



En prisvärd båt med många vänner. Viggen. En sommarträff vid Lilla Kastet, Ingmarsö.

FOTO: K-G SABEL

Viggens värde varar

Albin-Viggen är troligen en av den svenska segelbåtsflottans mest prisvärda båtar. Under årens lopp har 24-fotaren funnit och finner fortfarande många entusiastiska vänner. En aktiv klubb gör dessutom båtägandet ännu mer givande.

TEXT: TOM KNUTSON

Viggen är en båt som många seglare kommit i kontakt med. För många är Viggen en första båt, men åtskilliga har blivit sina Viggas trogna. Det är inte så konstigt: det här är en båt som gör det den ska och till vettigt pris. Det är helt klart en av dem som ger ovanligt mycket båt per krona.

Harald Akselsson, 64 år, bosatt i Upplands Väsby, har blivit sin Albin-Viggen, trogen sedan 1981. Harald har varit engagerad i Viggensklubben under många år, först som redaktör för Viggerbladet, och nu leder han sedan elva år den tekniska kommitténs arbete, så han kan det mesta om Viggen, båtens styrkor och svagheter.

Viggen konstruerades av Per Brohäll, som även ritat båtar som Albin Vega. Och

det går lätt att se likheter mellan de båda modellerna. Brohälls tanke med Viggen var att konstruera en havskryssare för både familjesegling och havskappsegling.

De första 300 båtarna tillverkades i Karlskrona på Karlskronavarvet, det var i mitten av 1960-talet, och båten hette då Karlskrona-Viggen. Från 1971 övertogs tillverkningen av Albin Marin i Kristinehamn. En del modifieringar infördes, och namnet ändrades till Albin-Viggen. För den oinvidige, som inte känner till konstruktionsskillnaderna, kan detta orsaka begreppsförvirring kring vad båttypen egentligen heter. Inom Viggensklubben benämns de olika modellerna förenklat som K-Vigg respektive A-Vigg. Totalt har närmare 1 380 Viggen byggts.

Den stora skillnaden mellan de två modellerna är kölen. Karlskrona-Viggen har helt lateralplan (långkö) medan Albin-Viggen har delat lateralplan (fenkö). Albin-Viggen har järnköl, medan Karlskrona-Viggen har inplastad kö, som finns dels i järn, dels i järn och bly.

En annan skillnad är att Albin-Viggen saknar stuvfacket med lucka akter om sittbrunnen, men har i gengäld en rymligare (längre) sittbrunn. Albin-Viggen har fått högre mast, för att bommen skulle kunna flyttas upp 32 centimeter. Det finns också smärre skillnader i inredningen.

Viggens egenskaper

– Viggen är inte världsbäst på att kryssa och den kan vara stampig i motsjö. Men det är en bra undanvindsbåt och den går utmärkt med spinnaker, berättar Harald Akselsson.

Han tycker att Viggen inte är alltför tung på rodret och att den är duktigt kursstabil. Det är lätt att trimma båten så att det går att släppa rodret, om man till exempel behöver gå upp och fixa någonting på fördäck, och den håller ändå **PB**

kursen hyggligt. Viggan är i original utrustad med rullrev. När vindstyrkan når tio meter per sekund är det tid att börja reva.

– Eller rättare sagt: då bör man ha revat redan – rullrev är inte så enkelt att handskas med som det låter, i synnerhet om man är ensam och vinden sliter i seglet, säger Harald.

I hamn är Viggan enkel att manövrera med utombordaren. Det gäller dock att med Albin-Viggan se upp när man backar så att rodret inte ohejdat slår över mot endera ändläget. Då kan det nämligen skadas genom den brytning som uppstår. Det undviks lättast genom att rorkulterna, när man momentant inte kan ha full koll på den, vid backning förs ned så att dess rörelser begränsas av sittbrunnssidorna.

Skillnaderna i egenskaper mellan "K" och "A"? Karlskrona-Viggan anses vara något mindre kursstabil. Albin-Viggan har ett fritt roder stabiliserat av en skädda placerad längre från båtens tyngdpunkt, vilket ger tydligare roderverkan. Båda varianterna har dock samma LYS-tal.

Konstruktionen

Viggan är en förvånansvärt rymlig 24-fotare. I sittbrunnen finns det gott om plats, menar Harald, fast är det fler än två personer under tuff kryssning kan det kännas trångt. Även ruffen är rymlig. Här finns fyra kojor och pentry. "K" och "A" skiljer sig åt på så vis att i A-Viggan är pentryt placerat vid sidan av nedgången medan K-Viggans pentry är placerat intill huvudskottet i salongen. Båda inredningsalternativen har sina förespråkare.

Harald tycker att Viggankonstruktionen på det hela taget är god. Plastarbetet på Viggarna är överlag gott. Uppgifter om böldpest är mycket ovanliga bland Vigganbåtarna.

Som alla båtar har Viggan dock sina brister och svagheter. Det är inte helt ovanligt med tendens till sättning i mastbalken i rufftaket under masten. Konstruktionen tål belastningen, men kräver tillsyn och vid behov justering i form av kontroll och efterdragning av skruvförbanden mellan huvudskottet och skrovet. Senare hälften av A-Viggarna synes ha ett något klenare kölrums än de tidigare – något som kunde liknas vid "bottenstockar" gjordes klenare, men det "kompenserades" genom att kölrumsrummet delvis fylldes upp med polyester. Skillnaden är dock inte dramatisk. Det förekommer uppgifter om läckage i skarven mellan skrov och däck (A-Vigg), troligen främst beroende på att tätningsmassan med åren förlorar sin elasticitet. En viss efterdragning av skruvförbanden kan hjälpa. Äldrande fönsterlister (gäller både A- och K-Vigg) börjar också göra



Harald Akselssons Albin Viggan, Costa Jourtan, nr 1103, från 1975, med hemmahamn på Bullandö Marina på Värmdö utanför Stockholm. FOTO: KJELL ERIKSSON

sig gällande. Listerna har standardprofil, och kan bytas, men det är inte helt lätt. Även självlänsarna kan vara en källa till läckage om inte slangar och slangklämmor hålls efter.

Det har förekommit rykten om att Albin-Viggan har "svajköl". Men dessa rykten är betydligt överdrivna, menar Harald. Visst kan man få kölen att svänga märkbart när båten hänger i lyftkran, men det blir helt annat när båten befinner sig i vattnet, som ger duktigt motstånd. I Vigganklubben känner vi inte till något fall av "tappad köl" eller delaminering i området i övergången mellan järnköl och skrov.

Aktiv klubb

Vigganklubben är en aktiv ägarklubb. I början av 1980-talet då Harald blev verksam i Vigganklubben hölls årligen en handfull kappseglingar, inklusive klassmästerskap, och dessutom flera träffar med bland annat studiebesök. Under senare år har kappseglingens verksamhet avstannat, men fortfarande är aktiviteten i övrigt i klubben hög jämfört med många andra klubbar. Klubbtidningen Vigganbladet ges ut med åtta nummer per år, vilket är ambitiöst. Den tekniska kommitténs arbete blir allt viktigare i takt med att Vigganflottan åldras och båtarna behöver mer vård och omsorg.

Vigganklubben bildades år 1973 och har idag cirka 400 medlemmar, varav ett 30-tal är före detta Vigganägare, som ändå vill vara kvar i gemenskapen.

Genomsnittsåldern är cirka 55 år, med spridning från 23 till 85 år. Det händer att klubben får nya medlemmar som går med redan innan de lyckats hitta "rätt" Vigg. Det kan inte tolkas på annat sätt än att klubben ger trygghet.

Prisnivån på en begagnad Viggan är idag ungefär på samma nivå som då båten tillverkades. För en hyggligt utrustad Viggan i bra skick ligger priset mellan 30 000 och 40 000 kronor.

Blev Viggan trogen

Efter ett antal år med Viggan hade Harald vissa funderingar på att byta ut sin båt mot till exempel en Express, som kunde te sig lite "häftigare".

– Men Expressen var betydligt mer spartanskt inredd, så det kändes inte alldeles lockande.

Harald har alltså förblivit sin Viggan trogen.

– Det var i någon mån lättja också som gjort det, säger han med ett leende. Man har vant sig vid sin egen båt, kan den utifrån och in. Efter en fem till sex år vet man vad styrkorna och svagheter finns. Och jag har inte ångrat mig.

Harald seglar 250–350 sjömil per år, mestadels ensam. Han har gjort flera förbättringar, bland annat dragit ner fallen till sittbrunnen, förstärkt kölrumsrummet med bottenstockar och installerat en solpanel för att kunna försörja främst en kylbox med ström. Han har även utrustat sin Viggan med en högsmal, självläande fock, utan någon smalbensknäckande skena på fördäck. "Det går inte" säger segelmakaren, men praktiken säger annat. Det är som med aerodynamiken och humlan: den ska inte kunna flyga, men gör det ändå, konstaterar Harald. **PB**

KARLSKRONA-VIGGEN/ ALBIN-VIGGEN

Längd överallt: 7,1 / 7,1 meter
Bredd: 2,24 / 2,24 meter
Djupgående: 1,06 / 1,11 meter
Masthöjd: 7,7 / 8,11 meter över mastfoten
Storsegel: 11,3 / 10,2 kvadratmeter
Genua I: 15,8 / 17,2 kvadratmeter
Genua II: 8,9 / 10,0 kvadratmeter
Spinnaker: 40 / 43 kvadratmeter
Displacement: 1,4 ton
Långköll / fenköll (järn): 0,5 / 0,6 ton
Lystal: 0,97
Motor: Utombordare
Rigg: Masthead. Mast placerad på rufftaket
Konstruktör: Per Brohäll
Antal kojor: 4

Vigganclubbens hemsida
<http://www.vigganclubben.com>