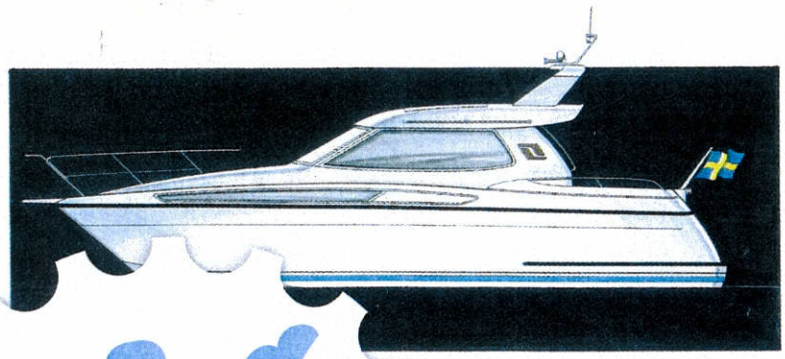


NYA AVSLÖJANDEN I STOREBRO-AFFÄREN

▲ Del 1 Vi Båtägare nummer 3 2011

▲ Del 2 Vi Båtägare nummer 4 2011

Räddningen ratades

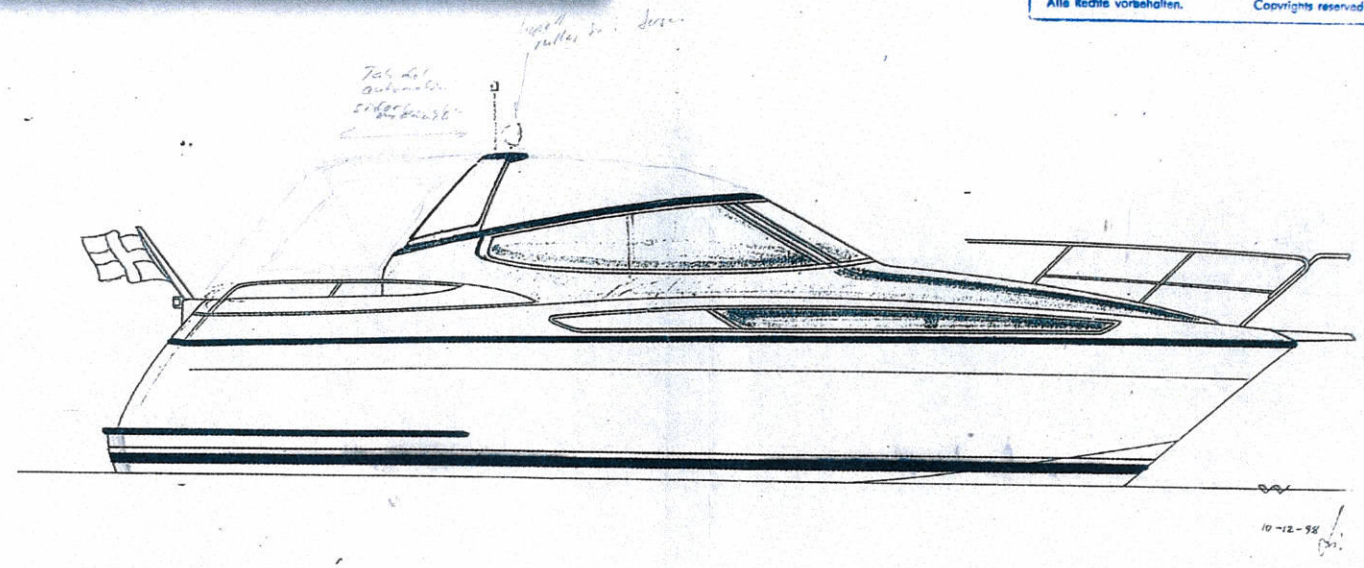
Året är 1998. Storebro Royal Cruiser 310 ligger klar på ritbordet. Ett 30-tal återförsäljare har pennorna i högsta hugg beredda att skriva på. Men längre än till ritbordet kommer inte Storebros nya instegsbåt. AV LASSE GENBERG

Ritningarna på Storebro 310 får jag av Anders Bejting under en intervju. Hans hjärta klappar för Storebro. Han var en av de som startade Storebroklubben och han var vd för Storebro ett par år i slutet av 1990-talet, handplockad av Hans Mellström, miljardären som köpte Storebro och räddade varvet från en bitter konkurs i dyningarna efter den finansiella krisen i början av 1990-talet. Storebro hade inte hamnat i oväder om ledningen bara följt tumregeln att inte låta en enskild återförsäljare svara för mer än 20 procent av omsättningen. Den Japanska importören Panasonic, multijätten var också båtimportör, stod för 40-50 procent av Storebros omsättning. När finanskrisen la den våta filten över Japan drog Panasonic tillbaka order för 100 miljoner riksdaler. Båtarna byggdes och Storebro fick betalt, men båtarna återvände i hemlighet till Europa via en mexikansk spekulant och dödade marknaden för Storebro framöver. Den smällen och den digra investeringen i flaggskeppet på 73 fot (beställd i två exemplar, byggd i ett) var mer än Storebro orkade med. Hans Mellström klev in bakom länspumparna och höll skutan flytande.

Anders Bejting, nyss hemkommen från vintervistelsen i Spanien, har ny information som gör historien om Storebro tydligare. Vår serie om Storebro kan du läsa i nummer tre och fyra 2011.

RITNINGEN PÅ STOREBROS nya integsbåt SCR 310 är stämplad "Design H. Wilke" och daterad 10-12-98. Wilke var Storebros huvuddesigner sedan decennier tillbaka. När Hans Mellström köpte ut de tidigare ägarna, Lennart och Roy Ivarsson, var behovet av en ny modell stort. Flottan var lätt åldersstigen, utveck-

Ritningen på SCR 310 är stämplad "Design H. Wilke" och daterad 10-12-98. Wilke var Storebros huvuddesigner sedan decennier tillbaka



▲ **Även en taklös version av SRC 310, Adriatic-versionen, planerades.**

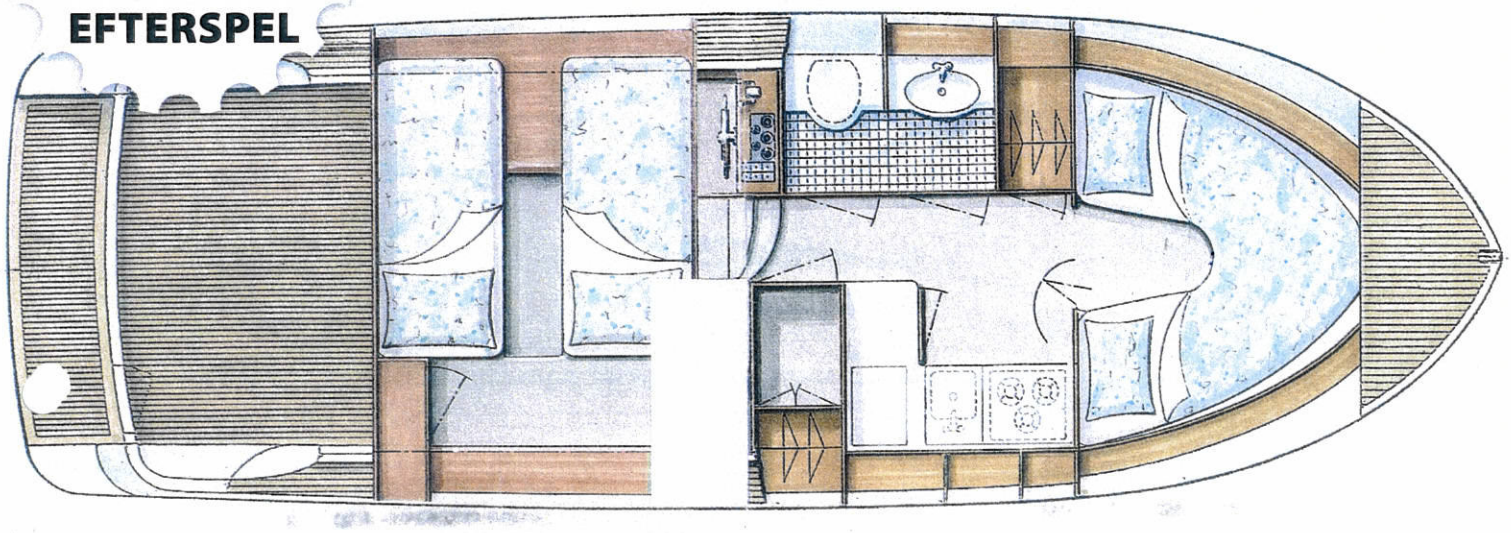
lingen av SRC 730 hade tagit all utvecklingskraft i anspråk. German Frers anlitades att rita en för Storebro artfrämmande instegsbåt, en båt tänkt för veckändans turer med en djärv drivlina, vattenjet. J32 blev ingen succé. Wilkes 31-fotare, som alltså låg på ritbordet när J32 floppat, var ingen djärv satsning, snarare fullpackad med Storebrogener både på in-och utsidan. Men Hans Mellström visade tummen ner till Wilkes förslag, trots att återförsäljarna svarat med ett 30-tal intresseanmälningar, och valde istället att förnya i andra ändan, genom att ge Storebroägarna en läckerbit på 62 fot att sukta efter.

ATT HANS MELLSTRÖM valde fel vet vi idag. Men att satsa stort ger prestige, och redan efter ett tiotal sålda båtar är investeringen betald och likviditeten förstärkt. Ander Bejting minns att en handfull designhus skissade på det nya flaggskeppet.

German Frers fick åter förtroendet och återigen valde varvsledningen vattenjet som alternativ drivlina till raka axlar – trots att marknaden avvisat J32:an och tydligt visat att den inte var mogen för den sortens äventyr. Har Anders Bejting svaret på frågan varför 62-fotaren, som döptes till Storebro Grand Serie No 1, floppade? Den tillverkades blott i fyra exemplar, varav tre såldes. Trots intensiv marknadsföring av varumärket Storebro med refrängen "True Scandinavian" föll det nya flaggskeppet först och främst på bristen av Storebrogener, menar Anders Bejting. Vattenjet var ett sänke och prislappen på 15 miljoner var väl saftig även för Storebros traditionella kundkrets. Sitter man på en Storebro 515 värd fem miljoner på den begagnade marknaden är en mellanskillnad på tio miljoner ett stort steg att ta även om man är sugen att byta upp sig. Kanske en Princess 60 för sju miljoner

▲ **Anders Bejting var en av Storebroklubbens initiativtagare och vd för varvet ett par år.**

STOREBRO EFTERSPEL



känns som ett rimligare steg att ta?

Storebros tre felsteg andra halvan av 1990-talet blev ödesdigra.

Ett: Det var fel att satsa på en för Storebro artfrämmande instegsbåt, J 32. Som lök på laxen försedd med vattenjet, en drivlina som ingen fritidsbåtstillverkare lyckats med.

Två. Det nya flaggskeppet saknade Storebrogener, var för högt prissatt och än en gång, försedd med vattenjet som alternativ, en i ımmanhanget oprövad drivlina.

Tre: Ritningarna till Storebro 310 slängdes i papperskorgen. Den var packad med Storebros traditionella egenskaper och gener, och hade bli- it en hyggligt billig instegsbåt som på sikt kunnat yngla av sig uppåt.

NÄR RESULTATET EFTER år av slit och investeringar i Storebro uteblev fanns tre vägar att gå för Hans Mellström: Lägga ner verksamheten, bita ihop och fortsätta utveckla Storebro eller växa genom uppköp. Hans Mellström valde den sistnämnda utvägen och köpte Nimbus, där Ryds var en nyligen inköpt familjemedlem. Nu fick koncernen både bredd och tyngd och inte minst en kompetent ledning. Bröderna Wiklund hade framgångsrikt drivit upp Nimbus till ett av Sverige mest renommerade varv från praktiskt taget noll på ett kvarts sekel. Bröderna hade rätt så hårda nypor och skar friskt i Storebrors dödkött. Allt som inte var lönsamt las ner. Västerviksfabriken hyrdes ut till norska Windy, som senare köpte den, modeller las ner, formar brändes och Storebro bakbands. Nimbus skulle husera i spannet 30-40 fot. Storebro fick hålla till i det smalare spannet över 40 fot. Rykten på stan gör gällande att bröderna Wiklund erbjöd Storebros bröderna Ivarsson att köpa ett skuldtyngt Nimbus för en krona i början på 1990-talet, men Ivarssonbröderna tackade nej. Ryktet har jag fått bekräftat, men att detta förödmjukande nej skulle ha gjort bröderna Wiklund hämndlystna har jag svårt att förstå. Även om jag kan tänka mig att bröderna Wiklund vårdade Nimbus varumärke med annan känsla än Storebros. Hur som helst dog de gamla Storebro-modellerna sotdöden när den nya Commanderserien sjösattes. Den vann aldrig de traditionella Storebroentusiasternas hjärtan, vilket försäljningssifforna visar: Storebro 465 Commander tillverkades i nio exemplar 2001-2002, blott 16 Storebro 475 Commander sjösattes åren 2002-2004. Lite bättre gick det för Storebro 410 Commander med en årsvolym på knappt 20 båtar, totalt 78 tillverkades åren 2004-2008. Den förlängdes och döptes till Storebro 435 Commander för ett par år sedan och är idag den enda modellen i produktion. Hittills har 18 båtar sjösatts. En version utan flybridge, Suntop premiärvisades på vårens mässor.

▲ **Möbleringen under däck var den gängse för Storebros båtar under 40 fot.**

FÖR NÅGRA ÅR sedan insåg ett antal Storebroentusiaster vartåt det barkade. De ville köpa loss Storebro från Nimbus, men fick nobben av bröderna Wiklund. Men det var inte bara entusiasternas hjärtan som blödde, det gjorde även plånböckerna. Storebrobåtarnas skyhöga andrahandsvärde har drivits upp och hållits under armarna av Storebros superstarka varumärke. När varvet börjar gå på tomgång, inga nya modeller sjösätts, hemsidan är död – då börjar folk överge skeppet. Och många Storebrobåtar till salu innebär sjunkande priser. Sen snurrar den onda spiralen.

En omstart för Storebro kostar kanske 100 miljoner kronor och det tar fem år att få fram svarta siffror. Påstår jag. Anders Bejting bekräftar. Men han har inte gett upp hoppet om att en frälsare kommer.