og Lars Wiklund har fått båtbygging via morsmelken, da de vokste opp på Långedrag, vest i Göteborg. Deres far Harald Wiklund var sjef for Volvo Penta og lanserte verdens første serieproduserte dieselmotor i 1954. De to sønnene startet tidlig sin karriere i nærmiljøet. Som 15-åring reiste Lars Wiklund til i England for å ta seg sommerjobb. Der var han med og bygde noen av de første glassfiberbåtene. Den siste glassfiberbåten for Lars Wiklunds del skulle bli Epoca. Egentlig hadde han tenkt å lage bare én utgave av denne



båten. Den skulle han selv ha for å nyte pensjonstilværelsen. En båt som skulle være akkurat slik han ønsket det. Vi møter Lars Wiklund for å se og prøve Epoca en høstdag i Långedrag. Det blåser. Vindkastene har vært oppe i 15 sekundmeter, men det har roet seg noe, selv om det fortsatt uler og klirrer fra de mange mastene ved bryggene. Det veksler mellom solgløtt og tunge regnbyger. Vi er midt i et stort og pulserende maritimt miljø. Her har brødrene Hans og Lars Wiklund drevet Nimbusgruppen med gode resultater i mange år før de solgte familiebedriften, som ble startet av deres far. Nimbusgruppen bestod av båtene Nimbus, Storebro, Ryds og Maxi. Sommeren 2012 gikk Nimbus konkurs. Det gikk rykter om at Lars og Hans Wiklund ville returnere til familiebedriften som eiere. Men de startet Epoca Yachts. Den

første Epoca-en var da allerede tegnet og sjøsatt.

To modeller

– Når jeg har designet båten, har jeg brukt erfaringen fra den tiden vi drev Nimbus. Vi har også brukt gamle kontakter som vi har fått god nytte av, sier Hans Wiklund til Båtliv. Vi snakker med ham i moderne møtelokaler i bygningen til Epoca Yachts. Her er det utsikt over sjøen fra Långedrag, med Nimbus som nærmeste nabo.

– Vi begynte på prosjektet for tre år siden, men vi har valgt ikke å gå stort ut med det før nå. Dette var jo egentlig en båt jeg ville ha for meg selv. Men så viste jeg tegningene til noen venner. De ble henrykt. Det var eksakt den samme båten som de ville ha. Jeg ble derfor enig med min bror om å starte et prosjekt. Nå

TIL MINSTE DETALJ: Lars Wiklund viser flaggstanga som har mange lag lakk for den rette finishen.



FINE LINJER: Epoca Coupe utmerker seg også med lekre designløsninger. Foto: Henrik Ljungqvist, Adstream AB.

tror jeg vi har satset 15 millioner kroner på prosjektet de tre siste årene. Men det koster hvis man skal gjøre alt rett, sier Lars Wiklund.

– Hvor mye hadde det kostet deg hvis du skulle laget båten kun til eget bruk?

– Tre og en halv, kanskje fire millioner kroner. Men da hadde jeg jo også hatt min unike båt, sier Wiklund. Nå er det laget 15 båter ut fra 54 former, bygd av den erfarne Thore Berntsson. Ti av båtene er bygd den siste sesongen. Alle båtene som er bygd hittil, er solgt, bortsett fra demomodellene, som ligger klare for prøvekjøring rett utenfor. Epoca er laget i to modeller. Den første var Epoca Coupé, men Wiklund har også valgt å lage en sportsutgave, Epoca Sport. Selv sier han at det er coupé-modellen han har mest tro på.

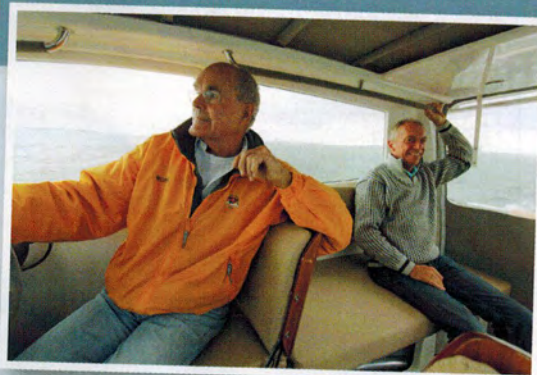
Take it or leave it

Den erfarne båtmannen sier at Epoca er laget etter alle kunstens regler, med riktige personer.

– Jeg er litt pedant, og har holdt Nimbus' utvikling. Jeg har kjent hver skrue og hvert beslag. Det er denne erfaringen jeg har bygget videre på, sier Lars Wiklund, og fortsetter:

– Nimbus var volum i markedet og måtte tilpasse seg prismessing. Båten vi nå har utviklet, koster mer. Vi har ikke gitt avkall på noe. For noen blir det for dyrt, men det er greit, sier Wiklund. De fleste båtene hittil er solgt i Stockholm og Göteborg. De første båtene går nå til Norge, til Kragstad AS som skal forhandle båtene.

– Hvor stor produksjon regner dere med?



GODT SAMARBEID: Lars Wiklund får ikke fullrost Thore Berntsson (bak) som bygger båtene.

– Vi kan klare å bygge en båt annen hver uke. Nå har vi begynt markedsføringen, så får vi se hvordan det går, og deretter får vi se på produksjonsvolumet. Båten passer for mange land, men vi vil satse på Sverige og Norge.





FØRERPLASS: Her er det tilnærmet som i en bil det kan bli i en liten båt.



PRIVAT: Toalettrommet kommer man til fra fordekket.

Erfaring

Da Lars Wiklund forlot Nimbus for sju år siden, kjøpte han de to siste Max II-båtene. Én var åpen, den andre var lukket. Erfaringen med disse to båtene har også satt sitt preg på utviklingen av Epoca.

– Båten som var åpen, brukte vi én sommer, to ganger. Det var den som var lukket, vi brukte. Da var det bare å åpne døren, på med defrosteren og kjøre. Ville man ha frisk luft, var det bare å åpne taket. Jeg ville egentlig ha en båt som er som en bil. Man går inn i en bil, starter og straks er den varm om man har behov for det. Sånn vil jeg også ha det med båt, at man setter på defrosteren og kjører av sted. Og hvis det er godt vær skal man ha en skikkelig kalesjeløsning, sånn at man kjapt og enkelt får vind og sol. Når regnet kommer skal man lett kunne lukke, sier Wiklund. Hans erfaring, også fra hans tid fra Nimbus, er at man sjelden bruker båten til overnatting. Selv det å spise i båten mener Wiklund hører mer til sjeldenhetene. Derfor er disse løsningene spart i Epoca-båtene.

– Skal man bo i båten, får man heller kjøpe seg en båt for det, her er det ingen kompromisser. Folk kjøper gjerne drømmer. Vi har bygd på livserfaring. En gang var vi største produsent i Europa. Vi har erfart hvordan folk bruker båtene, sier Wiklund.

Toalett kommer man ikke utenom. Og den har fått god plass i Epoca, med inngang fra baugen. Her er det både god plass og førsteklasses sjøutsikt om man ønsker det.

– Men hvis man skal ha med seg kone og barn, må man ha en god toalett-løsning. Ikke et lite krypinn med lukt. Toalettet synes ikke på utsiden, og det er slik vi vil ha det, sier Wiklund. Han satte som krav at det skulle være et skikkelig walkaround. Det skal være enkelt for alle å komme om bord.

Ingen planingsterskel

Epoca er ingen speedbåt, men Wiklund

har lagt vekt på det han mener er viktig som gode sjøegenskaper. Skroget er utviklet av Okke Mannerfelt, som nettopp har spesialisert seg på alt fra raske motorbåter til seilbåter. Han har også designet for Nimbus, Sealine og Prestige RIB. Skroget til Epoca-båtene har så å si ingen planingsterskel.

– Når jeg snakker med folk, sier de at de sjelden kjører i mer enn 25 knop. En av de viktigste punktene med Epoca var at det ikke skulle være speedbåt, og at den skulle kjøre fint i alle fartsområder, sier Wiklund. Epoca leveres kun med ett motoralternativ, og det er 200 hestekrefter, og med Wiklunds historikk er det vel ingen overraskelse at vi her snakker om Volvo Penta. Det er gjort forsøk med 220 hestekrefter som et alternativ, men Lars Wiklund mener at det ble for mye støy. Han påpeker at det også er fokus på drivstoffutgifter.

– Jeg tenker tilbake på Nimbus R, med skarpt skrog. Det blir for dyre drivstoffutgifter. Den tar sjøen fint, og det er sjelden man går ut når det blåser, som i dag. Skal man virkelig ut i hardt vær, får man kjøpe en med skarp -bunn, sier han.

– Hvem er den typiske kjøperen for Epoca?

– De som har hatt mange båter, og store båter. Gjerne en som vet hva han vil ha, og som har et landsted å kjøre fram og tilbake til. Det skal også være litt image, sier han med et smil og reiser seg opp.

– La oss se på båten, sier han.

Barnevennlig

Ved bryggekannten ligger to Epoca-båter fortøyd, Epoca Coupé og Sport. Vi er heldige. Sola gløtter litt til, og det blåser sånn passe mye utpå, nok til at vi får prøvd båten kun på flatt vann. Vi går om bord i Epoca Coupé. Dette er trolig Epoca-modellen vi vil se mest av i Norge. Her er en coupé-løsning der du raskt kan stenge av eller åpne både tak og mot akterdekket av hensyn til værforholdene.

Det er også dør på begge sider, og vi skjønner raskt at dette er en båt hvor man beveger seg lett rundt. Walkaround-en er brei nok til at man får fin passasje mellom fordekket og akterdekket. Fenderputer ligger på innsiden av skrogsiden uten at det er sjenerende, samtidig som de er lette å legge ut og inn. Båten har gjennomgående høyt fribord, noe en småbarnsfamilie vil sette stor pris på. Vi går frem til fordekket og åpner ned til toalettet. Her er det avskjermet fra de andre i båten og virkelig god plass, med enkel vask og dusjmulighet. I tillegg til dusj på toalettet er det også en dusj på akterdekket. Akterspeilet har en finurlig løsning. Når du har funnet din havn eller ankringsplass, legger du ned akterspeilet, som blir en forlenget badeplattform. Dette gjør vi med en liten bryter på skrogsiden på styrbord side. På begge sider av motorkassa, som også fungerer som en benk, kan du gå ut på badeplattformen. Den 7,5 meter lange båten blir 8,2 meter når akterspeilet er blitt til badeplattform.

Vi åpner motorkassa, og her er alt på stell, med batteripakke og hovedstrømbryter på babord side og en dregg som er godt festet, slik at den ikke skal slå på den andre siden. Her har du også tilgang til motoren for å gjøre det mest nødvendige, men det er ikke store operasjonen for å komme bedre til. Her er det laget en løsning slik at de to rommene med batteri og dregg kan løftes opp som en kasse.

Bilfølelsen

Lars Wiklund har rullet opp akterkalesjen. Innvendig er det moderne, noe minimalistisk og nesten litt følelse av retro når vi ser de to stolene for fører og sidemann. Stolene er gassdempet og har ryggstøtte med valnøtt på baksiden. Rattet er trukket i skinn, som alle håndtakene. Dashbordet har også innslag av laminert valnøtt, lakket mange ganger for å få den rette glansen.

Inne i styrehuset har man virkelig det man trenger, om du ikke planlegger en

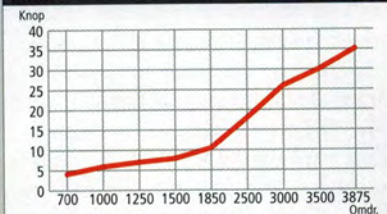
OGSÅ FOR REGNVÆRS-DAGER: Vi
prøvekjørte Epoca Coupe en regnfull høstdag.
Innvendig var det godt og varmt.

Epoca

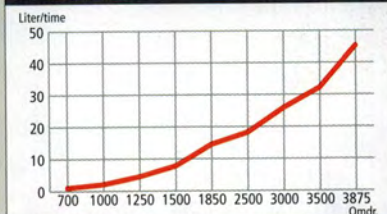
TEKNISKE DATA

Lengde:	7,50 m
Bredde:	2,86 m
Vekt:	2100 kg
Drivstofftank:	200 l
Ferskvannstank:	70 l
Antall personer:	8
Motor:	Volvo Penta D3-200
Marsjfart:	16-30 knop
Maksfart:	34 knop
Batterier:	2 x 12 V, 75 Ah
Importør:	Kragstad AS

Fart



Forbuk



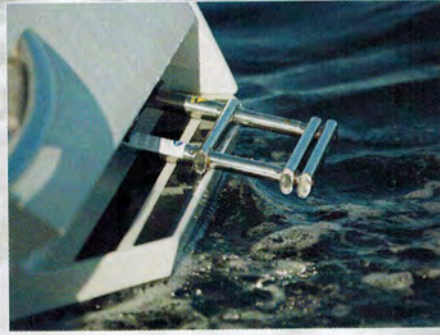
middag om bord. Her får man også litt denne bilfølelsen som Wiklund trekker frem. Her er det bare å sette seg til rette, starte opp, og om man ønsker det, kan man sette på varmeapparatet. Vi kaster loss fra Långedrag for å prøve båten i litt sjø. Skroget har, som nevnt, vært viktig for Wiklund, med god hjelp av Ocke Mannerfelt. Og her har han lyktes. Vi merker knapt noen planings- terskel i det hele tatt. Baugen løfter seg ikke opp, og vi har god oversikt i hele fartsregisteret. Cruisingfarten er fin på 25 båt, og det er heller ikke noe ønske om at dette skal være en speedbåt. Båten vi har målt, har 20 hestekrefter mer enn det som er standard. Det gir en toppfart på 35 knop, med et turtall på 3875 og et forbruk på 45 liter i timen. Med 3000 omdreininger ligger båten i 25 knop med 25 liter i timen, som straks blir mye mer økonomisk og behagelig. Mens vi kjører, begynner det å regne, men vi snakker bare om sekunder før takluka er stengt og kalesjen bak er rullet ned. Lars

Wiklund setter på varmeapparatet, og vi får det straks behagelig inne i styrehuset. Mens vi ligger i om lag 25 knop, er det et behagelig støynivå, og det er ikke noe problem å føre en samtale. Det blåser fortsatt friskt, og det er litt sjø. Selv når vi gir gass på bølgene, oppfører båten seg bra med tanke på at skroget ikke er laget med skarp V-bunn for denne type kjøring. Det er heller ingen ulyder i båten når vi spretter litt på bølgene.

Gjennomtenkt

Oversikten er god, og plotteren fra Garmin er ikke midt i synsfeltet, slik vi ser det i mange båter. Denne løsningen vil hjelpe deg med å bevare nattsynet ditt, samtidig som du vil ha mer fokus på kjøringen, uten at skjermen fanger oppmerksomheten. Et kompass er montert litt lenger fremme på dashbordet. Sikkerhetsmessig er det også et stort pluss at brannslukkingsapparatet er svært lett tilgjengelig for fører og medpassasjer. En smart løsning med gasspaken er at

en liten hendel er festet på siden, som du kan hvile hånden på, samtidig som du holder i spaken. Overalt i styrehuset er det noe å holde seg fast i for medpassasjerene. Akter for de to setene er det to langsgående seter som gir plass til fire personer til. Da har man god plass, og vi sitter godt på disse setene; det fikk vi også testet mens båten ble kjørt i litt sjø av Lars Wiklund. Skulle det være behov, får du sikkert plass til seks personer på disse to benkene. Her er det også en gjennomtenkt løsning som vi må trekke frem. Noen foretrekker kanskje å dingle med beina, men begge setene har fått fotstøtte på motsatt side, som gir fint feste. En håndrekke i taket gir gode muligheter for å holde seg fast om forholdene krever det. Under de to benkene er det fin plass til å stue bort saker og ting, uten at du trenger å løfte opp benken. Det er hulrom under som gir lett tilgjengelighet. Her ligger også et futteral for



MANGE DETALJER: De to Epoca-båtene har mange gjennomtenkte løsninger, og ingen ting er overlatt til tilfeldighetene.

båten flaggstang. Den har fem lag med valnøtt, og er lakkert 12 ganger. Dette viser, som ellers med båten, at alt skal være topp klasse, samtidig som den er gjennomtenkt for sitt bruk.

Velutstyrt

Alt vi har vært inne på av utstyr, er inkludert i båtpakken. Her er det ingen diskusjoner eller noe om og men om du vil ha ekstrautstyr eller ikke. Kartplotteren med 12 tommer trykksensitiv skjerm er standard, radioen er standard, defroster er standard – alt er standard. På denne listen kan vi også nevne automatisk powertrim, elektrisk nedfellbart akterspeil, kjøleboks og utstyr for ankring og fortøyning. I Sverige er prisen for denne pakken 1 575 000 kroner. Den norske forhandleren Kragstad AS opplyser til Båtliv at båten vil koste 1 470 000 kroner i Norge. I hjemlige trakter er det tro på både coupé- og sportsmodellen.

– Jeg tror at den åpne er vel så attraktiv for Østlandet. Jeg vet at produsentens erfaringer er at folk elsker den åpne, men kjøper coupé-utgaven. Her i Norge tror jeg vi vil selge den åpne også, sier daglig leder Marius Kragstad. Han forventer ikke store volumer solgt av denne båten.

– Dette er et nisjeprodukt, men den er rendyrket for skandinavisk bruk, sier Kragstad.

Sportsmodellen har mye av det samme som coupé-modellen, men det er ingen styrehus med sidevegger, selv om man kan lukke med en tredelt kalesje. Derfor leveres også denne med defroster. Sportsmodellen har ikke langsgående benker, men har i stedet en benk der passasjerene sitter med ryggen mot fartsretningen. Og i stedet for stoler har denne modellen en førerbenk, og da med plass til flere personer. Prisen er den samme om du velger coupé eller sport.

jorn@batliv.com

Historien om Nimbus

På 1960-tallet hadde Volvo Penta problemer med omsetningen for sine motorer. En passende fritidsbåt for motorene var løsningen, og Harald Wiklund, bestilte en tilpasset båt av designeren Pelle Petterson, som tegnet båten, og i 1969 var den klar for test. Nimbus 26 ble kåret till årets båt i 1970, og dermed gikk det fremover. Da Nimbus 26 skulle fylle åtte år, startet brødrene Hans og Lars Wiklund Nimbus Boats. Nimbus Boats omfattet etter hvert også båtene Maxi, Ryds og Storebro. Brødrene Wiklund solgte seg ut i 2006. Den nye eieren Altor gikk konkurs sommeren 2012. I september samme år ble det private investeringsselskapet R12 AB storaksjonær i Nimbus.



FOR TRANSPORT: Passasjerene bak sitter på langsgående benker.



VALNØTT: Treverket er lakkert mange ganger for den rette glansen.



UTNYTTER AKTERSPEILET: Med et knappetrykk senkes akterspeilet og blir badeplattform.