



ALBIN 25:AN OCH 21

DUBBELRUFF OCH BRÄNSLEEKONOMI

Motortillverkaren Albin började bygga egna båtar 1966. Eller snarare: på ett rationellt sätt montera båtar under eget namn och efter Per Brohälls ritningar. Först kom segelbåten Vega (beskriven i Båtliv nr 2 2023), en riktig storsäljare, och 1969 följde man upp den succén med motorbåten Albin 25 i samma Brohällskt rundade stil. Text & arkiv: Stefan Iwanowski



VERKSAMHETEN I ALBIN-FABRIKEN

i Kroksvik utanför Kristinehamn tuffade på bra både på motorsidan, och båtsidan med framgångarna för Albin Vega. Skrov, inredning och olika lösa delar tillverkades på olika håll och monterades på löpande band (dock utan band).

Det var inte bara segelbåtar folk frågade efter vid denna tid när svenska folkets längtan till sjölivet var som störst. Vegan hade

ådragit sig ett visst rykte om att användas mer som motorbåt med pinne på än som seglare. En del kanske har hört uttrycket "Sluta segla, börja Vega". Delvis berodde detta på att Vegan var utrustad med en stark och tillförlitlig motor och när många som aldrig suttit i en båt tidigare, köpte sig en Vega, var det somliga som kanske tyckte att det var besvärligt att hålla reda på alla snören eller inte ville köra sicksack till målet.

Så, en motorbåt i produktionsprogrammet behövdes.

LARS LARSSON, SOM hade ärvt företaget av sin far, som i sin tur ärvt det av sin, vilade inte på lagrarna. Han utvecklade både produktionen av båtarna, marknadsföringen och försäljningssätten, bland annat med delbetalningar. Han var även väldigt lyhörd för köparnas åsikter och önskemål och hade



Fakta Albin 25

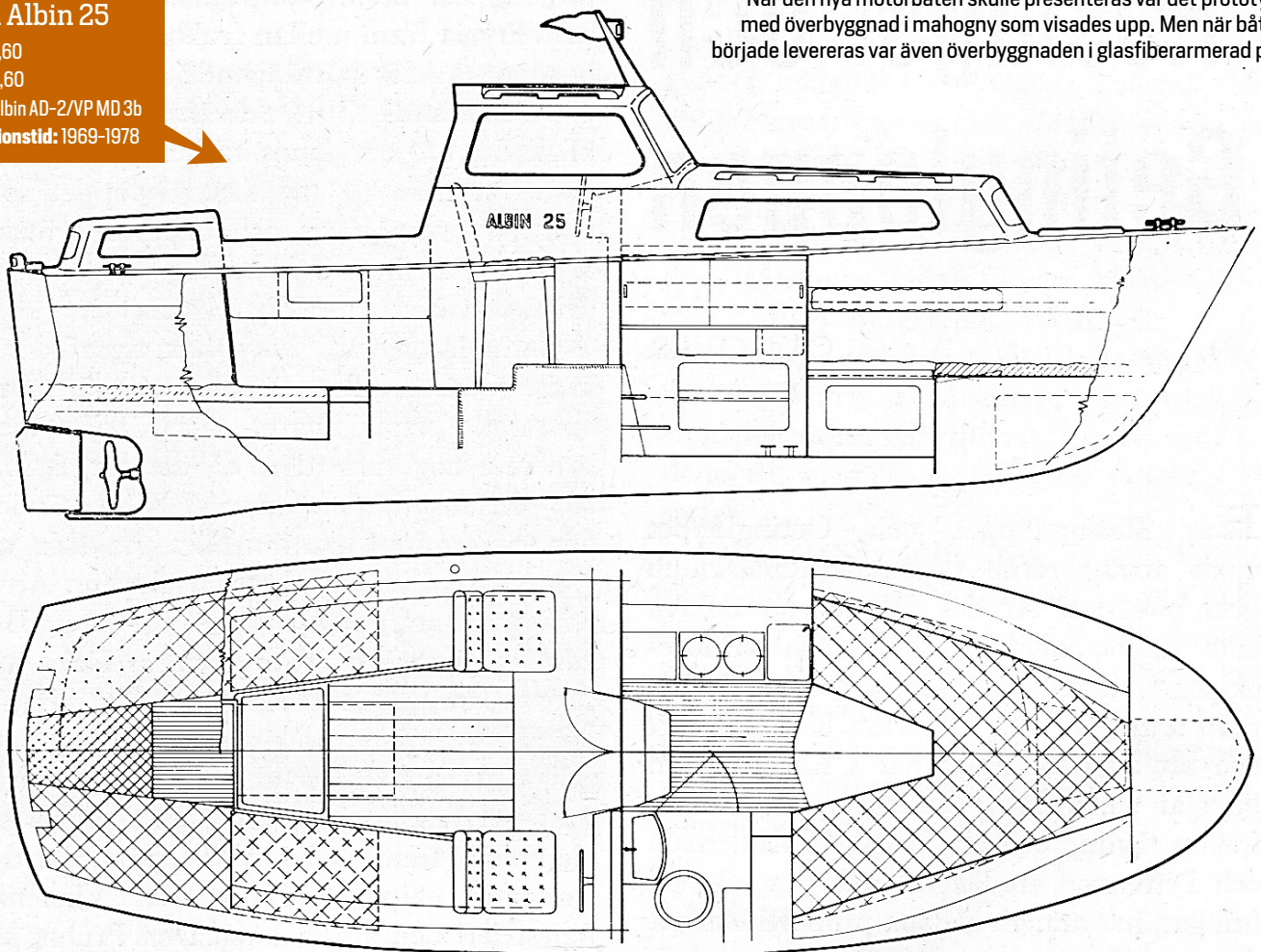
Längd: 7,60

Bredd: 2,60

Motor: Albin AD-2/VP MD 3b

Produktionstid: 1969-1978

När den nya motorbåten skulle presenteras var det prototypen, med överbyggnad i mahogny som visades upp. Men när båtarna började levereras var även överbyggnaden i glasfiberarmerad plast.



snappat upp tongångarna.

Om 25:ans tillkomst berättade Lars Larsson att han vaknade upp en natt i slutet av juni 1967 av tanken på att komplettera båtsortimentet med en motorbåt: "En motorbåt med en AD-2 (kortslagig dieselmotor med lugn gång som introducerades 1964, förf. anmärkn.), lugn fart, ekonomi i båten, och en konstruktör som inte var konventionell. Jag samlade ihop ledningsgrup-

pen och fick fria händer".

Han ringde och presenterade sin idé för Per Brohäll som sa "Men, jösses, skall du ge dig på att göra motorbåtar när det finns så många tillverkare i Sverige redan!".

"Jo, men det är ingen som gör en ordentlig familjebåt!", replikerade Larsson.

Tanken var att arrangera en konstruktionsstävling med Per Brohäll som domare. Men Larsson blev otålig och gav helt enkelt

uppdraget till Brohäll direkt. Brohäll hade aldrig ritat någon motorbåt tidigare men gjorde några skisser och en av dessa ritade han färdigt efter omröstning och hade linjeritningen klar i oktober.

EFTERSOM DET VAR den första motorbåten för både Brohäll och Albin gick de noggrant tillväga. En modell i skala 1:4 utprovades i bassäng, isolering av motorn provades fram



Ståhöjd i ruffen, ordentligt pentry och ett rejäl och avskilt toalettutrymme var några av de faktorer som bäddade för Albin 25:ans framgångar.

närmast vetenskapligt med olika motorhuvar och isoleringsmaterial. Sedan byggdes två prototyper, den ena med och den andra utan akterruff. Dessa testades och bedömdes av en smakjury varefter det beslutades att den med akterruff skulle sättas i produktion.

I augusti var pluggen till överbyggnaden i glasfiber inte klar, så när Albins nya motorbåt först presenterades var det med mahognyöverbyggnad. Ritningar och en bild på 25:an publicerades i september 1968 i tidningen Till Rors och följande nummer kom första annonsen.

Pressen bjöds in och båtjournalisten Bengt O. Allskog, som senare ritade Folkparcan, (se Båtliv nr 3-2024) skrev entusiastiskt: "En folkmotorbåt - drömmen om dubbelruff och bränsleekonomi - drömmen om den stora båten i litet format. Folkmotorbåten har vi väntat länge på. Fasen vet om inte Albin har producerat något åt det hållet."

Dubbelruff var ju inget nytt och andra billiga båtar fanns, men Per Brohäll hade använt sin långa erfarenhet av att leva ombord med sin familj under semestrarna, och hade lyckats pyssla ihop allt väsentligt som behövdes på en längd av 7,6 meter, cirka 25 fot. Här fanns både fyra kojor i två skilda utrymmen, ett avskilt toaletttrum med handfat och ett pentry värt namnet, samt hyfsat med stuvutrymme för det facila priset av 29 000 kronor

våren 1969. Redan före utställningen fick Albin beställning på 70 båtar och när premiäråret var slut kunde företaget summera 151 sålda båtar.

Att nykomlingen även belönades med priset Årets Båt 1969 av tidningen Båtnytt gav lite extra skjuts åt försäljningen.

25:an gick även att få med segelrigg. Men det räckte inte riktigt till för att det skulle kallas för motorseglare. Utan barlast och med endast 60 graders kryssvinkel och avdrift på detta så fungerade seglen bäst för att göra båten mer stabil i sidsjö och svall.

I februari samma år började Brohäll skissa på en mindre modell. När Albin 21 presente-



Dubbelruffen blev en mysig koja för medföljande barn, men fullängdskojorna räckte även till för vuxna.

rades i oktober 1969 var mahogny borta och hela båtarna var i glasfiber. 21:an var en enklare och kortad version av föregångaren och utan akterruff. Genom avsaknaden av akterruff och genom att placera motorn längst bak, med bensinmotor av typ O-22 motor med vinkelväxel, hade man trots kortare längd lyckats skapa ett ökat utrymme i sittbrunnen. Den försvann dock ganska snabbt och ersattes först 1973 av snarlika men större 25 Fisherman.

Hastigheten med AD-2:an toppade cirka 7 knop, vilket uppfattades som lite långsamt. Så 1972 förlängdes skrovet med 10 centimeter och anpassades för en Volvo Penta MD3B som puttade iväg ekipaget i 11 knop.

När Albin 25, som var resultatet av Lars Larssons nattliga idé och Brohälls semestererfarenheter, lades ner 1978 hade den byggts i drygt 2 500 exemplar. Det imponerar verkligen än idag.

ATT ALBIN 25:AN inte var någon tillfällig fluga förstår man av att de under många år efter de slutat produceras, fortfarande hade ett jämförelsevis högt andrahandsvärde. Idag varierar det, och om du inte nödvändigtvis behöver plats för tvättmaskin och storbilds-TV eller måste fräsa förbi naturen i 40 knop när du ska uppleva skärgården, så får du fortfarande en mycket bra och användbar båt för en mycket rimlig summa. ☺

"Det är ingen som gör en riktig familjebåt!"

LARS LARSSON

