



Fakta Nimbus 26 Epoca

Tillverkad: 1988–2005

Längd: 7,9 m

Bredd: 2,6 m

Depl.: 2 850 kg (original)

Motor: MerCruiser V8 på 6,2 liter och 350 hk

Bränsle: 300 liter

Vatten: 100 liter

Info: www.nimbusboats.com

Jakob Svärdströms Nimbus 26 Epoca är renoverad till toppskick. I stort sett allting är utbytt till nytt, från motor till instrumentpanel.

Ny båt i gammalt skrov

Jakob Svärdström var ursprungligen på jakt efter en modern Nimbus W9. Det slutade med en topprenoverad Nimbus 26 Epoca från 1989. Text & foto: Lars-Åke Redéen



JAKOB SVÄRDSTRÖM ÄR

uppväxt med båt och seglade mycket som ung. Han var ifrån båtlivet under småbarnsåren, men nu är han tillbaka. Den här gången med en motorbåt som ligger hos Stockholms Segelsällskap och Bergvikshamnen i Bromma.

När det var dags att köpa båt var Jakob först inställd på en Nimbus W9, som är en av Göteborgsföretagets senaste modeller. Han sneglade också på dess förlaga, den klassiska 26 DC Epoca, och det slutade med en renovering av en sådan i stället. Ett arbete som blev dubbelt så omfattande mot vad han först var inställd på.

– Jag gillar verkligen designen på den klassiska Nimbus 26 Epoca. Min drivkraft var att skapa något unikt genom att bevara allt det fina hos Epocan och samtidigt lägga till det som är nytt och tekniskt bättre på en modernare båt, i detta fall W9:an. Den båt jag först köpte och renoverade var helt klar när den olyckligtvis brann upp på jungfruturen på grund av ett elfel. Det kändes helt överkligt, men för att inte stanna där, med allt jag lärt mig, köpte jag en ytterligare en Epoca från samma tid för att renovera denna, säger Jakob Svärdström.

– Den båt som jag har nu är av årsmodell 1989. Jag hittade den på Västkusten sommaren 2022

och betalade 445 000 kr. Efter sommaren satte jag igång ett nytt renoveringsarbete, snarlikt det som gjordes på den första Epocan, plus en del mindre förbättringar. En rimlig uppgörelse med försäkringsbolaget nåddes, vilket möjliggjorde det nya projektet.

JAKOB HAR HÅLLIT i trådarna och varit med under renoveringen, men själva arbetet har utförts av ett varv i Motala. Han har varit noga med allt från små detaljer till förbättringar som LED-belysning, ny V8-motor och friskluftsinsblås vid vindrutan.

– Det mesta är gjort på varvet, men jag har förstås inte kunnat

hålla mig borta, utan varit nere och ”stört” rätt ofta. Jag lyckades faktiskt montera teaken själv.

Den första båten visade sig ha långt gånge böldpest, vilket innebar väldigt mycket extra jobb. ”Epoca nummer två” undersöktes noggrannare och visade sig vara helt frisk i skrovet. Det var dock en västkustbåt, så Jakob fick inte sjösätta i hemmahamnen i Mälaren, utan att ta bort all giftig bottenfärg innan den blev godkänd. En annan förändring är att den första båten hade ett folierat skrov.

– Det blev tyvärr inte 100 procent bra finish. Den nya båten var lackad men sliten när jag köpte den. Vi valde att låta en billack-



Instrumentpanelen med två niotums plottrar för navigation och motordata.



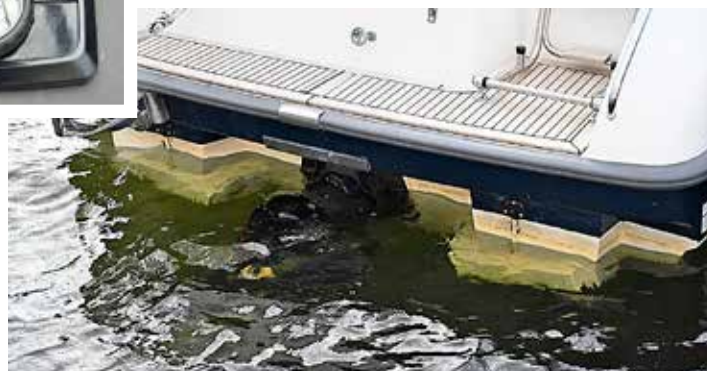
Den stora bensin V8-an lämnar gott om plats för både service och tillsyn.



Kontrollpanelen till Zipwake har en egen plats.



Skrovet är snyggt lackat i en djupt mörkblå ton.



MerCruiser V8 på 6,2 liter med Bravo 3-drev är båtens tredje motor. Trimplanen är utbytt mot Zipwake.

erare blåstra ner den och lägga på en tvåkomponentslackering i fyra lager med tre lager klarlack ovanpå. Det här gav en hård yta och ett helt annat djup färgen jämfört med folieringen på förra båten, säger Jakob.

Renoveringen byggde på att Jakob ville göra så lite åverkan som möjligt i båten. Den nya tekniken skulle finnas där, men helst vara dold.

– I princip kan man säga att skrov och överbyggnad är kvar, men allt annat är renoverat eller utbytt.

DEN NYA BÅTEN hade en Volvo Penta V8 på 271 hk från fabrik. Den ersattes 1997 av en MerCruiser på 5,7 liter. 2021 monterades en ny MerCruiser V8 på 6,2 liter och 350 hk med ett nytt Bravo3-drev. Toppfarten är nu drygt 40 knop, med en bekväm marschfart på 23 knop och en förbrukning på cirka 1,8 lit/M.

Båten har även försetts med en bogpropeller, ny färskvattenanläggning med nya pumpar och PEX-slangar, varmvattenberedare samt ett nytt elsystem med fyra AGM-batterier samt landströmsanslutning.

– Elektronik består av två Raymarine 9-tums plottrar. De gamla panelerna återskapades i

CAD och tillverkades i aluminium för att kunna fälla in plotters jämte nya retro-knappar och dioder för att bevara så mycket som möjligt, berättar Jakob.

– Jag tog även bort de gamla trimplanen som ersattes med Zipwake i stället. Det krävde att både breddade och sänkte trimplanslådorna i aktern så att interceptorerna kunde ge full effekt. Nu sköter de både sido- och längs-balans helt automatiskt.

Värmaren har också bytts ut till ett nytt Eberspächer värmarsystem plus kylvattenkopplad defrostervärme.

– Det var knepigt att lösa utblås under vindrutan, men till slut gick det. Lite CAD och 3D-printning så kom de nya defrosterutblåsen på plats under vindrutan.

JAKOB TÄNKTE FÖRST ersätta stolarna och sittbänkarna med nytt, men han behöll originalet inklusive den gamla förarstolen av ”biografmodell”. Allt är omstoppat och omklätt med Silvertex textilier.

– Kapellet var ett större projekt än man kan tro. Jag ville ha ett kapell med uttagbara rutor och tillräckligt högt för att jag kunna stå och köra. Det blev egen

design där också och med hjälp av en tålmodig lokal kapell- och sadelmakare, som även gjorde klädseln, blev det till slut precis som jag ville ha det.

HELA BÅTEN HAR teakdurk på samtliga ytor, även på toaletten. Det var relativt ”enkelt” eftersom teaken redan mallats för den första båten.

– Vakuumteak på Västkusten tillverkade färdiga teakmoduler efter mina mallar. Ett par gamla teakytor är kvar, men kommer att bytas under årets vårustning.

Övrigt som är nytt i båten är eltoalet, nytt kylskåp, durkbelysning och ny relingslist runt hela båten. Det sistnämnda är ganska dyrt, men gör en stor skillnad på utseendet. Pentryt är original, men i princip oanvänt. Rutgerson Marin på Marstrand har hjälpt till däckslucka och skrovventiler, som passade perfekt i de gamla urtagen.

– Vi provtryckte bensintanken i rostfritt, som inte var tät eftersom infästningen till givaren var en plastmuff. Vi fick tillverka en ny muff i rostfritt, så nu är det som det skall vara, helt tätt.

Totalt har projektet kostat cirka 1 Mkr, vilket är mindre än hälften av den nya Nimbus W9,

som allt startade med. Jakob är mer än nöjd och har fått den båt han trivs med.

– Jag har lite tid över och jag tycker att det är häftigt att vara i de här miljöerna. Jag jobbar själv inom finanssektorn, men saknade att göra något mer konkret, roligt och bestående, säger han.

– Jag fick min drömbåt och den kommer jag att behålla. Man kan fundera på om man får igen pengarna, men det får ju man inte med någon båt, och det är både roligare och mindre dyrt än om jag valt att köpa en helt ny båt. För mig är historien med de gamla snygga Epocabåtarna värd bevara. Den har en rejäl V-botten som gör att den drar lite mer, men också att den går så fint och stabilt i sjön. Dessutom är den så snygg!

JAKOB GER EXTRA eloger till Nimbus eftermarknadsavdelning för deras engagemang, Vakuumteak för teakjobbet, och förstås varvet Bil & Marinservice i Motala, där båten bodde och arbetades med en under en hel vinter.

Renoveringsarbetet har följts av en Facebook-grupp som heter ”Nimbus 26 Epoca”. Den har över 250 medlemmar, som tipsat och inspirerats under de två projekten. ☺