

Drömmen synad



Efter 40 år med Nimbus satsar bröderna Wiklund all sin erfarenhet på att skapa sin drömbåt. Frågan är om nya Epoca 26 Coupé kan bli drömmen för fler?

TEXT MIKAEL MAHLBERG FOTO HENRIK LJUNGQVIST

» Volvomotorn viskar behagligt när Lars Wiklund sakta manövrerar mot kajen, längst in i hamnen. Under tiden njuter jag av färden. Den ljusa inredningen andas lyx. Genom den breda framrutan har jag full uppsikt över bryggan och de få Nimbusbåtarna som just sjösatts. Sätet är skönare än på någon båt jag testat och det fina är att det är lätt att kliva ut. Så fort vi är framme kan jag bara öppna sidodörren och klampa ut på kajen.

Lars Wiklund lägger i handbromsen och så är den behagliga bilfärden slut.

Men den Volvo S80 vi färdats liknar i mycket den farkost som jag nu ska få se: Epoca 26 Coupé.

För Hans och Lars Wiklund är Volvobilar och båtar tätt sammankopplade, förstår jag när vi slår oss ned i bekväma skinnfåtöljer i det trähus i Långedrag's hamn som de sedan några år håller till i.

Båt och bil följde med modersmjölken. Pappa Harald var legendarisk chef för Volvo Penta och den som tog fram den klassiska familjebåten Nimbus 26. Hans Wiklund jobbade som försäljningschef på Volvo Personvagnar och blev senare chef över Volvos båtdivision där bland annat Ryds, Jofa och Triss ingick. Lillebror Lars startade båtmärket Maxi. På 1970-talet gick bröderna och pappa Harald samman i det nystartade Nimbus.

Efter 40 år, tusentals sålda exemplar och dubbla tjog utvecklade modeller sål-

de Hans och Lars livsverket Nimbus till riskkapitalbolaget Altor. Vid 71 och 68 års ålder hade det varit förståeligt om de dragit sig tillbaka till ett trevligt pensionärliv med segling och golf. Istället såg de chansen att skapa en båt precis som de själva ville ha den.

En bil på sjön.

EN KOMPROMISSLÖS TRANSPORTBÅT ser. Enkel att köra, enkel att använda. Absolut ingen ruff. Nu vill de gärna prova om en större kundkrets kan vara intresserad av att dela drömmen.

Därför står jag här, som första båtjournalist, för att provköra resultatet: Epoca 26 Coupé.

Båten vid bryggan påminner faktiskt en hel del om Lars Wiklunds S80. Men den är bra mycket snyggare inuti. Blicken dras först till vindrutan. Bred, obruten och ger





Sitter vi i bilen? Nej, men bred framruta och den välvda instrumentpanelen med navigator i mitten skvallrar om designern Ted Mannerfelts förlutna på Jaguar.

utmärkt sikt framåt och åt sidorna. Sedan fastnar ögonen vid stolarna. Som båtstare är man sällan bortskämd med snygga stolar. Till och med i båtar för tre-fyra miljoner brukar det sitta gasdämpade säten tagna direkt från entreprenadmaskinernas tillbehörskatalog. I Epoca har designern Ted Mannerfelt specialritat vackra, böjlimmade stolar i mahogny som har en enklare gasdämpning. De tolv lagren klarlack får det att vattnas i munnen. Det här är mer konst än stol. Ändå trivs min bak utmärkt på det gasdämpade sätet.

Hela interiören andas sober bil, snarare än båt. Det är ett bra betyg. Designen på svenska lyxbåtar var länge mer av funktionell snickarglädje än modern industri-design. På lyxvarv som Storebro och Nord West gällde länge sanningen att ju mer trä, desto bättre. Bara det var fint snickrat och mycket mahogny. Kunde man dessutom toppa med lite rostfritt och marinblå tyger och gärna någon kudde med stjärnbaneret så – pang – var det lyxigt.

ATT DESIGNERN TED Mannerfelt kommer från bilvärlden och Jaguar syns. Han kryddar en gräddvit inredning med små väl

valda delar ädelträ. Det blir luftigt trots att kupén (ja det känns som en) är liten för en 26-fots båt.

Ruffen är hotet mot alla bra förarplatser, enligt Lars Wiklund. Nedgången förstör instrumentpanelen, så därför saknas sovplatser i Epoca. För hur ofta övernattar du i båten? Enligt Lars Wiklund: ungefär lika ofta som i bilen. Aldrig.

Därför har jag passageraren lika nära som i en bil. Samtalet med denne blir så mycket enklare än om hen suttit i en soffa en och en halv meter bort.

Rakt framför mig har jag ratten och små knappar i aluminium till kupéfläkten och vindrutetorkaren. Jag slår på torkarbladen och stora blad sveper hela rutan. Till höger sitter navigatören på en ädelträpanel. Billikheten är så distinkt att jag greppar efter växelspaken, men givetvis finns ingen.

Gasreglaget går till en Volvo D3-200 i motorrummet. Vi lägger ut från Långedrag kaj och stävar ut på det midsommarstilla Västerhavet.

Med kapelltakluckan öppen och ett lätt vinddrag i kalufsen ger jag gas. Skärgården flyter allt snabbare förbi glasfönstren utan att farten märks. Navigatören visar 8, 9, 10

och plötsligt 25 knop utan att stäven reser sig. Lika lite som i en bil finns det någon planingströskel och jag kan köra Epoca lika bra i 11 knop som i 25 eller fem knop. Lite som i en automatväxlad bil är det bara att hålla i ratten och köra.

Sveriges mest kände skrovguru Ocke Mannerfelt har ritat ett stegat skrov som trivs bäst i måttliga farter, runt 26 knop går det som bäst. Den breda botten ger god lyftkraft i låga farter. I högre farter ser stegen till att ge ett plant golvläge.

Pentadieseln räcker till 35 knop. Farter över 40 knop är onödigt, tycker bröderna Wiklund. De flesta människor åker sällan snabbare än 30 knop på längre sträckor, särskilt inte här utanför Långedrag där sjön ofta är stökig.

Skrovet är snarare snällt än sportigt. Det lutar knappt i vinden och knapparna till trimplanen får vara ifred. Jag gasar runt i mitt eget svall, och så länge den vassa fören träffar vågorna rakt så går det mjukt.

JÄMFÖRT MED DEN lika stora Mannerfeltkonstruktionen Delta 26 som jag nyligen kört är Epoca tyngre och har vassare förstäv. Därför går Epoca mjukt och behagligt

”

Att designern Ted Mannerfelt kommer från bilvärlden och Jaguar syns. Han kryddar en gräddvit inredning med små väl valda delar ädelträ.



men inte lika lätt. Bränsleförbrukningen ligger på prick en liter per distansminut i 20 knop vilket är några deciliter över de snålaste båtarna på marknaden. Till karaktären är det här mer direktörsvagn än sportbil.

Men i marschfart är det en sak som skiljer Epoca från moderna bilar. Där en Volvo S80 har en viskande motor, brölar Pentadieseln högljutt i sin motorbrunn. Lars Wiklund håller med. Varvet här på Västkusten och Volvo Penta har försökt att isolera. Men en båt är en båt, och den låter mer än en bil. Volvo Pentas bensinmotorer hade kanske varit ett tystare val, men är å andra sidan omöjliga att sälja i premiumbåtar. Med den tunna kapellväggen nedrullad minskar ljudet ändå en del.

Kupén känns liten för att sitta på en

26-fotare. Inte helt olik en minibuss i storlek. Dagen innan har jag tittat på en lika stor, gammal Coronet som känns fem fot större. Men här är kupén precis så stor den behöver vara för att sex till åtta personer ska sitta bekvämt på de två bänkarna och i designerstolarna. Här ska du varken laga mat eller sova.

Anledningen är att det ska finnas plats på däck. Utomhus är heller aldrig långt borta i Epoca. Från förarplatsen kliver jag rakt ut på däck genom den breda skjutdörren. Vid en tillägning slipper jag stressa för det tar en sekund att slinka ut och ta emot en tamp. Och eftersom gångbordet är brett nog för två 43:or bredvid varandra slipper jag snubbla på mig själv.

Epoca är suverän som badbåt men kanske ännu bättre för bensvaga resenärer.

1. Baddags! Med akterspejeln nedfäld ser det ut så här. Det går att rulla ombord en rullstol, men däremot kommer den inte förbi motorlådan.

2. Resten av kupén har bänkar som vilken båt som helst. Någon ruff finns inte, men den som är riktigt sömning kan vända på stolen och lägga sig raklång på en av britsarna.

3. Toaletten är långt viktigare än ruff ombord, och därför har muggen fått god plats. Kan givetvis även användas som stuv.



” **Det är inget snack om att bröderna Wiklund är nöjda med sin drömbåt.**

Med en knapptryckning vinschar jag ned hela akterspegeln, så att durken på några centimeter när kommer i nivå med vattenytan. Lägg bara aktern mot bryggan och rulla ombord.

Tyvär gör den här lösningen att det är omöjligt att ha ankarspel i aktern. Det är synd, för att hiva i ett tolvkilos ankare är en syssla som rimmar illa med Epocas koncept.

MEN VAD HÄNDER om jag står med nedfällda akter och svallvågorna från en Princess plötsligt överraskar? Lugn, hälsar konstruktören Ocke Mannerfelt på telefon. Han har räknat på det värsta scenariot: om vågorna rullar in i samma ögonblick som någon sitter på toaletten med öppen dörr. Även med dränkt dass och vatten på däck ska båten flyta.

På fördäck leder en gigantisk, gasdämpad lucka till det utrymme där ruffen är på de flesta båtar. Men här tronar istället en vattentoalett. När man väl klättrar ned, det är nämligen en bit, och stänger luckan finns både takhöjd för skallen och plats att läsa en tidning. Diskretionen mot omvärlden är total.

Här och där upptäcker jag små smarta detaljer. Runt gasreglaget löper ett metallskydd som skyddar stressade förare från att lägga i växeln med magen när hen går

ut på däck. Räcket runt båten är ovalt istället för runt för bättre grepp. Specialgjorda, platta Epocafendrar hängs in i ett hålrum i friborden när de inte används. Små finesser som höjer intrycket.

Ordningen i motorrummet är preussisk och det är lätt att följa kabelvindorna. Bättre kvalitet än Nimbus? I alla fall snyggare byggt. Dessutom ingår nästan all utrustning som exempelvis navigator, värmare och teakdäck i priset. Några komplicerade köpbeslut behöver du därför aldrig ta.

DET ÄR INGET snack om att bröderna Wiklund är nöjda med sin drömbåt. Och drömmen är till salu för 1,575 miljoner kronor – ett pris som matchar vad Delta, Targa och andra byggare av premiumhyttbåtar vill ha för sina drömbåtar.

Men Epoca Coupé skiljer sig från konkurrenterna. Bröderna Wiklund har valt bort sådant som andra ser som båda självklart och oundvikligt. På den förhyttbåt heliga treklövern ruff – pentry – toalett har man ryckt bort två av bladen och bara behållit toaletten. Det har bäddat för en utformning som gör Epoca lätt att hantera och trevligare att åka i än de flesta konkurrenter, om du frågar mig. Frågan är om båtfolket är redo att åka bil på sjön. 🚗

FAKTA | EPOCA COUPÉ

LÄNGD 8,2 meter
BREDD 2,86 meter
VIKT 1 850 kg
BRÄNSLE 200 liter
VATTEN 70 liter
MAX LAST 8 personer
MOTOR VP D3-200, 200 hk
PRIS 1 575 000 kronor

Testkörningen

LAST 2 personer
MOTOR Volvo Penta D3-200
FART 35 knop

Värt att notera

+ Snygg inredning!
 + Förarplats
 + Lätthanterlig
 - Ej kojor

Kontakt

www.epocayachts.se

OUTSPÄTT

Bröderna Wiklunds nya satsning är lyckad. Det här är som en bil på sjön, i positiv bemärkelse. Stort plus för snygg inredningsdesign. Men det är samtidigt en nischprodukt, som talar till ett fåtal. En seglare som mastat av och nu söker något lätthanterligt?