

Klassikern: Smaragd – byggd för energiska seglare

Långsmal raket som även fungerar för barnfamiljer.



På 1960-talet blev Lennart Sterner en framgångsrik kappseglare på västkusten. Han seglade flitigt med sin klassiska träbåt Sexa, en slank båttyp konstruerad enligt den internationella R-kappseglingens regeln. Det här var en tid då plastbåtarna började få sitt genombrott.

Så Lennart ruvade på idén att bygga en ny Sexa, fast mindre och tillverkad av glasfiberplast med alla dess fördelar. Sannsagan tog fart i början av 1970-talet då Lennart Sterner började samarbeta med 5.5-konstruktören Einar Ohlsson.

Både Sexan och 5.5:an är så kallade konstruktionsklasser. Det innebär att båtarna kan se lite olika ut, men ändå kan tävla mot varandra under samma förutsättningar utifrån vissa kriterier. På Lennarts ritbord tog den nya plastbåten sitt avstamp i 5.5:an. Sedan var det dags att visa upp ritningen för Einar. Han lär bara ha bidragit med två streck genom att korta fören och aktern något. Därmed blev konstruktionen av denna entypsbåt i princip klar. Entyp innebär att alla deltagande båtar i en tävling är likadana.

På senhösten 1973 sjösattes en prototyp. Därefter började Arvika Båtplast tillverka Smaragdens viktiga delar som skrov, blyköl, roder, röstjärn, och basinredning, medan köparna själva svarade för övrig inredning, vilket benämns som trekvartsfabrikat.

Vissa självbyggare placerade pentryt vid nedgångstrappan på styrbordssidan, andra om babord. Utformningen av förpiken kunde också variera, liksom antalet ventiler på skrovsidorna för

Ijusinsläpp. Arvika Båtplast byggde de första tio Smaragdena. Först var det 5.5-seglare som efterfrågade Smaragden. Men efter några år vidgades målgruppen:

– Idag är köparna allt från ungdomar till familjer och äldre seglare. Om man vill ha en förbluffande rymlig båt med utmärkta seglingsegenskaper och gillar kappsegling är Smaragden ett mycket bra val, menar Lars G Karlsson.

Han byggde sin egen Smaragd 1979 och tipsade Rivalbåtar i Södertälje om båten, dit produktionen flyttades år 1978. Innan Rivalbåtar tog över tillverkades Smaragd även av Peryl i Veddinge och Svenska Natuc i Bjuv. Modeller från och med nummer 85, tillverkade av Rivalbåtar i början av 80-talet, har en annan sittbrunnslayout med en något högre durk. Det gör sittbrunnen självlänsande. I de tidigare modellerna finns en sittbrunnsventil, där vatten rinner ner till en uppsamlingstank som töms med en länsypump.



Rivalbåtar introducerade även en större inredningssats för sina kunder. Vidare byggde varvet ett 20-tal Smaragd Cruiser som utrustades med en 15 centimeter hög överbyggnad för att öka ståhöjden inne. Många Smaragder är utrustade med utombordare. Men Rivalbåtar erbjöd även små fyrtaktsinombordare: Volvo Penta, Honda eller Vire.

– Tack vare tydliga instruktioner på hur en Smaragd skulle konstrueras och plastas blev alla båtar i princip lika bra, oavsett var de tillverkades, säger Lars G Karlsson. Fram till år 1996 byggdes 210 Smaragder, varav några numera återfinns i Danmark, Finland, Tyskland och Norge. Markus Månsson, ordförande i Smaragdförbundet, lovordar båtens seglingsegenskaper:

– Hon seglar utmärkt på alla bogar. På kryss är det i princip bara flerskrov och skärgårdskryssare som har högre kryssvinkel. Förbundet är en starkt bidragande orsak att Smaragd fortfarande är en aktiv entypsklass i kappseglingsskretsar.

Den kappseglas oftast av fyra personer men även tremannabesättningar förekommer. Årligen arrangeras SM i Smaragd på ost- eller västkusten. I varje cup tävlar ett 20-tal båtar. Distansseglingar, som till exempel Lidingö Runt, Kolfiberodret, Ornö Runt och Tjörn Runt lockar också många hängivna Smaragdägare. Vi arrangerar även egna seglingsträningar där vem som helst kan vara med.

- Smaragdfolk hjälper gärna varandra. Så det händer att någon vass trimmare hoppar över till en annan Smaragd för att hjälpa till före tävlingen, berättar Markus. Smaragd har inte drabbats så hårt på den tröga begagnatmarknaden för äldre båtar:
- För en välskött Smaragd finns det i princip alltid köpare, säger Markus.



Interiör

Med fullängdskojer, ett litet pentry och smarta stuvutrymmen kan interiören fungera även för en mindre familj. I alla fall om du kan undvara ståhöjd och inbyggd toalett.

Smaragd är byggd för kappsegling och fart, på bekostnad av boytan jämfört med en äldre motsvarande cruisingbåt i 33-fotsklassen. Dels beror trångheten på att Smaragden är smal, 2,23 meter bred, dels på att ståhöjden bara är 1,45 meter.

Niclas Wiks Smaragd, med tillverkningsnummer 133, är pedantskött och ombonad. Interiört finns ingen tillstymmelse till repor eller annat slitage. I huvudsak består delar av innertaket samt skott, skåp, avställningsytor, soffbänkar och lister av teak. Den vita kulören på skrovsidor och tak bryter smakfullt av mot tråk känslan. Salongen har två längsgående soffor, klädda i ljusblå textil, med ett gediget bastant och vridbart klaffbord emellan.

– Interiören är rymligare än den ser ut. Så jag och min flickvän, som följer med ibland, bor bra ombord. Alla kojplatser och bäddbara soffor har fullängd och förpiken är mycket rymlig, framhåller Niclas Wik.

Efter mitt besök på båten är jag villig att hålla med honom om komforten. Båten må vara trång, men är ändå välplanerad. Så en Smaragd kan säkert passa även en familj med två barn om de prioriterar segling före svängrum. Någon installerad toalett finns inte i båten men en portabel toalett

som Porta Potti kan vara ett bra alternativ. Soffan på styrbordssidan är längst och är integrerad med en stickkoj under sittbrunnen akteröver.

Tre långsmala ventiler bidrar till ljusinsläppet. På Niclas Wiks båt finns det lilla pentryt på babordssidan, intill nedgångstrappan. Pentryt fungerar bra: där finns en diskho med sjö- och färskvattenpump och en modern tvålågig spis med ugn med ett generöst tilltaget förvaringsutrymme ovanför. En kylbox är smart placerad under nedgångssteget. Om takluckan ovanför skjuts in kan kocken stå raklång och laga mat. Och fler smarta stuvplatser döljer sig ombord. Som under soffor, garderob och i förpiken.



Niclas Smaragd tillverkades 1982, och han blev den tredje ägaren när han köpte båten 2011. Den förra ägaren hade skött om båten väl, och pentryt var ombyggt och fräscht. Genom åren har Niclas uppgraderat och renoverat båten, framför allt exteriören. Inne har han bland annat mattfernissat teaken, målat om tak och golv samt bytt ut elsystemet. Det fina salongsbordet är även det tämligen nytt.

Exteriör

Smaragdens enastående höjdtagningsförmåga och den självslående focken gör det enkelt att segla ensam. Den öppna sittbrunnen bidrar till det.

Formen på undervattensroppen och fenkölen liknar ett vinglas, bortsett från glasfoten, om betraktaren ser båten framifrån på land. Ett stort plus är blykölen som väger hela 1 850 kilo, närmare hälften av båtens totala vikt. Konkret innebär det att Smaragden är en sluttstyv båt, även i hårt väder. Sluttstyv innebär att krängningen stannar upp även om vinden ökar. Tack vare ett spetsigt förskepp flyter Smaragden fram mjukt även när vågorna växer. Det bidrar till att rorsman får tämligen lite vatten över sig.

– Eftersom hon seglar slutstytvt är det enkelt att segla henne själv. Jag brukar reva när det blåser elva till tolv meter per sekund. Den självslående focken bidrar också till att båten blir lättseglad, berättar Niclas Wik. Smaragden seglar bra på alla bogar, anser han. På kryss är hon något utöver det vanliga, med en enastående höjdtagningsförmåga.

– Hon är lättseglad till 80 procent. För att kunna segla optimalt gäller det att arbeta mycket med alla trimfunktioner ombord. Man blir aldrig fullärd, utan jag lär mig alltid något nytt.

Esset i Smaragdens exteriörlek är den djupa och rymliga sittbrunnen som är lätt att jobba i under segling. Rorsman sitter bra, både i lä och lovert. Samtliga fall och linor är neddragna till sittbrunnen. Storskotet på skenan i brunnen har en utväxling på hela 6:1. Här finns även gott om stuvutrymmen under tofterna. Aktertoften rymmer en bensininombordare på 15 hästkrafter, Yamaha med s-drev 330, och foldningspropeller.

Akter om sittbrunnen finns också två stora stuvutrymmen som sväljer ankare, fendrar, tampar och hinkar. Riggen har raka spridare och backstag, vars spänning har stor påverkan på höjdtagningsförmågan.

På skarndäck fram till flushdäck råder fri lejd eftersom stegen inte hindras av någon överbyggnad.

Vid hemmahamnen Trälhavets Båtklubb i Åkersberga lägger Niclas mycket jobb på att spackla och våtslipa botten varje vår. Då kan farten öka med en halv knop. För några år sedan mallade och spacklade han roder och köl.

På kryss kan han segla över sex knop, när det blåser fem–sex meter per sekund, och snabbare då vinden friskar i.

– Seglens kvalitet har stor betydelse för höjdtagning och fart. När jag semesterseglar använder jag dacronsegel. Vid kappsegling hissar jag istället ett fint storsegel av dacron och en fock av Pentex tillverkat av Albatrosssegel, berättar Niclas.

Många uppgraderingar och renoveringar har bidragit till att exteriören ombord är lika välvårdad som interiören:



– Genom åren har jag bland annat bytt skenan för spinnakertravaren och monterat mintgrön tejp på friborden. Jag har även gjort många små gelcoatreparationer med originalnyansen Nesto 1200.



ÄGARENS BÄSTA TIPS

INFO

- 1** Nya segel är dyra. Kontrollera därför alla segel om du är spekulant på en Smaragd.
- 2** Se upp för fukt i däckets distansmaterial som är av balsa.
- 3** Se till att få en optimal undervattenskropp som båtbottnen, roder och köl. Kontakta gärna Smaragdförbundet för att få tips.