



Hon är i skick som ny igen, trots att hennes namn ger en vink om viss ålderdom – hon heter eX:ett, med ex som i exemplar och express, och med ett som i nummer ett. Segling har hittat den allra första Expressen, som nu gör en inspirerande comeback.

TEXT: BENGT JÖRNSTEDT

"ETTAN" PÅ BANAN IGEN



eX:ett – med tillverkningsnummer 001.

BYGGDES UPP IGEN

Hennes första skeppare var André Nilsson i Höganäs. Han döpte sin båt till Elin Express och kappsegelade flitigt; Elin Express mättes in i såväl Scandicap som Dansk Handicap.

På ett annat mätbrev står Herbert Rosling i Malmö registrerad som ägare. Datum framgår inte, men sannolikt var han nummer två i ordningen innan båten så småningom såldes upp till ostkusten. Där hammade hon med tiden i malpåse, och kanske skulle hon glömmas i utförslagen om inte seglaren och båtbyggaren Dick Larsson i Norrköping häromåret råkade ut för en olycka:

– Jag hade ramlat ner från en container och skadat ryggen, låg hemma och tyckte livet var tråkigt. Och en god vän till mig hade försvunnit i tsunamin. En kompis och jag kom överens om att göra något för att skingra tankarna, berättar Dick.

Man köpte loss Elin Express, medvetna om att ett rejält projekt väntade:

– Vi plockade ner hela båten och byggde upp den igen från scratch, förklarar Dick.

SATSNING MED ETT MÅL

Idag är eX:ett en mönster-Express, ingen människa kan ana att hon är den allra första av mer än 1400 systrar. Inte förrän storseglet sätts och SWE-1 fladdrar ut och skotar in. Sånt imponerar och inspirerar, men det är inte fråga om nostalgisk show-off. Dick Larsson och hans medläggare Lennart Segerberg är aktiva kappsegelare i Norrköping, där Expressen har fått ett uppsving och klassen är starkare än på länge. Och eX:ett är med och hugger i toppen; Dick och Lennart har siktet inställt på en bra placering när SM seglas i Arkösund sommaren 2009. Men deras satsning har också en mer "filosofisk" sida:

– Vi ville se om vi kunde få en konkurrenskraftig båt av det allra första exet, förklarar Lennart.

DUBBEL UTMANING

En utmaning i utmaningen, alltså. Och på den punkten har Dick och Lennart redan →

Hon har fått ett träffande namn, för eX:ett är faktiskt den allra första Albin Express som byggdes. Om någon skulle tvivla på den saken så finns en liten skylt i sittbrunnen med tillverkningsnumret präglat i plåten: Nr 1.

Allt är relativt, men det här är gammalt – Albin Express # 1 levererades från fabrik den 6 april anno 1979. Det finns klara besked

om den saken också, för med varje båt levererades ett certifikat. Det är alltså nästan 30 år sedan, den vår då Albin Marin inledde lanseringen av sin nya nischbåt, den sportiga tuffingen som skulle erövra Seglarsverige.

Och nu är hon alltså ute på banan igen, gamla "ettan", i skick som i fornstora dagar tack vare sina nya ägare, de fjärde i ordningen.



**EX:ETT ÄR MED
OCH HUGGER I
TOPPEN, SIKTET
ÄR INSTÄLLT PÅ
SM 2009.**

lyckats. Man föreställer sig ju gärna att de tidiga exemplaren av en båttyp med decenier på nacken ska befina sig i ett tillstånd av förfall, och ifråga om Elin Express stämde den bilden:

– Det växte mossa på henne, hon var grön. Basinredet var knäckt, och det fanns inga bottenstockar, berättar Dick.

Allt som gick att riva ur togs bort under renoveringen. Det var lätt gjort, Expressen var från början en utpräglad lågprisbåt som fick enklast tänkbara inredning. Istället för hylla och skåprad i salongen monterades påsar i kanvasduk. Pentryt är en låda som dras ut på gejdrar från ena stickkojen. Och någon skötselkrävande inombordsmotor finns inte. Allt det här gör det enkelt att snygga till en Express, det krävs mest bara slipning, målning och lackning av invändiga ytor och trädetaljer.

NYA STOCKAR

Mer jobb hade Dick och Lennart med lågprisbåtens strukturella brister, som till exempel fönsterventilerna i ruffen:

– Det är en Express-sjuka, ventilerna som är skruvade lossnar eftersom hela båten skruvar sig. Vi limmade fast rutorna, men man måste vara noga med att det blir rätt tjocklek på limmet så att det kan flexa med båtens rörelser, säger Dick.

Sprickan i det trasiga basinredet plastades ihop, och dessutom passade man på att sätta in bottenstockar. Den detaljen är något som står på varje Express-ägares måste-lista, och mängder av båtar har åtgärdats under åren. I jakten på kostnader valde Albin Marin på sin tid att slopa bottenstockarna och nöjdé sig med att biffa upp laminatet i bordläggningen kring köllådan lite extra.

Men det räckte inte, krafterna från kölen behöver tas upp av tvärgående förstyrningar i kölsvinet, alltså traditionella bottenstockar. Att installera dem i en begagnad Express är dessbättre ett okomplicerat jobb; de byggs upp med plastlaminat över en stomme av Divinycell (beskrivet i Segling nr 7 1996: "Kölar som svajar, så installeras bottenstockar").

För Dick Larsson, t v, och Lennart Segerberg är ex:etts renoveringsfas avklarad, nu laddar man för Express-SM i Arkösund 2009.



I skick som ny –
men det är faktiskt
Express # 1 från 1979.

KÖL OCH KÖLSVIN I FOKUS

För Dick och Lennart underlättades arbetet av att kölen i det här läget tagits loss.

– Kölna var inte bra. De tillverkades i Polen, och tydligen göts de liggande, berättar Dick.

Expressens köl blev ojämnm och asymmetrisk. För familjeseglaren spelar detta mindre roll, men för kappsegelaren är en fenkös form och finish avgörande för prestandan. Här fanns mycket att vinna, och tusentals arbetsstimmor har under åren lagts ner på Expressernas kölar. Det har inte bara handlat om jakten på speed, det är också en mental fråga – den goda vetskapanen om att inget lämnats åt slumpen.

För att få fason på eX:etts köl valde Dick och Lennart en speciell metod:

– En kille i Göteborg har fräst en plugg med den exakta kölprofilen och gjort en form på den. Han klär formens insida med glasfiber, sedan sänks kölen ner i formen och så häller han i tjugo kilo epoxy. När det hela härdat har man en inplastad köl med perfekt form och gelcoat-finish, berättar Dick.

Hela operationen kostade ungefär 20 000 kronor, men då fick man en köl som är vida överlägsen originalet.

BÅTBYGGE I BLODET

Dick har alltid varit flitig kappsegelare, och det är inte första gången han renoverar en båt från grunden. Han gjorde samma sak →

ALBINS SVAR PÅ J-24

Om Albin Marin inte hade fått nobben av Rod Johnstone skulle Expressen antagligen aldrig ha funnits. Amerikanen Johnstone hade ritat J-24, kappsegelingsbåten som blev en världssuccé vid mitten av 1970-talet. Det var egentligen den båten Albin Marin ville bygga (på licens), men då hade J-Boats redan skaffat sig en tillverkare i Europa. Så det blev nobben.

EXTRA SKJUTS. Okej, då gör vi en egen båt, tyckte Albins marknadschef Lars Nylander. Uppdraget gick förstås till konstruktören Peter Norlin, som sedan några år ritat alla båtar åt Albin Marin. Lars Nylander hade konceptet klart för sig, och i det ingick att Johnstone och J-24 skulle få spö:

– Hon ska vara 30 procent billigare och 10 procent snabbare än J-24!

Det var utgångspunkten. I Albins fabrik i Visby byggdes en prototyp som fick

arbetsnamnet "Alma". Hon testsegelades mot en J-24 i alla slags väder, och jämförelsen visade att båtarna var exakt lika snabba. Det dög inte. "Alma" måste bli snabbare. Peter Norlin förlängde skrovet med 15 centimeter i aktern och ökade spantavståndet föröver, dessutom ökade han segelplanet. Det gav den extra skjuts man ville ha.

INTE BARA RACER.

Vem som kläckte namnet "Express" är det ingen som längre minns. Men när det väl förts på tal rådde ingen tvekan. "Alma" låt alldelens för tamt jämfört med snärtiga "Express".

Albin Express lanserades på nyåret 1979. Priset på 49 900 kronor var sensationellt lågt och en av anledningarna till den väldiga försäljningsframgång som földe. Men viktigast var nog ändå Expressens speciella koncept. Där J-24 var en ren racer var Albin Express

en racer/cruiser. Hon var inte bara övernattningsbar, hon var fullt beboelig med pentry, toa och snudd på ståhhöjd. Inredningen var enkel, men funktionell, ljus och trivsam. Uppe på däck hade Express en normal sittbrunn och en fin liten överbyggnad, allt förpackat i tuffa, sportiga linjer. Albin och Peter Norlin hade skapat en helt egen nischbåt.

1 400 BÅTAR! På bara några år tillverkades 1 400 Expresser vid Albins fabrik i Kristinehamn. Dessutom byggdes flera hundra båtar nere hos Elan i Slovenien. Albin Express blev snabbt Sveriges största kappsegelande kölbåtsklass, en position hon har än idag. I somras ställde 49 Expresser upp på SM i Nynäshamn.

Fotnot: Hela historien bakom Expressens tillkomst berättas i artikelförfattarens bok "Rena linjer, ren segling – Peter Norlin och hans båtar" som nyligen utkom på Nautiska Förlaget.



För Dick Larsson
är båtfixet en del
av seglarnöjet.

"MAN MÅSTE FÅ EN IDÉ, OCH SEN FÄR MAN MEKA OCH DONA, DET ÄR HALVA NÖJET"



FOTO: BENGT JÖRNSTEDT

De nya bottenstockarna i kölsvinet på eX:ett, en
åtgärd som rekommenderas för alla Expresser.

med en Safir på 80-talet, hittade ett slitet exemplar på en gammal loge och satte henne i ordning. Dick vet hur det ska gå till; han är utbildad på Storebros båtbyggarsskola, och han har det inte bara i närvana utan i blodet.

Dicks pappa är legendariske "Snipe-professorn" Alvar Larsson, som för snart ett halvsekel sedan försåg svenska ungdomar med ett par tusen Optimister, OK-jollar och Snipar, alla byggda i trä. Fortfarande jobbar hela familjen på marinan i Herstaberg utanför Norrköping, där Dick och hans bror Claes numera är de drivande krafterna.

EXEMPEL FÖR YNGRE

Men man behöver inte vara proffs som Dick för att sätta en trött Express i skick:

– Man måste få en idé, och sen får man meka och dona. Det är halva nöjet. Det får inte bli ett måste. Man åker ner en timme

eller två efter jobbet och gör något, säger Dick.

Han ser Express-satsningen som ett gott exempel för yngre seglare.

– En ordinär E-jolle kostar 40 000, och när ungarna växer upp tror de att en bra kölbåt måste costa flera hundra tusen. Men de kan köpa en gammal båt billigt, bara de vill göra jobbet.

Dick och Lennart har totalt betalat 160 000 kronor för eX:ett i det skick hon nu befinner sig, med fräscha segel, en perfekt köl och allt nytt ifråga om beslag, vinschar, stående och löpande rigg. Men då köpte de Express # 1 mycket billigt, och en del av de gamla prylarna – såsom utombordaren – kunde de sälja och få några tusenlappar för.

KAN INTE SKYLLA PÅ BÅTEN

Normalt kostar en begagnad Express mellan 100 000 och 200 000 kronor. Att även den billigaste och mest slitna går att få fräsch och konkurrenskraftig har Dick och Lennart visat. Deras utmaning har gått hem så här långt:

– Vi har seglat henne i två säsonger. Vi är väl fjärde eller femte båt på rankingen här i Norrköping. Farten ser jag inte som något problem, det hänger på oss som seglar henne, säger Dick.

– Hon är okomplicerad men känslig seglingsmässigt. För oss som är nya i båten gäller det att lära sig hitta växlarna, menar Lennart.

Det är precis som det ska vara, framgången beror på dem som styr och skotar. Dick och Lennart kan inte skylla på eX:ett om det går dåligt. Hänger det bara på henne skulle Albin Express # 1 mycket väl kunna bli nummer ett också i andra sammanhang.

Som till exempel vid SM i Arkösund nästa sommar...★



FOTO: BENGT JÖRNSTEDT

På däck är eX:ett "state-of-the-art" med vinscharna på piedestaler för korsskotning och upphöjd, kurvad storskotsskena.