

Tyngd, tidlöshet och tradition präglar Peter Norlins Omega 42. För många har modellen också blivit en drömbåt, något att sikta mot, en båt man skulle vilja ha. Vi tog en tur med ett gäng som gjort verklighet av sin önskan och balanserar sju mäktiga ton med rorkulten.

Text och foto **Philip Pereira dos Reis**

När jag är ute och träffar ägarna till de 1970- och 80-talsbåtar vi fokuserar på i Praktiskt båtägande så är det en fråga jag nästan alltid ställer. Jag brukar ta reda på vilken båt seglaren i fråga skulle vilja äga om han nu inte hade den ögonsten han har idag. Påfallande ofta blir det dröjande svaret... Omega 42. Tydligt är det något med den här båttypen som verkligen lockar flera generationer av båtmänniskor och för att försöka ta reda på vad det nu är som drar så träffade jag ett helt gäng Omega-ägare.

Flera av herrarna har bara ägt sina båtar under några år medan andra har varit med ända sedan starten. Peter Ekström stiftade bekantskap med Omega 42 redan under det första året då båtarna visade sig ute, det var 1978 och det gjorde ett bestående intryck.

– Jag seglade en 40 fots skärgårdskryssare och var inte van vid att bli omseglad. Då kom det plötsligt en båt jag aldrig hade sett förut och drog om mig. Det tog inte lång tid innan jag beställde min båt...

STOR BÅT

Peter Norlin var en väletablerad båtkonstruktör när han i novembermörkret 1977 trollade fram Omega 42 på sitt ritbord. Redan under de första åren av 70-talet hade han gjort dundersuccé med sin Scampi. Båten med den märkliga vinkeln på skrovsidorna hade sopat rent på kappseglingsbanorna i

Sverige och även hävdad sig väl utomlands. Peter Norlins huvudsakliga uppdragsgivare var Albin marin, men när det gällde den nya Megan så var det Familjebåtar som stod som beställare. För varvet i Åkersberga så innebar den nya modellen att man sprängde 40-fotsvallen och vågade satsa på en för sin tid mycket stor båt.

Men trots att många betraktade Megan som en lyxbåt var den långt ifrån svårsåld. En första presentation skedde på Lidingö runt, med en båt som i och för sig var tom på inredning men också snabb och vacker, och på flytande mässan samma höst visades båten mer officiellt. Varvet hade förväntat sig runt tio beställningar men efter mässan stod nästan 40 seriösa spekulanter på kö. Varvet i Åkersberga kunde inte hantera den stora efterfrågan och båtar började byggas även i Gränna.

Vad var då hemligheten bakom Omega 42? Vad var det som gjorde att så många slog till direkt och andra fortsatte drömma?

NORDISK KRYSSARE

När det gällde linjerna faller Norlin här tillbaka på traditionella värderingar och parar dem med nytänkande. Han har själv berättat att han inspirerades av den Nordiska kryssaren, en båttyp som han seglade under sin uppväxt i Stockholms skärgård på 50-talet. Den Nordiska kryssaren kom till på 1930-talet och var en blandning mellan en R-jakt och en skärgårdskryssare och till det yttre är likheterna med Omega 42 ganska tydliga. Det slanka skrovet och överhänget signalerar fart och tyngd och talar också om att det här är en båt som trivs i skärgården, något som vännerna i Omega 42-sällskapet kan intyga.

– Kölen sticker bara 1,75 och det är inte mycket för en så stor båt. Dessutom är det här hela sju meter ut från land och det gör att man kommer in i de flesta skärgårdshamnar.

Det här berättar Urban Andrén, som när vi träffas som bäst håller på att förbereda sin Swe 45 Tindra för årets Gotland runt.

– Det tar en stund innan man får fart på sju ton båt men när vinden dör ut glider man lätt förbi moderna båtar som bara tvärstannar. Den höga masten gör också att man fångar vinden även i trånga sund, berättar han.

Urban har ägt sin båt bara i en handfull år men det märks ändå hur hängiven han är. Detsamma gäller grannen på bryggan i Näsbyviken längst in i Askrikefjärden. Olle Lod äger en av de allra senast tillverkade Omegorna som gick av stapeln på Lidköpings båtsnickeri 2005. Efter att ha seglat en mängd olika båtar, senast den moderna skärgårdskryssaren Passad, blev det till slut en Omega 42, precis som han alltid önskat men att det verkligen hände var mest en tillfällighet.

– Jag och min fru var nere i Lidköping för att hälsa på bekanta och jag var ute och promenerade på måfå när jag råkade komma förbi varvet. Där ute stod ett skrov som jag vagt kände igen men inte kunde placera eftersom kölen saknades. Jag började prata med varvets ägare och när jag sedan gick därifrån hade jag redan bestämt mig för att köpa en ny båt, berättar Olle.

OLIKA RIGGAR

Och en ny båt blev det alltså, sprillans ny, med påkostade snickerier och teakdäck.

– Omega 42 har alltid varit min drömbåt och det var en mäktig känsla att dessutom få segla en helt ny båt. Den första turen var obeskrivlig.

Mellan det båda båtarna vid bryggan märks det också att det gått ett antal år. Vid sidan av olika grader av patina är kanske det tydligaste tecknet riggen som på den äldre av båtarna är en enkel 7/8-delsrigg medan den nyare varianten har dubbla spridare och fiolstag. På de tidigare båtarna tillverkades skrovet av enkellaminat och däck i sandwich, medan på de nyare exemplaren även skrovet byggdes med sandwichlaminat. Det sägs att det bland annat var för att styva upp hela konstruktionen som alltså av vissa ansågs lite väl rörlig. Om det stämmer är svårt att utröna, men på det hela taget kan man slå fast att Omega 42 är en mycket bastant konstruktion. Däröfver vittnar inte minst en skröna

som beskriver reaktionen när man från varvet skulle ringa till Sandvik och beställa axelstålet till rorkulten: ”Den dimensionen säljer vi bara till järnvägslok”. Men båtbyggarna stod fast vid idén om att ta till lite extra och än idag förefaller det högst otroligt att en båt med en hjärtstock i 60 millimeters rostfritt stål skulle drabbas av roderhaveri.

STABIL KÖL

Även den utanpåliggande blykölen och dess infästning är av ett betryggande slag. När man lyfter på dyrken uppenbaras många rejält tilltagna kölbultar och betryggande bottenstockar. En båttyp med så här pass många år på nacken har naturligtvis också utsatts för en hel del ”praktisk provning”.

– Jag kan väl säga att jag har smällt på rejält ett par gånger och då har skadorna blivit rejäla i barskåpet men obetydliga på båten. Två gånger har jag fått groggen i kölsvinen utan att båten blivit skadad, berättar Peter Ekström.

Att den grunda kölen kan ta en och annan smäll är alltså konstaterat. En annan rolig information jag får är att båten balanserar så väl på kölen att det inte behövs så mycket mer stöttor. Undersidan av kölen är helt platt och Olle Lod såg med egna ögon hur man arbetat med det som skulle bli hans nya båt helt utan stöttor.

När vi väl ger oss ut på fjärden i ganska byig vind, som ibland närmar sig kuling, blir det också uppenbart hur pass lätthanterad båten är. Den smidiga riggen med den självslående focken gör att det faktiskt går bra att segla den här 42-fotaren på en person. När det brallar i ordentligt så förstår man att om vinden höll sig konstant så skulle det sedan länge varit dags att ta ett rev i storen. Den grunda kölen gör att Omega 42 vinner på att seglas så upprätt som möjligt. Men det känns konstigt nog aldrig tungt att styra. Med lätt hand kontrollerar jag en sju tons segelbåt som nästan rör sig som ett skepp.

Ett visst habegär infinner sig även hos mig. Och jag tänker att det nog bara är helt logiskt. Av alla framgångsrika och folkkära båtar som Peter Norlin ritat är det här den han själv säger sig vara mest nöjd med. Redan 1980 skaffade han en egen Omega 42 som han seglar än idag.

DRÖM BÅTEN



Att det har gått några år mellan de båda båtarna syns inte minst på inredningen. På det äldre exemplaret är toaletten placerad mitt i båten och det gör att det blir plats för en riktig navigationsplats istället.



Interiör SMÄCKER SNICKARGLÄDJE

En smal båt är inte slösaktig med utrymmer invändigt. I förhållande till sin längd är Omega 42 egentligen en trång båt. Men eftersom den är så pass stor så ryms ändå det mesta.

De vackra linjerna och det smäckra skrovet tar ut sin rätt när det gäller utrymmet invändigt och Omega 42 är inget val för den som prioriterar boendet i hamn. De som väljer Omegan framför en Bavaria gör det heller inte för boendets skull utan för seglings-egenskaperna och båtens beteende i sjön. Samtidigt är ju båten så pass stor att det ändå går att få plats med det mesta.

Någon akterruff finns inte med de två stickkojerna i aktern är väl åtskilda från salongen och dessutom extremt långa och luftiga. Antalet fönster och ljusinsläpp till den delen av båten varierar mellan exemplaren men om de är rejäla flera, som på Tindra, så bidrar de till känslan av luftighet.

Toalettens placering skiljer sig mellan de tidigare och senare båtarna. Från början låg den i anslutning till huvudskottet mellan salongen och förpiken, medan man på de senare modellerna har valt att lägga den omedelbart styrbord om ruffnedgången. Den senare varianten gör ju att navigationsplatsen försvinner men

samtidigt blir båten mer bovänlig. Vad som är att föredra har nog att göra med tycke och smak och kanske behov.

På Olle Lods båt är inredningen naturligtvis fräsch på grund av sin ringa ålder men det märks också att varvet i Lidköping är inriktade just på snickerier av hög standard.

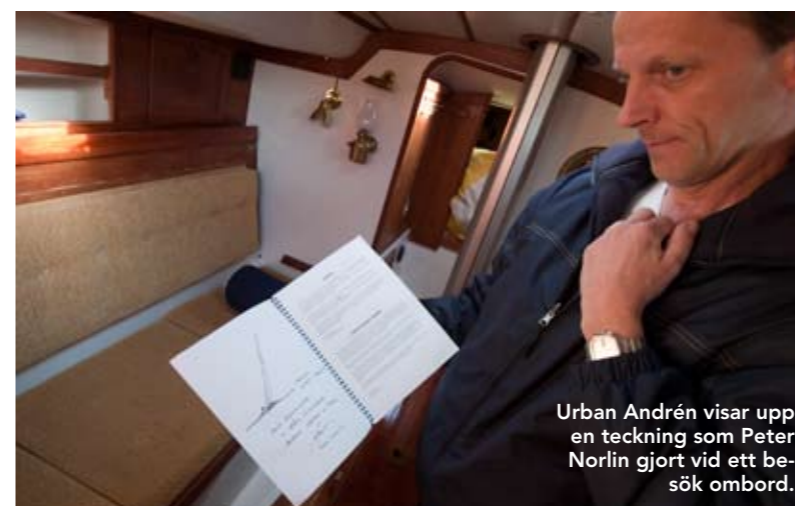
– Det märks att allt är skräddarsytt. Allt är gjort just för den här båten, säger Olle Lod.

Urban Andréén har börjat att så sakteliga restaurera innanmätet på sin båt och har bland annat förstärkt skottens infästning mot skrovet för att styva upp konstruktionen. Det här kan ju vara en god idé om man som Urban har för avsikt att kappsegla båten hårt. En annan punkt som kan förtjäna lite uppmärksamhet är området kring mastfoten som enligt vissa rapporter kan "tryckas ner" av de enorma krafterna från masten. Fler omega-ägare har gjort förstärkningar kring just mastfoten.

Själva maströret går ner ute i salongen och det här är i sedvanlig ordning något som ger upphov till funderingar. Antingen klär man in den här biten av masten i något varmare material, eller så behåller man det som det är och sätter en fotogenlampa i likrännan...



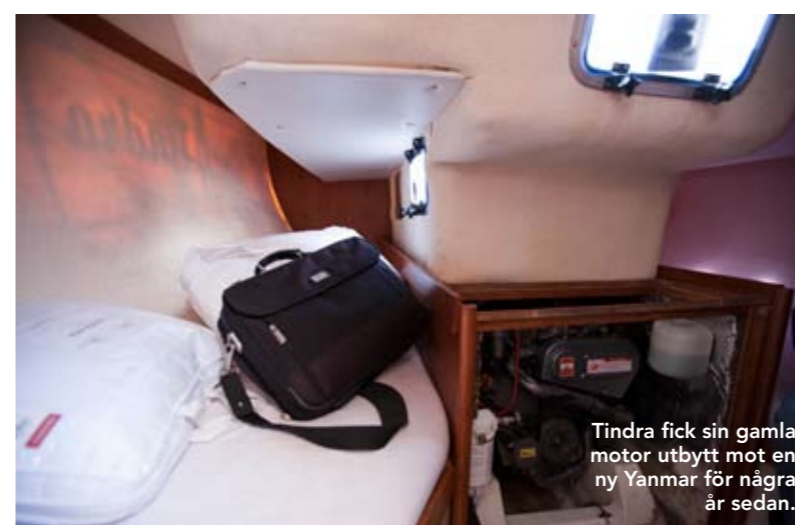
Här har Lidköpings båtsnickeri lagt manken till...



Urban Andréén visar upp en teckning som Peter Norlin gjort vid ett besök ombord.



Kojerna i aktern är både långa och luftiga. Fönstren släpper in ljus från sittbrunnen.



Tindra fick sin gamla motor utbytt mot en ny Yanmar för några år sedan.



Kölbultarna är många och väl synliga när man lyfter på durken.



Röstjärnen går ner längst ut mot skrovet och gör promenaden mellan sittbrunnen och fördäck behaglig.



Omegan ligger högt i ligan "Vackrast på kusten".



Omega 42 ligger tungt i vattnet och vid motorgång tittar det upp en del genom självlänsarna.



Urban har satt en liten GPS på fästet till Lagun-bordet.

Exteriör

RYMLIGT OCH PROMENADVÄNLIGT

Båtens klassiska linjer gör innerutrymmena lite snåla, men det blir desto mer plats ute. Sittbrunnen har plats för alla och däck är behagligt att ta sig runt på. Överhänget i aktern och klipperstäv väcker uppseende i hamnarna.

Att Omega 42 trots sina dryga 40 fot har rorkult är något som hyllas av alla jag pratar med. Seglingskänslan blir en annan när man håller hela båten i en pinne och sittbrunnen blir ostörd och rymlig. Enda möjliga nackdelen för den moderna seglaren är att man har svårt att hitta någon bra plats för en plotter. Men det här är något som Urban Andréén har löst med att göra ett fäste på armen till Lagun-bordet. Det här fungerar bra eftersom sittbrunnen är så rymlig.

Flera av dem jag pratar med poängterar att sittbrunnen blir bekväm när man seglar eftersom den är förhållandevis smal jämfört med andra båtar, det är lätt att få spjörn för fötterna. Men Urban har ändå inte nöjt sig utan gjort en konstruktion för kappsegling. Två aluminium-rör ger stöd för fötterna även om man sitter högt upp på sittbrunnssargen. Det här är den "Gotland runt-lösning" som prövats praktiskt och visat sig fungera bra. Det blir som ett slags omvänt krängband.

Vant och stag går ändå ut till skrovsidorna och gör att det blir osedvanligt behagligt att ta sig mellan sittbrunne och fördäck.

Över huvud taget känns båten väldigt promenadvänlig och ett bonus är akterdäcket som den här typen av klassiska båtar stoltserar med. Här brukar man hamna vid slöseglning i solskenet.

Omega 42 blev lite tyngre i verkligheten än på ritbordet och det brukar sägas att hittills har inget exemplar flutit på sin konstruktionsvattenlinje. Kanske är ett tecken på det att det trycks upp lite vatten genom självlänsarna, särskilt vid motorgång. För att slippa bli blöta om fötterna utbyter Omega-ägarna tekniska huskurer som består av olika finurliga backventiler och proppar.

Att segla Omega 42 ensam är absolut ingen omänsklig uppgift och det här beror naturligtvis främst på den lätthanterliga riggen med den självlänsande focken. Det tyngsta jobbet blir nog att hissa storseglet och det här var något som Olle Lod planerade för redan när hans nya båt skulle färdigställas. Först undrar jag var det är som knarrar så skumt när vi ska hissa men sedan ser jag att det bara är att trycka på en knapp för att vinschen på rufftaket ska rotera. Det ser absurt smidigt ut och är nog en lösning vi kommer att få se mer av framöver i takt med att ägarna till våra stora fritidsbåtar blir äldre.

När vinden tar tag i båten infinner sig genast känslan som talar till alla seglare. Tyngd, kraft och driv...



"Gotland runt-stödet" är på plats. Det gör att man får spjörn även när man sitter högt uppe på sargen.



Hjärtstocken är av 60 mm axelstål och tål det mesta.

OMEGA 42

Konstruktör: Peter Norlin
Antal tillverkade: 160
Tillverkare: Svenska familjebåtar
Längd: 12,80 meter
Bredd: 3,10 meter
Djupgående: 1,75
Deplacement: 7 400 kilo
Kölvikt: 3 750
Segelyta, stor + fock: 73 kvm
Lystal: 1,25
Motor: Varierande inombordare exempelvis Yanmar, Volvo Penta.
Pris: 600 000 - 1,2 miljoner

Illustration

Besiktningsmannen Conny Zetterberg om Omega 42

”En båt man tycker om”

Utöver slitage på riggen tycks Omega 42 inte ha några direkt svaga punkter och även vår besiktningsman är svag för båttypen.

– Den seglar förbannat bra och jag har fått känslan av att ägarna verkligen tycker om sina båtar.

Det har bara hänt ett par gånger att Conny Zetterberg har fått en Omega 42 att besiktiga och kanske är det inte så konstigt. Ägarna är ofta väldigt trogna sina båtar och det är ganska sällan de byter ägare.

När det gäller svaga punkter så rör det främst riggen och sådant som också

beror på slitage. Röstjärnens infästningar förtjänar att studeras och beroende på vilken mast båten är utrustad med så kan det även ha uppstått sprickor vid spridarfästena. Många hävdar att Isomat-masterna är lite för klena och den allmänna uppfattningen är att Seldén-masterna är att föredra. Men som vi tidigare har berättat skiljer sig riggarna åt även när det gäller antalet spridare och stag. Med den ursprungliga 7/8-delsriggen kan det finnas en tendens till att masten pumpar i hård sjö, men allt handlar ju om vad båten ska användas till. Det här är ju en båt som trivs både utom- och inomskärs.

– Den här modellen är en sällsynt bra kombination som passar både ute på havet och i skärgården.

– Jag tycker själv att den är fantastiskt vacker och det är klart att den är trång inuti för att vara så stor. Samtidigt köper man nog inte en Omega för att ha som bobåt, utan för seglingsegenskaperna. Det är en underbar seglare.



OM MAN INTE KÖPER EN OMEGA 42, VAD KÖPER MAN DÅ?



ALBIN STRATUS

Det är inte helt lätt att hitta båtar att jämföra med Omega 42, men vi får väl tänka oss att man inte vill betala lika mycket pengar. Här hamnar vi tillbaka hos konstruktören Peter Norlin och föreslår en annan av hans skapelser. Hos Stratus så hittar man mer boendekomfort, med både akterruff och dusch. Konstruktionen är modernare med ett bredare akterparti och i sittbrunnen hittar man även en ratt.

Konstruktör: Peter Norlin
Antal tillverkade: 130
Längd: 10,76 meter
Bredd: 3,33 meter
Djupgående: 1,85 meter
Displacement: 5 750 kilo
Kölvikt: 2 250 kilo
Segelyta, stor + genua: 73 kvm
Lystal: 1,17
Motor: VP MD 11C
Pris: 500 000–600 000 kronor



OE 36

Här blir det både mer traditionellt och billigare, men slående vackert. Olle Enderleins båt har all rätt att kallas tidlös och vacker. Men med sin mastheadrigg är den mer av en utpräglad långsegelare som trivs ypperligt i hårt väder och grov sjö. I likhet med Omegan blir innerutrymmet sparsamt på bekostnad av de vackra linjerna.

Konstruktör: Olle Enderlein
Antal tillverkade: 150
Längd: 11,07 meter
Bredd: 3,13 meter
Djupgående: 1,80 meter
Displacement: 5 800 kilo
Kölvikt: 2 400 kilo
Segelyta, stor + genua: 63 kvm
Lystal: 1,13
Motor: Olika modeller av Volvo Penta
Pris: 300 000–600 000 kronor



S 30

Här drar vi till med ett i sammanhanget lite udda förslag, men som ändå på sätt och vis har sin plats. Det är långsmalt och klassiskt och S30 var också tänkt som en modern skärgårdskryssare. Den känns lite som en kultbåt idag med sin smala akterruff, låga fribord och överhäng. Båten är idag dessutom ganska billig.

Konstruktör: Knut H. Reimers
Antal tillverkade: 305
Längd: 12,5 meter
Bredd: 2,5 meter
Djupgående: 1,47 meter
Displacement: 3 200 kilo
Kölvikt: 1 440 kilo
Segelyta, stor + genua: 38 kvm
Lystal: 1,17
Motor: Volvo Penta MD 7
Pris: 200 000–300 000 kronor