

BÅTENS VERDEN

HELE NORGES BÅTBLAD

NR. 7-2016

10 ÅR
2006-2016



Asbjørn Abrahamsen:

**HENTER HJEM
STOREBRO 730**

Testbasen:

Solgunn H. Breivik

Båtentusiasten: Lars Helgesen

**DAB-RADIO
OMBORD**

**NORGES FØRSTE
KVINNELIGE LOS**

**SKIPPER'N PA
«TRUDELUTT»**

Langtidstest: Finnmaster Husky R7

**SOMMERENS
MIDTPUNKT**

SEILING

NAUTICAT-IMPORTØREN

IRENES BYSSE

©2016 - kr 95,- 0% mva
TERPRESS 1354-07

1504 984059
URUKE 10

Båtens Verden følger Storebro Royal Cruiser 730 «The Only»

Storebros praktyacht skaper ny historie

I 1993 skjedde det noe stort i hele Sverige. I lille Västervik ble Sveriges største fritidsbåt bygget og sjøsatt. Storebro Royal Cruiser 730 er flaggskipet det kun ble bygget ett eksemplar av. Selve kronjuvelen har vært i utlandet helt til en norsk eier kom på banen.

TEKST OG FOTO: VETLE BØRRESEN

Og denne eieren er ingen hvem som helst. La oss i denne saken glemme at Asbjørn Abrahamson er en av Tønsbergs store eiendomsinvestorer og entreprenører. Og skulle vi dykket dypere i hans entusiasme for båt, hadde vi neppe fått plass i denne utgaven, så det sparer vi til senere. Nå dreier det seg om hans planer for Storebro Royal Cruiser 730. En båt som er i ferd med å bli omdøpt fra Cadoric til kanskje det mest riktige navnet - «The Only». Og det forplikter...

Abrahamson har nærmest skapt «hallelujastemming» hjemme i Storebro i Vimmerby kommune, der båten har en helt spesiell historie og tilknytning. Men det samme har den også for Asbjørn selv.

STOREBRO

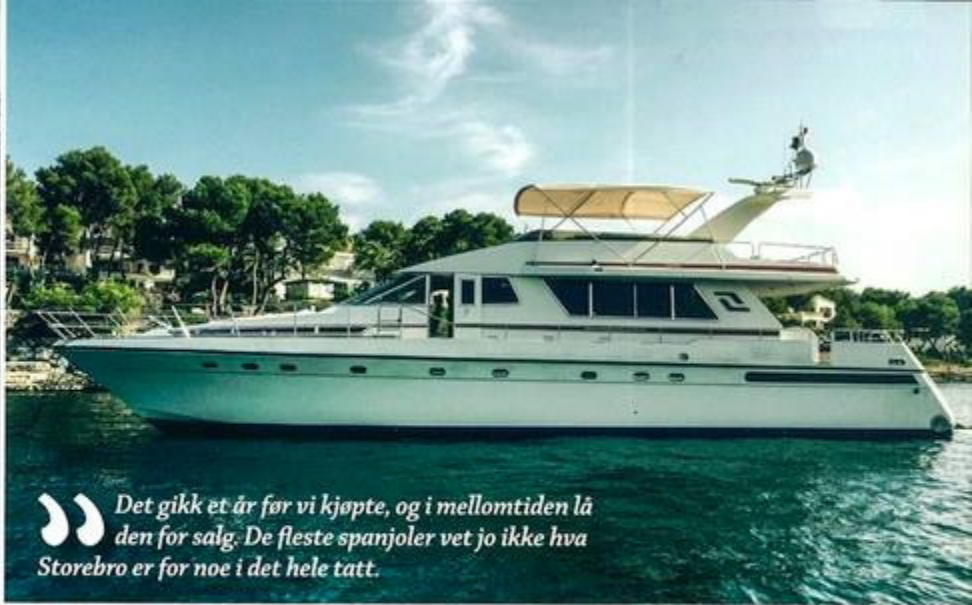
I over sytti år har Storebro Boats bygget og utviklet båter for Skandinaviske forhold hjemme i Storebro. På en tid jobbet det over hundre personer her på det som tidligere het Storebro Bruk, om lag seksti kilometer inn i landet fra sjøen i Västervik. Derfor ble

produksjonen i senere tid utvidet til Västervik, primært for å bygge større båter. Og det er her historien om Storebros flaggskip starter på begynnelsen av 90-tallet.

- På samme tid kjøpte jeg min første Storebro på 38 fot. Det var et røverkjøp. På den tiden hadde japanerne bestilt ti stykker tilpasset fisking - med benevnelsen Fisherman, med kortere flybridae og det hele, men nedgangstider gjorde at de måtte selges allerede før overlevering. Siden har jeg forstått hvilken høy kvalitet disse båtene representerer. Både etter å ha feriert i den og bygget om til



ASBJØRN ABRAHAMSEN fra Tønsberg har gjort det ingen trodde var mulig. – Å frakte Storebro's flaggskip til fabrikk i Storebro, over seksti kilometer fra nærmeste slipp.



» Det gikk et år før vi kjøpte, og i mellomtiden lå den for salg. De fleste spanjoler vet jo ikke hva Storebro er for noe i det hele tatt.



ASBJØRN ABRAHAMSEN SAMARBEIDER MED VERFTET – her sammen med fabrikkier Roger von Haugwitz og Roger Karlsson fra Storebro-fabrikken.



DET VAR EN STOR UTFORDRING å frakte den 73 fots store yachten til Storebro Brak. Båten ble bygget i Västervik ved sjøen, og har aldri vært på bruket tidligere.

«normal» utgave. Storebro lå foran. Jeg husker for eksempel det var varme på deene og dusjene i båtene på 90-tallet, forteller Asbjørn Abrahamsen.

Og samtidig med at Asbjørn hentet sin splitter nye Fisherman, skulle tilfældighetene ha det til at Storebro 730 nettopp sto ferdig bygget på Västervik. – Den lå der som et svært skip. Dit kommer vi aldri, tenkte jeg.

HJEM TIL SVERIGE

23 år har gått, og Asbjørn Abrahamsen har rukket å bli kjendis i Vimmerby, i den mektige Storebro-klubben og blant flere båtinteresserte her hjemme. For Asbjørn lot ikke båten glippe. Han fulgte den, og lykketreffet kom for et par år siden. Båten kom for salg.

– Da hadde den ligget på Palma i tyve år, og ved samme bryggeplass i seksten (!). Den var inventar i havna, og alt for lite brukt med

sine skarve 300 motortimer. Det var jo gjerne der skepsisen lå. Den hadde rett og slett liggesår. Jeg reiste ned for å se båten sammen med en båtkyndig kamerat, og vi var vel begge enige om at det måtte nedlegges mye jobb for å få den strøken igjen. At båten måtte lakkeres om var blant annet et av ankepunktene, forteller Asbjørn.

– Det gikk et år før vi kjøpte, og i mellomtiden lå den for salg. Noen svensker sier de var og så på båten, og de fleste spanjoler vet jo ikke hva Storebro er for noe i det hele tatt. Derfor ville båten få en høyere verdi bare ved å frakte den til Norden, men der så nok flere store utfordringer. Å kjøre en båt som nærmest ikke har vært brukt på tyve år er ikke uten risiko for at ting kan skje.

DE FØRSTE SOMRENE

Etter kjøpet ble båten liggende i Palma og

feriert med. Vi lå på svai, besøkte øyer og havner og storkoste oss i skjærgården. Det ble også gjort nødvendige oppgraderinger, og blant annet tok vi båten på land. Da viste inn- og utveiling en forskjell på ett tonn – så båten må ha vært veldig våt og fuktig, men kom raskt i god stand igjen. Siden loggførte vi to hundre timer der nede, forteller Abrahamsen. Og selve hjemturen ble kanskje som forventet.

– Siden båten var så lite brukt måtte vi tilpasse farten på hele turen. Det gir sine utfordringer når en moter mye dårlig vær. Du vet aldri hva som kan skje, hva som er svakt på båten og det hele. Og ja, vi opplevde både stormer, uvær, å miste jolla, rykke plattformen, lekkasje på propellaksel, tørre pakninger og det hele, så etter hvert bestemte vi oss for å ta henne på frakteskip fra nord på Mallorca. De leverte båten i Nederland - og vi kunne se gutta hadde vært ute i storm. ▶▶▶



STOREBRO 730 har en stor salong tilknyttet byssa.



MASTER CABIN med bad og badekar. Det er totalt tolv senger og seks kabiner i båten.

2 700 NAUTISKE

Da Asbjørn og Storebro 730 kom til Sverige viste loggen 2 700 nautiske mil – i tolv knop, noe som tilsvarer 225 timer. Først når båten nærmet seg den svenske grensa begynte SMS-ene, mailene og henvendelsene å tikke inn.

– I havner vi kom til ville folk om bord, kjenne på båten og spørre. Det var helt vilt. Nå forstår jeg hvor mye denne båten faktisk betyr for Sverige. Du skjønner det ikke før du ser det. Man blir forgudet av å ta henne hjem.

På telefonen hadde Asbjørn Storebroverftets nye eier siden 2012, Roger von Haugwitz. Asbjørn hadde ennå ikke bestemt seg for om båten skulle kjøres til verftet, Tønsberg eller et annet sted.

– Roger og gjengen hos Storebro var veldig skeptiske til om det i hele tatt var mulig å få fraktet henne fra Västervik og opp til bruket. Da jeg ringte for å fortelle Roger at vi faktisk ville komme til Västervik, ble det helt stille i telefonen. Siden fikk fabrikkens oppgave å ringe rundt til de ulike transportselskapene for å undersøke om det i hele tatt var mulig å frakte noe på 50 tonn, 22 meter langt og

7 meter bredt på de kronglete veiene seksti kilometer inn i landet, forteller Abrahamsen entusiastisk.

JAPANSK FORESPØRSEL

Historien om 73-foteren strekker seg imidlertid tilbake til begynnelsen av 90-tallet. Vi møter derfor Lennart Ivarsson, som i dag selger brukte Storebro-båter gjennom sitt firma Storebro Trading AB. Det var faren til Lennart som i sin tid startet båteventyret i Storebro, og Lennart og broren skulle senere overta stafettspinnen. På 80-tallet jobbet derfor Lennart som daglig leder ved båtprodusenten.

– Vår største båt var Storebro 50, og det var særlig det japanske markedet som etter spurte disse. På den tiden eksporterte Japan et voldsomt volum i forhold hva som ble importert, og fikk press på seg til å importere mer. Det var nok en av de store driftene til at Matsushita (eieren av bl.a. Panasonic) startet import av store Storebro-modeller gjennom vår forhandler i Japan. Senere krevde de at vi skulle bygge en 85-foter, så vi forhandlet ned størrelsen til 73 fot, selv om vi nok heller ville være mer komfortable med seksti fot.

▼ ASBJØRN OG ROGER fra fabrikkens skal få flaggskipet til å skinne igjen.



◀ DEN NYE STOREBRO-EIEREN, Roger von Haugwitz, er en ekte Storebro-entusiast, helt siden han var ung. Han «roper seg» da han skulle ta frem lommeboka, og en gammel, slitt «lommebrosjyre» på 730 falt ut. Den har han hatt der i tyve år.





BROA – førerposisjonen nede – ble allerede modernisert noe før Asbjørn kjørte båten til Sverige. Nå skal den oppgraderes igjen.

Dermed var Storebro 730 født, båten skulle serieproduseres og det ble bestilt to stykker. Tanken var at det i det minste skulle bygges to eksemplarer, forteller Ivarsson.

TIL TYSKLAND

– Vi begynte å konstruere båten på begynnelsen av 90-årene og avdragene fra Matsushita kom til avtalt tid, helt til båten nesten sto klar. Da slo krisen til i Japan, og Matsushita ville annullere båt nummer to. Vi fikk kompensasjon og var i og for seg fornøyd med den løsningen. Og et halvt år senere kom forespørselen om vi kunne selge det første byggeksempelaret direkte til et annet land, og båten ble solgt til vår tyske forhandler. Med andre ord kom båten aldri til Japan. Den tyske forhandleren hadde den privat, først i Travemünde, og senere på Palma, før han ble syk og valgte å selge. Da var det jeg som solgte båten videre til en annen tysker som beholdte den på Mallorca – og som Asbjørn nå har kjøpt av, forteller Lennart engasjert. Han fulgte hele prosessen med å bygge det store flaggskipet.

– Skroget ble støpt i Danmark, mens

resten ble gjort i Västervik, og det hele ble sluttmontert på sjøen. Altså har aldri Royal Cruiser 730 vært i selve Storebro – før nå. Det var en stor båt for oss å bygge og håndtere, og det var med en smule skepsis vi gikk med på prosjektet i begynnelsen. Det ble et stort steg, men virkelig en stolthet når resultatet sto ferdig. En enorm kvalitet, og Japanerne visste å stille krav. For de holdt det ikke med Norske Veritas-godkjenning, så båten måtte godkjennes av tilsvarende organisasjon i Japan. Det ble stilt krav ned på hver minste detalj. Et eksempel er kjølvannsrør i motorrommene, der det ikke holdt med rustfritt syrefast. Der krevdes det en annen type legering. De var her hele tiden og fulgte med, forteller han videre.

FØLGER MED

Dagens eier har også satt seg inn i historien til båten, og fått god hjelp fra verftet.

– Jeg har fått mange dokumenter på båten og lest mye om den, men hva den opprinnelig ble solgt for er fortsatt ubesvart. Det vi vet er at den tyske forhandleren kjøpte båten for 22 millioner kroner inkludert avgifter, og at Panasonic må ha gitt mye mer. Det er enkelt

å se på kvaliteten om bord. Alt er bygget skikkelig solid i ekte Storebro-kvalitet, sier Abrahamsen.

OPPGRADERES

Båten ligger nå hos Storebro og skal oppgraderes over ett – to år, og Båtens Verden skal følge prosessen. Derfor ble vi med Asbjørn da han i høst gikk igjennom båten for første gang med fabrikkchef Roger Karlsson og fabrikkieier Roger von Haugwitz.

– Det ble en smørbrødtype på tre sider i første omgang. Lakkering utvendig er viktig, bytte fenderlister, gå over teaken, se over ting som er slitt, bygge om dashbordet på flybridgen, kle om puter til beige, bygge om dashbordet nede til mer digitalt, bytte alle lys til LED, skrape av bunnstoff og primer helt ned til gelcoat, for så å bygge opp igjen, bytte hvitevarer, utvide badeplattformen og bytte motor til IPS. Da lever båten i tyve – tretti år til, og det er der hjertet vårt ligger, avrunder Asbjørn Abrahamsen for denne gang.

vetie@batensverden.com



Spesifikasjoner Storebro 730

LENGDE LOA:	22,20 m 72,1 fot
BREDDA:	5,90 m 19,2 fot
DYBDE:	1,70 m
DRIVSTOFFTANK:	8 000 l
VANNTANK:	2 500 l
VEKT TOM:	ca. 43 tonn
STANDARD MOTORER:	2 x MAN
	2842 LZE diesel 1100 hk.
FART MAKS:	26 knop
KONSTRUKTØR:	Storebro/W.H.
	Wilke/J. Björklund