

Praktisk og nem, cruiser

Omega 36 er en velsejlende svensk kvalitetsbåd, der holder sin brugtværdi utrolig godt. Udbudspriserne ligger typisk på 400.000 til 550.000 kr. for denne hurtige og rummelige cruisingbåd.

TEKST & FOTO HENRIK HANSEN

Det er 20 år siden, de sidste Omega 36'ere blev bygget. Alligevel er det stadig en aktuel, nem og praktisk cruisingbåd, fordi båden har en moderne familievenlig rummelighed, og den er kendt som en hurtig båd med fornemme sejlegenskaber.

Samtidig blev Omega 36 bygget i en god gedigen kvalitet, der dog kan variere lidt i finish, fordi båden blev bygget på tre forskellige værfter i byggeårene fra 1985 til 1993. Der blev i alt bygget 210 Omega 36'ere.

Omega 36 er høj rigget med stort krydsstel på den 17 meter høje 7/8's "svenskerrig" med en enkelt bagudvendt saling og uden den tids besværlige bagstag.

På grund af sit store sejlareal sejler Omegaen overraskende hurtigt i selv ganske let vind, og den sejler også fint med fok på bådens medfødte selftacker forrest på ruffet. Skinnen er dog rigelig lang, og den vil med fordel kunne afkortes.

I helt let vind kan man med fordel sætte bådens store genua, eller endnu bedre, sætte en moderne forsejlstype som f.eks. en Code 1. Et sådant sejl er værd at overveje, når genuaen er sejlet ud.

Med fok og storsejl kan man snildt sejle omkring 6,5 knob på kryds i ca. 5 m/sek og slå over 75-80 grader, og det er vist mere end tilstrækkeligt til cruising. Det vil typisk være med en krængning tæt på 20 grader, der dog ikke føles så voldsom, som den vil gøre med nyere og bredere både.

Båden så velafbalanceret, at den aldrig bliver tung på roret. På grund af det store sejlplan må det dog anbefales at rebe storsejlet ved 7-8 m/sek. på familiesejlads.

Om læ er Omega 36 meget traditionel og praktisk med gode detaljer, der gør båden velfungerende både i havn og til søs. Der er 6-8 køjepladser i tre sovekabiner.

Nogle Omega 36 kan være lidt spinkle i bundkonstruktionen, så bundstokkene kan løsne sig ved hårde

Tre versioner

Omega 36 blev bygget i tre forskellige versioner, hvor de eneste forskelle var agterkøjernes størrelse og toilettets placering.

Toilettet var oprindeligt placeret ved salonen, foran kortbordet, og der var direkte adgang til en agterkahyt om styrbord. Man kunne så vælge mellem to lige store agterkøje på 1,4 meter i bredden i hver af de to agterkahytter, eller en bredere køje om bagbord og en enkeltkøje om styrbord.

Der kom senere en version med toilettet placeret agten for kortbordet og enkeltkøje/stuverum om styrbord, med adgang gennem toilettet eller kistebænken. Den aktuelle "Timberlane" er denne version.





grundstødninger. Det er efter vore oplysninger ikke kritisk og den eneste svaghed, vi har erfaret.

Den øvre del af kølen er støbt sammen med skroget, mens den nedre del er af bly og bolte på den øvre del af kølen, der også er sump i båden.

I øjeblikket har ingen Omega 36 gyldigt DH-certifikat, men båden har DH standard skrogsmål. Tidligere har 17 både haft målebrev, og båden var kendt som en habil kapsejler med vinderchance til klub- og distancesejladser.

Med Volvo 2003 motoren og sejldrev kan Omega 36 sejle en cruisingfart på ca. 6,5 knob og topfart på ca. 8 knob.

Designet af Ron Holland

Omega 36 blev reelt den sidste af de kendte og populære svenske Omega cruiser/racere, fordi den finansielle krise sidst i 80'erne var hård ved bådsalget og værfterne.

Den nye 36' kom på vandet i 1985, og var designet af tidens hotte bådkonstruktør, new zealænderen Ron Holland. Han havde i forvejen tegnet Omega 34 fra 1981 og Omega 30 fra 1982.

En liebhaverbåd

Det var Svenska Familjebåtar AB i Saltsjöbaden ved Stockholm, der bestilte båden hos Ron Holland. Få år efter overdrog dette værft dog produktion og salg af båden til AB Bröderna Börjesson, der var mest kendt for Örnvik motorbådene. Da krisen kradsede, blev værftet solgt til Pelle Petterson AB sidst i 80'erne, og det nye Omega Yachts producerede de sidste både frem til 1993.

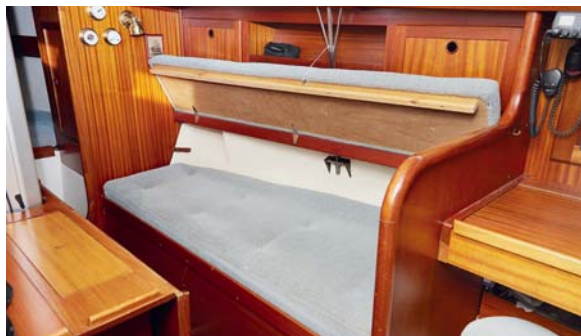
Omega 36 har mange kvaliteter og er stadig en rimelig moderne båd. Derfor holder bådmodellen sin brugtværdi fint, og den må betragtes som en liebhaverbåd.



Pantryet er stort og moderne for den tids både. Her med nyere SMEV gaskomfur. Bemærk stålbøjlen omkring komfuret og det praktiske klappbord ved siden af vasken. Skufferne er med massive forsider.



Her er den nyeste Omega 36 version, hvor toilettet er placeret agter og delvis under cockpitet. Her er der gennemgang til styrbord kistebænk, der også kan benyttes som ekstra køje.



Rygghynderne i salonen kan praktisk slås op, så sofaerne kan bruges som køjer. Bemærk, at der er skabe i borde i forkahytten.



Salonen er rummelig og traditionel med et stort klappbord og god gennemgang til forkahytten. Der er gode søsikre hylder og skabe i borde. Til styrbord ses stålroden til røstjernet, der er trukket helt ind til ruffet.

Her sætter vi fokus på velsjældne og gode ældre både, der i dag fås til meget overkommelige priser, og stadig kan give masser af sejlglæde til nye som mere erfarne sejlere. Det er typisk både, der bare skal have en kærlig hånd for at være i fin form igen.



Båden er med ekstra bred agterkøje om bagbord. Bemærk den gode højde over en stor del af køjen.



Forkøjen er meget traditionel med en god længde på 2,1 m. og en bredde på 1,7 m, men den er også lidt smal i fodenden.



Kortbordet er fra de store søkorts tid, praktisk som et lille kontor om bord.

Parat til sommerturen



Omega 36 har dejligt stort cockpit med lange kistebænke. Båden er født med rorpind, men "Timberlane" har fået ratstyring med autopilot. De mørke pletter på teaktræet er tynd is.



Det er den originale Volvo-motor, der ligger i Martin Frandsens båd. Den er i pæn stand og kørte dæmpet, da vi var om bord.

Vi har fundet den velholdte Omega 36 "Timberlane" fra 1991 til salg for 450.000 kr. i Kalkbrænderihavnen i København. Ejeren Martin Frandsen står selv for salget af båden.

Det er en 22 årig båd med teakdæk, der ser ud til at være i fin stand. Det blev lagt af den tidligere tyske ejer, efter han købte båden brugt i ca. 1993. Han har haft "Timberlane" godt beskyttet i en hal hver vinter, indtil Martin Frandsen og hans familie købte båden i sommeren 2006.

Frisk luft om læ

Båden er sat til salg, fordi børnene er blevet større, og familien nu vil noget andet. Martin Frandsen er dog fortsat meget glad for båden, og han vil ikke sælge for enhver pris.

Duften om læ er altid det første, vi bemærker, når vi går ned i en brugt båd, og her blev vi mødt af frisk

luft. Det indikerer, at båden hyppigt bliver udluftet. Desuden var der ingen dårlig luft ude på toilettet. Det giver et godt indtryk af, at der bliver passet på båden.

Brugt er godt til børn

Når en båd sejler i over 20 år, så vil man altid kunne se det. Martin Frandsen lægger heller ikke skjul på, at familien valgte at købe brugt, fordi de ikke behøvede at være helt så påpasselige, når de var på sommertogt med børnene, som med en ny dyr båd.

Alligevel fremtræder båden flot overalt om læ, lige fra skotter og skabe, der står næsten helt som nye, til slidfladerne som hynder, salonbord, pantry og toilet, der stadig ser fine ud efter 21 år, men hvor man også kan se, at båden har været beboet.

Der er f.eks. knækket lidt af en plastskydelåge i pantryet, men det var også det eneste defekte vi så om bord. Motorrum og sump var pæne og rene for en 22 årig båd.

Fremtræder sejllar

Motoren kørte fint og støjmæssigt dejligt dæmpet, mens vi var om bord, hvor også bådvarmen brummede diskret i baggrund.

Båden fremtræder også fin og sejllar i cockpittet og på dækket – klar til at sejle på sommertur med. En hurtig gang vask vil nemt fjerne de få grønne alger, som vi så i krogene i cockpittet, og få båden til at fremstå meget flot.

Sprayhooden fungerer stadig, men trænger til at blive fornyet eller i det mindste få nye vinduer. Cockpittet er derimod i god stand og ikke særlig slidt.

Sejl og tovværk er OK

Tovværket var i fin stand, og det kan blive som nyt med en tur i vaskemaskinen. Der er selftailing spil på båden. Sejlene er fra før, Martin Frandsen købte båden, men er stadig OK til cruising. De ligger godt beskyttet i en bompose med en god "mulepose" ved masten, der beskytter storsejlets top og forlig mod sollys og snavs.

Båden er udstyret med landstrøm, lader og to solceller på ruffet. Martin Frandsen træffes på mail fr@ndsen.de

Omega 36

Konstruktionsår	1985
DH GPH 604,0-594,0 • TCC 1,181-1,198	
Antal byggede både	210 stk.
Nypris i 1991	765.000 kr.
Design: Ron Holland, New Zealand.	
Værft: Familjebåtar AB, AB Bröderna Börjesson, Omega Yachts, Sverige.	
Længde/bredde/dybgang/længde, vandlinje	11,00/3,36/1,70/9,15 m
Deplacement/kølvægt	5310/2000 kg
Storsejl/genua/fok/spiler	38/45/28/113 m ²
Vægt/sejlareal	64
Motor: Yanmar ell. Volvo	27 hk
Vand-/brændstoftank	120/100 l
Køjer	6-8 stk.

Ekstraudstyr i "Timberlane"

Teakdæk fra ca. 1995 • Ratstyring • Autopilot • Nyt monteret Facnor rulleforstag • Gennemgående sejlpinde • Lazy-jacks med bompose • Solceller på ruffet • Silva instrumenter fra 2002 • Cockpittelt i god stand • Sprayhood • Midland VHF • Bådvarme fra 2006 • Isoterm køler i køleboksen • SMEV komfur med ovn og tre blus • 100 liter holdingtank • Nyere vandtank 200-300 liter under forkøjen • Radio og højtalere.

Omegaklubben

Der findes en norsk klub, Omegaklubben, for alle fem Omegabåde. Klubben har ca. 100 medlemmer og et website med f.eks. link til andre websitets om Omega 36.

omegaklubben.com

