



Alldeles för fort (möjligen i närheten av maxfarten med MD21:an, 14,7 knop) i Djurgårdskanalen med den pinfärska Nimbus 26.

"FUSKBYGGET" SOM BLEV EN SUCCÉ

Att konceptet med dubbelruff är ett utmärkt sätt att få goda sovutrymmen på begränsad längd har vi sett tidigare i både Folkparcan och Albin 25:an. Konstruktörerna Jac Iversen och Stig Tiedemann visade att de kan bli synnerligen eleganta. Pelle Pettersons första bidrag i genren är inte sämre det. Text & arkivmaterial: Stefan Iwanowski



GODA EKONOMISKA TIDER och mer fritid gynnade både det svenska folket och båtindustrin i slutet av 1960-talet. Villa-vovve-Volvo idealet utökades nu med Båt. Sjösporten hade en närmast explosionsartad utveckling under flera år, inte minst sett till båtutställningarnas växande skara och besökarantalets tillväxt. På denna våg surfade bland andra båt företaget Albin Motor, som fått till några riktiga succéer på segelbåtssidan som de sedan följt upp med den dubbelruffade Albin 25, som vi har berättat om tidigare.

Den största återförsäljaren av båtar och tillbehör vid denna tid var AB Gösta Berg, i konkurrens med bland andra NK Kristensson och Stockholms Motorcentrum. Gösta

Berg var sedan 1930-talet även återförsäljare för Volvo Penta. Företaget hade butiker i Gävle, på flera håll i Stockholm och nära samarbete med Hansson & Lundbom i Göteborg.

Här fanns alltså god kännedom om vad "marknaden" efterfrågade och tillsammans med Göstas nära vän och företagets vd, Gunnar Sundman, funderade han på hur sortimentet kunde utökas. Liknande funderingar fanns hos Volvo Pentas chef, Harald Wiklund, som behövde en ny båt att marknadsföra den nya dieselmotorn MD21 (i stort sett en omdöpt Peugeot) med. Vad de samspråkade sig fram till var: en snyggare och snabbare, dubbelruffad båt "med pentryt utanför ruffen, så att oset från den

stekta strömningen inte skulle fastna i sängkläderna".

VEM SOM SKULLE designa den nya båten löste sig genom att Harald Wiklund vände sig till sin gode vän, projektledaren vid Volvo, Helmer Petterson, vars son Pelle visat sig vara duktig på att rita snygga grejor. Inte minst Volvo P1800, men även aluminiumbåtarna PS Alfa 24 och Exotic 28 och 32 samt båtar för Monark och Crescent.

Det visade sig att även Helmer hade funderat i liknande banor. Om uppdraget sade han själv: "För många familjer kommer den här båten vara det enda sommarnöjet. Därför måste den vara så bekväm att den verkligen ger möjlighet till avkoppling och



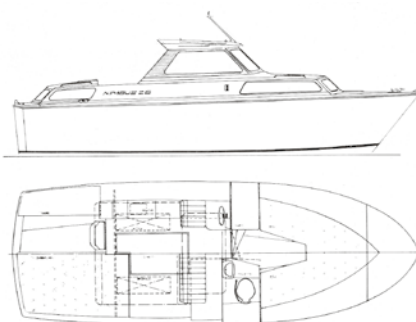
Varmt välkomnande 70-talsfärger och 1,80 cm i ståhöjd i förruffen kan ha varit delar i framgångsreceptet. Den innovativa fotovinkeln (nedan) lyckades fotografen med redan innan dröjar-fotots tid.



En stolt samling båtbyggare har ställt upp sig framför de fem första Nimbus 26:orna, på hösten 1969. Längst ill höger den nöjde varvsägaren Rune Johansson med fru.

Fakta Nimbus 26

Konstruktör: Pelle Pettersson
Byggare: Initialt ERJE produkter
Längd: 7,80 m
Bredd: 2,85 m
Kul fakta: Nimbus betyder strålgans, gloria eller skimmer och är även benämning på ett ljus omstrålat moln som de antika gudarna omgav sig med då de steg ner till jorden.



rekreation.../... den måste vara snygg att se på och ha rejäla fartresurser". Då jämförde han säkert med både Albin 25:an och Folkparcan.

Han skissade och återkom med ett förslag som föll alla inblandade i smaken. Måtten var 7,80 x 2,85 och designen var betydligt modernare och tuffare än den snälla Albin 25:an. Pelle Petterssons formspråk är distinkt och går igen i Maritim 26 som han ritat året innan för Parca Marin (samma företag som byggde Folkparcan).

PÅ AB GÖSTA BERG hade Gunnar Sundman utlyst en namntävling för den nya båten bland de anställda. Ett av de många förslagen var Finess, som många tyckte var snitsigt och snyggt. En koppling till damunderkläder och pappersnäsdukar gjorde dock att man lade det åt sidan. Som enväldig domare valde Gunnar då namnet Nimbus (som han själv kommit på, liksom han gjort med namnen på de flesta båtar som såldes av Gösta Berg, inklusive Solö, Vindö, Storö

och de andra). Det slutgiltiga namnet blev alltså Nimbus, med tillägget 26, syftande på längden i fot.

Volvo Penta byggde, till skillnad från Albin Marin, inte egna båtar, men Harald hade kontakt med en firma i Lugnås, nära Mariestad, som var duktiga på plast. Dittills i form av simbassänger, men med Harald hade de diskuterat att även börja med båt-tillverkning. Firman hette ERJE-produkter efter ägaren Rolf Johansson.

De åtog sig att bygga skrov och överbyggnad, som sedan fraktades till Karlstad där inredning och trädetaljer tillverkades och monterades av båtsnickeriet Båt & Trä. I september 1969 sjösattes det första exemplaret och stäven vändes genast mot Göteborg där båten togs upp och forslades till Svenska Mässans inomhusmessa.

Omdömena var överlag mycket positiva. Speciellt uppskattades de stora utrymmena på den förhållandevis måttliga storleken, samt många fina detaljlösningar. Akterruffen var ett av de starkaste korten med

bred dubbelkoj, flera stora garderober och mycket trä. "Husmorsvänligt pentry för lättare matlagning" framhölls också i den första, enkla broschyren. Det enda som egentligen störde i de första bedömningarna var att ratten ansågs vara för liten.

FRAMGÅNGEN KRÖNTES AV att Båtnytt utnämnde den till Årets båt i konkurrens med bland andra Albin 21. Konstruktören Pelle Pettersson tog storslam då även segelbåtsklassen vanns av en båt designad av honom, Trisskryssaren.

Succén såg ut att vara given och söndagen 22 november skulle Gunnar Sundman ge sig av på en välbehövlig semester med sin hustru Bibbi. På flygplatsen köpte han en Dagens Nyheter och insåg genast att resan inte skulle innebära någon vila.

På första sidan stod med svart rubrik "Årets båt en skandal". På en helsida inne i tidningen gjorde en journalist ner båten och hävdade i ytterligare en braskande rubrik att båten var ett "Fuskbygge i skandalklass". Om rutorna sades att de "utan vidare kunde tryckas in i ruffen", vilket skulle förvandla båten till en "en flytande likkista". Det var helt enkelt ingen ände på hur eländig båten var.

MOT SLUTET AV artikeln anar man vad det egentligen handlar om "Tillverkaren är nu inte den stora boven i denna olustiga historia. Det är Båtnytt och dess självvalda expertjury". Denna jury bestod av nio av de mest meriterade vid den tiden, med magistratsbesiktningsmannen Harald Woxén, båttestaren och skribenten Curt Gelin som några av namnen. I en efterföljande debatt i Dagens Nyheter bemöttes osakligheterna och tidningen fick retirera.

Skadan var dock redan skedd och det tog sin tid innan kunderna återvände. Men framgångssagan hade inletts, Nimbus 26 uppdaterades ett par gånger och idag är Nimbus namnet på en av våra främsta båtproducenter. ☺