

Exklusiva J Craft tillverkar max två lyxbåtar om året och har de ultrarika som kunder. Vi besöker varvet i Visby där serieproduktionen sker i slow motion.

PETER LUNDEGÅRDH (TEXT)

Miljardärernas svenska favorit

En gråtristare inramning vore omöjlig. Närmaste grannar i industriområdet utanför Visby är ett slakteri och flera speditiionsfirmor. Absolut ingenting skvallrar om att det är här som en av världens mest prestigefyllda motorbåtar byggs.

”Perfekt, vi kan vara anonyma. Vi vill inte ha någon skylt eller synas på det sättet”, säger **JOHAN HALLÉN** som driver varvet Nordic Boat Service som tillverkar J Craft-båtarna.

Själva varumärket ägs av tyske finansmannen **RADENKO MILAKOVIC**.

J Craft är känt för högklassig båtteknik i retro-tappning. Genuint hantverk där det går att spegla sig i vad som ser ut som ett glänsande mahognydäck.

”Många tror att det är en träbåt, men det här”, säger Johan Hallén och knackar på skrovet med pekfingerknogen, ”är en glasfiberbåt med mahognyfanér.”

Han har varit med från starten 1999 och sett totalt 32 båtar passera. Först sju Cabrio Cruiser, som den ursprungliga 38 fot långa modellen kallades, och därefter 25 Torpedo, som är 42 fot eller drygt 12 meter lång.

Två båtar befinner sig på varvet för underhåll. Den ena, med byggnummer 3, är inne för om-lackering av däck och byte av viss utrustning. Den andra har varit ute och åkt en säsong, som Johan Hallén uttrycker det.

”Vi har gjort lite uppdateringar på henne, plus fixat några garantigrejer. Nu kom-

mer kaptenen hit för att gå igenom hela listan. Sen ska hon packas in och transporteras tillbaka till Monaco.”

Produktionstakten är behärskad: ett exemplar kan ta upp till 10 000 arbetstimmar att färdig ställa. För närvarande byggs 1–2 båtar om året på åtta anställda.

”Serieproduktion i slow motion”, mumlar Johan Hallén och leder oss in i de rymliga 3 000 kvadratmeter stora lokalerna till kärnmateri- alverkstaden. Här tillverkas och konfigureras alla bitar till båtarnas sandwichkonstruktion.

”I kärnmaterialet har vi gått från pvc till pet, som går att återvinna”, förklarar han.

Sax är lite oväntat ett viktigt verktyg i processen. Vägen till färdigt skrov går nämligen via noggrant klippta och numrerade sjok av glasfiberduk. Ett pussel som rätt lagt stärker båtens struktur och hållfasthet.

”Vi använder smidda skräddarsaxar”, säger Johan Hallén.

Fyra man slipar för hand

Till de mer påfrestande momenten hör slipningen. Ett hårt arbete som genererar extremt mycket damm – och statisk elektricitet.

”Vi slipar för hand med longboards i stället för med maskiner. Man behöver vara minst fyra man för att orka med. Håret står på ända och man måste jorda sig med morakniv med jämna mellanrum för att inte få stötar när man tar i saker”, berättar han.

Knappt hörbara ventilationsaggregat är gömda bakom en av varvets väggar. De lyckas nästan ta bort den stickande doften från lackeringshallen intill, men kan inte eliminera allt finkornigt ▶



BADBÅT. Kungaparet i sin Polaris, en J Craft Cabrio Cruise, utanför Saint-Tropez för två år sedan.



J CRAFT

Historia: Grundat av båtentusiasten Björn Jansson som gick bort 2011. Den första J Craft kallades Cabrio cruiser och byggdes 1999. Sedan 2008 ägs varumärket av finansmannen Radenko Milakovic.

Omsättning 2024: 38 Mkr.

Resultat 2024 efter finansiella poster: Minus 800 000 kronor.

MODELLEN TORPEDO

14

Startpris: Drygt 14 Mkr.

Längd: 42 fot, 12,6 meter.

Vikt: Cirka 10 ton.

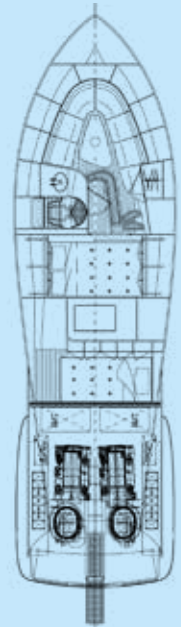
Motor: Två Volvo Penta IPS 400-650.

Maxfart: 47 knop.

Räckvidd: Vid 30 knops hastighet 300 nautiska mil.

Sovplatser: 4.

Bekvämligheter: Badrum, kyl, ismaskin, spis och/eller grill.



► glasfiberdamm som envist biter sig fast vid allt och alla.

Absolut mest krävande i byggprocessen är ytbehandlingen, det vill säga lackningen.

”Otroligt mödosamt, vi lägger på minimum 18 lager. När man hoppas att slutlagret är på plats, inspekterar dagen efter och inser att ytterligare ett lager behövs, innebär det ytterligare 100 timmar arbete.”

Allt skiner och doftar dyrt

En annan huvudvärk för Johan Hallén är att lösa återväxten i arbetsstyrkan. För att öka produktionen krävs fler anställda.

”Du måste inte vara båtbyggare för att passa här, däremot gör det inget om du har en bakgrund inom möbelsnickeri eller montering. Folk som sätter en stolthet i att göra snygga installationer. Alla

här i fabriken är experter på någon del, men kan göra varandras jobb.”

Skäggprydda **ZOLTAN ANTUNOVIC** som jobbat på varvet i snart 20 år visar runt på ”Toucan”, registrerad i Bloody bay, Caymanöarna.

”Ni är välkomna ombord om ni tar av er skorna.”

Han trycker på en knapp i aktern. Automatiskt och nästan ljudlöst fälls en landgång med utsökt värdig hastighet ut ett par meter.

”Toucan” är färdig för slutbesiktning. Ägarna har skickat sin kapten som ska nagelfara listan på utförda åtgärder senare på kvällen. Minst repa, fläck eller kantstötning nu vore otänkbart.

Genom huvudet visslar omedelbart tanken: hur länge sedan var det jag tvättade händerna?

Allt på en J Craft blänker, skiner och doftar nämligen dyrt. Det mesta av all teknisk utrustning döljs

bakom paneler eller i nedsänkta fack. Den gps-motagare som kan se till att båten ligger komplett stilla på öppet hav har stoppats in i ett specialbyggt ”handskfack” som även fungerar som laddstation för mobiltelefoner.

Högglanspolerat stål och skräddarsytt

Torpedomodellen är stor och kräver sin kapten, men är också utrustad med Volvo Penta IPS (Inboard Performance System), ett framdrivningssystem med dubbla, framåtriktade och motroterande propellrar. Dreven är individuellt styrbara vilket ökar manöverförmågan markant. I låga hastigheter, till exempel i hamn, rattas båten med en joystick.

Allt som vid en första anblick ser ut att vara krom är i själva verket högglanspolerat stål. Inredningens klädsel är i alla bemärkelser skräddarsydd.

»Det är som en grill där nere. Jättestor skillnad mot när vi började. Högre temperatur, mer UV-strålar. Båtarna behöver skyddas och tas om hand alltmer i takt med klimatförändringarna.«

DRÖMFÄRD. Trots strikta regler mot stora motorbåtar lyckades Johan Hallén få köra en J Craft Torpedo ända in i Venedigs Canal Grande för ett antal år sedan.

Bakom står Alfa Bil & Båt Sadelmakeri i Stockholm som anlåtats för samtliga båtar.

Kajutan i fören är relativt liten, men rymmer soffor och bord som kan förvandlas till två sovplatser. Under förarplatsen finns ytterligare ett tvåbäddsutrymme av mer klaustrofobiskt slag.

Badrummets toalettstol för tankarna till en tron av trä.

Att ta sig in i båtens teknikutrymme, som domineras av två Volvo Penta IPS 650-motorer, kräver viss vighet.

”Enklast är att backa in. Man ska vara smidig – inte 53 år gammal”, skrockar Zoltan Antunovic på klingande gotländska.

Övningskör i Visby hamn

I svenska vatten finns en enda J Craft Torpedo, med hemmahamn i Saltsjöbaden samt fyra exem-

plar av den äldre modellen. De flesta hittas annars i Medelhavet där salt och sol är obarmhärtiga mot all finish.

”Det är som en grill där nere. Jättestor skillnad mot när vi började. Högre temperatur, mer uv-strålar. Båtarna behöver skyddas och tas om hand alltmer i takt med klimatförändringarna”, säger Johan Hallén.

Alla nya ägare – eller kontrakterade kaptener – ges ett par dagars teknikenomgång och får övningsköra i Visby hamn.

23,5 miljoner plus moms

På företagets webbplats noteras i all enkelhet att bland kunderna finns: 1 kung, 8 dollarmiljardärer samt 18 UHNWI (ultra-high-net-worth individual) – personer med extremt hög nettoförmögenhet.

Först ut var kung **CARL XVI GUSTAF** som år 2000 döpte sin J Craft Cabrio Cruiser till ”Polaris”.

Prislappen för en ny Torpedo ligger i dag på cirka 14 Mkr, i grundutförande. Någon övre nivå finns egentligen inte. Beroende på tillval och specifika önskemål springer det lätt iväg. ”Toucan” som vi sitter i – där fiberoptik i hyttens tak påminner om en stjärnhimmel – gick när den levererades i juni i fjol på över 2,1 miljoner euro, eller 23,5 Mkr. Plus moms.

”Köparna betalar ’up front’. Vi kan inte stå för finansieringen under byggtiden. I så fall skulle priset vara väldigt mycket högre.”

Affärsprocessen är utdragen. Johan Hallén har suttit åtskilliga timmar på Svenskt Tenn med ett glas champagne i näven och hjälpt kunderna välja tyger till inredningen.

”Vi har kanske 100 färger att välja mellan ►



FERRARI STYR. I lamineringshallen passas de olika lagren med glasfiber-mattor och kärnmaterial ihop. Ratten i en J Craft kommer från italienska tillverkaren Nardi, som gjort rattar till Ferrari, här från en Ferrari GTO 1963. Till höger det fanerade däck till båt nummer 25. Textilerna är märken som Svenskt Tenn, Hermès, Loro Piana och tygtillverkaren Fortuny i Venedig.



FOTO: OLEA DEPIANNOVA

JOHAN HALLÉN

Äger Nordic Boat Service som bygger J Craft-båtarna
Ålder: 63 år. **Bor:** Visby.

Familj: Gift med Maria Holmberg, tre barn varav ett från en tidigare relation, två barnbarn.

Bakgrund: Yrkesofficer i kustartilleriet. Utbildad inrednings- och snickare. Utvecklingsavdelningen

på Nimbus och jobbade bland annat med legendariske båtdesignern Pelle Pettersson.



MÄRKESMAN. Johan Hallén, som varit med sedan starten för 27 år sedan, ser sig själv som varumärkespolis för J Craft. Varje förändring och minsta ny detalj i kundernas speciella önskemål vägs mot originaltanken med båten. Två Volvo Penta D6-motorer och IPS-styrsystem hör till de avgörande finesserna.



FOTO: OLGA DEMIANKOVA

»Om Torpedon är en Rolls Royce vill vi göra en båt som är mer Range Rover.«



Radenko Milakovic, ägare till J Craft.

► som standard, ändå räcker det inte alltid. Med en kund tog det 2,5 månader att komma fram till rätt kulör som skulle lira med hans bolags färger. Det slutade med senapsgult.”

Johan Hallén blir inte starstruck längre. I jobbet har han träffat mängder kändisar, haft **JUDE LAW** och **ROGER MOORE** ombord, liksom en uppsjö av fotomodeller, och till och med skjutsat en furstinna till hennes palats i Venedig.

”Att köra en så här stor båt på Canal Grande är egentligen förbjudet, men hon fixade så att vi fick tillstånd. En våt dröm.”

Ryska oligarken blev av med båten

Han är mer förtegen om köphistoriken. Kutym i branschen är att kunders namn aldrig avslöjas. Men att flera J Craft-båtar finns i ryska oligarkers ägo är ingen vild gissning.

Superyachten ”Dilbar”, världens största privatyacht sett till invändig volym, har en Torpedo som så kallad tenderbåt. Den utpekade ägaren, oligarken **ALISJER USMANOV**, har dock fått se båda farkosterna beslagtagna, ”Dilbar” i Tyskland och J Craften på Sardinien.

”Fram till kriget i Ukraina var det öppet för oss att sälja så länge kunden inte fanns på någon sanktionslista. Vi anlitar en advokatbyrå i London som är certifierad att ge intyg. När vi får en propå skickar vi informationen till dem så att vi inte går

vidare med en kund som kan äventyra hela verksamheten”, säger Johan Hallén.

Men somliga skyltar gärna med inköpet. Ägarna till exklusiva Cori Hornbæk Hotel i Köpenhamn har beställt en J Craft Torpedo. Farkosten ska användas som vip-båt och lär smälta in fint i området – populärt kallat Danska rivieran – när hotellet öppnar i sommar. Vid vårt besök på varvet i Visby står hon i lackeringsverkstaden.

”Då sket sig allting”

Marknaden för daycruisers av det här snittet har haft motvind en tid, medger Johan Hallén. Men han har även upplevt total stiltje.

”2008–2009 var hemskt. Nästan varenda fritidsbåttillverkare gick ju i konkurs. Nu har det varit lite volatilt i 1,5 år på grund av världsmarknadsläget. Men vi känner att det har börjat vända även om det alltid är svårt att sia, för våra kunder är både okänsliga och känsliga för vad som händer i världsekonomin.”

Johan Hallén får ett textmeddelande via WhatsApp från Kuwait. En spekulant som varit inne på webbplatsen och gillar startpriset.

”Vi ska pratas vid i eftermiddag.”

Annars är den amerikanska marknaden huvudfokus. I samband med den exklusiva lyxyachtmässan i Palm Beach i mars i fjol såg det sällsynt bra ut.

”Då hade vi tio ’leads’ där vi kände att åtmins-

tone två skulle leda till försäljning. Två veckor senare kom **TRUMP** med sin tavla med tullar och då sket sig allting”, säger Johan Hallén.

Ägaren Radenko Milakovic, ursprungligen från Bosnien och uppväxt i Tyskland innan han flyttade till England, har en karriär som hedförförvaltare bakom sig. Han ser på J Craft som ett passionsprojekt, men planerar även för en ny modell framför allt för den amerikanska marknaden.

”Vi jobbar på att göra båten ännu mer praktisk och minska antalet byggtimmar till 3000–4000. Om Torpedon är en Rolls Royce vill vi göra en båt som är mer Range Rover”, säger han.

De första exemplaren lär initialt göras i Visby under Johan Halléns vakande ögon. Den trygga gotlänningen använder sig privat av något enklare flytetyg.

Vid kaj på Skeppsholmen i Stockholm ligger en trållare på 25 meter, som är ett av hans stora fritidsintressen. På Gotland sker båtturen i en Ryds 23, hans ”badbåt”.

”Jag klagar inte. Jag får köra J Craft rätt mycket så det är okej.” **DI**



PETER LUNDEGÅRDH
 peter.lundegardh@di.se