

ATT KÖPA EN BEGAGNAD ALBIN 78



Albin 78:an är ett mycket bra köp för de flesta. Den passar både den lilla familjen såväl om den mer erfarne seglaren som vill ha en aktiv båt utan att vara alltför obekväv. Tittar man dessutom till priset så ligger 78:an i en prisklass som ger mycket för pengarna. Båten har fina seglingsegenskaper, bra innerutrymmen och en stabil och tålig konstruktion. Denna skrift är gjord för att du som tänker köpa dig en ny eller byta båt skall få en inblick hur 78:an fungerar, vad den har för fördelar och brister. Se denna skrift också som en vägledning när du tittar på en begagnad båt. Uppgifterna är hämtade från flera ägares erfarenheter.



Albin 78:an lanserades efter Att Albin Marin hade sjösat Albin Cumulus som en lite mindre och prisvärd båt för den lilla familjen utan att göra avkall på bekvämligheten. Man lyckades få in inombordmotor, fem kojor spoltolett och nära nog ståhöjd för personer av medellängd. Peter Norlin berättade vid ett tillfälle att när han ritade 78:an ville han skapa en båt som var en bättre seglare än Accenten som åren före 78:ans tillkomst hade fungerat bra som både kappseglingsskuta och familjebåt. Peter hade också fördelen av att slippa titta på en designregel som han var tvungen i Accentfallet. För att klara av vissa beställarkrav, såsom ståhöjd, och att ruffen inte skulle bli för hög så fick Peter en idé när han var ute på en kappsegling. Han såg en båt med mycket bred vattenlinje och hur den lurade ögat beträffande skrovets höjd. Om man jämför en 78 friborden så ser man snart att de är lika höga som betydligt större båtar men tack vare den breda vattenlinjen så upplevs båten ändå smäcker och visar tydliga spår från Peter Norlins penna.

Hur är det då att köpa en begagnad 78:a?

Som regel är det en mycket bra köp. Båten tillverkades i ca 770 exemplar mellan 78-83. Under 78-79 sprutades skrovet i två halvkor som sedan plastades ihop. Därefter sprutades hela skrovet i ett stycke. Konstruktionsmässigt och hållfasthetsmässigt är det ingen skillnad. Däcket är byggd enligt sandwichmetoden dvs plast på båda sidorna om ett distans material. Idag, 20 år efter att båtintroducerades, har årsmodellerna ingen större



betydelse det är mer beroende på hur den har vårdats genom åren. Det går fortfarande att finna båtar i helt originalskick och många som är rätt mycket föräldrade. *Finns det några speciella fel?* Det finns egentligen bara en brist på hela båten. Det är mantågsstöttornas utformning som ger sprickor i däck och det kan orsaka delaminering i däck. Tack vare en ursprunglig dålig design har flera båtar fått in vatten i sandwichens främsta del tredje mantågsstöttan. Detta beror i nästan alla fall på att fotens bas är för liten. När man sitter på sittbrunnssargen och lutar sig mot mantåget blir det ett moment in mot båten och då får man brytningar mot däck. Hade man från början haft en större bas på mantågsstöttans fot så har detta aldrig uppstått. Men det är många som redan har åtgärdat detta och det är mycket enkelt. Genom att placera en stor bricka under foten, ca 5-6 cm i diameter, så sprider man krafterna så att inga sprickor uppstår. Vill man, kan man också ta upp plasten på undersida och ersätta sandwichens med homogen plast eller epoxi. I övrigt finns det inga direkta fel

som kan härledas till båttypen. Det gäller som vid alla köp av begagnad segelbåt att göra en översyn av båten. Vill man, vilket är att rekommendera, tar man hjälp av en besiktningsman.

Kölen, grundstötning

Ser man på 78:a under vattenlinjen så ser man att kölinfästningen är väl nerbyggd som sprider ut krafterna i skrovet vid en grundstötning. Kölen är av järn och skall naturligtvis inte vara rostig. Rodret som är utanpåhängande har inte visats sig vara svagt. Det finns inga som har gått av vad klassförbundet känner till. Däremot skall man vara uppmärksam på om det förekommer sprickor som kan bero på frostsprängningar om det har kommit in vatten i rodret.

Motorn

Motorn i 78:an är en Volvo Penta MD5 med segelbåtsdrev. De slits som alla med tiden och en välkött motor är bättre än en misskött. På ett antal båtar har det visat sig att motorkuddarna går sönder med jämna mellanrum. Klassförbundet har under flera år försökt få reda på vad

orsaken är men inte fått fram ett enskilt svar. Sannolikt är det ett fel med flera faktorer som inverkar. Dels kan det vara en mindre bra konstruktion från Volvo och dels en halvslarvig montering i motorbädden. Det finns idag ett antal idéer om hur man skall undvika att motorkuddarna går sönder men det är ingen som har visat sig vara den ultimata lösningen utan man får fortsätta att prova sig fram. Motorn har ett segelbåtsdrev som tätas med en stor gummipackning mot skrovet. Denna bälg skall enligt Volvo bytas var 7:e år. När du tittar på en begagnad 78 kontrollera när bälgen bytes sist.

R i g g
Riggen är stående på däck och är av 7/8 dels typ. Det gör den enkel att trimma. Tyvärr är masten i grövsta laget varför man behöver en rejäl akterstagssträckare. När du tittar på riggen, kontrollera att alla trissor för fall med mera löper väl annars kan de slita på fall och trimmlinor. Kontrollera även att stående rigg inte har några skador.

S e g e l
Båten har enligt klassregeln fyra försegel och storsegel. Stormfock, fock, Genua 1 och spinnaker. Många har bytt segel genom åren och det börjar finnas en hel del på begagnat marknaden om man tycker det är för dyrt att byta upp sig till helt nya segel. Ett alternativ är att köpa ett nytt segel per år så blir det inte så dyrt.
C r u i s i n g .
Andra har satt ditt självslående också på sin 78. Det fungerar alldeles utmärkt. Trots att båten ursprungligen inte är konstruerad för detta glider den fram mycket fint även i lätta vindar.

K a p p s e g l i n g
Klassregeln sätter inga begräns-

ningar på vare sig design eller material när det gäller segel utan man kan välja som man vill. Här är en annan fördel med 78-an. Det är inte alltför dyrt att hålla sig med fina segel jämfört med båtar som är bara några fot större.

I n r e d n i n g .

Från början var 78:an ganska spartansk inuti. Fr.o.m. 1980 så kompletterades båten med ytterligare ett par skåp som gav mer stuvutrymme. Därefter så skedde inte så mycket från fabrik. Många 78-ägare har gjort sina egna förbättringar med mer skåp, lådor mm. Det finns många båtar som är extremt fina. På senare år har också en del båtsnickerier intresserat sig för att ta fram inredningsdelar till båten. Pentryt består av ett tvålagigt kök och diskho med sjö och färskvatten. I standardbåten igår också en kylbox som flera har kompletterat med ett kylaggregat. Dynorna i båten är förslitningsvaror som med tiden måste fräschas upp. Nya dynor kostar ca 10-20.000 kr. Toan består av en spoltolett som är placerad mitt i förpiken. Den går att kompletteras med en hålltank.

Övriga tillbehör

Det finns massor av tillbehör som man kan plocka på en båt från värmare, autopiloter, olika typer av instrument, landström och mycket annat. Kontrollera bara vid köpet att de fungerar ng
Många 78-or är i dag utrustade med rullgenuor som är utmärkta för cruising. Rullen placeras i ankarboxen i fören och trimmlinan är ofta ledd till och hur de sköts. Båten har dessutom sjöfartsverkets blåa skjylt.

Klassförbundet

Albin 78-Klubben har idag över 280 medlemmar över hela Norden. Klubben är ansluten till Svenska Seglarförbundet och är därmed officiellt organ för handläggning av regelfrågor avseende Albin 78. **Verksamheten består av informationsspridning, kappsegling, klubbmöten, tematräffar m.m.** Allt för att utveckla intresset för båttypen. Klubben ger ut ett medlemsblad fyra gånger per år, 78-bladet. Där behandlas allt som berör båten t.ex. tekniska tips, frågor, artiklar, referat från kappseglingar, annonser mm. Dessutom används klassförbund-sidorna i tidningen *Segling* som informationskanal.

Styrelse upprätthåller kontakter med Svenska seglarförbundet som berör klassen samt besvarar tekniska frågor från medlemmarna eller kanaliserar dessa till andra medlemmar, organisationer. Som ny medlem i klubben erhåller man ett omfattande startpaket innehållande stadgar, klassbestämmelser, skriften Tekniska Tips Albin 78, trimmanvisningar från Rebellsegel, klubbvimpel och diverse dekaler. Medlemsavgiften är f.n. sek 215:- för ny medlem under inträdesåret, därefter sek 135:- för varje båtägare. Därtill kan man frivilligt ansluta familjemedlemmar för 50:-/person. Detta är en frivillig avgift för att stödja klubbens verksamhet.
Adressen till Albin-78-klubben
ä r :
Albin 78-Klubben
C/O Maths Mattsson

Löa 7,80 m
 Lvl 6,65 m
 Bredd 2,75 m
 Djupgående, ca 1,49 m
 Deplacement, tom inkl motor ca 2350 kg
 Kölvikt ca 950 kg
 Motor Volvo Penta MD 5A/B/ 110S 5,5 kW
 (7,5 HK)

Total höjd mät från Kvl med mast exkl. Windex eller annat arrangemang 12,0 m
 Storsegel, standard 14,1 m²
 Genua 1 20,0 m²
 Genua 2, standardfock 14,0 m²
 Fock, hårdvind 8,6 m²
 Spinnaker 45 m²

Konstruktör:
 Peter Norlin

