

STORT
TEST

HÅLLER PLÅTTERMOSEN MÅTTET?

Praktiskt Båtägande

PRAKTISKTBATAGANDE.SE

SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING

NR 2 • FEBRUARI 2018 • 75:90 KR (NOK 85:90)

PRIVILÄRNA

som gör båtlivet bättre

KLASSIKERN

OMEGA 34

Sparsmakad snabbseglare

GÖR DET SJÄLV

**TÄTARE &
SNYGGARE**

Malla och byt rutor

REPORTAGE

**BUSSAR SOM
SLUSSAR**

Kollektiv kanaltur

SÅ FUNKAR DET

**HITTA RÄTT
Y-BOM**

Ligg säkert vid bryggan

DRÖMBÅTEN

**MARINO
MUSTANG**



0 2
7 368087 9 907591
RETURVECKA 12

SPARTANSK SEG

I en Omega 34 för man en mer anspråkslös tillvaro än i modernare båtar. Mangos ägare Folke Ohlsson tycker att det har sin tjusning, och prisar även seglings-egenskaperna.

TEXT & FOTO JOAKIM HERMANSSON

Han går bakom rullatorn ända ut på bryggan, och ber mig lossa akterförtöjningen så att han kan komma ombord. Men trots flera diskbräck och svaga ben rör sig Folke Ohlsson hemtamt längs det breda skarndäcket. Väl nere i sittbrunnen går det inte att ta miste på hans stora glädje över att än en gång vara ombord, och stoltheten över fina Omega 34:an *Mango*.

– Att Omega 34 skulle ha för breda skotvinklar, måste revas tidigt och inte gå så högt, det känner jag inte igen alls, avfärdar han direkt ett gängse påstående.

– Ingen seglar högre än vi, om nu inte någon Smaragd skulle ligga bredvid och pina bara för att jäklas med oss, fortsätter han med ett skratt, och tipsar om att skipa förseglet och endast hissa storen när man semesterseglar med vinden in akter om tvärs.

– Det gör ing-



Folke Ohlssons bästa tips:

- 1 Semestersegla på bara storen när vinden är akter om tvärs.
- 2 Reva aldrig vid kappsegling, men använd travaren mycket.
- 3 Fäll upp ryggstödet och sov skönt i salongen.

en större skillnad på farten jämfört med att ha fock eller genua uppe, men rorsman ser mycket bättre förut, och så blir det mer avkopplande för besättningen att ligga och sola på fördeck!

Plats för många

Folke byggde själv en Omega 28 i slutet av 1970-talet, men tyckte snart att den var lite för liten och för smal i häcken. När Omega 34 lanserades några år senare blev han sugen, och slog 1985 till på en begagnad -82:a som varit i hans ägo sedan dess. Den i jämförelse rymliga interiören och den barnvänliga nedgången, med en trappa som utnyttjar motorluckan som trappsteg och varken är för lång eller för brant, lockade när små barn skulle följa med ombord. Hustrun, de tre döttrarna och sonen har alltid varit med ute och seglat i olika kon-

stellationer, med eller utan kompisar eller partner.

– Den mysiga lilla dubbelkojen på babordsidan, under sittbrunnen och bakom pentryt, blev snabbt barnens absoluta favoritställe, berättar Folke, och tillägger att de alltid klarat sig fint på semestern utan en massa extra finesser.

– Mikrougn, varmvatten och dusch är inget vi saknat, och därför har vi inte heller behövt någon landströmsanslutning eller solcellspaneler, deklarerar han och konstaterar att inte ens värmaren varit igång på ett bra tag.

– Nej, det är bättre att dra på sig en extra filt, skrattar Folke.

I all enkelhet

Teaken i sittbrunnen köptes i skräddarsydd sats och limmades för bara några år sedan, vil-



LINGSGLÄDJE



ket gjorde den rymliga sittbrunnen ännu mer ombonad.

– Två familjer får plats här utan vidare, även om det kan bli trångt på det lilla bordet med allt som behövs när man ska äta, tycker Folke Ohlsson.

Djupgåendet på bara 1,55 meter gör det enkelt att komma in även i ganska grunda naturhamnar, och själva tilläggningen har heller aldrig inneburit några större problem för familjen Ohlsson.

– 28:an kunde driva iväg lite i sidvind, men den här båten är större och stabilare och den långa stäven kan vi sticka in nästan överallt, poängterar Folke, som varmt kan rekommendera Omega 34.

– Det blir förstås lite mer spartanskt än i modernare båtar, men det har också sin tjusning, avslutar han.

Omega 34

Längd: 10,3 meter

Bredd: 3 meter

Djup: 1,55 meter

Deplacement: 4 500 kilo

Kölvikt: 2 000 kilo

Motor: Yanmar 15 hästkrafter

Krysställ: 68 kvadratmeter

Vatten: 85 liter

Bränsle: 49 liter

Kojplatser: 5–6

SRS-tal: 1,161

Konstruktör: Ron Holland

Varv: Bröderna Börjesson/

Bröderna Olsson/Vindö Marin

Tillverkningsår: 1980–1986

Antal tillverkade: Cirka 300

Pris begagnad: 150 000–300 000 kronor





1



2

Interiör OMBONAD TRÄKÄNSLA

Med fina snickerier och smarta stuvutrymmen andas Mangos interiör kvalitet. Sofforna ger gott om plats för gäster och rymliga sovplatser.

Efter något års tillverkning i Örnsköldsvik flyttades produktionen till Bohuslän och Omega 34 fick ett kvalitetslyft med mer trä och högre finish. Snickerierna är utförda både i massiv teak och i teakplywood, med snygg vit matta limmad i taket. Omedelbart babord om nedgången ligger pentryt, som har dubbla hoar och tvålågig kardanupphängd gasolspis. Integrerade i översta trappsteget finns såväl skärbräda som dubbla besticklådor, medan nästa trappsteg utgörs av motorrummets ovansida. En Yanmar-diesel på 18 hästkrafter kan enkelt friläggas för serviceåtgärder, trots att motorrummet annars får anses som ganska trångt. De båda större avsatserna gör att nedgången känns mindre brant, samtidigt som de kan dubblas som avställningsytor för den som står och jobbar i pentryt.

Barnens favorit

På styrbordssidan hittar jag navbordet, med gott om förvaringsplats runt omkring och tillräckligt stor yta för att kunna breda ut båt-sportkortet. Stickkojen i aktern, på babordssidan under sittbrunnen, upplevs först som ganska trång och lite svåråtkomlig, men växer när man väl är därinne. Att kojen blir alla

barns favorittillhåll är inte svårt att förstå, trots att det inte är möjligt att stänga till om den. Men placeringen ger ändå en viss avskildhet. På styrbordssidan bakom navbordet finns en mängd mindre fack och hyllor för småsaker som behöver stuvas undan men ändå vara lättåtkomliga. Salongens långgående raka soffor rymmer många gäster på var sida om det uppfällbara och fast förankrade bordet, och när ryggstöden fälls upp ger det breda och sköna kojor.

– Det är gott om plats bakom, så att sängkläderna kan ligga hoprullade där hela dagen utan att synas, säger Folke Ohlsson och visar hur ryggstödet med ett enkelt handgrepp kan fällas och lyftas.

Bra för sin tid

Förpiken är kort och smal, utan durkyta att stå på men med snygga teakribbor skruvade på skrovsidorna. Den nås genom en lucka i det skott som utgör genomgångstoans främre vägg. Luckan kan stängas till smart genom att garderöbsdörren svängs runt. Akterut stänger man till med en skjutdörr i huvudskottet mot salongen, eller med draperi i vissa båtar. Toalettutrymmet håller hög 1980-talsstandard,



med litet handfat, flera skåp och riktig handpumpad porslinssskål, men inga duschmöjligheter.

– Sådana bekvämligheter har vi alltid klarat oss bra utan, säger Folke, som därför sluppit installera varmvattenberedare, tryckvattenpumpar och landströmsaggregat.

Trots att det varken finns skrovfönster eller stora glaspardier i rufftaket som på modernare båtar, upplevs Omega 34 inte som speciellt mörk och murrig under däck. Med nedgångsluckorna helt öppna, och totalt fyra fönster i överbyggnadens sidor, släpps en hel del ljus in.



Bild för bild

1 För att nå förpiken, med ombonad teakgarnering på skrovsidorna, passerar man genom toaletten.

2 I de båda raka salongssofforna ryms många gäster på var sida om det uppfällbara bordet.

3 En Yanmar diesel på 18 hästkrafter bor under nedgångstrappan, där den enkelt kan friläggas för serviceåtgärder.

4 Omega 34 erbjuder ett riktigt navbord, med gott om förvaringsplats runt omkring och tillräckligt stor yta för att kunna breda ut båtsportkortet.

5 Pentry med tvålågig kardanupphängd spis, dubbla hoar och flera lådor integrerade i nedgångstrappan.

6 Stickkøjen i aktern är trång och lite svåråtkomlig, men mysig och därmed många barns favorittillhåll.



1



2

Exteriör VINNANDE EGENSKAPER

Folke Ohlsson värderar seglingsegenskaperna högt i sin Omega 34, och vinner ofta måndagsracen hemma i SS Slören. Så var det när Praktiskt Båtagande var på besök.

Det är sittande på den sköna kanten och med rorkultsförlängaren i ett gott grepp, som Folke Ohlsson trivs bäst i sin Omega 34 Mango. Allra helst under kappsegling, med samma besättningsmedlemmar som gästade åt honom i flera decennier nu.

– Vi brukar vara fyra ombord när vi kappseglar, eller ännu hellre fem om det blåser mycket. Det är svårt att köra spinnaker på bara tre personer, men att semestersegla helt ensam är inga som helst problem, tycker han, och berättar att de inledningsvis hade lite svårt att förstå sig på båten.

– Den krängde mycket och tog ingen vidare höjd, men nu vet vi hur vi ska göra, konstaterar han hemlighetsfullt, och avslöjar efter en stund att det gäller att jobba mycket med storskotstravaren.

– Och så har vi sytt upp en 110 procent överlappande fock som vi mätt in för kappsegling och bara använder då. Men upp till tre-fyra sekundmeter går hon vansinnigt fort med genua, och vi seglar ifrån nästan allting innan vi välter, skrattar Folke, som passade på att spika hemmaklubbens SRS-segling vid mitt besök.

Förenklad hantering

I trånga svenska skärgårdar är annars en

självslående fock bekväm, och på Folke Ohlssons båt finns en originalmonterad och perfekt vinklad skotskena med travare för detta ändamål. Bekvämt är det också att alla trimtampar och fall löper via brytblock och avlastare till vinschen på rufftaket, där de kan nås och justeras smidigt från sittbrunnen.

– De gamla vajerfallen har vi bytt ut mot lättare och minst lika stum Dyneema, och så har vi flyttat bak fockskotsvinscharna för att använda dem vid spinnakersegling. Istället köpte jag ett par nya fockvinschar. I övrigt fungerar det mesta fortfarande fint, och vi har inte behövt mecka så mycket.

Någon rulle till förseglet finns inte, och inte heller någon förstagsprofil. På Mango är det istället vanliga pistolhakar på vajerstag som gäller, lika enkelt som beprövat. Blocken med aluminiumtrissor som sitter monterade i mastringen är original från 1982, men funkade fortfarande fint, medan rodkicken med hela kicktalljan löpande inuti är ett fynd från Axhede & Hanssons utförsäljning.

Generös förvaring

Sittbrunnen är rymlig för att vara på en 34-fotare från 1980-talet, speciellt när storskotstalljan hakas loss och flyttas utåt sidan för att inte



3

vara i vägen. Teaken är köpt som en färdig sats från Lidköpings Båtsnickeri och limrades dit för tre år sedan. Luckorna längst bak ser ut att leda till en akterruff, men skenet bedrar. Där emot breder ett rymligt stuvfack ut sig bakom och under, med plats både för ankare och stora fendrar. Dessutom finns grundare stuvfack under luckor i bänkarna, och en rejäl ankarbox i fören. Dit kommer man via de breda skarndäcken, och passagen störs inte nämnvärt av de långa genuaskenorna. Inte heller de nästintill överdimensionerade knaparna är i vägen.



Bild för bild

1 Alla trimtampar och fall löper via brytblock och avlastare till vinschen på rufftaket, där de kan nås och justeras smidigt från sittbrunnen.

2 Sittbrunnen är rymlig för att vara på en 34-fotare från 1980-talet. Teaken är nylagd.

3 De svarta genuavinscharna har Folke kompletterat med i efterhand, då de blanka originalvinscharna flyttades akterut för att skota spinnakern med.

4 Blocken med aluminiumtrissor som sitter monterade i mastringen är original från 1982, men funkar fortfarande fint.

5 Passagen från sittbrunn till fördäck är bred och störs inte nämnvärt av de långa genuaskenorna.

6 I trånga svenska skärgårdar är en självslående fock bekvämt. På Folke Ohlssons Omega 34 Mango finns perfekt vinklad skotskena med travare för detta ändamål.

Besiktningssmannen Conny Zetterberg om Omega 34

"Stora kvalitetsskillnader"

Omega 34 byggdes först helt och hållet av Bröderna Börjesson i Örnsköldsvik. 1981 flyttade tillverkningen av skrov och däck till Smögen, medan inredningen snickrades på Vindön. En del båtar levererades också till självbyggare som halv- eller kvartsfabrikat, och vissa av dem kan vara riktigt amatörmässigt hopplackade. Båtarna från Bohuslän var annars generellt finare, och bättre byggda, även om de gamla skruvade teakdäcken kan börja läcka. Däcket är en sandwichkonstruktion med fukt känsligt balsaträ som distansmaterial, så det behöver täta kontroller med fuktmätare. Skrovet är handsprutat i tjockt enkellaminat och strukturellt välbyggt. Kölen sitter stadigt med rostfria bultar och tål grundstötningar fint. Däremot är den inte så väl rostskyddad från början, utan de flesta kölarna börjar bli ganska angripna.

Originalmotorn är klen för båtens vikt och har förmodligen fått jobba hårt genom åren,

så den måste kollas noga. Att motorrumsisolerings pulvriserats och fyllt luftfiltret är vanligt. Många Omega 34 har också haft problem med läckage vid hylsan som är inplastad för propelleraxeln. Motorrummet är trångt och det kan vara väldigt svårt att få plats med en ny och större motor, som dessutom kostar uppemot hundratusen kronor eller ännu mer. Riggen kan vara en annan svag punkt. De gamla Isomatriggerarna är svetsade överallt och måste kollas noggrant med avseende på sprickbildningar, men jag kan inte minnas några problem med rostiga rostjärn. Överhuvudtaget är Omega 34 en gammal båt, med alla åldersrelaterade problem det medför. Slangar och skrovgenomföringar måste till exempel ses över noga. Bara för att en kran går att öppna behöver den ju inte vara i gott skick. Men exceptionellt mycket läckage eller mögel kan jag inte påstå att det brukar finnas. Det är dock länge sedan jag såg ett riktigt

fräscht exemplar. När man börjar krypa runt i en sån där båt idag känns den hopplöst modern och det är svårt att ta sig fram. Många ägare har haft dem sedan de var nya, och tidigare har de alltid varit ganska högt värderade, men de som är 30–40 år idag vill knappast ha en sådan båt. Därför börjar Omega 34 rasa i pris, men det gäller ju å andra sidan i stort sett alla 1970- och 1980-talsbåtar. Det ska vara bekvämare idag, och varken tid eller kompetens finns för att fixa till alla brister. Och så kostar det mycket att exempelvis lägga nytt teakdäck eller byta ut motorn, även om man nu skulle klara att göra jobbet själv. Men det sägs ju att Omega 34 seglar bra!



Om du inte köper en Omega 34, kan du köpa någon av dessa



Maxi Mixer

Längd: 10,55 meter
Bredd: 3,25 meter
Djup: 1,85 meter
Deplacement: 4 500 kilo
Kölvikt: 1850 kilo
Segelyta: 60 kvadratmeter
Motor: Volvo Penta 17 hästkrafter
Vatten: 100 liter
Bränsle: 50 liter
Kojplatser: 4–6
SRS-tal: 1,172
Konstruktör: Pelle Petterson
Varv: Pelle Petterson AB
Tillverkningsår: 1982–1985
Antal tillverkade: Cirka 120
Pris begagnad: 200 000–300 000 kronor



X-342

Längd: 10,22 meter
Bredd: 3,28 meter
Djup: 1,85 meter
Deplacement: 4 200 kilo
Kölvikt: 1950 kilo
Segelyta: 66 kvadratmeter
Motor: Volvo Penta 18 hästkrafter
Vatten: 120 liter
Bränsle: 60 liter
Kojplatser: 4–6
SRS-tal: 1,182
Konstruktör: Niels Jeppesen
Varv: X-Yachts
Tillverkningsår: 1988–1994
Antal tillverkade: Cirka 100
Pris begagnad: 300 000–500 000 kronor



Albin Stratus

Längd: 10,72 meter
Bredd: 3,3 meter
Djup: 1,85 meter
Deplacement: 5 800 kilo
Kölvikt: 2200 kilo
Segelyta: 73 kvadratmeter
Motor: Volvo Penta 22 hästkrafter
Vatten: 120 liter
Bränsle: 60 liter
Kojplatser: 6–7
SRS-tal: 1,165
Konstruktör: Peter Norlin
Varv: Albin Marin
Tillverkningsår: 1980–1984
Antal tillverkade: Cirka 130
Pris begagnad: 250 000–400 000 kronor