



**KLASSIKER:** Nordkapp 17 Prince

# Starten på eventyret



I dag er Nordkapp en av de mest innovative og spennende norske småbåtprodusentene. Det var ikke like åpenbart da Ronny Antonsen startet opp “nye” Nordkapp i 1990. Ikke rart han gliser bak rattet på den nyrestaurerte klassikeren som startet det hele.

TEKST OG FOTO: **TERJE BJØRNSEN**

**V**i ønsket å finne en båt som kunne representere Nordkapp-historien i forbindelse med merkets 50-årsjubileum i 2016, forteller

Ronny Antonsen. Sammen med faren kjøpte han merkenavnet og formen til Nordkapp 20 Comtesse i 1990. Da hadde Nordkapp-merket ligget brakk siden Ali-Craft gikk konkurs i 1986. – Faren min var salgssjef i Nordsjøplast tidlig på 70-tallet, forteller Antonsen. – Jeg har alltid vært båtinte- >>>



«Det ble en ganske dyr båt etter hvert»

**NYTT:** Putetrekkene er nye og laget i tidsriktige farger.



**ENKELT:** Ingen forvirring på dashbordet.

**GODKJENT:** Staselig plakett fra Det Norske Veritas.



ressert, og dermed følte vi dette var en mulighet vi måtte gripe.

Men det var ikke enkelt å lete opp en båt i original tilstand fra Nordkapps tidlige fase. Og da Ronny Antonsen først fant en, var den i elendig forfatning.

– Vi måtte i utgangspunktet bygge opp båten fra bunnen av, forteller han. – Dekk og skrog er beholdt, skummet mellom skrog og innerliner var gått i oppløsning og måtte renses ut. Vi har lagt inn nye avstivninger i divynycell, pusset ned skrog og lagt på ny gelcoat og topcoat.

Alle med en viss erfaring innen restaurering vet at djvelen ligger i detaljene.

Så også i tilfellet med Nordkapp 17 Prince.

– Vi har kjøpt inn noen nye deler og detaljer, restaurert og forniklet andre. Putene måtte lages nye på fabrikken vår i Polen, men vi fant et stoff som lå svært nær opptil det originale, sier Antonsen. Det ble et langtidsprosjekt, noe vi holdt på med i to vintre når det er litt roligere i båtbransjen. Alt arbeid er gjort i Nordkapps lokaler i Sarpsborg.

**På jakt etter riktig motor**

Men ingen klassisk båt er komplett uten en klassisk motor. Igjen var det ut på ▶▶▶

**MAGI:** Startprosedyren på gamle totaktere må følges nøye.



**ROBUST:** Ikke mye elektronikk i denne gir- og gasspaken. Det er tunge kabler som gjelder.

**KRAFTKAR:** V4-motoren fra tidlig 70-tall var en av sin tids supermotorer.



**BRUKSKUNST:** Originale kryssholt på Nordkapp 17 Prince.

**I FARTA:** Det er fortsatt fart i gamlefar, og sjøegenskapene får fram smilet.



**KALESJE:** Enklere og spinklere enn dagens utgaver.

leting, før det ble klaff med en tidsriktig Evinrude 85 hk, den legendariske V4-totakteren fra 70-tallet.

– Her måtte vi også ut på jakt etter deler i tillegg til restaureringsarbeidene. Noen måtte man helt til USA for å finne. Så ble det byttet, justert, reparert og lakkert. – Det ble en ganske dyr båt, sier Antonsen med et smil. – Innen vi vred om nøkkelen første gang, hadde båten kostet oss rundt 300 000 kroner.

Resultatet tyder på at det har vært verdt jobben og pengene. – Dessuten er dette den viktigste historiske Nordkapp-modellen, forklarer Antonsen. – Det var den første ut fra fabrikken i 1966 og i toppårene 1971 – 1972 ble det produsert 250–300 slike båter i året. Det var to versjoner; hardtop-utgaven slik som denne, og en åpen, daycruiseraktig modell. I tillegg til utenbordsutgaven ble båten også laget for hekkaggregat. De fleste med Volvo Pentas firesylindrede bensinmotor og Aquamatic-drev.

### Ny start i 1990

I 1974 overtok Arendals-baserte Ali-Craft hele Nordsjøplast AS. Produksjon og utvikling av nye Nordkapp-modeller fortsatte utover 70- og 80-tallet inntil det var kroken på døra for Ali-Craft i 1986. – Båter som 14

Speed, 16 Sport, 20 Comtesse og 22 King kompletterte 17-foteren, mimrer Antonsen.

Og da far og sønn Antonsen overtok Nordkapp-navnet i 1990, fulgte også formen til 20 Comtesse med på kjøpet.

– Vi tok kontakt med Otto Scheen, den opprinnelige Nordkapp-konstruktøren, og sammen med Espen Thorup videreutviklet han det til den første nye Nordkapp: 730 Premiere. På tross av at Scheen var godt oppe i årene, var han også med på 490 Avant og 610 Comtesse før Thorup overtok utviklingen av nye modeller.

– I 1998 tok vi en beslutning om å starte opp produksjon i Polen, forteller Antonsen. I tillegg til salgs- og forhandlersamarbeidet med Fische (nå Frydenbø) vi startet i 2001, er det en av de viktigste suksessfaktorene for Nordkapp i moderne tid. Det var selvfølgelig mye jobb i starten, ikke minst med kulturforskjeller og kvalitetssikring. I 2003 hadde vi flyttet hele produksjonen til Polen, og i 2004 solgte vi 120 båter, mot 25 i 2002. Med unntak av finanskrisetåret 2008 har vi gått i pluss hvert år siden 2004.

### Flinke til å fornye seg

– Jeg tror Nordkapp har lyktes godt fordi vi har evnen til å fornye oss hele tiden. Et godt eksempel på det er introduksjon av de nye

aluminiumsmodellene i Ranger-serien. Nordkapp er den eneste norske fritidsbåtprodusenten som tar opp kampen med finske suksessmodeller på dette markedet.

– I 2016 leverer vi 500 Nordkapp-båter. Og Nordkapp gjør mer enn å produsere egne båter: Vi eier 50 prosent av Mirage-fabrikken i Polen, der vi blant annet står bak utvikling og produksjon av Sting-modellene.

– Det er ingen tvil om at 600-serien med Enduro og Avant, samt etterfølgeren 605 i tre versjoner, er de jeg er mest fornøyd med, sier Antonsen når han blir bedt om å nevne de viktigste modellene. – Det har vært våre bestselgere i mange år. Og vi må heller ikke glemme 760 Noblesse. Den sto virkelig fram i sin tid.

– Det er heldigvis litt vanskeligere å trekke fram en båt vi kunne ha vært foruten, smiler Antonsen. Men 620 Noblesse ble ingen stor suksess.

– For meg er den store gleden å kunne jobbe med båt. Det å kunne kombinere jobb med hobby er få forunt, avslutter Antonsen. Før han startet opp den gamle 85-hesteren og putrer av gårde i 17-foteren med en herlig eim av totaktsolje og båtshistorie over seg.