

OWNER'S



En stor och efterlängtd nyhet sid 4
Duktiga hantverkare är en förutsättning sid 6-7
Storebro har landat i USA sid 16-17
Framtiden finns i vår historia sid 18-21

Jaha. Och vad ska
man önska sig nu då?



Man brukar fråga sig vad man ger någon som redan har allt. Det måste syfta på dig som har en BMW. Du kör en bil där man njuter av varje sekund bakom ratten. Med hjulupp-hängning som förvandlar kullersten till dansgolv och rätar ut skarpa kurvor. Bekväm så att du både kan hålla dig alert och koppla av. Och en motor som reser nackhåren på 5,3 sekunder. Bara för att nämna något. Ja som sagt, vad ska man ge en sådan som dig?

BMW 5-serie finns som 520i, 523i, 528i, 540iA, M5 och 530d. Bränsleförbrukning enl EU norm 7,2 l/100 km (530d) till 13,9 l/100 km (M5) vid blandad körning. Miljöklass 3. För närmaste återförsäljare ring 08-470 60 00. www.bmw.se



När du älskar att köra

VI INVESTERAR oss in i 2000-talet

Året som gått har varit ett turbulent år då mycket har hänt. Vi har sett över företaget och gått igenom vad som kan göras bättre. Sekelskiftet närmar sig med stormsteg och för att vara väl förberedda har vi sedan nu satt upp ett antal mål och strategier som ska föra Storebro in i 2000-talet.

VÅRA MÅL ÄR:

- Att nå en bättre lönsamhet, finansiell stabilitet och ett ekonomiskt oberoende från externa finansiärer.
- Att fortsätta utveckla och bygga exklusiva motorbåtar av högsta kvalitet.
- Att motsvara de höga krav som kunderna ställer på en Storebrobåt.
- Att erbjuda kunderna en professionell serviceorganisation.

• Att erbjuda våra anställda en trygg och säker arbetsplats med goda möjligheter till personlig och professionell utveckling.

För att navigera oss fram till våra mål har vi valt en väg som kännetecknas av investeringar. I Stockholm finns vi i nya lokaler, som bland annat innehåller ett show-room där vi kan exponera våra båtar med hjälp av bilder, modeller och virtual reality. I Storebro pågår byggnad av en ny tillverkningsanläggning som kommer att medföra att vår produktionskapacitet ökar. Samtidigt pågår arbetet med en ny båtmodell som bäst. Vi har heller inte glömt den grund som vårt företag vilar på, nämligen våra medarbetare. Deras yrkeskunskap är unik och genom en kombination av

rekrytering och vidareutbildning ska vi se till att våra båtbyggare håller sig à jour med 2000-talets teknik.

Om Storebro ska uppfattas som en modern båttillverkare i framtiden måste vi våga satsa. Vi ska vara bland de första på marknaden med nyheter och ta fram nya modeller med jämna mellanrum. Vi har genomfört en noggrann marknadsundersökning som visar var Storebro står idag och hur vi bör profilera oss i framtiden. Detta har lett fram till ett nytt profilprogram som kommer att presenteras vid båtmässan i Stockholm 1999. Då kommer vi även att kunna visa upp de första skisserna på den nya båten Storebro Grand Series 62.

Kvalitet har alltid varit ett ledord för Storebro och vår målsättning är noll fel. Vi strävar efter ett intimt samarbete med ett begränsat antal leverantörer som är ledande inom sitt respektive område. I framtiden kommer vi att eftersträva en mer industriell syn på företaget. Det kan till exempel bli aktuellt att ta fram ett skrov som ligger till grund för flera olika modeller.

Storebro ska även i fortsättningen ta tillvara de traditionella värden som gjort oss berömda, men dessutom se till att anpassa dem efter 2000-talets krav. Vi har de resurser som krävs för att lyckas.

Du kan läsa mer om Storebros nya satsningar inne i tidningen.

Med hopp om en trevlig båtsommar.



Hans Mellström
Styrelseordförande och huvudägare.

INNEHÅLL

En stor och efterlängtd nyhet
sidan 4

"Duktiga hantverkare
en förutsättning"
sidan 6 & 7

Exklusiv erfarenhet
sidan 10, 11 & 12

Storebro har
landat i USA
sidan 16 & 17

"Framtiden finns
i vår historia"
sidan 18, 19, 20 & 21



STOREBRO
TRUE SCANDINAVIAN

HUVUDKONTOR:
Storebro Bruks AB
Box 5490
114 84 Stockholm
Besöksadress: Strandvägen 15
Tel: 08-459 67 00 • Fax: 08-459 67 10

FÖRSÄLJNING SVERIGE:
Tel: 0523-351 30
Fax: 0523-356 49

FÖRSÄLJNING EXPORT:
Tel: 0492-195 00
Fax: 0492-303 00

E-mail: info@storebro.se
Internet: www.storebro.se

ANSVARIG UTGIVARE:
Per Jacobsson (Storebro Bruks AB)

PRODUKTION:
Roxx Media Tidningsproduktion AB
Box 164, 598 23 Vimmerby
Tel: 0492-793 00 • Fax: 0492-793 45
Johan Krüger, redaktör
Micael Lindgren, projektledare
Daniel Petersson, formgivning
Anneli Lennartsson, mediasäljare
Roxx Ateljé, annonsoriginal

FOTO:
Ulf Ryd/Pressens Bild (Jan Boris-Möller)

Peter Gunnars
Familjen Falkenhaus
Storebros arkiv, Tillberg Design
Carola Nilsson, Roxx Fotografer
Tomas Jansohn, Roxx Fotografer

TRYCK:
Mars, 1999, Ljungby Grafiska

En helt ny båtmodell är på väg att ta form på Storebro Bruks. Den heter Storebro Grand Series 62 och kommer att bli den största båt som Storebro någonsin serie-tillverkat. Båten ska vara klar att sjösätta under våren år 2000, och arbetet är redan i full gång.

På följande sidor kan du läsa mer om tankarna bakom båten, och varför Storebro har valt att bygga en så stor båt. Du får reda på varför German Frers, den världsberömde argentinske designern som ritat skrovet, trivs så bra i samarbete med skandinaviska båttillverkare. Du får också tillfälle att stifta bekantskap med Tillberg Design som har för vana att inreda exklusiva kryssningsfartyg. Tillberg Design är företaget som ska ge inredningen i Storebro Grand Series 62 den rätta känslan av både exklusivitet och funktionalitet. Slutligen avslöjar Storebros VD Anders Bejting några av hemligheterna bakom den teknik som kommer att finnas på Storebro Grand Series 62, en teknik Storebro är ensam i världen om att kunna erbjuda på den här typen av fritidsbåtar. □



En stor och efterlängttad nyhet

– Storebro Grand Series 62 är en modell som motsvarar marknadens krav. Såväl kunder som återförsäljare har länge efterfrågat en båt som är större än SRC 500.

Så säger Berth Brodd, som leder projektet Storebro Grand Series 62. Hans uppgift är bland annat att tillsammans med en referensgrupp se till att den nya Storebrobåten lockar båtköpare över hela världen.

När Storebro identifierat marknadens krav tillsattes en projektgrupp som beslutade vilken typ av båt som skulle byggas och tog fram en ekonomisk kalkyl. Nästa steg var att tillsätta specialister. Storebro bad ett antal konstruktörer lämna förslag på hur båten skulle se ut. Valet föll på German Frers.

– Att vi valde German Frers innebär att den nya båten kommer att få den bästa design som överhuvudtaget går att få, säger Storebros huvudägare och styrelseordförande, Hans Mellström. Frers är dessutom väl förtrogen med företaget efter att ha designat J32.

Inredningsdesignen på den nya båten kommer att få en stor betydelse

för Storebros framtida utseende. Den görs av Tillberg Design, ett företag som inte bara är duktiga på att inreda båtar, utan också har stor kunskap om båtägare och vad som krävs för att ge sig in på nya marknader.

Under projektarbetets gång har idéer och förslag bollats med en referensgrupp. Den tretton man starka gruppen består av återförsäljare, externa båtexperter och potentiella svenska och utländska kunder. De har kommit med värdefulla synpunkter på vad båten bör innehålla. Vid sidan av referensgruppen har även en intern marknadsgrupp kontinuerligt försäkrat sig om att projektet följer marknadens utveckling.

FLEXIBELT KONCEPT

– Tanken är att den här båten ska kunna fungera som en grund för framtida modeller som antingen kan göras något större eller något mindre.

Storebro Grand Series 62 kommer att utrustas med den allra senaste tekniken. Storebro har tagit stor hänsyn till att båten ska passa ett antal vitt skilda marknader och att den kommer att köras av såväl professionella besättningsmän som vanliga båtägare. Den efterlängttade nyheten kommer att lanseras på marknaden under våren år 2000, men en första presentation finns att beskåda redan vid båtmässan i Stockholm 1999. □



VOLVO

DEN RYMMER FEM VUXNA,
TVÅ KROCKKUDDAR,
TVÅ SIDOKROCKKUDDAR
OCH TVÅ KROCKGARDINER.
GOTT OM PLATS MED ANDRA ORD.



SIPS med sidokrockkuddar och krockgardinen IC som skyddar huvudet vid sidokollisioner. WHIPS – Volvos nya skydd mot whiplashskador – reducerar G-krafterna vid påkörning bakifrån med ca 50%. Elsystemet är unikt med multiplexteknik där 18 mikrodatorer, sammankopplade i ett nätverk, hanterar de flesta av bilens elektriska funktioner. Motorprogrammet omfattar bland annat en tvärställd 6-cylindrig motor med dubbla turboaggregat på 272 hk.

NYA VOLVO S80.
DITT SÄKRASTE OCH MEST SPÄNNANDE VAL.

ALLA BENSINDRIVNA MODELLER I MILJÖKLASS 1. DIESEL MILJÖKLASS 3. BRÄNSLEFÖRBRUKN. VID BLANDAD KÖRNING: 6,5 L (2,5 d) – 10,9 L (T6)/100 KM. BILEN PÅ BILDEN ÄR EN VOLVO S80 T6.

www.volvo.com

GERMAN FRERS FÖLJER UPP SUCCÉN FRÅN J32

”Duktiga hantverkare är en förutsättning”

När German Frers som 17-åring designade sin första yacht kunde han knappast drömma om vilken betydelse hans namn skulle få för båtvärlden. Han ligger bakom båtar som nått framgång i såväl Whitbread Round the World Race och America's Cup.

Med Storebros J32:a bevisade han att han inte bara klarar av att konstruera segelbåtar utan också motorbåtar.

Nu är det dags för nästa utmaning; Storebro Grand Series 62.



German Frers föddes 1941 i Buenos Aires, Argentina. Talangen för att designa båtar finns i blodet. Hans far, German Frers Senior, startade en designfirma i Buenos Aires på 1920-talet, där han började designa och bygga segelbåtar för både fritidsbruk och tävling. Dessa kom att dominera den Sydamerikanska seglingsvärlden i 40 år framöver. Men den unga German fick influenser från mer än ett håll. Hans äldre kusin var ingen mindre än Che Guevara.

”Han var tretton år äldre än mig, och även om jag inte delade hans politiska åsikter såg jag upp till honom när jag växte upp. Mest på grund av att han hade en motorcykel som han åkte runt i hela Sydamerika med”, berättar

German Frers i boken ”A passion for Design” av Barry Pickthall.

BERÖMDA BÅTAR

1968 beslutade sig German Frers för att lämna sin faders firma och prova sina egna ben. Han öppnade ett designkontor i en enrumslägenhet i New York. Framgångarna uteblev och vistelsen blev kortvarig. Efter två år återvände German till Buenos Aires.

German Frers har kanske gjort sig mest känd för designen av IOR maxi racing båtar. Han ingick i det designteam som konstruerade Flyer, den vinnande båten i Whitbreadtävlingen 1977-1978. Frers var också chefsdesigner för Il Moro di Venezia, som seglade i America's Cup 1992. Då förlorade

den italienska båten mot America 3, men Frers och hans kollegor gör nu ett nytt försök att ta hem den åtråvärda pokalen år 2000, med båten Prada.

VÄRDEFULLA TRADITIONER

German Frers designar inte bara tävlingsbåtar. Han ligger också bakom många berömda fritidsbåtar från tillverkare som Hallberg-Rassy och Nautor's Swan. Det var delvis tack vare svenska Hallberg-Rassy som Frers kom i kontakt med Storebro.

– Jag blev rekommenderad av Hallberg-Rassy när Storebro sökte en designer till weekendern J32, berättar German Frers. Jag blev glad när jag fick uppdraget eftersom Storebro är en båtillverkare som borgar för hög kvalitet.



I designen av J32 hämtade German Frers inspiration från de 50 år gamla Solöbåtarna.

– Skandinaviskt hantverk är vida berömt och Storebro har många värdefulla traditioner att luta sig tillbaka mot. Att ha duktiga hantverkare till sitt förfogande är en förutsättning om man ska konstruera en bra båt.

BRED MÅLGRUPP

J32 blev en succé både för German Frers och Storebro. Förväntningarna på German Frers Storebrobåt nummer två är således höga, men det är inget som oroar designern.

– Jag tror att den nya båten kommer att bli en stor framgång, säger han. Min uppgift är att hitta en gyllene medelväg

som tillgodoser så många av dessa som möjligt.

En del i konstruktionsarbetet är att skapa sig en bild av de människor som kommer att köra båten.

– Det är svårt att måla upp en bild av den typiske Storebroägaren, menar German Frers. En Storebrobåt tilltalar många olika sorters människor, och man måste ha i åtanke att kvinnor har lika stor del i beslutsfattandet som män. En gemensam nämnare för målgruppen är att de ställer höga krav på kvalitet, komfort och sjöduglighet.

FRIHET TILL HAVS

Idag är German Frers framförallt verksam vid designfirmans huvudkontor i Argentina, men han befinner sig ofta på

resande fot. Han tillbringar till exempel en del tid vid firmans två övriga kontor i italienska Milano och i Florida, USA. Intresset för båtar och design har han fört med sig till sin son, German Frers Junior, som idag ansvarar för Milano-kontoret. Både far och son är aktiva seglare.

– Jag känner en oerhörd frihet när jag befinner mig till havs, berättar German Frers. Jag tycker också mycket om konst och att resa. Jag har till exempel varit i Sverige vid ett antal tillfällen, det är ett land som jag tycker mycket om.

Och German Frers vill gärna besöka Sverige på en mer regelbunden basis i framtiden.

– Ja, jag hoppas verkligen att jag får möjlighet att designa fler Storebrobåtar. □





Under 1998 har ny, avancerad teknik testats på två SRC 430 Baltic. Alla signaler från båten som kan vara av intresse för kaptenen har kopplats till två bildskärmar. Tekniken, som är unik för fritidsbåtar, kommer att finnas tillgänglig på den nya båten, Storebro Grand Series 62.

ALL INFORMATION finns på bildskärmen



Storebros VD, Anders Bejting, har 30 års erfarenhet inom elektronikbranschen och har bland annat varit med och utvecklat liknande teknik på båtar inom den svenska marinen. Det är tack vare Anders Bejtings elektronik-kunskaper som Storebro nu kommer att kunna ligga i frontlinjen vad gäller ny teknik. Han har själv provat det nya datasystemet på sin SRC 430 Baltic.

– Vi har handplockat hårdvara från hela världen och håller nu som bäst på att se över en lämplig paketering och en rimlig kostnadsbild, berättar Anders. Alla detaljer måste kontrolleras noggrant så att allt stämmer till hundra procent. Det är viktigt att kunderna verkligen känner att de kan lita på det nya systemet.

BILDSKÄRM OCH RULLBOLL

Den tekniska lösningen bygger på en client-server uppkoppling och det operativa systemet Windows NT. På varje båt finns två PC-datorer, två bildskärmar på flybridge och två på förarplatsen, där man kan få information om bränsletillgång, hastighet, oljetryck, utlagd ankarkätting med mera. Till datorerna kopplas även elektroniska sjökort, radar, ekolod och kameror för nattkörning.

Styrningen sker än så länge manuellt, men autopiloten är kopplad via datorn.

– All hantering sker via bildskärm och en rullboll. Det finns inget tangentbord, så allt man behöver göra är att peka och trycka, förklarar Anders.

NÖDSIGNAL SYNS PÅ SJÖKORT

En annan nyhet på tekniksidan är en nödradiosändare utformad som en liten dosa, som besättningen fäster på räddningsvästen eller kläderna. När dosan utsätts för vatten i 10-15 sekunder ger den ifrån sig en signal. Signalen registreras på båtens dator, som markerar på sjökortet var signalen kommer ifrån. På så sätt kan man snabbt vända båten och plocka upp personen som fallit överbord.

Signalen går även ut på en internationell säkerhetsfrekvens, vilket gör att räddningsbåtar och helikoptrar som befinner sig i närheten också larmas.

– Den nya tekniken är ett led i vår satsning på en ökad säkerhet i båtarna, säger Anders Bejting. Men det finns många praktiska fördelar också. Det går till exempel utmärkt att koppla in ett tangentbord till båtens dator och installera program så att man får tillgång till Internet, e-mail och andra funktioner. □

CERTIFIERING

– en trygghet för köparen

För Storebro Bruks är det en självklarhet att vara kvalitetsgodkända i alla led. Företaget är långt framme inom det här området och var till exempel den första båttillverkaren i Sverige med certifiering enligt ISO 9001.

Det är sällan tillfälligheter som avgör varför man köper en viss vara eller produkt. Många faktorer spelar in. Bland det viktigaste är att produkten uppfyller kvalitetskraven, och att detta finns dokumenterat på ett eller annat sätt. På Storebro lämnar man inget åt slumpen. Här är varje liten detalj väldokumenterad.

– Vårt kvalitetsarbete omfattar hela företaget, säger Pentti Kalliomaa, kvalitetsamordnare. Det omfattar alla processer i produktionskedjan, från inköp och leverans till tillverkning, men också administration och försäljning. All personal har genomgått en utbildning och de är väl införstådda med kraven som ställs.

Storebro påbörjade dokumentationen av sina rutiner 1993. Det är en långtgående process som egentligen aldrig tar slut.

– Kvalitetsarbetet får aldrig avstanna, utan måste hela tiden utvecklas.

REGELBUNDNA REVISIONER

– Första steget i vår kvalitetssäkring var när vi blev ISO 9002-certifierade, berättar Pentti. Sedan maj -97 är vi dessutom godkända enligt ISO 9001, vilket är ett steg högre och omfattar hela företaget.

Storebro valde att anlita certifieringsföretaget Det Norske Veritas (DNV), som är ett internationellt mycket aktat namn i båtbranschen. En gång i halvåret gör DNV revisioner och kontrollerar att Storebro uppfyller kvalitetskraven.

– Det är en fördel att det finns ett "kund-leverantör-förhållande" inom Storebro, menar Pentti. Snickeriet levererar till måleriet och så vidare. Därför sker en intern kontroll mellan avdelningarna och det är naturligtvis positivt.

Storebros produkter är också CE-märkta och typgodkända. Nästa steg blir förmodligen en miljöcertifiering enligt ISO 14000, avslutar Pentti Kalliomaa, kvalitetsamordnare. □

www.storebro.se



www.storebro.se är en adress som du snart bör göra till ett bokmärke på din dator. Storebro har nämligen påbörjat en Internet-satsning vilket bland annat innebär att hemsidan kommer att få ett helt nytt utseende.

– Vi arbetar just nu med att förbättra våra webb-sidor på en rad punkter, säger Per Jacobsson.

Under det första kvartalet 1999 finns Storebros nya uppfräschade hemsida att beskåda på www.storebro.se. □

Från 9 hk till 420 hk

DIESEL POWER

MORE POWER.



6LY2-STE 420 hk



6LP-STE 300 hk

STORA MOTORER I SMÅ FÖRPACK- NINGAR

MINDRE VIKT KOMPAKT FORMAT MER EFFEKT

YANMAR
SCANDINAVIA AB

Fax 08-96 18 22
För närmaste återförsäljare
se Gula Sidorna.



Ovan: Interiör från Disney Magic som tagits fram för Disney Cruise Line.

Nedan: Junior Suite från Superstar Leo.



EXKLUSIV ERFARENHET ger luxuös inredning

Tillberg Design har gjort inredningsdesignen till världens största och mest exklusiva kryssningsfartyg. Nu ska de för första gången inreda en båt på "bara" 62 fot. Steget kan tyckas långt och svårt.

Tillberg Design och Storebro är långt ifrån några främlingar för varandra. Tillberg Design grundades av Robert Tillberg, vars far och farfar ägde Storebro Bruk i slutet av 1800-talet. Robert Tillberg är fortfarande verksam som designer, trots att han snart fyller 80 år.

– Jag blev mycket glad när Storebro kontaktade mig och föreslog ett samarbete, berättar Lennart Ekstedt, VD. Både vi och Storebro arbetar med exklusiva båtar av hög kvalitet. Att båtarnas storlek skiljer sig åt har mindre betydelse. Allt inredningsarbete handlar om att ta tillvara ett utrymme på bästa sätt och att förmedla rätt känsla.

LÅNG REFERENSLISTA

Det första fartyget som Tillbergs designade var "Kungsholm", som ägdes av Swedish American Line och gick mellan Göteborg och New York. Sedan dess har närmare 60 fartyg passerat ritbordet. Bland dessa kan nämnas Oriana som specialdesignats för brittiska kryssningsmarknaden, Disney Magic framtagen för Disney Cruise Line, och Project Eagle som kommer att väga

cirka 140 000 ton och bli världens största flytande skepp.

Idag arbetar drygt 60 personer på Tillberg Design. Dessa är fördelade på kontor i Viken, London och Fort Lauderdale. Huvudkontoret i Viken, strax norr om Helsingborg, ryms i en imponerande byggnad alldeles vid havet. Inredningen har Tillbergs designat själva och inspirationen har, inte helt oväntat, hämtats från båtar.

LÄRORIKT STUDIEBESÖK

Det första steget i samarbetet mellan Storebro och Tillberg Design var att ta fram förslag på nya textilier till samtliga Storebros båtar. Mikael Beكتور på Tillberg Design är ansvarig inredningsarkitekt för Storebrobåtarna och han började med en veckas studiebesök på varven i Storebro och Västervik.

– Allt designarbete kräver noggrann research, berättar Mikael. Det är viktigt att ta reda på hur en typisk Storebroägare ser ut, och hur arbetet med båtarna går till. Tiden på Storebro var lärorik. Jag upptäckte att alla båtar är oerhört genomarbetade och att de som jobbar på Storebro har en stor heder i

sitt arbete. Det är positivt, det är alltid lättare att komma med nya förslag när båtbyggarna är lyhörda.

RÖTT, GRÖNT ELLER BLÅTT?

Mikael Beكتور poängterar att han inte ser något självändamål i att göra ändringar. Det finns mycket att ta tillvara från tidigare modeller. Tillberg Design började med att ta fram ett basförslag till färgsättning och ett mer enhetligt utseende på träarbetet.

– Vi har tagit fram tre olika färger, röd, grön och blå, som kunderna kommer att kunna välja mellan. När det gäller träarbetet har vi lämnat förslag på hur man kan räta upp en del vinklar och skapa ett mer harmoniskt helhetsintryck. Vi har också sett över alla beslag, gjort fönstren mer fyrkantiga och lagt till solpersienner. Inget av dessa förslag krävde några nya investeringar på varven, så tillverkningen fördröades inte.

HJÄLPFULL ÖNSKELISTA

I inredningsarbetet med Storebro Grand Series 62, har Tillberg Design haft stor hjälp

Fortsättning på sidan 12



Mikael Beكتور, ansvarig inredningsarkitekt för Storebrobåtarna på Tillberg Design.



"Exklusiv erfarenhet..."

av en referensgrupp bestående av Storebroägare och Storebromedarbetare. Gruppen har tagit fram en "önskelista" på vad de vill ska finnas med i båten.

– De har en stor samlad kunskap om vilka funktioner som eftersträvas på en motorbåt av den här typen, säger Lennart Ekstedt. Vi har stor nytta av deras praktiska erfarenheter.

En annan viktig samarbetspartner är German Frers, som designar skrovet och överbygget.

– Det är roligt att arbeta tillsammans med en så rutinerad designer. Vi har stor respekt för varandras arbete och samarbetet bygger på ett ömsesidigt förtroende, menar Lennart Ekstedt.

PASSAR ALLA MARKNADER

Storebro Grand Series 62 kommer att bli den största båt som Storebro någonsin serietillverkat och en strategi från Tillberg Designs sida har varit att göra vissa utrymmen extra rymliga.

– Båtens mastercabin och dess tillhörande badrum är rejält tilltagna, avslöjar Mikael Becktor. Dessutom

"Oavsett om man bor vid Medelhavet eller vid Atlanten kommer man att kunna känna sig hemma och trivas ombord"

finns två rymliga gästrum och en crew-cabin, vilket gör att sex vuxna och två barn bor bekvämt på båten.

Tillberg Design har valt att jobba med lösa möbler för att ge båten ett mer gemytligt intryck bland annat i salongen. Tygerna är av hög kvalitet, de står emot både solljus och slitage.

Oavsett om man bor vid Medelhavet eller vid Atlanten kommer man att kunna känna sig hemma och trivas ombord, fastslår Mikael Becktor. □

Tillberg Design har bland annat tagit fram ett basförslag till färgsättning och skapat ett mer harmoniskt helhetsintryck när det gäller träarbetet.



STEN TEGNÉR, ÄGARE AV EN SRC 430 BALTIC:

”Min barndomsdröm gick i uppfyllelse”



Det har nu gått cirka ett år sedan Storebro lanserade nyheten SRC 430 Baltic. Båten har tagits emot väl. En av många nöjda ägare är Sten Tegnér, som har stor erfarenhet av båtar och visste vad han var på jakt efter.

– Jag har drömt om en SRC sedan jag var liten, och föll bland annat för planlösningen i 430 Baltic, säger han.

Fortsättning på sidan 14



Båtar och båtliv är mer än bara ett fritidsintresse för Sten. För ett år sedan flyttade han till London, innan dess bodde han tio år i USA. Där arbetade han en tid som representant för den berömda svenska segelbåtstillverkaren Hallberg-Rassy.

– Jag ser på båtar både utifrån rollen som båtägare och rollen som säljare, berättar Sten. Det gör att jag ställer höga krav när jag själv ska köpa en båt och jag nöjer mig inte med något annat än bästa kvalitet.

Jag blir irriterad när jag ser båttillverkare som bara koncentrerar kvaliteten till ytan. Jag väntar mig samma höga kvalitet och samma fina material i till exempel en garderob som i resten av båten.

YRKESSTOLTHET GER UNIKA BÅTAR

– Hallberg-Rassy och Storebro har många likheter, fortsätter Sten. Då syftar jag inte bara på att German Frers har designat båtar åt båda företagen, utan också den genuina hantverkstraditionen. Både Storebro och Hallberg-Rassy började arbeta i trä och kombinerar idag det bästa urvalet av trä och plast. Det finns en yrkesstolthet på varven som gör båtarna unika i sitt slag.

Sten trivs lika bra ombord på en segelbåt som på en motorbåt. Han har ägt båtar av båda typerna och menar att de har sin tjusning, var för sig.

– Segling är mer utmaning och sport. Det kräver mer tid och man är i större utsträckning beroende av yttre förhållanden. En motorbåt ger större frihet. Man kan förflytta sig mellan två punkter precis som man vill och man kan lita på att man kommer fram. Det är smidigt och bekvämt och det går fort.

ÅTERUPPLIVAR MINNEN

Idag äger och driver Sten Tegnér två företag i USA, ett elektronikföretag och ett hotell, och han funderar även på att slå sig in på den engelska hotellmarknaden. Höst, vinter och vår till-



bringar Sten mestadels i USA eller England, men sommartid trivs han bäst i Sverige. Han och hustrun Ingeborg har ett sommarhus på Ingarö i Stockholms skärgård, och sedan 1998 ligger en SRC 430 Baltic förankrad på ön från maj till september.

– Vi tycker mycket om att kryssa omkring i Stockholms skärgård, berättar Sven. Det är ett sätt för mig att återuppleva gamla minnen från tiden då jag bodde här som ung. Det var då min far introducerade mig i motorbåtsvärlden, och ända sedan dess har jag har drömt om en Storebrobåt.

– Eftersom jag och Ingeborg tycker om att bjuda med goda vänner när vi kryssar, sökte vi en båt som sex personer kunde sova bekvämt i. Vi besökte Storebro vid Biskopsuddens Marina och föll för en SRC 430 Baltic. Trots att utbudet av motorbåtar är stort i USA kändes det självklart att köpa en svensk Storebrobåt.

FÖRLÄNGER SÄSONGEN

Då den svenska båtsommaren inte visade sig från sin bästa sida under 1998 kunde Sten inte tillbringa så mycket tid som han hade hoppats på båten Lady Ingeborg, som är döpt efter hustrun. Han hann i alla fall med en fin jungfruresa från varvet i Västervik, en tur till Gotland och en midsommar i Mälaren ombord på båten.

– Jag kan bara konstatera att Storebro lever upp till det fina rykte som de har haft i alla år. Båten har en enastående kvalitet och en hundra-procentig finish.

– En Storebrobåt förlänger säsongen. Båtarna är byggda på ett sätt som gör att man har stor glädje av dem både höst och vår. Det är en lyx att kunna sitta med värmen på i den underbara miljön SRC erbjuder, och kryssa omkring i Stockholms skärgård även när sommaren är slut. Man behöver aldrig känna sig orolig ombord på en Storebrobåt. □





HENRI  LLOYD

För information om närmaste återförsäljare kontakta Sportmanship AB. Fax 031-91 33 83.
Sportmanship A/S 23001750. Broschyrbeställning dygnet runt 031-91 30 50.



”Att J32 kombinerar den berömda skandinaviska kvaliteten med German Frers design är en bra mix som imponerar på kunderna”

STOREBRO HAR LANDAT I USA

– Mottagandet är positivt

Storebro har inlett en ny satsning på USA-marknaden. Återförsäljare i Seattle och Florida har redan börjat lansera de svenska fritidsbåtarna. En båt som väckt stor uppskattning i båda regionerna är J32.

På 1970- och 80-talet nådde Storebro stora framgångar på den amerikanska marknaden. Sedan följde en tid då lyxbåtskatter och sviktande valutakurser gjorde att Storebro drog sig tillbaka. Men nu är det dags igen för Storebro att ge sig in på USA-marknaden.

Att betrakta USA som en marknad är egentligen inte möjligt. Det framgår om inte annat av de klimatförhållanden som råder hos Storebros två återförsäljare. I Florida förgylls båtutrustningerna av västindisk värme, turkosfärgat vatten och ljumma vindar. I Seattle, i delstaten Washington, påminner klimatet mer om det svenska. Sommaren är varm, medan höst, vinter och vår bjuder på svalare temperaturer och tuffare vindar, med mer utmanande båtliv som följd.

SEX REGIONER

– Vi har valt sex olika regioner i USA, som vi kommer att etablera oss i, berättar Lars Bjuréus, som ansvarar för USA-marknaden på Storebro Bruks. Dessa är Pacific Northwest



och Kalifornien på västkusten, Atlantic North från Maine till New Jersey, Midatlantic från Maryland till Georgia, och Florida på östkusten, samt regionen kring Stora Sjöarna.

– Hittills har vi etablerat oss i två hörn av USA, ett i norr och ett i söder, genom agenter i Pacific Northwest och Florida. Vi ska ta ett steg i taget och se till att göra allt riktigt från början, så vi inte drabbas av växtvärk. Varje region ska bearbetas noggrant och varje etablering ska återföljas av god service.

SEGLARE SADLAR OM

Storebro's nya satsning i USA började med att McKee & Mooney i Seattle etablerades som återförsäljare hösten 1997. Företaget säljer sedan tidigare segelbåtar av märket Nautor's Swan.

– Det finns en hel del likheter mellan Nautor's Swan och Storebro, säger Henry Helliesen, som driver företaget tillsammans med Graham Smith. Båda båttillverkarna vänder sig till kunder som ställer höga krav på exklusivitet och kvalitet.

– Vi tror att förutsättningen är god för alla Storebro's modeller i den här regionen. Klimatet passar lika bra för en J32 som en SRC 430 Biscay. Redan nu märker vi ett intresse från äldre seglare som vill sadla om till motorbåtsförare. Eftersom Storebro hade en återförsäljare i den här regionen på 70- och 80-talet finns det många som känner till namnet och vet att det borgar för komfortabla och sjödugliga båtar.

FUNKTIONALITET I FOKUS

McKee & Mooney's kollega i Florida, Agents International, är också återförsäljare för Nautor's Swan.

– Vi har valt återförsäljare med samma tankesätt som vi, förklarar Lars Bjuréus. De fokuserar på båtarnas funktionalitet och hur man tillfredsställer kunder med höga krav.

Agents International säljer båtar från fyra marinor, tre i Florida och en i Newport, Rhode Island. Företagets VD och ägare, Georges Bourgoignie, har haft ett genuint båtintresse ända sedan barnsben. Till sitt förfogande har han gedigna båtar och ett antal duktiga säl-

jare med lång erfarenhet. En av dem är Paul Buttrose, som var med och etablerade Nautor's Swan i USA och nu driver försäljningskontoret i Palm Beach. En annan är Kevin Burnham, som vann silvermedalj i seglingsklassen 470 vid OS i Barcelona 1992.

BRA MIX

Hösten 1998 presenterades J32 för första gången på Floridamarinorna i South Miami, Fort Lauderdale och West Palm Beach.

– Att J32 kombinerar den berömda skandinaviska kvaliteten med German Frers design är en bra mix som imponerar på kunderna, berättar Georges Bourgoignie. Europeiska produkter är på modet i Florida och German Frers är ett stort namn i båtkretsar.

– Vi har presenterat båten vid ett antal framgångsrika båtmässor och den samlade pressen har varit mycket fascinerad, bland annat av båtens dubbla jetmotorer och det gedigna träarbetet. Florida är lite av ett Mecca för båtfantaster och Storebro har alla förutsättningar att lyckas här.

AMERIKANSK ANPASSNING

Att etablera sig på en ny marknad tar tid och Lars Bjuréus poängterar att det är omöjligt att utveckla båtar som tilltalar alla intressen.

– Men vi är övertygade om att det finns många båtmänniskor i USA som har samma inställning som vi när det gäller vilka krav en båt ska uppfylla.

– Givetvis är det också viktigt att anpassa båtarna efter amerikanska förhållanden, fortsätter Lars. Vi utrustar båtarna med teknik som är välkänd för amerikaner och ser till att det är lätt att få hjälp med service och att få tag i reservdelar.

– Vi säljer en nischprodukt för mycket kvalitetsmedvetna och krävande kunder. I USA vet man att vi svenskar tillverkar bra produkter, som inte bara är eleganta utan också praktiska att vistas ombord på. Vi lägger stor vikt vid körtekniska egenskaper, säkerhet och ett bekvämt boende.

– Etableringen underlättas dessutom av att vi har vi båttypen som passar alla USA:s klimatförhållanden. □

”FRAMTIDEN FINNS I VÅR HISTORIA”

En råkall januaridag med isande regn och kylslagna vindar träffar vi Per Jacobsson på Biskopsuddens Marina på kungliga Djurgården, en av Stockholms många vackra öar. Per ansvarar för Storebros marknadsföring och reklam och vi träffas för att prata lite om Storebros framtid. Det skulle visa sig bli ett spännande samtal om allt från långskepp till morgondagens Storebrobåtar.

Under de senaste åren har Storebro genomgått stora förändringar. Företaget har fått en ny ägare i Hans Mellström (kanske mer känd som en av grundarna av WM-data), man har omorganiserat företaget och investerar stort i utvecklingen av nya båtmodeller.

Samtidigt slåss man på en oerhört tuff marknad med många stora och tunga aktörer. För en jämförelsevis liten båttillverkare som Storebro, krävs det därför väldiga insatser för att potentiella båtköpare över huvudet ska upptäcka deras vackra båtar.

Konkurrensen blir förmodligen inte mindre i framtiden. Hur har ni tänkt att Storebro ska klara av att vara ett intressant alternativ även för morgondagens båtköpare?

- Självfallet är det viktigt att ha bra båtar att erbjuda, Men det handlar inte bara om det. Det handlar också om att vara tydlig i sin kommunikation med marknaden. Att hitta en

position som ingen annan har och att göra den synlig för våra kunder. Då vet de vad vi står för och vad de får för sina pengar.

Först då blir vi tydliga gentemot våra konkurrenter, svarar Per.

- Men det går inte att hitta på precis vad som helst. Den position man väljer måste naturligtvis vara trovärdig och spegla det man redan är. Annars känner ju inte våra kunder och båtägare igen sig, fortsätter han.

Under det senaste året har mycket tid och kraft lagts på framtidsfrågor.



Per Jacobsson, Marknadsdirektör, Storebro

Det har gjorts grundliga analyser av kunder och marknader, av företaget och båtmodellerna. Alla aspekter av företagets verksamhet har satts under luppen.

- Detta har vi bland annat gjort för att bli bättre på att kommunicera ut vårt budskap på marknaden. Och istället för att lita till tro och tyckande, har vi valt att bygga vår framtid på vetande och kunskap. Vi ville ha så mycket fakta på bordet som möjligt innan vi bestämde oss för färdriktningen. Nu har vi skaffat oss den kunskap vi behöver och startar resan mot framtiden, säger Per med tillförsikt i rösten.

- Det viktigaste arbetet just nu är att skapa ännu bättre möjligheter att ta tillvara och utveckla den kunskap och erfarenhet som redan finns inom företaget.

Att förvalta vår unika skandinaviska båtbyggertradition på bästa möjliga sätt. Att värda vår historia och våra rötter. Det är ju det som utgör en stor del av grunden som

varumärket Storebro vilar på, fortsätter han och tillägger:

- Det här har vi konkretiserat i ett löfte till våra kunder om att Storebros båtar är byggda i sann skandinavisk båtbyggertradition där säkerhet, funktion och sjövärdighet alltid kommer i främsta rummet. Detta löfte har vi sammanfattat i två ord - "True Scandinavian".

- Det här är egentligen inget nytt. För många av våra kunder är det istället något som vi redan står för, speciellt om du pratar med kunder utanför Skandinavien. Vi har bara inte formulerat det lika klart eller använt det som ett koncept tidigare, förtydligar Per Jacobsson.

DEN SKANDINAVISKA BÅTBYGGARTRADITIONENS RÖTTER.

För några år sedan firade Storebro femtio år som båtbyggare. Femtio innehållsrika år som bjudit på mängder av vackra båtar. Men den grund som Storebros hantverk vilar på har

äldre anor än så. Den går att spåra ända tillbaka till de dagar då folket i norr lärde sig att sätta segel på sina båtar och färdas över öppet hav.

Detta inträffade för cirka tolv hundra år sedan när vikingarna gjorde entré. De hade tillgång till bättre redskap och hade förfinat båtbyggandet. En utveckling som innebar starten för en period i historien som skulle påverka livet i många områden i det dåtida Europa.

Historieböckerna lär oss att från slutet av 700-talet och cirka tre hundra år framåt levde människor i skräck för vikingarnas härjningar längs Europas kuster och floder. Men det finns också en annan historia. En som berättar om vikingen som båtbyggare och sjöfarare.

I BLÅLERAN FANN MAN SVAR.

Det finns väldigt lite samtida dokumentation om vikingarna och deras skepp. Men arkeologiska fynd vet att berätta en hel del. Det var framför allt tre norska skeppsfynd som hjälpte forskarna att klargöra hur vikingarnas skepp var konstruerade. Tuneskeppet som återfanns 1867, Gokstadskeppet 1880 och Osebergsskeppet som hittades 1903 utgör ovärderliga pusselbitar i jakten på den sanna historien om den skandinaviska båtbyggartraditionen. Alla tre var sk gravskepp och hittades i trakterna kring Oslofjorden och härrör från 800-talet.

Även om skeppsfynden totalt sett är relativt få kan vi från motiven på ett antal run- och bildstenar dra slutsatsen att båtbyggnadstekniken var ungefär densamma över hela Skandinavien vid den här tiden. Skepp som avbildats på samtida gotländska bildstenar visar till exempel en slående likhet med det norska Gokstadskeppet.

Senare upptäckter, bland annat fem skepp som hittades 1962 i Roskildefjorden på Själland i Danmark, bekräftar detta. Två av dessa skepp har bevarats, det ena är 28 meter långt och det längsta



Ett av de vackraste vikingaskepp som återfunnits är Osebergsskeppet. För och akter är täckta av ett invecklat mönster av människor och djur. Förstammen avslutas i ett slingrande omhuvud och akterstammen med omens stjärt. Skeppet användes troligen endast för seglingar inomskärs och vid högtidliga tillfällen. Någon gång vid 800-talets mitt användes det för gravsättning av en rik och inflytelserik kvinna. Förmodligen drottning Åsa, farmor till den norske kungen Harald Hårfagre.

vikingaskeppet man hittills funnit.

Det som framstår som mest unikt med vikingatidens skepp är hur de lyckades att kombinera olika egenskaper i en och samma konstruktion. Långskeppen var exempelvis stora, ändå så lätta att de kunde ros och till och med dras över land. De hade köl, vilket gav bra seglingsförmåga, trots det var de så grundgående att de kunde användas på floder och i grunda kustvatten. De var smäckra konstruk-

tioner, ändå mycket sjövärdiga. De var konstfullt "designade", samtidigt oerhört funktionella.

OERHÖRT SKICKLIGA BÅTBYGGARE.

Det krävdes en oerhörd hantverkskicklighet för att bygga dessa vackra skepp. Dessutom måste vikingarnas skeppsbyggare haft ganska så avancerade kunskaper i konstruktionsteknik.

Verktygen man förfogade över var

enkla men skiljer sig inte nämnvärt från den moderne timmermannens arsenal. Man använde till exempel bredbladig yxor, sägar, stämjärn, hammare, tänger och borrar.

Skeppen byggdes ofta i ek och furu. Virket högs ut för hand ur kompakta stockar. Man klarade till och med av att göra plankor som var omkring 10 mm tjocka. Med hjälp av profiljärn med anhåll kunde man också förse bordläggningens plankorna

med en enkel men vacker kantörnering.

Istället för kölstock använde vikingarna en riktig köl. För att stärka konstruktionen sattes också ett mellanstycke in mellan köl och stäv, en s k undirlutr. Man klarade också att skarva borden på längden vilket gjorde att man inte längre var begränsade av plankornas naturliga längd, utan kunde bygga allt större skepp.

Bordgångarna böjdes med hjälp av tvingverktyg, liknande de dagens båtbyggare använder, och fästes i underliggande bord med nitar av järn. Man använde också koniska träpluggar, s k träanaglar, för att fästa borden till spanten. Springorna mellan borden diktades med tjärblandad ull vilket gjorde skrovet tätt och ändå rörligt i hård sjö.

REP AV ROTTÅGOR FRÅN GRAN

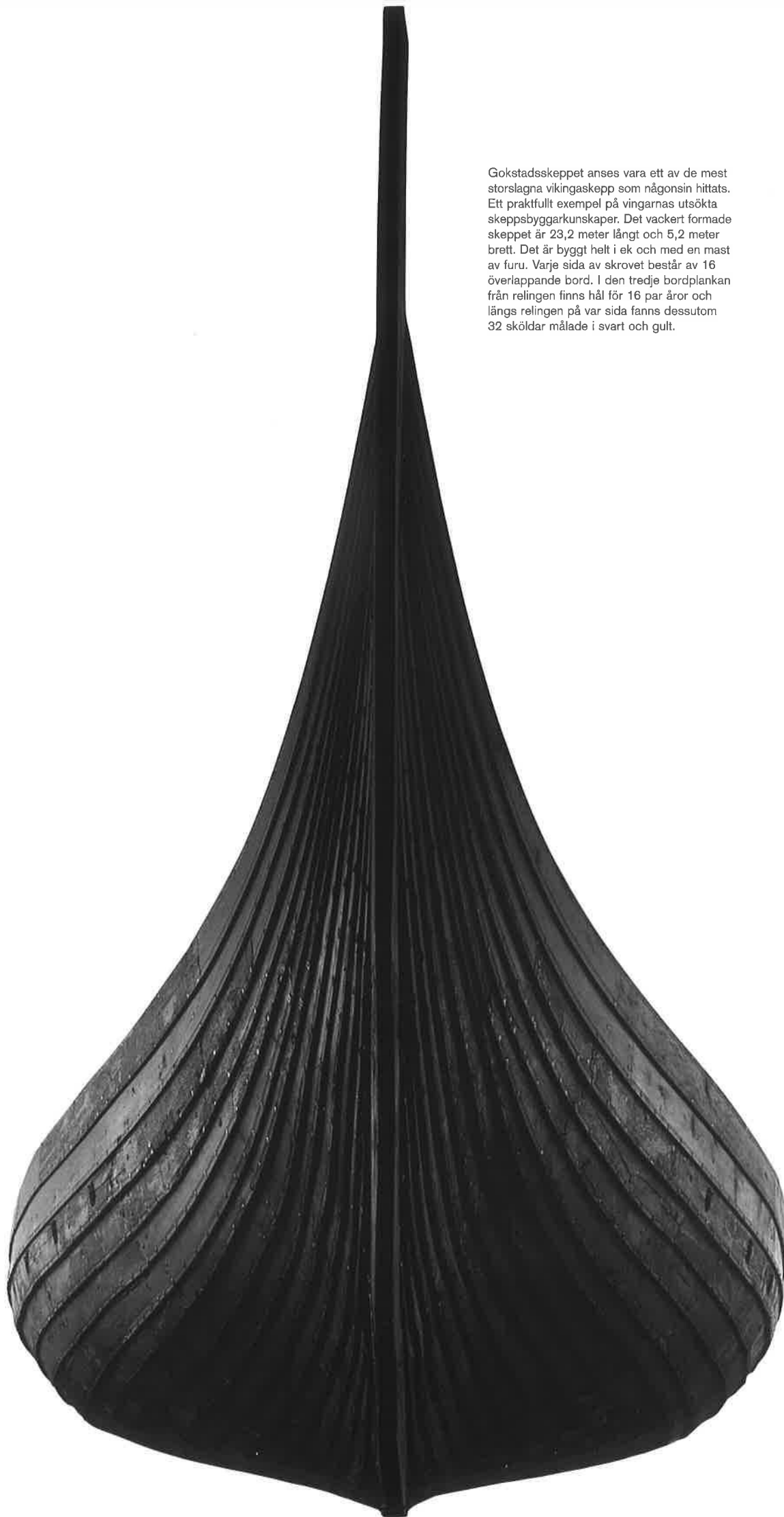
Genom att surra spanten vid uthuggna klampar på borden fick skrovet den flexibilitet som krävdes för trygga seglatser på öppet vatten. Surrningarna gjordes med rep tillverkade av rottågor från gran och repet drogs genom två hål i bordplankornas klampar och två motsvarande hål i de fasta tvärbalkar som gick mellan spanthuvudena. Tvärbalkarnas uppgift var att ge skrovet stadga under vattenlinjen.

Masten fästes i en mastfot lagd över spanten i skeppets botten. Ännu ett eckblock, den s k mastfisken, gav stöd i höjd med tvärbalkarna. På falsar längs tvärbalkarna lades sedan ett löst trädäck.

Friborden var extra höga så att skeppet kunde kräng utan att ta in vatten. För att kunna ro togs det upp hål för årorna i något av de övre borden. Århålen kunde stängas på insidan med små träluckor som hindrade vatten att rinna in.

Det noggranna detaljarbetet, passformen och sättet att utnyttja naturmaterialens egenskaper visar att vikingarna hade stor erfarenhet av såväl skeppsbyggeri som sjöfart. Kunskaer som grundade sig på

Gokstadsskeppet anses vara ett av de mest storslagna vikingaskepp som någonsin hittats. Ett praktfullt exempel på vingararnas utsökta skeppsbyggarkunskaper. Det vackert formade skeppet är 23,2 meter långt och 5,2 meter brett. Det är byggt helt i ek och med en mast av furu. Varje sida av skrovet består av 16 överlappande bord. I den tredje bordplankan från relingen finns hål för 16 par åror och längs relingen på var sida fanns dessutom 32 sköldar målade i svart och gult.



respekt för naturen, för materialen och insikt om den egna förmågan.

VINLAND PÅ 28 DAGAR.

Vikingaskeppens seglingssegenskaper var fullt i klass med många av senare tiders segelskutor. Det ansåg åtminstone Magnus Andersen, kapten på den kopia av Gokstadskeppet som år 1893 seglade över Atlanten för att visas på Chicago-utställningen.

Resan från Sverige till Newfoundland, landet som vikingen Leif Eriksson kallade Vinland, tog endast 28 dagar. Som mest tillryggalade man 223 sjömil under ett dygn och noterade då en toppfart på hela 11 knop. Man noterade också att botten och köl gav efter för skeppets rörelser och kunde höja och sänka sig upp till 3/4 tum. Vid relingen kunde skeppet vrida sig upp till hela 6 tum, vilket gjorde det mycket följsamt och lättseglat trots den grova sjön.

Kaptenen var också mycket imponerad av rodret – "Rodret är faktiskt genialt, och med den erfarenhet jag nu har, anser jag att det för ett skepp av detta slag är att föredraga långt framför ett roder på akterstäv"

VAD VISSTE VIKINGARNA OM NAVIGATION?

Självfallet skulle inte vikingarna klarat att manövrera sin skepp utan vare sig gott sjömanskap eller goda kunskaper om navigation. De färder man gjorde krävde förmåga att hålla rätt kurs över långa avstånd. När natten var stjärnklar navigerade man förmodligen efter Polstjärnan och om sommaren var det solens position som visade vägen.

Solens gång över himlen under de olika årstiderna var känd. Det finns till och med en tabell bevarad som dels anger solhöjderna för hela året, dels listar riktningen mot horisontljuset vid solens upp- och nedgång. Tabellen är sammanställd av en isländsk viking vid namn Stjärn-Oddi.

För att bestämma solhöjd och därmed även breddgrad tror forskarna att vikingarna använde ett "solbräde", en tidig och enkel variant av en sextant. För att bestämma väderstreck och vid kustnära navigation användes en pejlskiva och tabellen för solens upp- och nedgång.

Vid molnigt väder var man däremot utlämnade till vädrets makter och rorsmans skicklighet. Vikingarna hade heller inga instrument för att fastställa den seglade distansen eller längdgraden. Här fick man förlita sig till skepparens erfarenheter.

Jämför vi med idag, när till exempel Storebro står inför lanseringen av ett nytt, helt digitaliserat och datoriserat navigationssystem (CAPS), slås man av hur enormt skickliga sjömän vikingarna måste ha varit för att kunna genomföra de seglatser de gjorde. Det är ju inte precis enkelt ens med moderna hjälpmedel.

DEN FÖRSTA KOMPASSEN?

I några av de gamla sagorna finns beskrivet något som skulle kunna vara en primitiv kompass. En "solsten" som kung Olav den helige en gång använde för bestämma solens position. För detta finns inga bevis, men om "solstenen" bestod av ett stycke magnetisk järnsten flytande på ett stycke trä i vatten, och man visste det ungefärliga klockslaget, så hade det faktiskt inte varit speciellt svårt att fastställa solens läge.

Kanske fanns verkligen denna kompass, men i så fall i ytterst få exemplar, de mäktiga och rika förunnade. Det skulle dröja många hundra år ytterligare innan kompassen stod till varje skeppares förfogande.

BORTOM HORISONTEN.

Vikingarna "uppfann" inte konsten att bygga båtar. Men de fann lösningar som gjorde att båtbyggandet tog ett jättekiv framåt och skapade helt nya möjligheter för människor att söka sig ut i världen. För att finna ny mark,



Vikingarnas framgångar berodde delvis på att de utvecklats till skickliga hantverkare. En snickare på vikingatiden tillverkade många olika saker, bland annat visste han hur man byggde skepp. Snickaren ägde kunskap om vilka träslag som var lämpliga till vad och hur man bearbetade dessa för att på bästa sätt utnyttja träets egenskaper. Till sin hjälp hade han verktyg som till exempel såg, bågfil, borr, stämjärn, hammare, yxor av olika slag och skrapjärn. Verktygen kan tyckas enkla, men ser vi till deras funktion så skiljer de sig inte mycket från de den moderne timmermanen använder.

idka handel eller röva. Eller bara för att se vad som väntade bortom horisontens lockande linje.

Vikingarnas sätt att bygga båtar, med köl och stäv, klinklagd bordläggning, spant och tvärbalkar används än idag. Till och med Storebros träbåtar vilade på hantverk utvecklat sedan vikingatiden.

Nu bygger inte Storebro träbåtar längre. Men enligt Per Jacobsson finns det ändå tydliga paralleller. Synen på sjövärdighet och trähantverkets centrala betydelse för kvaliteten. Respekten för naturen och de material som används. Men kanske mest av allt ambitionen att bygga exklusiva båtar som samtidigt är funktionella.

- Idag är livet ombord ett fritidsnöje. Och det är inte längre sökandet efter silver och guld som lockar oss Skandinavier att lätta ankar och gå till sjöss, utan längtan efter upplevel-

ser och nya erfarenheter, säger Per och fortsätter:

- Men havet har inte förändrats. Det kräver lika mycket av dig och din båt idag som det gjorde för tolv sekel sedan. Därför fortsätter vi bygga våra båtar med samma höga krav som vi alltid gjort och i sann skandinavisk båtbyggartradition. Det är bland annat detta vi menar när vi säger att Storebro är "True Scandinavian", avslutar Per Jacobsson.

Samtalet närmar sig sitt slut. Det tunna dagsljus som återstår slukas sakta men obönhörligt av kvällens mörker. Med en viss längtan konstaterar vi att det ännu är några månader kvar tills det är dags att lägga båten i sjön.

Och livet kan börja igen.

Källor: "Vikingen", Tre Tryckare/Cagner & Co, 1967. "Vikingar", BonnierCarlsen, 1995 samt "Så levde vikingarna", Eric Oxenstierna.

STOREBROS MO



STOREBRO J32/S32

L.o.a	10.13 m / 33 ft 2 in	Vikt	ca 5.0 ton (exkl bränsle/vatten)
Bredd	3.40 m / 11 ft 2 in	Bränsletank	660 liter / 174 US Gal
Djupgående	Vattenjet; ca 0.5 m / 1 ft 7 in	Motorer	2 x diesel
	Propeller; ca 1.0 m / 3 ft 4 in		Vattenjet eller Propeller



Ny modell.
Lanserades på
HISWA 99.

STOREBRO J34/S34

L.o.a	10.33 m / 33 ft 10 in	Vikt	ca 5.0 ton (exkl bränsle/vatten)
Bredd	3.44 m / 11 ft 3 in	Bränsletank	660 liter / 174 US Gal
Djupgående	Vattenjet; ca 0.5 m / 1 ft 8 in	Motorer	2 x diesel
	Propeller; ca 1.0 m / 3 ft 4 in		Vattenjet eller Propeller



STOREBRO ROYAL CRUISER 380 BISCAY

L.o.a	11.43 m / 37 ft 5 in	Vikt	ca 7.7 ton
Bredd	3.77 m / 12 ft 4 in		(exkl bränsle/vatten)
Djupgående	1.00 m / 3 ft 4 in	Bränsletankar	2 x 500 liter / 2 x 132 US Gal
		Motorer	2 x diesel



Ny modell.
Lanserades på
HISWA 99.

STOREBRO ROYAL CRUISER 395 BISCAY

L.o.a	12.03 m / 39 ft 5 in	Vikt	ca 8.5-8.8 ton beroende på motorval, (exkl bränsle/vatten)
Bredd	3.77 m / 12 ft 4 in		
Djupgående	1.00 m / 3 ft 4 in	Bränsletankar	2 x 500 liter / 2 x 132 US Gal
		Motorer	2 x diesel



STOREBRO ROYAL CRUISER 430 BISCAY

L.o.a	13.11 m / 43 ft	Vikt	ca 11.5 ton
Bredd	4.11 m / 13 ft 5 in		(exkl bränsle/vatten)
Djupgående	1.20 m / 3 ft 9 in	Bränsletankar	2 x 780 liter / 2 x 206 US Gal
		Motorer	2 x diesel



STOREBRO ROYAL CRUISER 430 BALTIC

L.o.a	13.11 m / 43 ft	Vikt	ca 12 ton
Bredd	4.11 m / 13 ft 5 in		(exkl bränsle/vatten)
Djupgående	1.20 m / 3 ft 9 in	Bränsletankar	2 x 800 liter / 2 x 211 US Gal
		Motorer	2 x diesel

DELLER 1999.



STOREBRO ROYAL CRUISER 500

L.o.a	15.10 m / 49 ft 5 in
Bredd	4.55 m / 14 ft 9 in
Djupgående	ca 1.20 m / 3 ft 9 in
Vikt	ca 16/18 ton (exkl bränsle/vatten)
Bränsletankar	2 x 1500 liter / 2 x 396 US Gal
Motorer	2 x diesel



STOREBRO ROYAL CRUISER 730

L.o.a	12.20 m / 72 ft 8 in
Bredd	5.90 m / 19 ft 4 in
Djupgående	ca 1.70 m / 5 ft 7 in
Vikt	ca 43.0 ton (exkl bränsle/vatten)
Bränsletank	8000 liter / 2100 US Gal
Motorer	2 x diesel



STOREBRO GRAND SERIES 62

L.o.a	ca 18.80 m / 62 ft
Bredd	ca 5.40 m / 19 ft 2 in
Vikt	ca 24 ton (exkl bränsle/vatten)
Bränsletankar	ca 3000 liter / 892 US Gal
Motorer	2 x diesel

KLÄDER & ACCESSOARER

Genom egna erfarenheter har vi lärt oss att bra kläder och trevliga tillbehör kan ha stor betydelse för trivseln ombord. Därför känner vi oss stolta att kunna erbjuda alla Storebroägare ett spännande urval av exklusiva märkesprodukter från bl a Henri-Lloyd, Kosta Boda och Rörstrand. Kläder och accessoarer som vi vet klarar ett aktivt liv till sjöss och som du kommer att ha glädje av under många år framöver. Beställning kan göras via vår hemsida, www.storebro.se, eller per telefon 0492-19500.



Deck Coat. Lång jacka från Henri-Lloyd i neoprenbehandlad bri-nylon med insida i värmande polartech fleece. En jacka speciellt framtagen för den krävande marina miljön. Marinblå med cremevita detaljer. Stl. S-XXL. Art.nr. 111144.
Keps No. 1. Blå twill och nubuck. Art.nr. 111279.



Porslin specialdesignat för Storebro av Rörstrand. Handmålad platinarand som har extra hög hållfasthet och lyster. Tål maskindisk. **Flat Tallrik 24 cm**, Art.nr. 104102. **Flat Tallrik 21 cm**, Art.nr. 104106. **Kaffekopp m fat**, Art.nr. 104103-4. **Djup Tallrik 21 cm**, Art.nr. 104105. **Tekopp**, Art.nr. 107347.



Windstopper. Kabelstickad i 50% ull och 50% acryl och försedd med vindtätt foder som ventilerar kroppsfukten. Finns även i marinblå. Stl. S-XXL. Art.nr. 111159.
Rib. Långärmad ribbstickad tröja med knappkrage. 100% bomull. Marinblå. Stl. S-XXL. Art.nr. 111164.



Voyager Rugby. Långärmad marinblå rugbytröja med bomullskrage. 100% bomull. Stl. S-XXL. Art.nr. 111169.



Cowes piké. Pkétröja i 100% bomull. Marinblå. Stl. S-XXL. Art.nr. 111174.



Kid Voyager Rugby. Långärmad rugbytröja i 100% bomull. Marinblå. Stl. 0-12 år. Art.nr. 111201.



Gybe. Kort jacka. Art.nr. 111149.
Deck Coat. Lång jacka. Art.nr. 111144.



Gybe. Kort jacka från Henri-Lloyd med utsida i ribstop nylon och insida i varm polartech fleece. Cremevit med marinblå detaljer. Stl. S-XXL. Art.nr. 111149.



Kid V-neck. Tröja i 100% bomull. Stl. 0-12 år. Art.nr. 111194.
Windstopper Navy. 50% ull och 50% acryl. Stl. S-XXL. Art.nr. 111154.



Storebroslips. Exklusiv italiensk sidenslips i mycket fin kvalitet och speciell Storebrodesign. Art.nr. 111418.



Cowes polo shirt. Vit. Stl. S-XXL. Art.nr. 111179.



Keps No. 2. Helt i nubuck. Art.nr. 111280.



Handduk. Vit frotté. 50x70 cm. Art.nr. R2600.
Badhanduk. Vit frotté. 100x150 cm. Art.nr. R2601.



Vackra handblåsta kristallglas från Kosta Boda.
Vinglas "Rondo" 20 cl, Art.nr. 104097.
Whiskyglas "Pippi" 20 cl, Art.nr. 104098.
Liten Tumbler "Pippi" 10 cl, Art.nr. 104099.
Stor Tumbler "Pippi" 35 cl, Art.nr. 104100.
Snapsglas "Pippi" 3 cl, Art.nr. 106941.



Oval Steel. De enkla och stilrena besticken från Boda Nova är tillverkade i höggolerat rostfritt stål och är designade av Mikael Björnstjerna.
Kniv. Art.nr. 9270. **Gaffel.** Art.nr. 9271.
Matsked. Art.nr. 9272. **Tesked.** Art.nr. 9273.

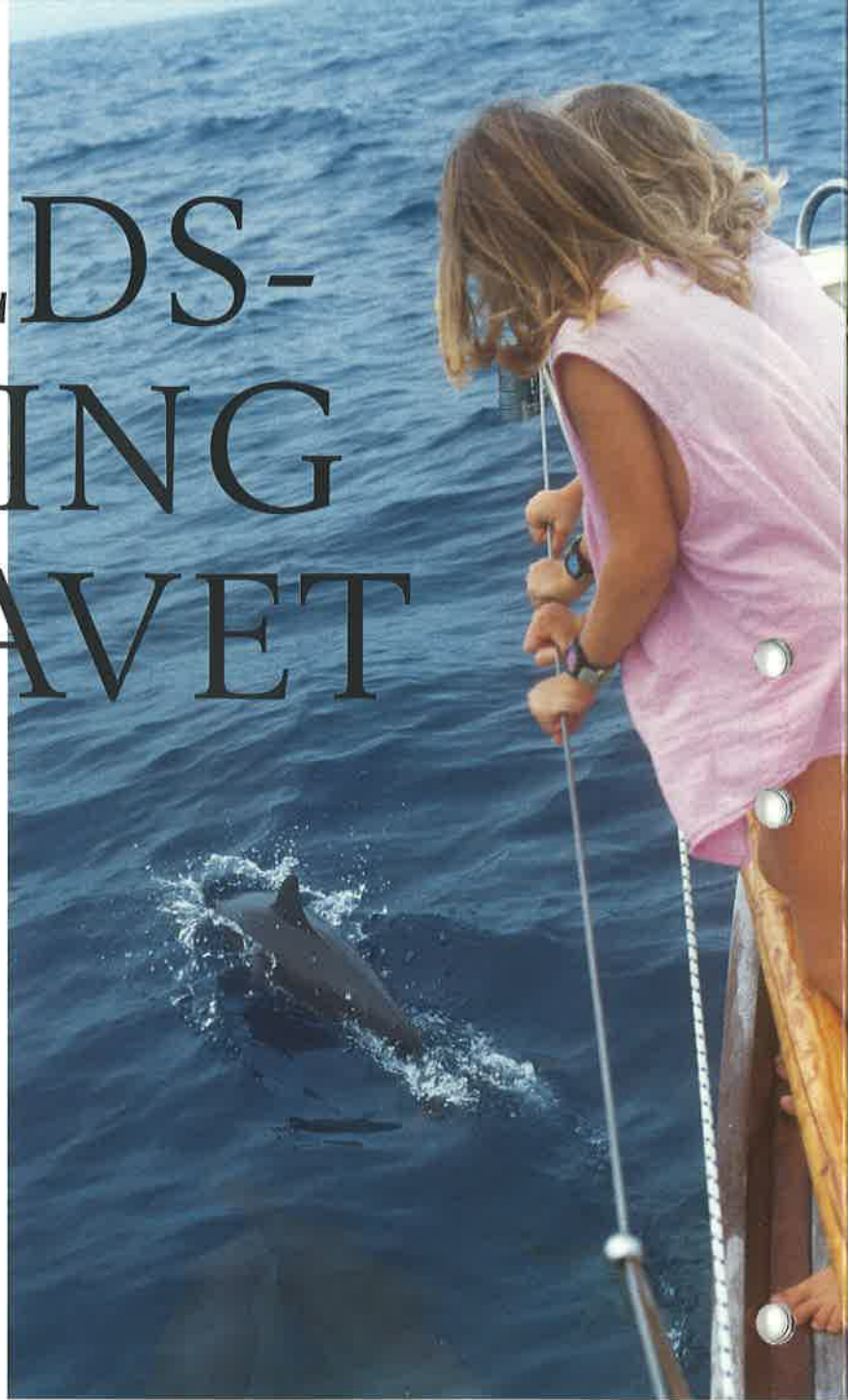


Glasunderlägg. vackra och praktiska glasunderlägg i tjockt, genuint läder. Gör att glasen står stadigt och skyddar bordskivan mot fuktmärken. En sats innehåller 6 stycken underlägg. Art.nr. 110641.

JORDEN RUNT PÅ 1126 DAGAR

EN VÄRLDS- OMSEGLING ÖVER HAVET

*Frode och Gunilla Falken-
haug hade en dröm utöver det vanliga.
De ville ta med sig tvillingdöttrarna
Jorunn och Ragnhild på en världsomsegling
i den 30 år gamla träbåten La Pinta.
Till skillnad från många andra lyckades
familjen förverkliga sin dröm och avlivade
därmed flera myter kring långfärdsseglingar.
Det blev en oförglömlig resa på 34 000 sjömil
som varade i tre år och en månad.*



Gunilla och barnen tillsammans med värdfamiljen på Västra Samoa.

Seglarintresset har Frode Falken-
haug haft sedan barnsben. Ett av
hans första jobb var som båtbyg-
gare på Storebro Bruk. Då arbetade han
bland annat med Storebros berömda
Storö. 1989 köpte Frode och Gunilla en
egen Storebrobåt av märket Havsörnen
II. Den 30 år gamla segelbåten La Pinta
är döpt efter ett av Columbus tre far-
tyg.

– Innan vi gav oss iväg på vår långre-
sa byggde vi om eller rustade upp det
mesta på båten själva, berättar Frode.
På så sätt lärde vi oss mycket om båten,
vilket underlättade när något behövde
repareras under färden. Bra båtvard
fungerar som en extra försäkring. Min
filosofi är att problem ska åtgärdas så
fort de uppstår. Även om det innebär

att jag är tvungen att äntra masttoppen
ute till havs.

NOGGRANN PLANERING

Att en världsomsegling kräver nog-
grann planering är något som familjen
Falkenhaug kan skriva under på.

– Vår resa startade ungefär ett år
innan det var dags att kasta loss från
hamnen i Västervik, säger Frode. Vi
gjorde i ordning båten, jobbade ihop
reskassan, införskaffade litteratur,
ordnade försäkringar och skrev in oss i
emigrantregistret.

Planeringen visade sig ge resultat.
Förutom att bombeslag och segel tog
lite skada vid långa seglatser klarade sig
familjen utan några allvarigare pro-
blem med båten. Att Frode och Gunil-

la är två vana seglare bidrog också till
att resan gick så bra.

– Säkerhetsmässigt kan ingen båt
eliminera den mänskliga faktorn, säger
Gunilla. Men med en Storebrobåt kän-
ner man sig trygg och får tid att fatta de
rätta besluten.

– Det typiska för en Storebrobåt är
att alla material är av hög kvalitet, fyller
Frode i.

DELFINER OCH KOJOR

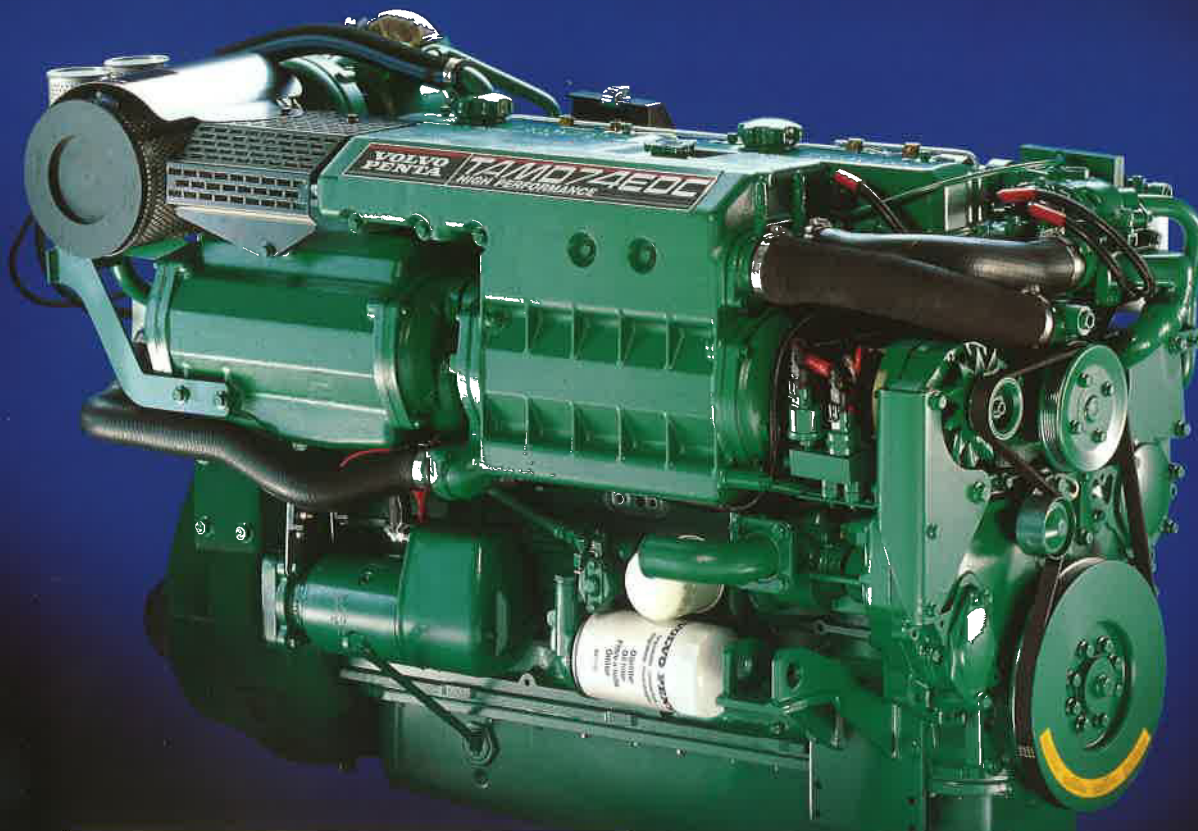
Jorunn och Ragnhild var fem år gamla
när resan startade. Föräldrarna hade
vissa farhågor om att barnen skulle få
problem med sysslöshet och sjösjuka,
men så blev aldrig fallet.

– De klarade det utmanande sjölivet
mycket bättre. Fortsättning på sidan 28

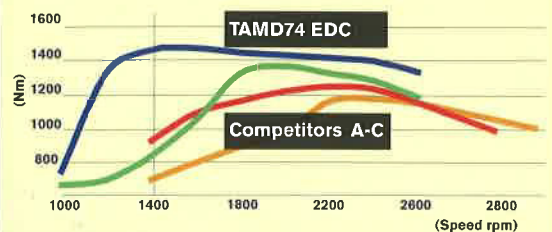
NEW! VOLVO PENTA TAMD74 EDC AT 480 HP

STRONGEST IN ITS CLASS

Totally new, the TAMD74 EDC is in every respect a complete engine package. EDC electronic diesel control and highly compact dimensions combine with well proven in-line-six technology to create an engine with new levels of performance, onboard comfort and reliability. Together with the strength of Volvo Penta world wide parts and service back-up, it is the strongest in the 6-8 litre class.



Torque at crankshaft



Remarkable acceleration. The class leading TAMD74 with EDC delivers amazing torque throughout the speed range.

This 7.3 litre in-line six with turbo and after-cooler delivers 480 hp at full speed. Low fuel consumption means excellent cruising range capability, and low emissions the promise of better environmental care, now and for the future.

VOLVO PENTA

Volvo Penta Norden AB
SE-405 08 Göteborg, Sweden

"En världsomsegling..."

än vad vi hade vågat hoppas på, berättar Gunilla. Vi hade med oss en välpackad medicinväska, men alla fyra klarade oss förmodligen bättre än om vi hade varit hemma. Man vänjer sig snabbt vid sjölivet.

– I de flesta hamnar fanns det barn som flickorna kunde leka med, antingen bland lokalbefolkningen eller från andra båtar. Grundförutsättningen var ändå att de hade varandra. De fyllde dagarna till havs med att teckna, klä ut sig, leka och bygga kojor. Det bästa de visste var när det simmade delfiner runt båten. Att bada och fiska var två andra favoritsysselsättningar. Jag och Frode hade också skolundervisning med barnen på båten.



MÖTEN MED NYA KULTURER

Tre år är en lång tid och få förunnas alla de spännande händelser och kulturer som besättningen på La Pinta fick uppleva. Två tredjedelar av tiden spenderade de i hamn, så det fanns gott om tid att utforska nya miljöer och stifta nya bekantskaper i land. På ögruppen San Blas, 70 sjömil öster om Panamakana-len, blev den svenska familjen goda vänner med Kunaindianer och fick uppleva traditionell byteshandel. På söderhavetsön Fatu Hiva träffade Falkenhaus den svenske författaren och miljöaktivisten Bengt Danielsson och hans hustru Marie-Thérèse.

– En annan spännande upplevelse i söderhavet var Kulturfestivalen Pacific Festival of Art, berättar Frode. Festivalen lockar invånare från öar i hela Stilla Havet. Det är ett sätt att stärka vi-känslan mellan öarna och öka den etniska förståelsen.

STORMIG SEGLING

Den tuffaste seglingen var familjen Falkenhaus med om utanför södra Afrikas kust. Det började med en åsk- och regnfull tur i Mocambiquekanalen där vinden stundtals nådde stormstyrka. Efter en längre välbehövlig paus i Richards Bay i Sydafrika var det dags att runda Godahoppsudden och bege

sig till Kapstaden. Även denna tur präglades av tuffa vindar och som värst blåste det upp till 45 meter per sekund.

– Vi fick stanna ofta och efter ett tag handlade det mer om att ta sig fram än att segla, minns Frode. Det gäller att lyssna noggrant på väderleksrapporter och utbyta information med andra seglare. Många båtar är, till skillnad från La Pinta, utrustade med både väderfax och kortvågsradio.

ALIVADE MYTER

När La Pinta återvände till Västerвик den sista juli 1998 hade de inte bara klarat av en världsomsegling på 34 000 sjömil och skaffat sig minnen för livet. De hade också alivat några av de myter som finns kring långfärdsseglingar.

– Jag och Gunilla hade drömt om den här resan länge, men såg den inte bara som en ren nöjesresa utan också som ett projekt, förklarar Frode.

– Vi ville bevisa att det går utmärkt att segla jorden runt i en båt byggd av trä, att man inte behöver vänta tills pensionen för att ta sig den tid ett så här stort projekt kräver och att små barn kan följa med och uppskatta resan lika mycket som vuxna.

Det projektet lyckades vi utmärkt med... □



- NYHET - NYHET - NYHET - NYHET - NYHET - NYHET -

EKOLOD

PLOTTER

(D)GPS



RADAR

FRS-1000, Bläckfisken radar/plotter/ekolod/GPS

Furunos nya multiradar innehåller

- True motion färgradar
- GPS med DGPS möjlighet
- Video Plotter med sjökort
- 2 frekvens färgekolod

i en 10.4 tums vattentät TFT skärm. FRS-1000 kan dessutom presentera radarbilden direkt på det elektroniska sjökortet – en helt unik funktion!

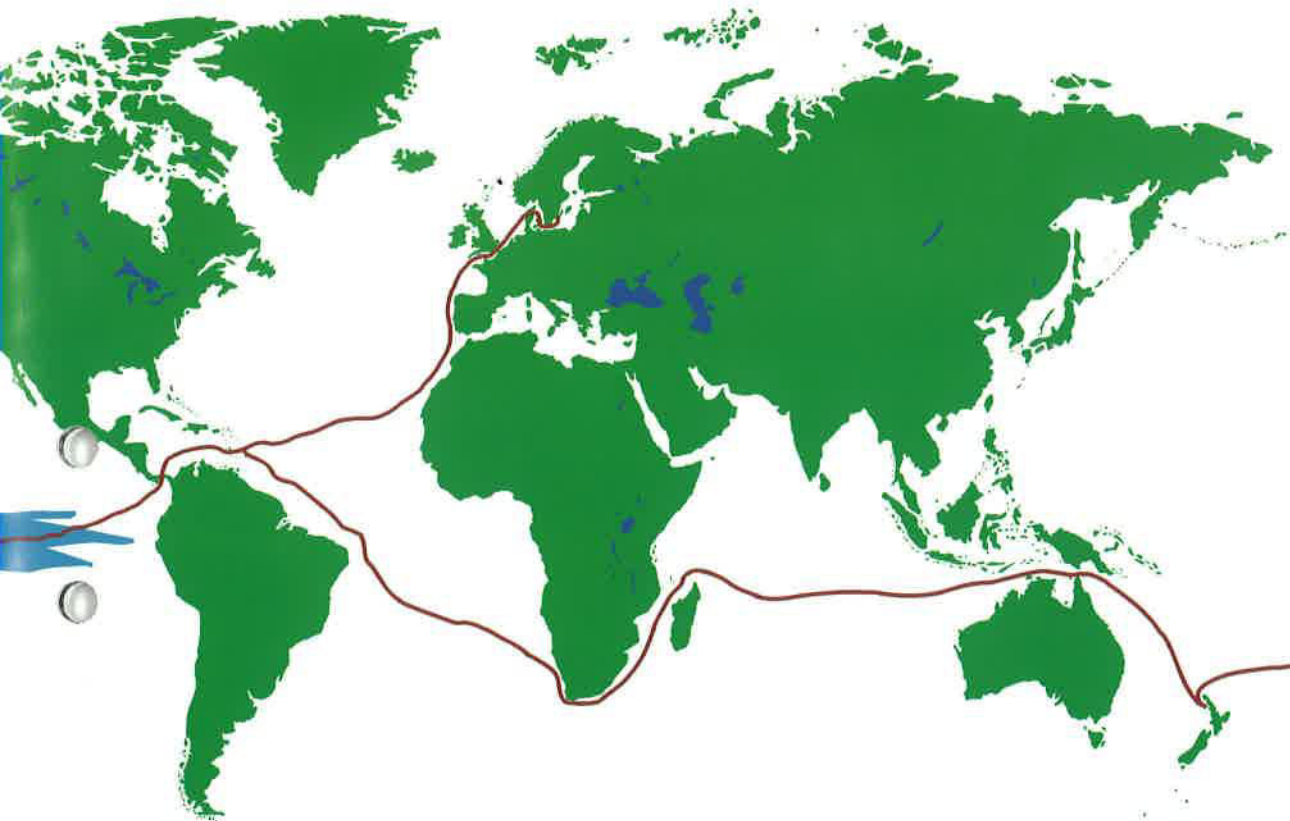
- NYHET - NYHET - NYHET - NYHET - NYHET - NYHET -



FURUNO SVERIGE AB

Tel: 031-709 89 40, Fax: 031-49 70 93





**Avresa från Västervik
17.00 1 juli 1995**

Bornholm - Kiel - Engelska kanalen -
Dover - Rio de Camarinas (Spanien)
- Portugal - Madeira - Salvagem
Grande (liten ö mellan Madeira och
Kanarieöarna) - Gomera (väster om
Tenriffa) - Södra delen av Kanarie-
öarna
Kanarieöarna - Barbados - Grenada -
Venezuela - San Blas - Panamaka-
nalen - Galapogos - Tahiti - Samoa -
Tongo - Auckland, Nya Zeeland

Nya Zeeland - Paradisöarna - Dar-
win, Australien - Christmas Island -
Cocos Keeling - Madagaskar -
Mocambiquekanalen - Richards Bay
(Sydafrika)

Richards Bay - Godahoppsudden -
Kapstaden - Santa Helena - Brasilien
- Djävulsön - Västindien - Tobago -
Antigua - Azorerne - England - Kiel-
kanalen - Bornholm - Gotland - Väs-
tervik.

**Hemkomst Västervik
17.00 31 juli 1998**



*Älskling,
jag har hittat det
enda raka.*

”Om vi placerar pengar i en Fondförsäkring kan vi byta fonder och växla mellan marknader hur ofta vi vill utan att skatta för reavinsten. Pengarna vi investerar kan alltså växa med större belopp annars. Visst låter det bra?

Puss Annika”

Kom in så berättar vi mer.



MeritaNordbanken

EN NY BANK VÄXER FRAM

- racing by design -



Imola

Hockenheim R



Quad

Venom / VX1



AVAILABLE DIMENSIONS

7x15, 7x16, 7x17,
8x17, 8x18

ERVO:

FEATURING  **SYSTEM TECHNOLOGY***

*R SYSTEM TECHNOLOGY ALLOWS CLOSED AND OPEN NUT STYLING

TSW

Simrad has built its name on products which do what they are designed to do, whatever the conditions. Built on the same

SIMRAD MARINELINE

principles as the company's sophisticated electronics for the demanding commercial and fisheries market, Simrad offers a complete range of high quality systems including autopilots, instruments, radars, VHF, DGPS chartplotters and echo sounders. A worldwide sales and service network is available to you.



... marine electronics to improve boating



The new professional range of Simrad DGPS chartplotters offers a choice

CHARTPLOTTERS

of models with 6", 10" and 14" displays in bright TFT colors which can be viewed from any angle. User friendly and intuitive to operate via the windows type menu system, split screen dual chart scale and navigation information are easily accessible.



RADARS

Radar technology has taken a major step forward with the Simrad RA41 and RA42 which incorporates features that have previously not even been available on large high seas Radars. These benefits include widescreen, continuous range and the unique dual range facility that allows two ranges to be viewed on one screen simultaneously.

AUTOPILOTS

When buying a Simrad Autopilot you are assured of equipment

which will constantly maintain the desired course and provide accurate steering whatever the weather, allowing the helmsman to relax and navigate while still keeping a watchful eye. Simrad Autopilots

have been designed to automatically adapt to a boat's steering characteristics and varying sea states.



Wherever you sail in the world the Simrad MS50 Mini-M SatCom will keep you accessible via one global contact number. The MS50 is a rugged unit specifically designed for the tough conditions of the marine environment. In addition to use as a satellite telephone, the system has also been developed to send and receive

VHF AND SATCOM

faxes and email. One standard charge connects you to virtually anywhere.



All the Simrad VHF telephones have a robust waterproof design, and can be installed in cockpit or fly bridge. With extra sockets installed you can plug in the handset wherever needed, and it is easily removed again for safe keeping.



For more information, please contact:
Simrad AS. P.O. Box 55, N-4371 Egersund, Norway
Tel: +47 51 46 20 00. Fax: +47 51 46 20 01.

Call for the new Simrad MarineLine catalog or visit our web site, www.simrad.com, full of information about Simrad and its products

SIMRAD
A KONGSBERG Company

WORLDWIDE MANUFACTURER OF MARINE ELECTRONICS



Om det är dag eller natt, klart väder eller dimma har ingen betydelse. Specialtransportbåten goE tar sig fram i de flesta förhållanden. Den har en maxfart på drygt 40 knop, men kan bromsas till stillastående på några få båtlängder. Storebros lilla och smidiga transportbåt har fått många användningsområden inom det svenska försvaret.

MA



Kapten Nils Högberg tycker att 90E är en snabb och behändig båt, som är trevlig att köra. Till sin hjälp har han både konventionell magnetisk kompass och fjärrkompass, radaranläggning med två displayer, VHF-radio samt utrustning för internkommunikation.



Det har nu gått cirka tre och ett halvt år sedan Storebro levererade den första båten till beställaren Försvarets Materielverk, FMV. I maj 1999 sker leveransen av den sista, som är nummer 52 i ordningen. Utöver detta har den kinesiska tullen köpt två båtar.

Majoriteten av FMV:s båtar används av marinens amfibiebataljoner, men vissa exemplar av 90E har även specialanpassats för polis och kustbevakning.

Förutom förare och navigatör rymmer båten tio soldater eller fyra bärar och två sjukvårdare. I en krigssituation ska den användas för att transportera skadade, mat eller mindre grupper.

– Det kan till exempel vara spaningsplutoner som ska söka av en ö, eldledningstropper eller närskyddsplutoner, berättar Fredrik Larsen, fänrik vid båtkompaniet på KA1, Vaxholm. Båten är förhållandevis tyst, vilket gör att den också kan användas vid dold landsättning av attackdykare.

Den tolv meter långa specialtransportbåten är utrustad med en vattenjet och en motor på 625 hästkrafter. Tack vare vattenjeten har 90E en utomordentlig manövreringsförmåga.

– Girradien är så liten att det går att göra mycket snabba kast, säger kapten Nils Högberg, materielansvarig för båtparken på amfibiebataljonen.

– Tack vare möjligheten till snabba undanmanövreringar ökar chansen att komma undan fiendens eld i en eventuell krigssituation.

NOÖVER!

KOCKEN SOM HJÄLPTE WITHBREAD-SEGLAREN:

”Så avnjuter du välsmakande och fräsch mat till havs”

God mat blir bara godare av en skön omgivning. Ett känt faktum för livsnjutare och ett glädjeämne när man är till havs.

– Använd köket smart så får du mer tid att njuta, uppmanar den svenske kocken Jan Boris-Möller med erfarenheter från Whitbread och en egen världsomsegling.

Här delar han med sig av sina bästa råd.

I Sverige är Jan Boris-Möller en känd profil från många TV-program. Han är i grunden tekniker och driver tesen att matlagning är en fråga om matematik, fysik och kemi. Men samtidigt förnekar han inte att denna på naturlagar grundade verksamhet är ett av livets stora glädjeämnen.

– Maten ska vara en upplevelse för både ögat och luktsinnet. Men viktigast av allt är smaken, eftersom smaksinnet bara förmår särskilja fem olika smaker, varav tre är viktiga: Surt, sött och salt. De övriga är beskt och mineral, säger han.

Ombord på ett fartyg kan det tidvis vara svårt att hålla sig med färskvaror. Något som Jan fick erfaras när han seglade över Stilla havet på bredaste stället, längs ekvatorn. Längsta sträckan över öppet hav var 3 360 distansminuter, från Santa Cruz på Galapagosöarna till Nuku Huva i franska Polynesien.

– Vi hade bara färskvaror under de första dagarna. Sedan fick vi dryga ut den torkade maten med svärdsfis-

kar och guldmakrill, säger han och medger att dieten blev rätt ensidig efter ett par veckor.

BLANCHERA RÅVARORNA

Annorlunda är det ombord på en Storebro-båt med kylskåp, spis, ugn och allt som även finns i köket hemmavid. Med lite planering kan man ha tillgång till färskvaror i minst en vecka. Hemligheten är förberedelser.

– Blanchera matvarorna och förvara dem i kylskåpet under resan, lyder hans enkla råd.

Blanchering låter märkvärdigare än vad det är. Gör så här: Doppa grönsakerna i kokande vatten i 15 sekunder, flytta över dem till kallt vatten i en minut och förvara dem sedan i en plastpåse.

Metoden fungerar även utmärkt på något så känsligt som kycklingfiléer. Under normala förhållanden klarar de sig bara i ett dygn, innan bakterier gjort filéerna otjänliga. Efter blanchering kan de ligga i kylskåpet i 4-5 dygn.

Ett annat knep, kladdigt men effektivt är att smörja in råa ägg med vaselin. Luften hindras därmed att passera genom skalet, vilket förlänger äggets hållbarhet till 3-4 månader.

WITHBREAD OCH MAT

Jan Boris-Möller har även hjälpt Whitbread-seglaren Swedish Match i kostfrågor. Här var uppdraget att utveckla god och näringsriktig kost för den årslånga världsomseglingen med månadslånga etapper till havs.

Den här typen av tävlingsbåtar har enbart torrfoder med sig och den enda drycken är renat havsvatten. Problemet är att torkningen förstör fibrerna i maten och besättningen får problem med magen. Det avsaltade vattnet saknar nästan allt som kroppen är intresserad av. Mineraler, spårämnen, salter, allt är borta.

– Dessutom hade man ett lite udda problem. Besättningen diskar sina tallrikar och bestick i havsvatten. Det salta vattnet klarar inte av att ta bort allt diskmedlet. Folket ombord får orolig mage och den noga beräknade

”Resultatet blir en vacker, god och saftig köttbit som inhöstar gästernas beröm”





mängden toalettpapper räcker inte för hela sträckan, berättar Jan.

TAG MED FÄRDIGLAGAT

Hans förslag var att montera in fryskåp och mikrovågsugn i båten. I frysen skulle det ligga färdig portionsförpackad mat. Idén skrotades av vikt-skäl. Frys och mikrovågsugn kunde man till nöds ta med sig, men problemet var allt vatten i den färdiglagade maten.

Idén med frys, mikrovågsugn och färdig mat är däremot ett bra tips för den som åker båt under mer normala förhållanden. Speciellt om man har en Storebro-båt med fullutrustat kök. Men Jan tvivlar på att köket används till mer avancerad matlagning.

– Båt har man för annat än matlagning. Min erfarenhet är att man mest kokar maten och att ugnen oftast står oanvänd. Hellre än att steka sätter man sig på akterdäck eller på en klippa för att grilla sitt kött, säger han.

Andra krav som han tycker att man ska ställa på matlagning till sjöss är att den inte efterlämnar en massa avfall. Det som på sin höjd ska bli kvar är mat som man kan ställa in i kylskåpet och äta senare.

GRILLA I UGNEN

Det enligt honom bästa rådet är att använda ugnen för grillning. Köttbiten bryr sig inte om värmen tillförs i ugn, med kokning eller grillning. Det är mängden värme som spelar roll. Vid grillning hinner värmen ofta inte tränga in i köttet. Resultatet kan rätt kött med vidbränd yta, speciellt om man grillar stekar och andra större bitar.

Ställ in köttbiten i ugnen på 110 graders värme. Använd stektermometer. Ta ut köttet när temperaturen i centrum är 55-60°C, beroende på hur blodig biffen ska vara. Lägg den på galler över riktigt het grillbädd så länge att du får ett snyggt rutnöst mönster. Du behöver bara grilla ena sidan, det är ingen som tittar på undersidan. Sedan smörjer du in köttet med olja, smaksatt med dina favoritkryddor.

– Resultatet blir en vacker, god och saftig köttbit som inhöstar gästernas beröm, lovar Jan Boris-Möller.

Som sagt, ta vara på köket i din Storebro-båt. Det kan ge en extra dimension av njutning till havslivet. □



Vissa saker är svåra att ändra i efterhand. Fel försäkring till exempel.

Välj rätt från början.

Kvalitetsbåtar som Storebro Royal Cruiser framförs i regel av mycket kompetenta båtförare.

Därför har Atlantica sedan länge en speciell försäkring med mycket förmånlig premie för Storebro Royal Cruiser-ägare.

Är din Storebro yngre än 10 år och värd mer än 250.000 kan du välja allriskförsäkringen *Exklusiv*.

Den ersätter även skador på motor, instrument och t o m saker som någon tappar i sjön.

Du har valt rätt båt, så välj rätt försäkring.



ATLANTICA
Båtförsäkring

Välj rätt från början, ring 0200-27 27 27, så berättar vi allt om Allriskförsäkringen Exklusiv.

Läs mer på www.atlantica.se

Samlad styrka i Storebro

I början av november 1998 samlades återförsäljare från tio olika länder i Storebro för att gå igenom strategier för Storebros framtida satsningar. Återförsäljarna fick tillfälle att lämna rapporter från sina respektive marknader och på programmet fanns också en genomgång av visionerna för hur Storebro ska gå mot nya seklet till mötes. Mötet som varade i tre dagar inkluderade också besök på varven i Storebro och Västervik. □



- | | | |
|------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Erik Czuba, Danmark | 10. Janina Holmberg, Sverige | 19. Göran Johansson, Sverige |
| 2. Paul Hadley, England | 11. Nick Monckton, England | 20. Hans Mellström, Sverige |
| 3. Giovanni Giuffrè, Italien | 12. Anders Holm, Sverige | 21. Anders Bejting, Sverige |
| 4. Lennart Ivarsson, Sverige | 13. Gediminas Ragauskas, Litauen | 22. Joost Kempers, Holland |
| 5. Ines Giuffrè, Italien | 14. Lars Bjuréus, Sverige | 23. Hans Christian Petersen, Danmark |
| 6. Nils Brenna, Norge | 15. Bart Kempers, Holland | 24. Bo Weidar, Sverige |
| 7. Eric Hoffmeiser, Tyskland | 16. Henry Helleesen, USA | 25. Per Jacobsson, Sverige |
| 8. Karl Hoffmeiser, Tyskland | 17. Lisbeth Olofsson, Sverige | 26. Christer Franzén, Sverige |
| 9. Wilhelm Krüger, Schweiz | 18. Bengt Olofsson, Sverige | |

Vi finansierar din nästa Storebrobåt.

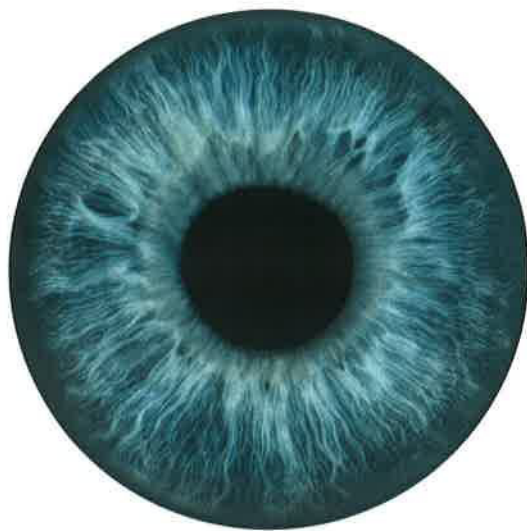


Vi vet hur mycket det betyder att få förverkliga en dröm. Tag kontakt med oss redan idag för ett personligt finansieringsförslag

Bosse Bergquist 08-585 932 53 eller Lasse Olsson 031-771 72 10.



Finans



Nya X00R från Polaroid. Räddningen för dina ögon.



Starkt solljus är ett problem för dina ögon. Reflexer är ett ännu större. Bästa skyddet är polariserande filter.

Vi har över sextio års erfarenhet av detta. Något som du märker i vår senaste kollektion X00R.

Istället för att förklara de optiska egenskaperna, polarisationseffektivitet, splitter- och repbeständighet vill vi bara säga: X00R är de bästa solglasögon vi någonsin gjort.

Är det så märkligt att Storebro valde dem som originaltillbehör?



 **Polaroid Eyewear**
Polariserande linser. För dina ögons skull.

Tel: 08-680 22 50, Internet: www.polaroideyewear.com

Vikens Marina nu med Storebrobåtar

Viken är litet idylliskt samhälle, beläget strax norr om Helsingborg. Vid Vikens Marina finns det nystartade företaget Sundstornet AB, som sedan 29:e augusti 1998 är återförsäljare för Storebro i Sverige. Därmed har Storebro fått en mycket geografiskt strategisk täckning i Sverige. Biskopsuddens Marina i Stockholm ansvarar för östkustdistriktet, Bohus Malmöns Marina serverar kunderna på västkusten och i Göteborgsområdet, medan Vikens Marina är det bästa alternativet för kunder i södra Sverige.

Sundstornet drivs av Lisbeth och Bengt Olofsson. De delar lokaler med en annan Storebrobekant, nämligen Tillberg Design, som arbetar med inredningen till den nya Storebrobåten.

Lisbeth och Bengt Olofsson

kontaktar du på följande sätt:

Telefon: + 46 (0)42 23 67 50 eller
+ 46 (0)703 12 42 20.

Fax: +46 (0)42 23 66 66.

E-mail: lb.olofsson@swipnet.se



NY ANLÄGGNING I STOREBRO

I Storebro pågår ombyggnationen av en nyinköpt lokal, som ska fungera som ny produktionsanläggning. Den nya anläggningen kommer dels att användas som utvecklingshall för nya båtar, dels monteringshall för båtar i serieproduktion.

– Det här är ett sätt för oss att öka produktionskapaciteten, berättar

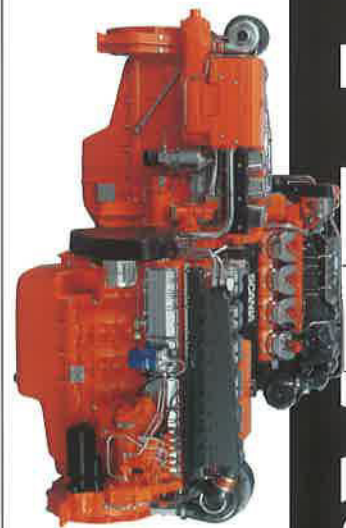
Storebros VD Anders Bejting. I den nya anläggningen ska vi till exempel montera båtar med mycket extrautrustning, som tidigare varit bromsklotsar i serieproduktionen.

Den första Storebro Royal Cruiser som ska utvecklas i den nya anläggningen blir båten med namnet Storebro Grand Series 62. □

NYTT KONTOR

Storebro har flyttat in i nya kontorslokaler i Stockholm. Det nya läget går sannerligen inte att klaga på. Lokalerna är belägna på Strandvägen, mitt i centrala Stockholm. Per Jacobsson, marknadschef på Storebro, poängterar att flytten framförallt är ett sätt att öka tillgängligheten för kunder, samarbetspartners och leverantörer.

– Det är lätt att ta sig till det nya kontoret, säger han. Vi har ett rymligt show-room där vi på ett intressant sätt kan visa upp företaget, våra produkter och våra samarbetspartners. Närheten till vår återförsäljare på Biskopsuddens Marina är också viktig. Avståndet är bara några minuter med bil. □



SCANIA

SCANIA, INDUSTRIAL & MARINE ENGINES
S-151 87 SÖDERÅLE, SWEDEN
TELEPHONE: +46 8 553 81000 • FAX: +46 8 553 82993
WWW.SCANIA.COM

SCANIA FOR PLEASURE

A NEW ENGINE SERIES FOR PLEASURE CRAFT

Reliable, compact and powerful. Scania's new engine range for pleasure craft application, comprising 9-, 12- and 14-litre engines with ratings of 483, 675 and 800 hp. Optimised on fuel economy and for the environment, without compromising power output. And, with a world class power to weight ratio.




ROLEX



Rolex GMT-Master II. Chronometer in steel and 18 ct gold.

NYMANS UR 1851

STOCKHOLM: BIBLIOTEKSGATAN 1, TEL 08-611 77 50
VÄSTERÅS: STORA GATAN 26, TEL 021-13 02 12