

Sedan ett par år är den gamla klassikern Omega 42 åter i produktion. Det är Lidköpings Båtsnickeri som köpt formarna och startat upp verksamheten – och gjort en del förbättringar.

TEXT: ANGELICA PARLING-LINDSTRÖM
FOTO: ULF FABIANSSON

Omega 42

klassisk skönhet i ny tappning

Runt våra kuster seglar i dag många båtar som inte längre produceras, tex Contrast- och Albinbåtar. Tillverkningen har lagts ner, kanske blev konkurrensen för hård från Tyskland och Frankrike, men vad händer med alla formar? Går det att starta tillverkningen av dessa båtar igen och

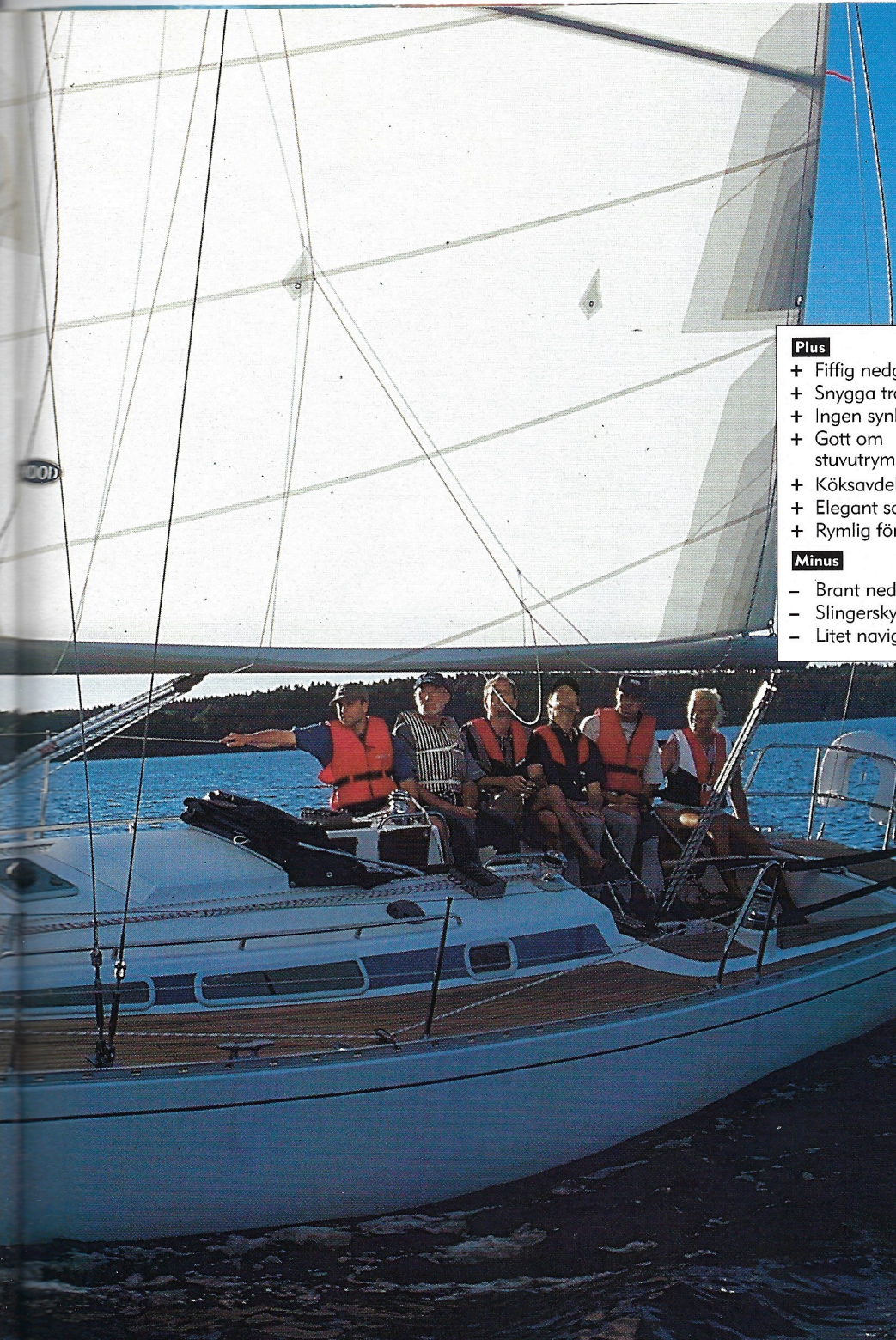
få någon lönsamhet i det?

Vi har tittat närmare på Omega 42, en klassisk, vacker snabbseglare, som fram till år 1986 såldes i halvfabrikat till hemmafixare. Sedan dess har produktionen legat nere. För några år sedan köpte dock Lidköpings Båtsnickeri formarna och nu är nyproduktionen i gång, tills vidare endast i helfabrikat. Hit-

tills är två båtar färdiga. Den ena modellen, Carisma, har en mycket modern inredningslösning och den andra, Omega Classic, som vi tittat närmare på, är som namnet antyder av mera klassiskt stuk.

Vad hade varvet utträttat? Kan de tillgodose de krav dagens seglare kan ställa på sin båt?

Söder om Strömstad träffade vi



Plus

- + Fiffig nedgångslucka
- + Snygga träarbeten
- + Ingen synlig plast inne
- + Gott om stuvutrymmen
- + Köksavdelningen
- + Elegant salong
- + Rymlig förpik

Minus

- Brant nedgång
- Slingerskydd saknas
- Litet navigationsbord

kunders önskemål. Därför slipper vi nu den nakna vita plasten och inneklimatet blir också torrare. Att det finns finsnickare på varvet syns på de sidenmattlackade trädetaljerna. Även skåp och garderober är inuti pryddigt klädda med lister och innertak.

Direkt nedanför trappan finns, på babords sida, ingången till de två akterkojerna på var sin sida om motorn. Lite knixigt kan det vara att komma in till styrbordskojen, men man ligger skönt. Båda kojerna har rejäla hyllor och öppningsbara portlights. På babordssidan bakom pentryt finns en dränerad sjögarderob för blöta kläder.

Pentryt, på babords sida alltså, lämnar inget i övrigt att önska. Där finns gasolspis med ugn, rejäl kompressordriven kyl, dubbla diskhoar och gott om avställningsytor. Vad jag saknade var slingerskydd på spisen och några rejäla handtag i taket i händelse av gropigt väder. Skottet mellan diskhon och salongsdynorna behöver höjas, för att undvika stänk. Bänkskivorna var på detta exemplar i corian, en sorts exklusiv marmorimitation, men kommer framöver att göras i teak.

På de gamla Omegorna låg toan framför masten och det gick inte att stänga om sig. Detta har byggts bort genom att toan flyttats och nu

i somras Håkan Bengtsson, den ena ägaren av Lidköpings Båtsnickeri, som skulle semestra med familjen i den nybyggda Omega 42 Classic.

Att skrovet var detsamma som tidigare vittnade den slanka, vackra siluetten om.

Direkt vid ombordstigningen ser man det vackra teakdäcket som

verkligen bidrar till "Classic". Det är inte standard, men väl värt den extra kostnaden på 70 000 kr. Sittbrunnen är dock alltid teakklädd. Ingången till ruffen bjuder på den första förändringen – de gamla lösa luckorna har ersatts av vackra jalusiluckor, modell saloon, som alltid finns på plats och kan läsas i öppet läge.

Toan flyttad

Nedgångstrappan är brant, men väl nere ser man att här har det hänt saker. Tidigare gjordes skrovet i enkellaminat med innermodul i plast och då lyste det mycket vitt inne i båten. Numera görs skrovet i sandwichlaminat, utan innermodul, vilket ger varvet större möjlighet att anpassa inredningen efter olika



På "nya" Omega 42 finns inga lösa luckor som ligger och skramlar. I stället fasta saloon-luckor, som även kan låsas i öppet läge.

ligger på styrbords sida direkt nedanför trappan. Där finns ordentligt med ljus genom en öppningsbar portlight och rymliga skåp. Toatanken är förberedd för utsug från

däck och dessutom försedd med väl synlig nivåmätare. Och det finns dörr.

Navigationen sköter man stående vid navbordet – sittplatsen offrades för större toalett. Där har varvet valt att i standardutförande utrusta båten med logg, vindinstrument, kompass, 220 volts elcentral samt 25 amp batteriladdare. Behöver man större utrymme för att bläddra i sjökort får man väl ta till salongsbordet, antar jag, eftersom navbordet är förhållandevis litet.

Salongen, ja, där finns på babordssidan en U-soffa och på styrbordssidan en långsgående dito samt däremellan ett vackert teakbord med nedsänkt flaskställ. Skåp och hyllor har snygga rundade hörn och det ser verkligen elegant ut.

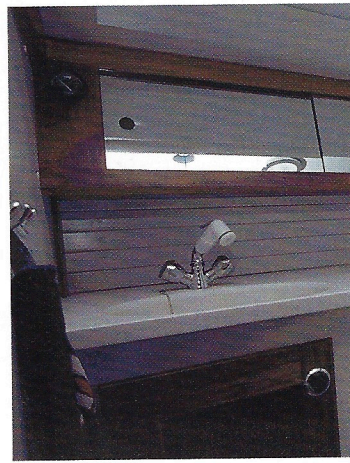
Under skåpen finns öppna avställningsytor. De verkar svåra att utnyttja till förvaring, eftersom segelbåtar har en tendens att luta.

När jag påtalade detta, sa Håkan att de redan tänkt på det och att de planerar högre kantlister, alternativt hyllor, på nästa båt.

Lampor och annat "blankt" är i rostfritt. Det känns modernt. Personligen föredrar jag nog det framför mässing. Regniga dagar sitter man bra här, och kyler det på finns som standard en luftburen dieselvärmare med utblås i alla utrymmen. Durken i båten består av teak med inläggningar av kototrä.

Förpiken har ju blivit av med toan och känns nu rymligare att gå in i. Där finns, förutom dubbelkoken, även en fätölj med nattduksbord, garderob och skåp samt en liten extra sittplats.

Sammanfattningsvis tycker jag nog att man förmått utnyttja båtens ringa bredd på ett bra sätt. Den känns rymlig och genomtänkt. Fornas tiders minus, dålig finish och mycket synlig plast, är helt borta nu.



Trappan är måhända fortfarande något brant, men de svängda stegen är bra när det lutar, t v. Ljust, fräscht och rymligt inne på toan, t h.

Styvare och starkare

Skrovet är, som sagts, numera i sandwichlaminat och det ligger ett inplastat bottenbalksystem från för till akter. Vid röstjärnsinfästningarna, där draget är som störst, finns förstärkningar inlagda. Alla skott är plastade på båda sidor och detta bidrar till att båten nu är styvare och starkare än förr.

Rodret har, i stället för nylonlagringar, fått nya lagringar av typ Jefa ruddersystem för bättre känsla.

Riggen har samma mått som tidigare, men för att komma ifrån problemet med en pumpande mast har den nu fått två spridare samt fiolstag, och det verkar fungera.

Och seglingen då? Står sig lystalet på 1,25 än i dag?

Jämfört med modernare båtar med samma lystal känns denna inte lika livlig, men i gengäld är den mer förlåtande. Har man väl fått upp farten går den som på räls. Det är bara att segla på, till skillnad från modernare båtar som kanske kräver en mer aktiv besättning för att komma upp i fart.

Drygt 50 procent av båtens vikt ligger i kölen och den känns stadig i sjön och snäll på rodret. Skotwisch, storskot och gasreglage finns inom räckhåll, man seglar alltså lätt båten ensam.

Båtens bästa bog tycks vara med lite släpp på bidevind, där dess 10 meter långa vattenlinje kan utnyttjas. Att bedöma om lystalet är okej, är kanske lite svårt, eftersom vi just inte hade några att tävla med. Men vi gled i alla fall snabbt om alla semesterfirare på Bohuskusten.

Kvalitetsbygge

Som "nyckelfärdig" båt kostar den nu 1 785 000 kronor inkl moms. Väljer man sen till exempelvis teakdäck, rullflock, stereo och VHF



Navplatsen har allt du behöver, utom sittplats. T v. Den nya förpiken är utrustad med byrå, rejäla garderobers och två sittplatser. Nedan t h.

hamnar priset på drygt 1,9 miljoner kronor. För dessa pengar kan man ju få en betydligt större båt om man väljer något tyskt eller franskt. Men varvet avser inte att ta upp konkurrensen med dessa "charterbåtsvar" som tillverkar sina modeller i stora volymer. I stället hoppas man att båtens klassiska linjer och ett välgjort hantverk ska attrahera en annan målgrupp. Betoningen ligger på kvalitet och att kunden ska kunna vara med och påverka inredning och annat.

Omegan tillverkas bara i några exemplar per år och om kanske 6-7 år får vi se om de stora kvantitetsvarven eller det lilla småbåtsvarvet seglat vad gäller andrahandsvärdet på insatt kapital.

Hur som helst, oavsett om man är motorbåtsåkare eller seglare kan man nog inte låta bli att vrida på nacken när denna skönhet glider förbi. Och råkar man ha några miljoner över så...



Data

Omega 42 "Classic"

| | | |
|------------------|-------|---|
| Längd | ..... | 12,80 m |
| L v l | ..... | 10,00 m |
| Bredd | ..... | 3,30 m |
| Djup | ..... | 1,70 m |
| Vikt | ..... | ca 7,2 ton |
| Kölvikt | ..... | 3,7 ton |
| Storsegel | ..... | 46 kvm |
| Självläende fock | ..... | 30 kvm |
| Motor | ..... | Yanmar 27 hk |
| Konstruktör | ..... | Peter Norlin |
| Tillverkare | ..... | Lidköpings Båtsnickeri. Tel/fax: 0510 201 00. |
| Pris | ..... | 1 785 000 kr |

