

# OMEGA 42

## DEN ÄKTA VARAN

*Omega 42 har fyrtio år på nacken, med rötter som är djupare än så. Ändå – eller just därför – fångar hon seglarnas blickar. Från mage, hjärta och hjärna kommer samma signaler – detta är den äkta varan.*

*Omega 42 har gott om plats i sin trivsamma kajuta av det traditionella slaget. Sofforna kan göras om till breda kojor. Föröver ligger toalett, garderob och förpik med två kojplatser. Till senare byggda båtar ritade Peter en lösning där toaletten är placerad om styrbord direkt vid nedgången från sittbrunnen. De tyska båtar som nu byggs använder den lösningen.*

**H**anden på hjärtat, seglarvän: Om du fick välja fritt, vilken båt skulle du egentligen vilja ha?

Vilken i mängden av segelbåtar skulle du välja om det hjärta du just lagt handen på fick bestämma. Om du vill njuta av segling renad från kompromisser; känna kraften i rena, slanka skrovlinjer, *seat-of-the-pants*-känslan vid rorkulten, med närheten till vattnet och det långa skrovets mäktiga driv. Tillfredsställelsen att kasta loss och segla iväg vart som helst, alltid med känslan att befinna dig i den rätta segelbåten.

Eller, vid dagens slut, bara sitta på en klippa i naturhamnen och betrakta din vackra båt.

För många seglare är valet enkelt – båten högst på listan är Omega 42.

Hon betraktas som Peter Norlins mästerverk.

Framgången för Omega 42 var omedelbar, men är också varaktig. När andra båtar gjort sitt – med formarna skrotade eller lämnade på någon bakgård – lever Omega 42 vidare. Till och från har hon fortsatt tillverkas av en handfull olika varv. Nu är hon aktuell igen. I Tyskland har ett litet båtvarv, Müritz Bootsservice, börjat bygga Omega 42. I broschyren beskrivs hon som "A classical beauty". Man ska vara rädd om orden, men varvsägaren Heiner Francke behöver inte blygas över språkvalet; med Omega 42 kunde han inte undvika begrepp som "klassisk" och "skönhet". Det är just därför han bygger henne; för att hon är så väsensskild från 2000-talets segelbåtar.

Peter Norlin kom att se på Omega 42 på samma sätt, som "en motpol till moderna båtar".

Det är den egenskapen som gör henne så åtråvärd.

### EN STJÄRNA FÖDS

För fyrtio år sedan var båtlivet i Sverige explosivt. Det kokade inför en gyllene framtid vars gränser

tycktes ligga bortom horisonten och ovan molnen. Nu, på 1970-talet, hade folkhemmet fått hus och bil, lediga lördagar och fyra semesterveckor. Och pengar, om inte på banken så till låns; hela räntan var avdragsgill, inflationen tvåsiffrig – det var ren vinst att låna till en ny båt.

Nya varv sköt upp som svampar ur jorden, självlärda konstruktörer ritade båtarna. En lysande stjärna under denna enastående produktiva tid var Peter Norlin. Sommaren 1969, 28 år gammal, slog han igenom med havskryssaren Scampi, hembyggd i en lada utanför Stockholm. Skrovlinjerna, sprungna ur Peters intuitiva känsla för segling, visade sig oslagbara; Scampi krossade allt motstånd i Europa och USA. Över en natt bytte Peter Norlin jobb från segelmakare till yachtkonstruktör. Han blev bjässen Albin Marins affischnamn, men ritade också båtar åt andra, mindre tillverkare.

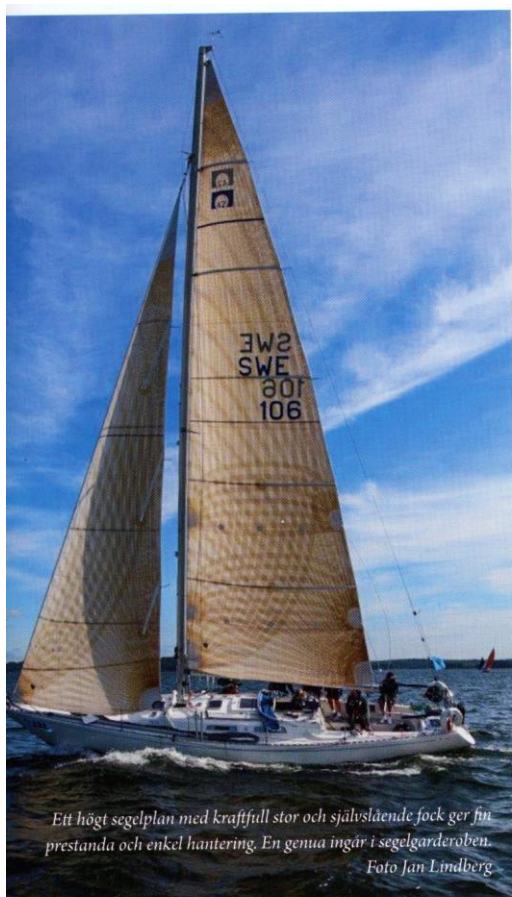
En av de båtarna var Omega 42.

### EN LEDIG NISCH

Under den här tiden byggdes familjebåtarna i tusental varje år. I andra ändan av spektrat hade vi de långsmala skapelserna – Smaragd, Rival 22, Passad, m fl – som med sin speciella känsla lockade finsmakarna.

Mellan dessa huvudfårer fanns en nisch som bara väntade på att tas i anspråk.

I Stockholm hade en ung Rolf Gyhlenius startat Familjebåtar, som framgångsrikt lanserat Omega 28, ännu en i raden av, just, familjebåtar. Till honom kommer nu ett gäng seglarkompisar med ett helt annat önskemål – en kustkryssarliknande båt på 13 x 3 meter. Man har till och med egna ritningar med sig.



Ett högt segelplan med kraftfull stor och självslående foca ger fin prestanda och enkel hantering. En genua ingår i segelgarderoben.  
Foto Jan Lindberg

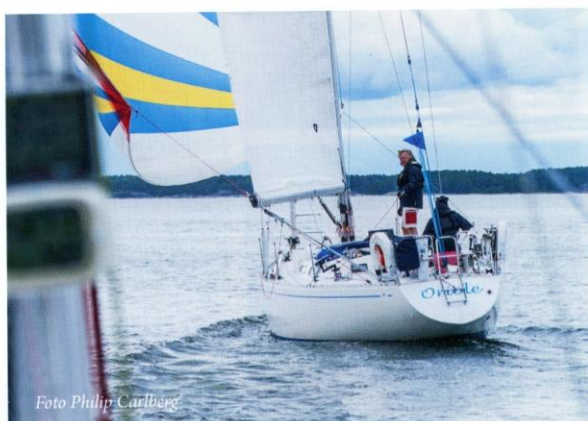


Foto Philip Carlberg



Foto Lars G Karlsson

De första Omega 42:orna byggdes i Akersberga, men för större kapacitet anlätades en tillverkare i Gränna. Senare byggare har varit Nötesunds varv, Gullmarne, och kring millennieskiftet Lidköpings Båtsnickeri. Omega 42 byggs nu av tyska Müritz Bootservice. Skroven görs av svenska SwedeStar (före detta Najadvarvet).



Foto Jan Lindberg

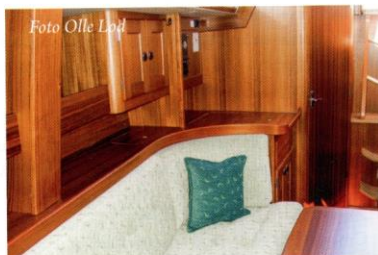


Foto Olle Lof

Foto Karl Rambo



Foto Lars G Karlsson

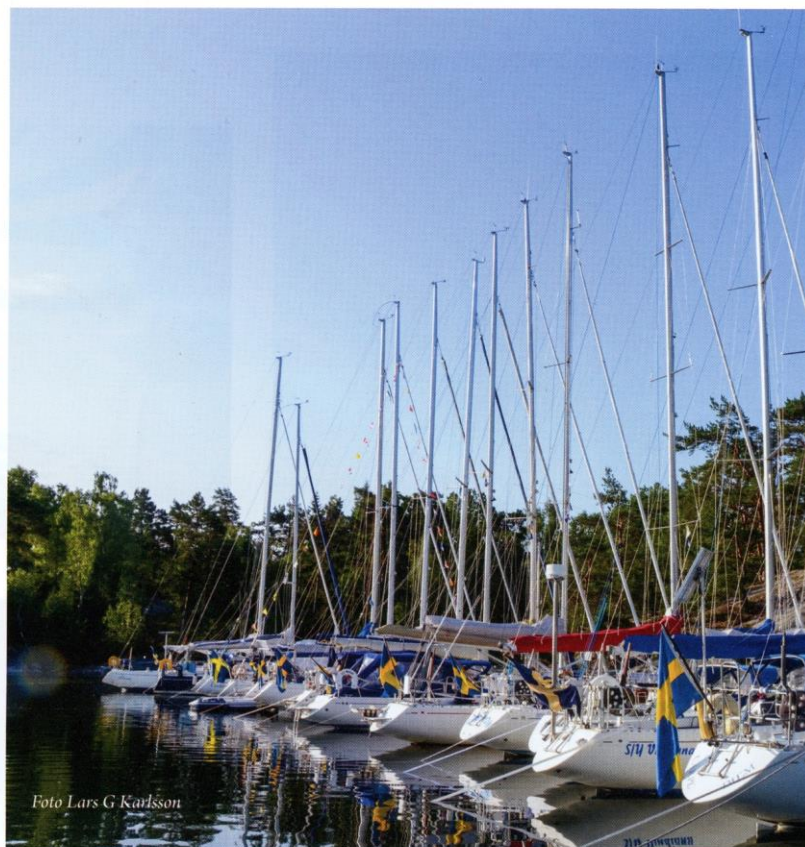
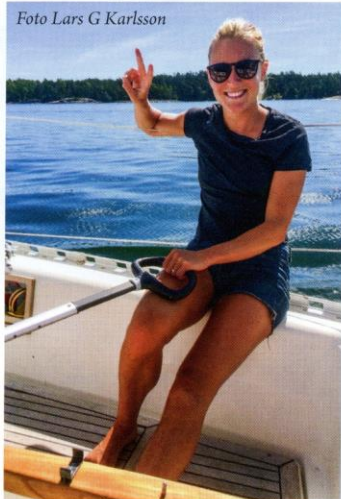


Foto Lars G Karlsson

Omkring hälften av alla Omega 42-ägare är medlemmar i Omega 42 Sällskapet, som är aktivt året om. Under säsongen kan ett dussin båtar, eller ännu fler, stråla samman i naturhamnen.

Tretton meter var stort på den tiden, ett djävligt projekt. Men Rolf insåg att konceptet var perfekt – en segelbåt med *classic look*, fast mer robust och allround än de asketiskt smala spjuten. Men han ville ha ett välkänt namn som konstruktör. Rolf gav uppdraget till Peter Norlin.

Framgången var given. Flera båtar såldes redan på Peters ritning, och när den första Omega 42:an visades upp våren 1978 bara fortsatte det. De närmaste åren såldes över hundra båtar, totalt skulle omkring 180 exemplar byggas.

Peter Norlin var en anspråkslös person, ingen vän av stora ord. Men vid en intervju jag gjorde med honom 2001 sa han ändå spontant:

– Jag skulle vilja beskriva Omega 42 som en oerhört lyckad konstruktion. Det är harmoni i linjerna. Den är kraftfull med raka fribord som på Norlin 37:an, vilket ger karaktär åt båten.

#### TIDLÖST VS. TRENDIGT

Att Omega 42 är en "lyckad konstruktion" är ett understatement. Men i vår kommersiella, bekvämlighetsorienterade seglarvärld är hon ändå en anomali.

Hur blev det så?

När 70-talets vildvuxna båtbransch mognade gick utvecklingen inte bara mot industrialisering, utan också

mot marknadsanpassad likriktning. Liksom i bilindustrin handlar det om ständigt nya modeller, formade efter en designtrend som ingen tillverkare vågar avvika från. Samtidigt har segelbåtarna kommit att präglas av marknadens allt överskuggande prioritering: *maximal volym under däck*. Med ständigt ökande krav på boendekomfort har skroven växt till bristningsgränsen på både på höjden och bredden. Det senaste tillskottet till volymindustrin är de breda häckarna; nu kan de dubbla akterkabinerna få ännu mer utrymme – alltså den plats där man tillbringar sin tid sovande. När inredningen – gärna med dubbla toaletter även i en normalstor båt – fastställts av marknadsavdelningen är det designerns uppgift att ge en trendig form åt utanverket. Man säljer läckra båtar, men på vägen har något väsentligt gått förlorat.

Båtarna designas inifrån och ut. Boendet, inte seglandet, har fått förtur.

#### ETT DRÖMJOB

I ljuset av de skarpa kontrasterna mellan nu och då skimrar det om en båt som Omega 42. Hennes organiska ursprung blir så tydligt, med rötter i en annan tid med helt andra prioriteringar.

Peter Norlin hade seglat med föräldrarnas Nordiska Kryssare



sedan barnsben. Han växte upp i den svenska träbåtstraditionen, med de stilrena R-båtarna och ursvenska skärgårdskryssarna, men också de mångsidiga kustkryssarna.

Segelbåtarna skapades från en naturlig utgångspunkt, där designprocessen gick utifrån och in. Hänsyn togs till grundläggande krav under däck, men de fick aldrig styra båtens yttre form, med dess estetik och, inte minst, funktion.

Den tågordningen var given – båten var ju till för att *seglas*.

För Peter Norlin, med hans intuitiva känsla för det äkta i seglingen, var Omega 42 ett drömjobb; han kunde rita henne på yachtkonstruktörens naturliga villkor. Att det skulle bli en vacker båt, funktionell och med hög prestanda, var en självklarhet för både honom och Rolf Gyhlenius.

Peter gjorde henne 12,9 m lång och 3,1 m slank. Deplacementet på närmare åtta ton ger Omega 42 tyngd och driv, djupgåendet är skärgårdsvänliga 1,75 meter. Skrovet har de rätta låga friborden, med måttliga överhäng och Peters lite aggressiva förstäv. En bara lätt markerad spränglinje ger en liknande, lite tuff signal. De traditionella dragen är ändå dominerande; en naturlig harmoni i linjerna ger den balanserade helheten. Omega 42 har drag av kustkryssare, men med spets.

## OMEGA 42

Foto Lars G Karlsson



Den diskreta men ändå markerade överbyggnaden är typiskt norlinsk, använd av Peter på många av hans båtar.

– Ruffen på Omega 42 är väl åtskild från skrovet, vilket jag uppskattar estetiskt. Skrovet ska kunna ses för sig och överbyggnaden för sig, tydligt åtskilda, menade han.

Estetiken var viktig då, liksom idag – men med en avgörande skillnad. Den tidens yacht design styrdes inte av trender, därför blir en båt som Omega 42 inte gammalmodig. Trender, däremot, lämnar åldrande båtar i sitt kölvatten.

– Varje flad blir vackrare med en 42:a i vattnet. Vi har drömbåten, fråga vilken erfaren seglare du vill, säger Lars-Olof Nilsson, som startade Omega 42 Sällskapet för trettio år sedan.

### SKILDA PRIORITERINGAR

Sittbrunnen på Omega 42 speglar tydligt skillnaden i tänkande mellan då och nu. Sedan länge är den ett av offren på den invändiga volymens altare, nerkortad och pressad längst akteröver. Men också hissad uppåt för att ge ståhöjd i akterkabinerna, med resultatet att sittbrunnens

sargar blir alldeles för låga; även på 40-50-fotare slutar de i svanken, en ergonomisk otänkbarhet i varje annat sammanhang. Men inte här, eftersom högre ryggstöd skulle ge en hopplös designprofil åt ett redan högt skrov. På Omega 42 sover man gott utan full ståhöjd under sittbrunnen. Något behov av kompromiss har inte funnits, och brunnens sargar är höga nog att luta sig mot utan att falla bakåt. Och med akterdäck bakom brunnen ges också utrymme för ett rejält, välbehövligt stuvutrymme, obefintligt på moderna båtar.

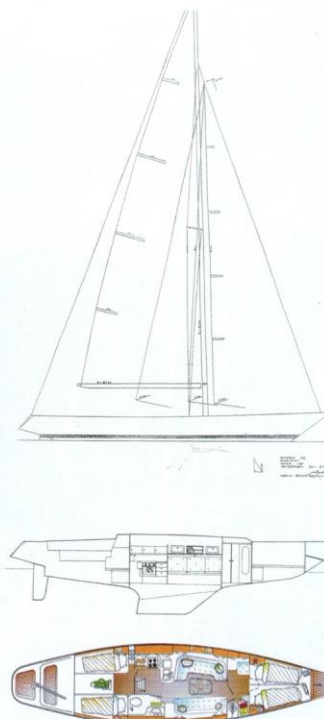
Vad vi ser är hur skillnaden mellan trend och tradition handlar om mycket mer än linjespel och utseende. Det är lika hög grad en fråga om värderingen av den funktionella segelbåten. Det vill säga: funktionen under segling.

### "GJORD FÖR ATT SEGLA"

Även om Omega 42 kan ses som kustkryssare är öppet hav och hårt väder ingen begränsning. Lars G Karlsson, ordförande i livaktiga Omega 42 Sällskapet, har erfarenheter från ÅF Offshore Race:

– Förra året var ovanligt blåsigt, med hög motsjö, framför allt runt Hoburgen. Vi tampades med många

*Med en sittbrunn som inte påverkats av akterkabinen har Omega 42 ryggstöd som gör skäl för namnet. Dessutom finns plats för stora stuvutrymmen som nås från luckor i aktertoften och på akterdäck.*



nykonstruktioner som inte alls hängde med i den höga sjön. Omegan gick mjukt och fint, och även om det var lite blött så njöt vi av seglingen. Bengt Therner – i många år utrikeskorre för Dagens Eko – skaffade sin *Amandla* på 80-talet. Han har långseglat till England och Frankrike, där Omegas nordiskt rena stil väckte beundran, och har kvar sin Omega 42 än idag. Det brukar bli så med ägare till Omega 42, man blir henne trogen. Det gör att omsättningen är liten. När en Omega 42 säljs ligger priset kring sju-åtta hundra tusen kronor. Ingen prutning, först till kvarn gäller. Att fyrtioåriga Omega 42 är så uppskattad visar något grundläggande i vår syn på segelbåtar. Vi attraheras av harmonin i en traditionellt linjeskön båt, alldeles oavsett vad vi själva seglar. Vi känner intuitivt igen den äkta varan – utan att ens lägga handen på hjärtat.

Text Bengt Jörnstedt