



Inte riktigt av den långsmala typen, men heller ingen havskryssare. Kanske är kustkryssare lämpligaste beteckningen på Omega 42, uppmärksammas för sin tidlösa skönhet och en av de mest efterfrågade båtarna på begagnat-marknaden.

Av Bengt Jörnstedt

Den som skulle vilja köpa en begagnad Omega 42 måste ha tur. De utannonseras sällan, och ofta är båten såld innan annonsen nått allmänhetens ögon. Ryktet har gått före. Det var rusning redan när båten var ny. Hon var då Peter Norlins största skapelse och visades första gången på den flytande båtmässa som under några år på 70-talet ägde rum intill Rålambshovsparken, vid Riddarfjärden i Stockholm.

- Vi hade räknat med att sälja max tio båtar om året, men fyra veckor efter mässan hade vi nästan 40 order! minns Rolf Gyhlenius, som låg bakom inte bara Omega 42 utan också övriga familjen (Omega 28, 30, 34 och 36, samt nu aktuella Omega 46 'Classic').



Ganska låga fribord, slankt skrov, generösa däcksytor - Omega 42 har den långsmala båtens attribut, men på ett lite robustare sätt. Mer 'kustkryssare' än skärgårdskryssare.

Köpruschen drog faktiskt igång redan den sena, ösregniga septemberkväll då man anlände till mässan med det allra första 'färdiga' exemplaret av Omega 42. En okänd person dök upp i mörkret på bryggan och insisterade på att få en förhandstitt på båten, men fick nobben eftersom det rådde bombnedslag under däck. Sånt säljer man inga båtar på, men till slut fick mannen i alla fall ta sig en titt ner i båten från sittbrunnen. Tack och adjö.

Två dagar senare ringde vederbörande från Italien och beställde en Omega 42.

Ett par dagar senare ringde han igen - inte för att avboka en oöverlagd beställning, utan för att boka in ytterligare en båt!

Nu två decennier efter 70-talsruschens avklingande är det alltså fortfarande sug efter

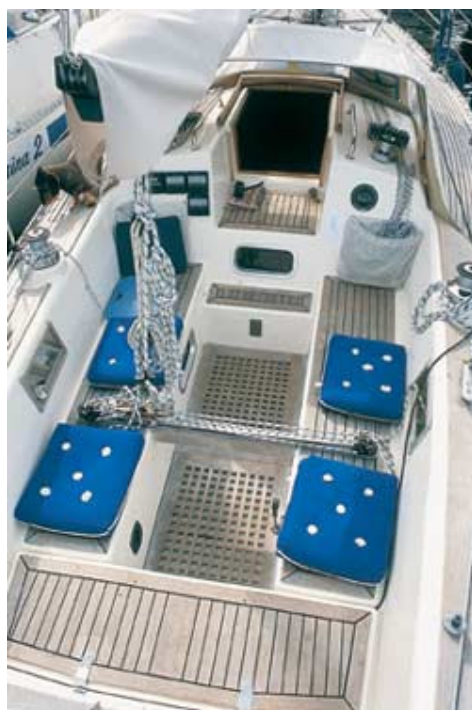
Omega 42:an. Så pass att båten börjat nybyggas igen av Lidköpings Båtsnickeri (se ruta). En bra beg-båt kan kosta uppåt en miljon. För nästan samma pengar kan man få en fräsch, utländsk nybåt i 38-fotsklassen med samma inre utrymmen. Eller ännu mer. Om det nu är det man är ute efter - men det är inte Omega 42-seglarna. De är ute efter känslan av genuin segelbåt.

Väcker uppmärksamhet

- Omega 42 är klassiskt vacker, har ideala egenskaper för skärgårdssegling med stort segelplan och måttligt djup, stor sittbrunn och en praktisk inredning som inte är bortplotttrad.

Det säger Bengt Therner, välkänd radioröst som utrikeskorrespondent för Dagens Eko och ägare till Omega 42 nummer 152. Han köpte sin båt ny 1987 och har seglat med den över hela Nordeuropa. Överallt väcker den uppmärksamhet, berättar han.

- I synnerhet i engelska och franska hamnar, där man inte är van att se så långa och smala båtar. De håller sig med ett mer rustikt koncept.



En generös sittbrunn med höga, skyddande ryggstöd. Det finns ytterligare en stuvlucka på akterdäck.

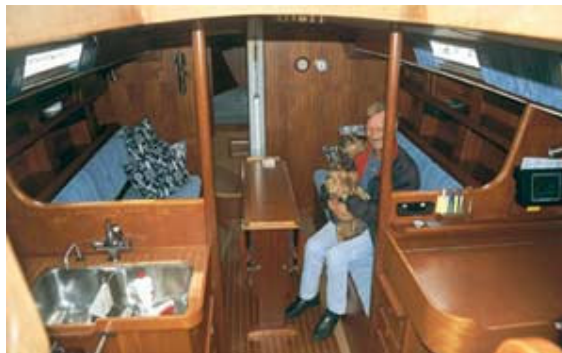
Omega 42 låter sig egentligen inte placeras i något fack. Så lång och smal hon är passar ändå inte 'långsmal' som beskrivning, så som det gör för t ex Rival 22, Passad, S-30, Safir, Sveakryssare, m fl. Peter Norlin hade nästan bara ritat havskryssare - breda sådana! - när han drog linjerna till Omega 42, och hon har drag av detta. Lite mer bredaxlad, mera muskler, än de långsmala båtarna. En allroundbetonad båt med mycket tidlösa linjer. "Kustkryssare" är kanske ett bra sätt att beskriva henne, och ett uttryck som Peter Norlin själv har använt.

Hon påminner om havskryssaren Norlin 37, med samma låga, ändå distinkta, överbyggnad, ganska låga fribord och nätta språng - men förstås mer uttänjd. Många menar att just 37:an och 42:an är de vackraste av Norlins alla båtar (Avance 36 med liknande koncept ligger också bra till). Man kan se att respektive design har några år på nacken, men båtarna är ändå tidlösa.

Peter Norlin säger så här om Omega 42:

- Jag skulle vilja beskriva båten som en oerhört lyckad konstruktion. Det är harmoni i linjerna. Den är kraftfull med raka fribord som på Norlin 37:an, vilket ger mer karaktär åt båten jämfört med Avance 36 vars skrovsidor är mjukare i rundningen och inte är lika kraftfull.

Raka skrovsidor är ett typiskt drag för smala båtar, man ser det inte minst på t ex sexor.



För att slippa känslan av 'tågkupé' har Bengt Therner minskat höjden på ryggstöden i salongen med en dryg decimeter. Samtidigt sänktes den längsgående hyllan bakom ryggstödet. Dessutom finns en skåprad ovanför. Vattentankarna ligger under salongskojerna. För att få bekväma kojor kan ryggstödet fällas ner och dynan läggas ovanpå ryggstödet; det ger full bredd ut mot skrovsidan.

- Dessutom är ruffen väl åtskild från skrovet, vilket jag uppskattar estetiskt, säger Peter Norlin. - Skrovet ska kunna ses för sig och överbyggnaden för sig. De ska inte smetas ihop utan vara tydligt åtskilda.

Omega 42:an tog direkt en ledig nisch. Hon såldes i ett par hundra exemplar och skulle nog ha kunnat sälja ännu bättre om hon inte betraktats som ganska stor för sin tid, då efterfrågan låg kring 30-35 fot.

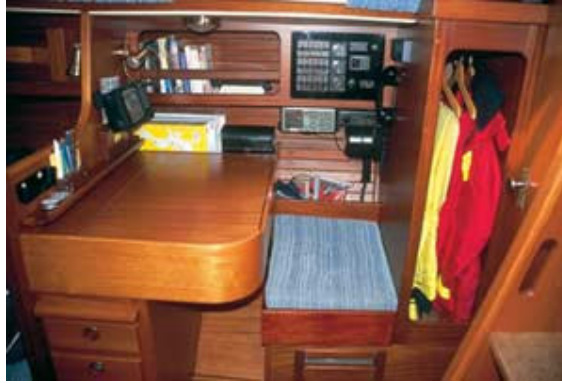
Utgick från insidan

Som så ofta på 70-talet var det privata seglare som gick till en tillverkare och bad om att få en båt som inte fanns.

- Det var ett gäng på fyra fem killar som kom och ville ha en båt liknande den som blev Omega 42, med ritningar och alltihop, berättar Rolf Gyhlenius, som vid den tidpunkten hade en lyckosam lansering av Omega 28 bakom sig. - Deras båt var också i formatet 12 x 3 meter men lite lättare. Det fanns massor med halvtonnare, men ingenting i den här storleken. Det fanns alltså en nisch i branschens utbud, så vi satte igång att bygga den här båten.

Ett skrov hann bli färdigt innan projektet lades ner. Beställarna var ute på varvet var och varannan dag och talade om hur saker och ting borde vara. Men lika bra som de var på att snacka, lika dåliga var de på att betala för sig, minns Rolf Gyhlenius:

- Så vi kom till en punkt där jag bestämde att nu får det vara nog, att vi river det här och bygger en ungefär likadan, men egen båt.



Kartbordet är stort nog för ett dubbelvikt sjökort och djupt nog för att rymma en ansenlig bunt kort. Akter om nav-bordet finns en sjöställgarderob. Ytterligare en stor garderob finns mellan skotten föröver.

Rolf Gyhlenius utgick från vilken invändig volym båten borde ha, och såg därefter vilken skrovstorlek som krävdes för att kapsla in de utrymmena. Amerikanska superstjärnorna Sparkman&Stephens vackra 60-talsbåtar inspirerade, bl a 43-fotaren Firebrand från 1964. Hon är en av S&S klassiker och ägs numera av - hör och häpna - en i sig framgångsrik yacht designer mitt uppe i karriären, engelsmannen Ed Dubois. Men Firebrand var långkölad, och det var verkligen inte aktuellt på en ny Norlin-båt! För det var Peter Norlin som fick uppdraget att rita den nya båten efter Gyhlenius grundläggande önskemål kring mått, displacement och koncept. Det var ett klokt, för att inte säga smart, val att ge uppdraget åt Peter Norlin. Han var det klart hetaste designnamnet i Sverige under de här åren, med rykte om sig att alltid rita välseglade båtar. Scampi-magin levde, och spädades på med vinnare som 1/4-tonnaren Accent, 3/4-tonnaren Amoress och entonnaren Agnes - samtliga båtar världsledande, faktiskt utan konkurrens under åren 1974-76. Och med Norlin 37:an från 1974 hade han visat sin känsla för elegant och tidlös design, dessutom. Att nu lansera en ny båt som hade Scampis bredd men var hela tre meter längre och med 37:ans 'stuk' på utseendet var ett projekt som helt enkelt inte kunde misslyckas - Omega 42 var predestinerad att bli en försäljningsframgång. - Vi gjorde ritningarna på en vecka och startade bygget i november [1977]. Båten visades första gången upp på Lidingö Runt på våren, och sen seglade vi två båtar på Segelbåtens Dag, Magnus Olin med besättning i den ena och jag själv ensam i den andra för att visa att det gick att göra det, berättar Rolf Gyhlenius. Utrustad med självslående fock - också det något nytt på en så stor båt - var det bara att glida runt på Riddarfjärden, där det dessutom är så trångt att spinnakersättningar ofta kostar mer än de smakar. Vid det här laget hade Omega 42:an börjat låta tala om sig. Flera båtar hade redan sålts på ritning, och när allmänheten fick chansen att premiärsä se henne vid flytande mässan vid Rålambshov den hösten var marken beredd - och det gick att kränga båtar i både regn och rusk, som sagt.

Flera olika varv

Omega 42 har byggts av flera olika varv under åren; först ute i Åkersberga, men när kapaciteten inte räckte till flyttades tillverknings till Gränna, samma varv som tidigare gjort S-30 åt Fisksätra. Där byggdes ungefär 80 stycken 42:or. Vindövarvet på västkusten tog över 1983, och med det varvets inredningskompetens kunde kunderna erbjudas mer av individuella lösningar. En del båtar fick längsgående penry, andra dinett, o s v. Många gick på export. Kanske blev det för vidlyftigt för att ge lönsamhet, för Vindövarvet gjorde i sinom tid ännu en konkurs och hamnade vid sidan om banan. Lilla Gullmarine tog över och byggde ambitiöst men antagligen alltför påkostat. En vikande marknad bidrog också till att Omega-verksamheten lades ner. Både Vindövarvet och Gullmarine valde att bygga in nästan all synlig plast i basinredet,

och eftersom man jobbade efter devisen att "tunnare än 12 mm går inte att skruva i", så är det rejäla doningar det handlar om. Vikten var aldrig en fråga, och båtarna är som sagt tunga.

När nu, anno 2001, båten har börjat byggas igen hos Lidköpings Båtsnickeri, kommer man att göra henne i sandwichlaminat, vilket är en nyhet.

Genomgående är nämligen alla Omega-båtar byggda med enkellaminat.

- Sandwichskroven var lite dyrare att bygga, men framför allt väsentligt dyrare att reparera. Det är anledningen till att alla Omega-båtarna har enkelskrov, förklarar Rolf Gyhlenius.



Pentryt har gott om plats och dubbla, stora diskhoar.

Ett rimligt pris var ett medvetet marknadsföringsval av Omega-tillverkarna, som var i full färd med att bygga upp ett varumärke och ännu inte kunde konkurrera med - och ta betalt för - själva namnet. Samtidigt som Rolf Gyhlenius menar att det med dagens material finns större anledning att bygga i sandwich, kan man konstatera att enkellaminat ingalunda var en 70-talsföreteelse. Flera av dagens mest välrenommerade varv bygger i enkla laminat, t ex franska Beneteau och finska Nautor.

Utan sandwich blir skrovet inte lika väl isolerat och inte heller lika vridstyvt. Det senare har man på Omega 42:an kompensert med en lång innermodul i plast som också är fundament för inredningen, och isoleringen utmed skrovsidan kan man klara med textilmattor.

Ett långt skrov blir ändå känsligt för vridningar och laster i långskeppsled vid segling i motsjö. På Peter Norlins egen båt knäcktes huvudskottet, och när röstjärnen började slacka gick masten också. Efter det tillkom ett par kraftiga plastbalkar som sträcker sig tvärskepps utmed skrovet, från sida till sida. Den ena framme vid mastskottet, den andra en bit bakom kölen.

Med enkellaminat slipper man tänka på delaminering, vilket onekligen är ett argument vid skrovsador. Som med de flesta båtar har byggarna öst på med överdoser av plast, och Omegans laminat tycks vara rejält tjockt nere i kölområdet. Att hon är tyngre än broschyrvikten är ett öde hon delar med nästan allt som flyter.

- I teorin ska hon väga 6750 kilo, men i verkligheten ligger det kring 7500 kilo, säger Bengt Therner, som tror att hans egen båt väger närmare 8 ton.

En del av viktökningen beror enligt Rolf Gyhlenius på att kölen blev 3-400 kg tyngre än avsedda 3,5 ton. Även djupgåendet på ca 1,75 m är mer än avsedda 1,67. Det är ändå grundt för att vara 42 fot och fenköl, och detta plus långa överhängen bidrar till 42:ans uppskattade egenskaper som skärgårdsbåt.

Laminatet kring kölen är ca 35 mm tjockt, och med stora radier i övergången mellan skrov och kölficka samt kraftiga bottenstockar verkar det här området ganska stötsäkert. Kölen i bly sträcker sig diagonalt upp utmed kölfickan och är fästad med 10 st 24 mm rostfria bultar, vilket enligt vedertagen expertis är ungefär vad en sådan här båt bör ha. Eftersom kölens framkant sluttar kraftigt finns det lite 'glidyta' att åka på vid en grundstötning, vilket lindrar en smäll - men kanske kan göra det lite svårare att komma loss...

En viktig detalj som ifrågasatts av bl a Bengt Therner är röstjärnsbyglarna. Han menar

att gängse 'tumregler' för beräkning av laster och hållfasthet för segelbåtsriggar visar att byglarnas dimension bör vara uppåt 12,5 mm.

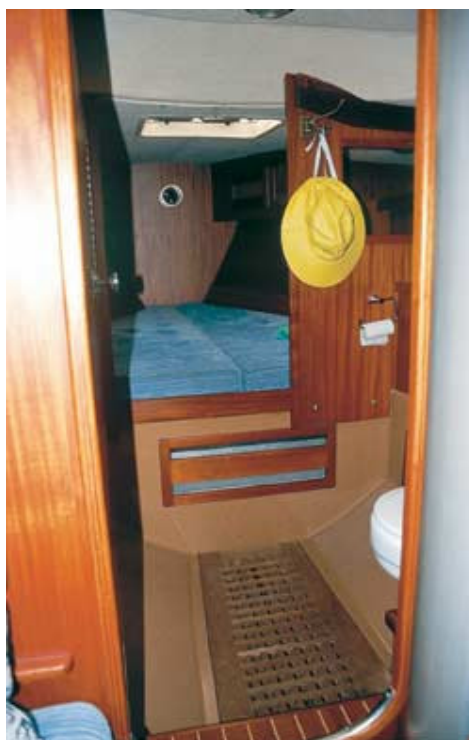
- Men det är få som är, åtminstone om man beaktar godsförlusten genom gängning, säger han.

Några röstjärn som gått av på Omega 42 känner han inte till, men det är inte alldeles ovanligt att de standardiserade röstjärnsbyglar man ser på många båtar faktiskt går av med tiden.

En annan känslig och ofta försummad punkt är de brytblock som monteras på rufftaket kring masten, för fall, revlinor m m som dras till sittbrunnen. Utom på mindre båtar måste de blocken förankras nedåt (under rufftaket) i masten eller ner till mastfoten (med wire och vantskruv, s k tie-rods).

Rigg i enklaste laget

Med fock istället för överlappande genua som allroundsegel har man inte behövt ta hänsyn till skotvinklar och kunnat placera röstjärnen ute vid relingen på Omega 42. Med tanke på båtens ringa bredd hade de nog behövt placeras långt ut under alla omständigheter, och nu får man maximal bredd mellan röstjärnen vilket minskar lasterna på stående riggen. Man kan jämföra med de relativt sett betydligt bredare Whitbread 60-båtarna, som också försågs med fockar och röstjärnen ända ute i relingen, detta för att ta upp de väldiga riggkrafterna med 2,5 ton vattenbarlast i lovart.



Mellan salongen och förpiken finns ett stort utrymme för toalett och garderob.

Ett annat viktigt skäl för att placera röstjärnen ute i relingen var att slippa mer komplicerade förstärkningar under däck; sådana skulle störa inredningen och kosta pengar.

Omega 42 var före sin tid i fråga om riggens enkla utformning. Hon har bara toppvant och undervant, alltså ett enda par spridare som dessutom är vinklade. Den här riggtypen har blivit dominerande under 80- och 90-talen eftersom den är så enkel att hantera och bara kräver ett enda röstjärn. Men masten kan ändå bli känslig i längsled och vilja pumpa i sjögång, särskilt om mastämnet är mjukt och/eller profilen för tunn. De flesta

Omega 42:or har master från Isomat och Seldéns, och eftersom legeringar och profiler varierat finns det styvare och mjukare master.

En del Omega 42-ägare har byggt om sina master till dubbla spridare för att få en stabilare stagning, en kostnad på uppåt 25.000 kr. Andra har valt att installera backstag som reserv i friskare vindar och sjö. I sådana förhållanden kan man också tänka sig att utnyttja spinnakerliften som ett inre förstag för att hålla fram mastens mittpunkt. Men då får det röra sig om en stark lina som dras till ett stabilt fäste framme i fören. För vanlig segling inomskärs behövs emellertid inga sådana här åtgärder.

"Snäll att segla"

Omega 42 har lite för grund köl och lite för lite stuns i riggen för att excellera på kryssen. Det är svårt att sträcka upp förstaget riktigt hårt såvida man inte laddar med backstag även vid måttliga vindar. Masten är 7/8-delsriggad, alltså med ganska rejäl kaltopp, och akterstagssträckaren blir inte effektiv. Tar man hem för mycket kröks masten och vanten börjar slacka. Det är alltså ingen idé att försöka matcha bra kryssbåtar på höjden, bättre att gå lågt och fort.

- Hon balanserar bra, även med ett rev inne, säger Bengt Therner. Han tycker att mellanväder kring 6 m/s är bäst, att hon tål att bära segel även i frisk vind, och att hon behöver lite mer än bara focken i riktigt lätt väder.

- Jag har gjort om den gamla genuan till lösfoad och har den på en Profurl-rulle. I lite öppnare vindar hissar jag 'korven' direkt ur säcken och rullar ut seglet. Man kan inte få samma spänning i förliket som i förstaget, men i riktigt lätt vind kan jag kryssa med det. Allroundegenskaperna är ändå mycket goda.

- Hon spårar jättebra med sitt långa v-formade skrov. Hon är snäll att segla, lätt på rodret och välbalanserad, tycker Bengt Therner.



Bakom nav-bordet ligger ingången till akterkabinen, som rymmer två rejäla kojplatser på var sida om motorrummet.

En så pass smal och djupt v-bottnad båt som Omega 42 är långt ifrån surfidealet - lätt, platt och brett i häcken - men Bengt Therner har ändå lyckats skrämma upp sin båt i modiga 18,5 knop i surfvänlig sjö och med massor av vind i ryggen.

Variationer under däck

Med så många olika byggare finns det detaljer som varierar på Omegan. Nav-bord, pentry och salongskojer kan ha lite olika utformning. På däck har sargen och durken till sittbrunnen ändrats. Men allt detta är detaljer.

I princip har Omega en rättfram, traditionell inredning med alla funktioner på gängse plats och med normalt utförande. Det enda som avviker från den klassiska lösningen är att stickkojerna in under brunnen ligger inne i ett eget utrymme, en akterkabin. Dit når man via en öppning bakom nav-bordet, och det blir ett torrt utrymme som inte nås av spillvatten från ruffluckan. Med Omegans låga fribord är det inte fråga om någon dubbelkoj här bak, utan en koj på varje sida med sittbrunnen som avgränsar i mitten. En liknande lösning finns på t ex 35-fotaren Stratus, som kom ungefär samtidigt. Det här var de första stegen mot de akterkabiner vi har numera och som är mycket bekväma -

men med nackdelen att de - och bara de - tvingat fram en väldig fribordshöjning från för till akter med överskott på ståhöjd. Båtarna blir fulare och vekare.



Med den smala båtens djupa, vinglasformade skrov och nerbyggda kölficka finns det gott om stuv under durkarna.

Motorn ligger här bak i akterkabinen rakt under brunnen och är ganska väl åtkomlig för service - om än ej för byte, då den måste baxas hela vägen ut i salongen. Motorerna har alltid varit Yanmar, i början bara 22 hk (Omega-båtarna har alltid försökt hålla något av en lågprisprägel). Senare blev 35 hk standard, och det är den motorstyrkan man bör ha, minst, på en båt av den här storleken och vikten. Rak axel är det vanliga, och då ska man hålla ett öga på stödlagerbocken som inte suttit bergfast på alla båtar.

Prisläget på begagnat varierar i hög grad, från ca 600.000 kr till uppåt en miljon. I mitten av 80-talet var nypriset på standardbåten från Gullmarine 666.000 kr, men det var utan teakdäck och träinklädd basinredning, m m.

Att tillverkningen av Omega 42 nu tagits upp på nytt är ännu ett bevis på hennes attraktionskraft - opåverkad av trender som kommer och år som går. Prismässigt hamnar hon i klass med betydligt rymligare båtar från kontinenten, och kan därför aldrig bli samma kommersiella framgång.

Å andra sidan kan de båtarna aldrig mäta sig med den klassiska segelbåtens speciella utstrålning och harmoniska linjer - den 'seglingssänska' som Omega 42-ägarna är så stolta över.

Data

Längd ö a	12,80 m
Längd v l	10,00 m
Bredd	3,10 m
Djupgående	1,70 m
Deplacement	7.400 kg
Kölvikt	3.800 kg
Storsegel	39 kvm
Fock	30 kvm