

En købs guide – før du køber en Albin Vega

Vegaen er en stærk, gennemprøvet og velsejlende båd. Et godt køb.

Den er tegnet i 1965 af svenskeren Per Brohall. Der er bygget ca. 3400 fra 1966 til 1980 på Albin værftet i Kristinehamn i Sverige. Der er 3 typer der adskiller sig på nogle få detaljer:

- Type 1 har byggenummer 1 til ca. 1500 og er med benzin motor.
En Albin O-21 i de første og i de senere en O-22.
- Type 2 fra ca. 1500 til ca. 3000 er med Volvo Penta MD6a diesel motor.
- Type 3 er de sidst byggede med Volvo Penta MD7a motor.
Her er cockpitkarmen også blevet flad og bred.

De nævnte motortyper har alle en "kameva" propel. Dvs. propelbladene er vendbare. Skrueakslen kører hele tiden samme retning. Det er propelbladenes variable stilling og stigning der bestemmer retning og kraftoverførsel. Propelbladene kan også stilles sejlrret – en stor fordel før foldepropellens tid.

Byggenummeret står som regel på en bronzeplade i forreste ende af cockpittet, ved motor panelet. Dette nummer er ret vigtigt. Det siger Vegaens alder og bruges som medlemsnummer i Vegaklubben.

Når man overvejer at købe en brugt båd, er det selvfølgelig vigtigt at vide noget om kendte svagheder og styrker ved den bådtype man har udset sig.

For nu at starte med de kendte svagheder hos Vegaer:

Masteunderstøtning

Den vigtigste er nok masteunderstøtningen. Fordi masten står på ruffet over hovedskottet, kan den i hårdt vejr blive trykket ned, fordi den underliggende bjælke og hovedskottet går sig. Søjletrykket kan i ekstreme situationer overstige 3 tons. Langt de fleste Vegaer har fået forstærket mastbjælken og skottet. Hvis ikke, er det ret let og ikke særlig dyrt at foretage denne forbedring.

Bakegenskaber

Vegaens bakegenskaber har altid været et varmt emne blandt Vega ejere. Skrueakslen er placeret ude af center til bagbord og over roret. Skruen giver derfor **ikke** vandstrøm over roret. Dette forhold kan give problemer ved tætte havnemanøvre. Mange Vegaer har fået hængslet hækror eller spaderor. Mange har dog lært sig at lægge en manøvre strategi i forhold til Vegaens specielle bakegenskaber. Det skal dog lige siges at langkølede både generelt ikke er lette at bakke med. Men hvem køber en sejlbåd for at sejle baglæns??

Delaminering af roret

Der går historier om delaminering af roret på de første Vegaer. Dette er dog ikke set i nyere tid.

Pletvis osmose

Enkelte Vegaer kan være ramt af pletvis osmose. Dette ses dog yderst sjældent og er begrænset til enkelte pletter.

Lækage ved samlinger

Mindre lækager fra regn/røgvand ved vindueslister og fra skrog/dæk samlingen forekommer. Gummilister omkring vinduerne er stadig standard lister og kan fås i bådudstyrs forretninger.

Skrog og dæk er samlet med ikke hærdende fugemasse og kan bare efterspændes.

Mindre kosmetiske skader

Små hårfine revner ses ofte i gelcoaten, især i cockpittet, ved scepterfødderen og omkring mastefoden. Disse revner er som regel kun kosmetiske og kan nemt repareres. Den rigtige farve gelcoat filler kan blandt andet fås hos Watski.

Vegaen har masser af styrker:

Skroget er meget tykt og kølen er semi-lang. Den kan faktisk tåle en meget hård grundstødning uden at tage skade. Den lange køl gør at båden er retningsstabil og går godt i selv høje søer.

Riggen er en masthead rig, stærk og simpel.

Sejlegenskaberne er ganske gode i original set-up. Den kan bære fulde sejl i 10 m/sek uden problemer.

Den første Vega sejlede over Atlanten i 1972. Siden er mange sejlet planeten rundt. Den nok bedst kendte er "Berserk" der sejlede til begge jordens poler. I 2012 gennemførte amerikaneren Matt Rutherford, en alene/non-stop tur omkring det Amerikanske kontinent, gennem Nordvestpassagen, rundt om Kap Horn. En tur på 27.000 sømil på 309 dage. Et amerikansk par, Chuck og Laura Rose har levet/boet og sejlet med Lealea i den nordlige Stillehav i 20 år, under mottoet: keep it simple.

Modernisering: Med en modernisering af bommen med bomudhal, reb, cunningham; fald og trimliner ført tilbage til cockpittet, bliver Vegaen til en moderne sejlbåd, på et stærkt og gennemprøvet skrog.

Reservedele: Det skal også nævnes at de fleste specielle Vegadele stadig kan fås hos det svenske firma Vegamarin.se.

Dansk Vegaklub udgiver et usb-stik til medlemmerne med alle nødvendige manualer, tekniske tips og inspiration til forbedringer. Vi har også general teknisk support med mere personlig betjening. Her kan man trække på de snart 50 års erfaringer, der er samlet i den aktive klub.

Prissætning af en Vega er ikke let:

Den generelle stand og opdateret udstyr er en vigtig del af dette spørgsmål.

De dyreste enkelte dele på en sejlbåd er motor og sejl. Er begge disse ting af nyere dato er man ganske godt kørende.

Motoren:

Er motoren nyere end 15-20 år er der mange år tilbage i den. Er det derimod den originale saltvands kølede, er den minimum 36 år gammel og har sandsynligvis set bedre dage. Det er selvfølgelig muligt at få reservedele, selv til Albin motoren – men de er dyre.

Selv den nyere motor skal vedligeholdes. Her er det især zinkanoden i saltvandskredsen der er vigtig. Skiftes den ikke, tære varmeveksler huset og rørpakken, med store udgifter til følge.

En ny indenbords motor, Vetus, Volvo Penta, Yanmar eller Beta på 12-16 hk, for at nævne nogen, koster som "do it your self kit" omkring 50-55 kg.

Nogle Vega ejere har sat en påhængsmotor på hækken. Denne løsning er udmærket ind og ud af havn samt i roligt vejr. I hårdt vejr med høj sø er det derimod ikke optimalt. Nogle klare sig med 6 hk. En sådan kan vel fås for omkring 10 kg med det hele.

Sejl:

Storsejlet er på knapt 16 kvm. Rullegenuaen på 21 kvm. En typisk masthead rig fra 70erne. Sejl er lidt af en "religion/videnskab". Der er sket en rivende udvikling med dug typer de seneste år. Den stabile high-tech dug er blevet så billig, at selv Vega sejlere kan købe disse sejl. Et stel/sæt sejl til en Vega kan fås fra ca 15-18.000 og opefter.

Levetiden for sejl er også lidt "religiøs". Min crosscut dacron genua har sejlet sin 9ende sæson og jeg vil gerne skifte den. Den er blevet noget hul og sejler ikke optimalt længer. Der mangler måske 5° på højden og en ½ knob på farten. Andre har måske de originale 40 årige sejl endnu og er tilfredse med deres ydelse. Det er jo hvordan man fortolker sejlgleden – sejladsen eller udsigten.

Elektronik og andre gadgets:

Fortøjninger, fendere, anker, bådshage og alle de andre småting der ikke er så meget i sig selv, men alligevel er dyre at købe, hvis de ikke følger med.

Kort plotter og vhf er moderne elektronik, der hurtigt bliver forældet. Er plotteren mere end 10 år gammel, kan kortene måske ikke fornyes. En ny plotter med det store DK-kort kan let løbe op i 8-10.000. Vhf'en bør være med Dsc, af sikkerhedsmæssige grunde.

Om redningsveste og livliner er personligt udstyr eller følger med skivet er også en forhandlingsparameter ved handel af Vegaen.

Konklusion:

Det kan anbefales at købe den lidt dyrere Vega og så få den nyere motor, de gode sejl og den op-daterede elektronik til en rimelig pris. Køber man den billigste til 15-20.000, ligger der rigtig meget arbejde, rigtig mange penge og venter på at blive brugt. Langsomt men sikkert.

Jeg håber denne guide kan være med til at træffe det rette valg af hvilken Vega det skal være. En Vega skal det jo være. Ingen tvivl om den sag.



Har du yderligere spørgsmål eller er du i tvivl om ovenstående, kan jeg kontaktes på mail – vegateknik@albinvega.dk

V-2060, Søren Nerup