

Konkurrensen är hård, men frågan är om inte Viggen gör skäl för titeln allra mest. Den lilla midgethavskryssaren är verkligen en båt för alla.

För 30 000 kronor får du en lämplig första-båt, som ändå duger för långsegling.

Text och foto Philip Pereira dos Reis

**N**är det gäller Viggen, såväl som storasystemen Vega, så har nog de flesta seglare en uppfattning. Känslorna pendlar mellan irritation och något fuktigt i ögonvrån. Många svenskar har börjat sitt liv på sjön i en liten Viggen, kanske lämnat modellen för något större men även återvänt till den vid mogen ålder. Till de mogna seglarna hör de två Viggen-entusiaster jag träffar på i vattnen utanför Åkersberga. Både Ingvar Lindén och Harald Akselsson hör till de lite äldre seglare som oftast ger sig ut ensamma. Så även denna sensommardag, med svaga, nästan obefintliga vindar i väntan på en kuling.

Men om vi tar det från början så får vi gå tillbaka ända till mitten av 1960-talet, då konstruktören Per Brohäll ställde upp med sin modell i en konstruktionstävling, och blev utan pris. Men den tongivande

konstruktören backade inte utan lät bygga en första prototyp. En prototyp som snart gjorde sig ett namn på kappseglingssbannorna.

#### PLYWOOD

Brohäll hade redan en gedigen erfarenhet av att rita båtar, men eftersom det här var så pass tidigt handlade det oftast om båtar byggda i plywood. Det byggmaterialets linjer har i viss mån fått leva vidare i Viggen. Trots att plasten inte hade marinplywoodens begränsningar, som exempelvis gjorde det omöjligt med dubbelkrökta ytor, så levde tänkandet vidare i Per Brohälls plastbåtar. Både Viggen och Vega fick en kantig överbyggnad och en ganska flat botten. Den förhållandevis platta undervattensskroppen gör att båtar seglar väl

på undanvind men att turen gärna blir stampig när det blåser emot.

En Viggen är en Viggen, men egentligen är det två olika båtar man pratar om. Den ursprungliga konstruktionen, som byggdes i runt 300 exemplar i Karlskrona, och den senare modellen Albin-Viggen, som blev till i över tusen exemplar från år 1971. Den största skillnaden mellan de båda typerna syns inte när båtar ligger i vattnet. Karlskrona-Viggen är traditionellt långkölad medan Albin-Viggen har ett modernare delat lateralplan. Det kan tyckas att skillnaderna

är väsentliga, men när det väl kommer till kappsegling är de båda båtar jämbördiga. Fördelar och nackdelar med de olika typerna är mest en fråga om tyckande.



# EN BÅT FÖR



**LIKA SNABBA**

Konstruktören trodde att Albin-båten skulle bli märkbart snabbare, men båtararna har i själva verket samma lystal.

– På den tiden det kappseglades flitigt turades de båda typerna om att vinna. Det sitter nog mer i den som håller i rodet än i båten, säger Ingvar Lindén.

Annars gör den modernare undervattensroppen att Albin-Viggen blir lite lättare att manövrera i hamnar. Den nyare modellen kan även upplevas som lite styvare medan föregångaren av vissa sägs vara något snabbare i lättvind.

Annars menar de båda erfarna Viggenseglarna att den lilla 24-fotaren är förvånansvärt pigg. Det krävs inte mycket vind för att

båten ska börja röra sig, och det får jag bevis för den här dagen när vattnet knappt krusas.

Båtarna skjuter fart lite som jollar.

Men Viggens dagar som kappseglingsbåt är sedan länge förbi.

Idag är det en behändig båt för ensamsegelaren eller den lilla familjen. Framför allt är den lättskött och billig.

– Vi hade en Vindö

30 tidigare och det var alltid folk som kom och tittade och beundrade, men det var aldrig någon som vill hjälpa till vår eller höst. Med en Viggen blir det minimalt med jobb, säger Ingvar Lindén.

**LAGOM**

Förr om åren hände det att båten fick rymma fyra personer under semestern, men idag är det nästan alltid solo som gäller och då är båten precis lagom stor. Några planer på att byta båt finns inte och det är uppenbart att de båda herrarna nästan vuxit samman med sina båtar. Det finns ingen längtan efter större och mer, och när Harald Akselsson startar den lilla snurran och drar iväg hemåt för att möta den väntande kulingen känner jag att det finns något befriande i detta. I skuggan av alla nya 40-fotare är de många Viggas som fortfarande seglar runt ett bevis för att det inte behöver vara vare sig dyrt eller krångligt.



ALLA



**Interiör**

# LITEN MEN RYMLIG

**V**iggen är en liten båt och hur konstruktören än trolrar går det inte att få in hur mycket som helst. Inredningen är alltså enkel, men med tanke på de blygsamma måtten är båten ändå rimlig att bo i. Kojerna i förpiken räcker till för två vuxna och i både Karlskrona- och Albin-Viggen finns det ett fast pentry med diskho och skåp. Kökets placering skiljer sig åt mellan de båda modellerna. Det kan kännas som att den tidigaste lösningen också representerar ett äldre tänkande. På Karlskrona-modellen är pentryt nämligen placerat vid huvudskottet mitt i båten, något som ger en jobbig situation när det gäller ventilation av stekos men samtidigt signalerar att det här är en fullstor båt. På Albin-Viggen hittar man istället pentryt på

det någon modernare stället omedelbart babord om ruffnedgången.

När det gäller toalettbestyr blir man på många båtar hänvisad till mer campingmässiga alternativ. En hink är nog den mest naturliga lösningen, men Ingvar Lindén har gjort en egen variant. Placerad på glidskenor finns en Porta-potti som skjuts in under sittbrunnsturken när den inte används och på Haralds båt finns både "porslinsfätölj" och hålltank.

Det Per Brohäll skulle ha kunnat göra för att få Viggen att växa ytterligare ett snäpp invändigt hade varit att göra lite högre fribord och möjligen välva däck, men det här var något som inte föll honom i smaken. Hellre då skarndäck och låga kojor, som gör att man sitter ganska

hopkrupen i salongen. Viggens tidstypiska linjer skulle få sig en rejäl utmanare i Maxi 68, som kom några år senare och sprängde alla ramar när det gällde innerutrymmen.

När det gäller stuvutrymmena finns det så det räcker till det mesta, särskilt på Karlskrona-Viggen. På den tidigare modellen finns nämligen även ett rejält utrymme under en lucka akter om sittbrunnen.

En svag punkt som kan visa sig på insidan är en följd av att masten står på rufftaket. Det har visat sig att huvudskottet inte riktigt klarar att ta upp masttrycket på ett bra sätt och om båten seglas hårt så kan rufftaket sjunka ner synbart. En del Viggen-ägare har förstärkt huvudskottets balk och vissa väljer att sätta dit en extra stötta inför hårda seglingar.

På Karlskrona-Viggen hittar man en förnämligt rymlig akterstuv längst bak.



En campingtoalett på skenor är en hemmasnickrad lösning.

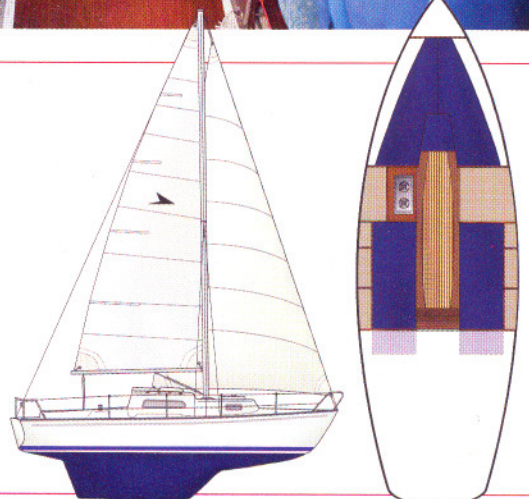


På den första versionen av Viggen är pentryt placerat midskepps.



**KARLSKRONA-VIGGEN**

- Konstruktör: Per Brohäll
- Antal tillverkade: 300 (1965–1970)
- Tillverkare: Karlskronavarvet
- Längd: 7,10 meter
- Bredd: 2,24 meter
- Djupgående: 1,00 meter
- Deplacement: 1 400 kilo
- Kölvikt: 500 kilo
- Segelyta, stor + genua: Cirka 30 kvm
- Lystal: 0,97
- Motor: Utombordare; i sällsynta fall liten inombordare
- Pris: 20 000–40 000 kronor





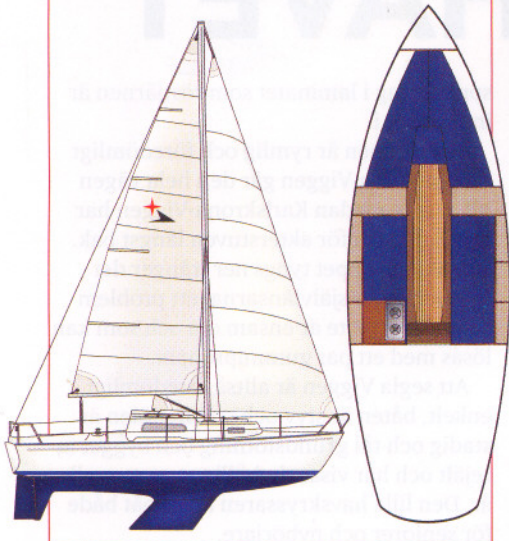


På Albin-Viggen har pentryt ståhöjd i ruffnedgången.



## ALBIN-VIGGEN

Konstruktör: Per Brohäll  
 Antal tillverkade: 1 350 (1971–1978)  
 Tillverkare: Albin Marin  
 Längd: 7,10 meter  
 Bredd: 2,24 meter  
 Djupgående: 1,11 meter  
 Deplacement: 1 400 kilo  
 Kölvikt: 600 kilo  
 Segelyta, stor + genua: Cirka 30 kvm  
 Lystal: 0,97  
 Motor: Utombordare; i sällsynta fall  
 liten inombordare  
 Pris: 20 000–40 000 kronor

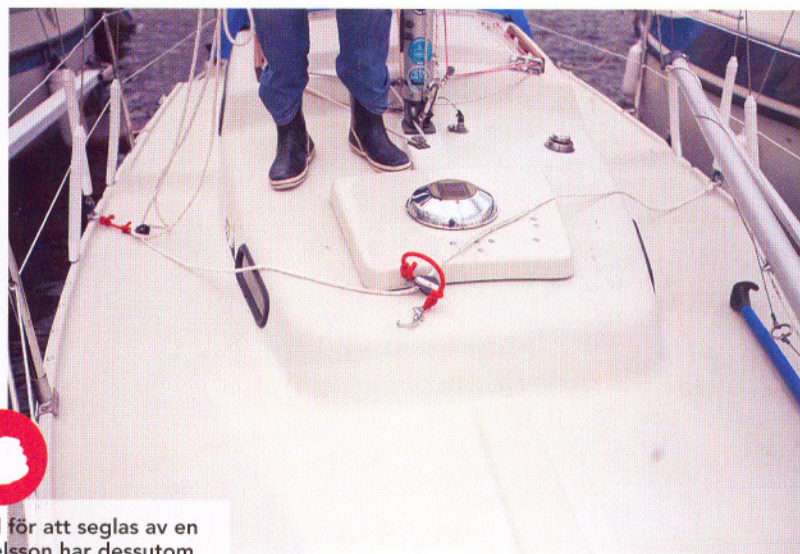


Förpiken rymmer två vuxna personer.

Kölbultarna på tidiga Albin-Viggar är åtkomliga medan dom på senare båtar blev överplastade. Metoder för friläggande och efterdragning finns att få från Viggensklubben.







Viggen är som gjord för att seglas av en person. Harald Akselsson har dessutom gjort focken självslående med hjälp av lite tamp och några block.



## Exteriör

# EN JOLLE FÖR HAVET

Viggens linjer visar på släktskap med plywoodbåtarnas platta och fylliga förskepp. Skrovet är lättdrivet och det gör Viggen till en förvånansvärt rolig seglare. På undanvind går det undan och båten seglar väl upp till sitt lys, på kryssen däremot brister det. I motsjö blir färden plaskig trög. Ytterligare sinkad på kryssen blir Viggen av att vanten sitter ända ute vid däckskanten. Det här gör passagen fram och tillbaka på skarndäck smidig, men det begränsar samtidigt genuans effektivitet. Skotvinkeln blir väl generös och det går inte att gå särskilt högt, något som Viggenseglare lärt sig leva med.

– På kryssen gäller det att segla mera på

fart. Det är ingen idé att pina, säger Harald Akselsson.

När det gäller segling med ett mindre försegel finns det i och för sig olika sätt att förbättra skotvinkeln. Ett alternativ är att sätta en alternativ skotskena i däckets, men Harald Akselsson har funderat vidare. Han har gjort ett enkelt system med en tamp och några block som dessutom gör focken självslående.

Den stabila masthead-riggen är fördömligt enkel och stabil. Den är praktisk för nybörjare men erbjuder i stort sett inga trimmöjligheter för den som vill segla aktivt. Röstjärnen är en av få svaga punkter. Vattenläckage kan leda till frost-

sprängning i laminatet som röstjärnen är inplastade i.

Sittbrunnen är rymlig och fördömligt ren, på Albin-Viggen går den hela vägen till aktern medan Karlskrona-Viggen har en rejäl lucka för akterstuvan längst bak. När akterskeppet tyngs ner tränger det upp vatten ur självlänsarna, ett problem som Viggen inte är ensam om och som kan lösas med ett par gummiproppar.

Att segla Viggen är alltså fördömligt enkelt, båten är styv och stabil. Kölen är stadig och tål grundstötning och bygget är rejält och har visat sig hållbart genom alla år. Den lilla havskryssaren är en båt både för seniorer och nybörjare.





Sittbrunnen är förhållandevis stor och fördömligt ren ...



... på Karlskrona-modellen blir den lite kortare för att ge plats för akterstuvan.



Namnet på Harald Akselssons båt är ironiskt menat. Det finns knappast någon båt som är mer prisvärd än en Viggen.



## Besiktningssmannen Erling Kroon om Viggen

# "En perfekt ungdomsbåt"

**D**et händer sällan att besiktningssmannen Erling Kroon får lägga en Viggen under luppen. Orsaken är att båtar som är så billiga sällan besiktigas när det blir dags för en affär. Risken att förlora pengar är också mycket liten.

– De hänger ju med bra fortfarande, de här små båtarna. Det är en okomplicerad konstruktion med få svagheter.

Om man ändå ska peka på någon generell svag punkt är det ändå så att den kortkölade Albin-Viggen är klassad som en båt med svajköl.

– Om jag mot förmodan skulle få uppdraget att besiktiga en Viggen så skulle jag

hänga upp den i en kran och kolla kölen. Jag har för många år sedan varit med om ett exemplar som hade ganska mycket svaj i kölen.

Ett bra tips är att efterdra kölbultarna, och det gäller generellt för många båtar, men det är ingen slutgiltig lösning på problemet som snarare är strukturellt.

– Karossen behöver ju lite stadga och de kan vara lite veka i partiet ovan kölen. Jag har också en känsla av att de kan vara ganska ojämnt sprutade, säger Erling Kroon.

Men att en Viggen skulle ha farit så illa att den tappat kölen har vår besiktningssman aldrig hört talas om. Kanske ska man

betrakta lite flexibilitet som fullt acceptabelt.

Även Erling Kroon tycker att Viggen ger mycket båt för pengarna.

– Det här är en perfekt ungdomsbåt.

Som alltid gäller det ju att vara förnuftig och stanna i hamn om vädret blir alltför dåligt. Det är ju en lätt båt som kan bli stampig i grov motsjö.



## OM MAN INTE KÖPER VIGGEN, VAD KÖPER MAN DÅ?



### MAGNIK MIDGET

Även denna lilla båt gjorde sig ett namn på kappseglingssbanorna under de sista åren av 1960-talet. Den sju meter långa och förhållandevis lätta båten sopade rent under de här åren när en havskappsegelare i fickformat var högsta mode.

Båten är långkölad men tack vare sin låga vikt ganska lättdriven även i lite svagare vindar. Valdäcket gör att innerutrymmena blir acceptabla och det finns sitthöjd och fyra kojor.

Magnifik Midget kan ha antingen utom eller inombordare.

**Längd:** 7,00 meter  
**Bredd:** 2,12 meter  
**Djupgående:** 1,30 meter  
**Deplacement:** 1 390 kilo  
**Kölvikt:** 680 kilo  
**Segelyta med fock:** 20 kvm  
**Lystal:** 0,95  
**Motor:** Inom- eller utombordare  
**Konstruktör:** Bruno Boström  
**Byggår:** 1967–1980  
**Tillverkade båtar:** 650  
**Pris:** 15 000–25 000 kronor



### MAXI 68

Den som väljer den här lilla Maxin väljer också en båt som representerar ett betydligt "modernare" konstruktionstänkande. Bara 6,8 meter lång bjuder båten på en otrolig innervolym tack vare de höga friborden och ruffens linjer. Allt har optimerats för att ge mesta möjliga utrymme. För att hålla priset nere gjordes inredningen dock mycket spartansk.

Både riggen och undervattenskroppen pekar mot framtiden. Riggen är av fraktionstyp och blir lätthanterlig med ett litet försegel, under vattnet döljer sig en smal fenköl. Trots det lämnar segelegenskaperna en del att önska. Den betar sig gärna stampigt i motsjö och kan upplevas som ganska trög.

**Längd:** 6,80 meter  
**Bredd:** 2,40 meter  
**Djupgående:** 1,28 meter  
**Deplacement:** 1 550 kilo  
**Kölvikt:** 650 kilo  
**Segelyta med genua:** 26 kvm  
**Lystal:** 0,95  
**Motor:** Utombordare  
**Konstruktör:** Pelle Petterson  
**Byggår:** 1976–1981  
**Tillverkade båtar:** 1 300  
**Pris:** 35 000–45 000 kronor



### OHLSSON 22

Sex och en halv meter lång är den här modellen från produktiva Fisksätra varv. Ohlsson 22 tog båtköparna med storm när den lanserades till säsongen 1969.

Linjerna var nyskapande och ett av de revolutionerande greppen var att bygga ut ruffen hela vägen mot skrovsidorna. Innerutrymmena blev därefter och född var både en liten familjeseglare och en hyfsat snabb båt.

Ur seglingssynpunkt är det här den mest lyckade av de båtar vi jämför, med ett lys på 0,99. Den kryssar bra och är lättdriven även i svaga vindar.

**Längd:** 6,50 meter  
**Bredd:** 2,40 meter  
**Djupgående:** 1,25 meter  
**Deplacement:** 1 650 kilo  
**Kölvikt:** 550 kilo  
**Segelyta med fock:** 21,4 kvm  
**Lystal:** 0,99  
**Motor:** Utombordare  
**Konstruktör:** Einar Ohlson  
**Byggår:** 1969–1978  
**Tillverkade båtar:** 429  
**Pris:** 20 000–35 000 kronor