



Schnell und elegant

Luffe 43

Erfolgreiche IMS Kreuzer sind nervös, sensibel, spartanisch eingerichtet und nur mit Kraft und Geschick zu segeln - mit diesem Vorurteil räumt die dänische *Luffe 43* gründlich auf. Das Boot zeigt, welche Möglichkeiten in einer modernen Konstruktion stecken.

von Ralf G. Weise • Grafik: Jochen Peschke

Die Werft von Oluf Jörgensen in Kolding ist nicht groß. Acht Bootsbauer sind dort beschäftigt; sie bauen dort, je nach Schiffsgröße, zehn bis zwölf Yachten pro Jahr, von denen in der Regel drei oder vier nach Deutschland exportiert werden. 1973 begann Jörgensen hölzerne Drachen zu bauen, darauf folgte ein Schärenkreuzer. Das Inter-



Auch vom Cockpitsüßl aus kann man bequem steuern.



Gurtband für den Heckanker: So liegt die Leine immer klar.

esse an diesem schlanken, schnellen Schiff war so groß, dass er ein Boot mit demselben Geschwindigkeitspotential, aber einer großzügigeren Einrichtung entwickelte. So folgte 1979 die *Luffe 37*, von der bis heute 180 Stück abgeliefert worden sind. 1983 kam die *Luffe 44* dazu, die länger und noch schneller war. Anschließend wurden Schiffe von 40, 46, 48 und 54 Fuß Länge gebaut. Einmal verließ sogar ein 74 Fuß langer Einzelbau die Werft. Alle Schiffe sind von Jörgensen selbst konstruiert. Da er selber ein begeisterter Handwerker ist, legt er oft genug noch selber in seiner Werkstatt mit Hand an. Die *Luffe 43* kam 1994 auf den Markt und wurde seither 25-mal gebaut. In diversen Regatten zeigte sie ihrer Konkurrenz das Heck; einer der größten Erfolge war 1998 die deutsche IMS-Meisterschaft, bei der sie einen dritten Platz belegte. Im letzten Herbst noch gewann sie nach berechneter Zeit die Flensburger Herbstwettfahrt und wurde nach gesegelter Zeit nur noch von längeren *X-Yachten* und einer *Swan 56* ausgesegelt. Die *Luffe 43* ist ein außerordentlich elegantes Boot: Der tiefblaue schlanke Rumpf, das hohe Dreisalingrigg über dem makellosen Teakdeck, der niedrige, gestreckte Aufbau ohne Sprayhood und das eher flach gehaltene, große Cockpit geben ihr das Erscheinungsbild einer „Dame aus gutem Hause“. Dass sich in dem schlank wirkenden Rumpf ein großzügig bemessener Innenraum verbirgt, vermutet man zunächst nicht. Dabei gehorcht die Linienführung nicht einem ästhetischen Selbstzweck, sondern sie zeichnet ein leicht handhabbares, schnelles Schiff aus.



Die Rollanlage ist unter Deck versenkt, dahinter befindet sich abgeschottet die eigentliche Vorkiepe.

Der Innenausbau: Unter Deck gibt die Werft ein Konzept vor und stellt verschiedene Ausbauplätze zur Auswahl. So kann man zwischen zwei und drei Schlafkabinen wählen und innerhalb der Kabinen Kojenanordnung und Schrankraumgestaltung wählen.

Auch im Detail ist der Innenausbau variabel. So ist das von uns gesegelte Schiff nur spärlich mit Handgriffen ausgestattet; denkbar sind aber auch richtig kräftige Stützen seitlich von Pantry und Kartentisch und ausgearbeitete Griffe an den hohen Süllkanten oder auch Handgriffe unter der Decke.

Das Testboot ist traditionell mit viel Kirschholz in sauberer, handwerklich hoher Qualität ausgebaut. Standard ist Mahagoni, doch kann der Kunde sich im Grunde jede Holzart und hier

wiederum die Furniere selber aussuchen. Wenn er also Kirsche bevorzugt, kann er sagen, ob er ein eher ruhigeres Deckfurnier oder eines mit deutlicher Flammung bevorzugt.

Das Testboot ist mit zwei Achterkajüten ausgestattet; sie wirken durch die Holzweigerung und den qualitativ guten Ausbau sehr wohnlich. Ausreichend Platz ist vorhanden, auch wenn das Schiff achtern naturgemäß nicht so viel Lebensraum bietet wie Fahrten-schiffe, deren hoher Freibord bis zum Spiegel durchgezogen ist.

Vor den Achterkajüten ist an Backbord die Pantry angeordnet. Die weist zwar sehr viel Platz zum Arbeiten und Stauen auf, lässt aber im Seebetrieb Möglichkeiten zum Festhalten und Einkeilen vermissen. In diesem Bereich muss der zukünftige Eigner darauf achten, dass er die für ihn wichtigen Details mit der Werft bespricht.

Gegenüber der Pantry liegt die Navigationsecke. Der Kartentisch ist groß genug für eine einmal gefaltete BSH-Karte und bietet in seiner Peripherie viel Stauraum. Hier ist auch die Elektrik untergebracht, an die man durch Abklappen des Schaltpanels schnell und bequem herankommt.

Der Salon ist traditionell mit seegerechten Längskojen ausgestattet, der Tisch ist fest verankert, und Stauraum gibt es genug. Der Raum unter den Kojen wird allerdings von den Wassertanks eingenommen. Die sind hier im Gewichtsschwerpunkt allemal besser aufgehoben als im Vorschiff; dort sind sie auf vielen Serienschiffen heute zu finden.

Weiter vorne an Backbord befindet sich der große WC/Duschraum. Dort

von uns gesegelt



Der Salon ist traditionell ausgebaut.



Auch das Vorschiff wirkt mit seiner hölzernen Wegerung traditionell.



Die Pantry ist geräumig, aber nicht seegerecht.



Ein 22 Kilowatt starker Volvo-Diesel treibt das Schiff an.

ist zum Teil die Innenschale zu sehen, zum Teil wurde hier aber auch Holz verbaut, es geht also selbst hier gemütlich zu.

Ganz vorne liegt eine Doppelkabine mit großer Doppelkoje, Schrank und Stauraum, Borden und einem Sitz.

Unter Motor: Ausgerüstet ist das Schiff mit einem 22 Kilowatt (30 PS) leistenden Volvo-Diesel. Man kommt sehr schnell von vorne und von hinten an den Motor heran. Die gesamte Technik ist ordentlich eingebaut.

In langsamer Marschfahrt und mit 2.500 Umdrehungen pro Minute läuft das Schiff 5,7 Knoten schnell, dabei ist es unter Deck angenehm ruhig. Bei Höchstfahrt und 3.700 Umdrehungen pro Minute erreichen wir mit 7,7 Knoten nicht ganz die Rumpfgeschwindigkeit von acht Knoten. Da die Nenndrehzahl aber bei 3.600 Umdrehungen pro Minute liegt, mag es sein, dass mit einem besser angepassten Propeller (zum Beispiel mit höherer Steigung) die Rumpfgeschwindigkeit doch erreicht wird. Im Vorschiff ist es auch jetzt leise, im Achterschiff ist die Maschine jedoch deutlich zu vernehmen; insgesamt möchten wir dem Boot aber eine gute Schallsolierung bescheinigen.

Wenn man die Pinne in der Hand hält, spürt man deutlich den Schraubenschwall am Ruder vorbeiströmen. Lässt man das Ruder los, läuft das Schiff sofort aus dem Kurs. Das ist der Preis, den man für die Vorbalancierung des Ruderblattes zahlen muss. Allerdings sorgt dieses Ruder auch für einen sehr engen Drehkreis, der innerhalb einer Schiffslänge liegt.

Zum Aufstoppen aus einer Fahrt von

sechs Knoten brauchen wir 15 Meter Raum; das ist trotz des zweiflügeligen Faltpoppers ein erstaunlich guter Wert. Üblicherweise wird ein kurzer Bremsweg eher mit festen Dreiflügelpropellern erreicht. Während des Stopp-Manövers zeigt sich kein Radeneffekt, und bei Fahrt zurück ist das Schiff genau zu dirigieren.

Unter Segeln: Das Großsegel kann gut vom Cockpit aus gesetzt werden. Alle Fallen sind nach achtern auf die guten Hebelklemmen und die ausreichend dimensionierten Winschen umgelenkt. Sie laufen von der vorderen Umlenkung bis nach achtern verdeckt unter dem Kajütaufbau; das sieht nicht nur gut aus, sondern es hält auch das Deck klar.

Zunächst weht es mit neun Knoten, dabei erreichen wir hoch am Wind etwa vier Knoten Speed, mit einem Schrick in der Schot werden es gut fünf Knoten.

Um das Großsegel zu trimmen, arbeitet man mit einer besonders aufwendigen und raffinierten Großschotführung. Die Schot wird auf den auch unter Last einzustellenden Frederiksen-Traveller über einen einfachen Block umgelenkt, läuft dann nach vorne und kann entweder Backbord oder Steuerbord über eine Winsch geholt werden. So hat man als Steuermann die Schot jederzeit sicher im Griff, man kann sie stehend oder sitzend holen, und dank der großen Winschen dürften sie auch bei Starkwind noch einfach zu bedienen sein. Bei den anschließenden Wenden und Halsen bewährt sich dieses System bestens. Die beste Höhe nur unter Groß liegt bei erstaunlichen 30 Grad am wahren Wind; das Schiff läuft dann noch 3,5 Knoten schnell. Auch die Wendenklappen, wie erwartet, unter dieser Besegelung sehr sicher und schnell. Das Schiff verliert kaum Fahrt dabei. Das Boot liegt auf allen Kursen zum Wind ausgeglichen und kursstabil auf dem Ruder.

Dann setzen wir die Genua II. Mit vier Windstärken (14 Knoten) bläst es mittlerweile. So laufen wir mit fast 7,5 Knoten über die Förde.

Nachdem wir die Schoten dichtgenommen haben und so hoch wie möglich angeluvt sind, kommen wir wieder bis auf 30 Grad an den wahren Wind. Etwas mehr als vier Knoten laufen wir noch - ein erstaunlicher Wert. Er zeugt nicht nur von



Viel Platz am Kartentisch.

dem gut gestalteten Unterwasserschiff, den strömungstechnisch optimierten Anhängen und dem widerstandsarmen Rigg. Diese Werte sind nur in Verbindung mit den gut geschnittenen *North*-Segeln und der stimmigen Beschlagsausstattung möglich, die einen regattagerechten Trimm der Segel zulassen.

Auf allen Kursen zum Wind ist kaum Ruderdruck zu spüren - sicher und direkt lässt sich die *Luffe* mit der Pinne steuern. Trotzdem ist sie relativ kursstabil und reagiert bei einfallenden Böen gutmütig, das heißt, der Ruderdruck nimmt kaum zu, und das Steuerverhalten bleibt bei zunehmender Krängung das gleiche.

Dabei kann man bequem auf den Duchten oder dem dafür gut geformten Süll sitzen, den Pinnenausleger in der Hand, mit freier Sicht nach vorne. Die Wenden klappen wieder einwandfrei, und das Schiff verliert kaum an Fahrt. Die wenig überlappende Genua II ist für diese Verhältnisse genau richtig gewählt, schnell kann sie übergenommen und mit den großen *Anderson*-Wünschen dichtgeholt werden.

Für den 360-Grad-Kreis mit belegten Schoten, unseren Indikator für Wendigkeit, benötigen wir eine Schiffslänge Raum und nur 19 Sekunden. Die Beschleunigungskräfte achtern im Cockpit sind dabei so stark, dass man sich gehörig festhalten oder hinsetzen muss, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Von allen Tests, die wir bisher mit Schiffen vergleichbarer Größe gefahren haben, hat dieser die besten Werte gebracht.

Als eine Bö von 16 Knoten, also knapp fünf Windstärken, einfällt, legt sich die *Luffe* noch etwas mehr auf die Seite und erreicht völlig unspektakulär die Rumpfgeschwindigkeit von acht Knoten. Dabei türmen sich keine Wellen auf, es fliegt keine Gischt, man spürt kein Vibrieren. So ist zu vermuten, dass bei starkem Wind die Höchstfahrt weit über der Rumpfgeschwindigkeit liegen wird.

An den Wind gebracht hält sie immer noch ihre sieben Knoten und krängt so weit, bis das Deck noch 20 bis 30 Zentimeter über Wasser liegt. Die optimale Höhe beträgt jetzt etwa 40 Grad; das Boot ist dann noch 6,5 Knoten schnell.

Leider sind diese Böen auch die stärksten des Tages. Gerne hätte ich die *Luffe* noch bei härterem Wind aus-

von uns gesegelt

probiert, und das nicht nur aus der Sicht eines möglichst guten Testberichtes – es macht einfach Spaß, dieses Schiff zu segeln.

Die Bauweise: Das Schiff wird als Sandwichkonstruktion mit einem Schaumkern aus PVC-Hartschaum gebaut. Die Bodensektion ist durch einen einlaminieren Rahmen aus Stahl verstärkt. Der trägt den Mast, nimmt die Zugstangen der Püttinge auf, und an ihn ist der Kiel geschraubt.

Als Harz wird Isophthalsäure-Polyester benutzt, das eine große Resistenz gegenüber Osmose entwickelt.

Der Ausbau wird normalerweise in Mahagoni vorgenommen, doch ist jede andere Holzart möglich.

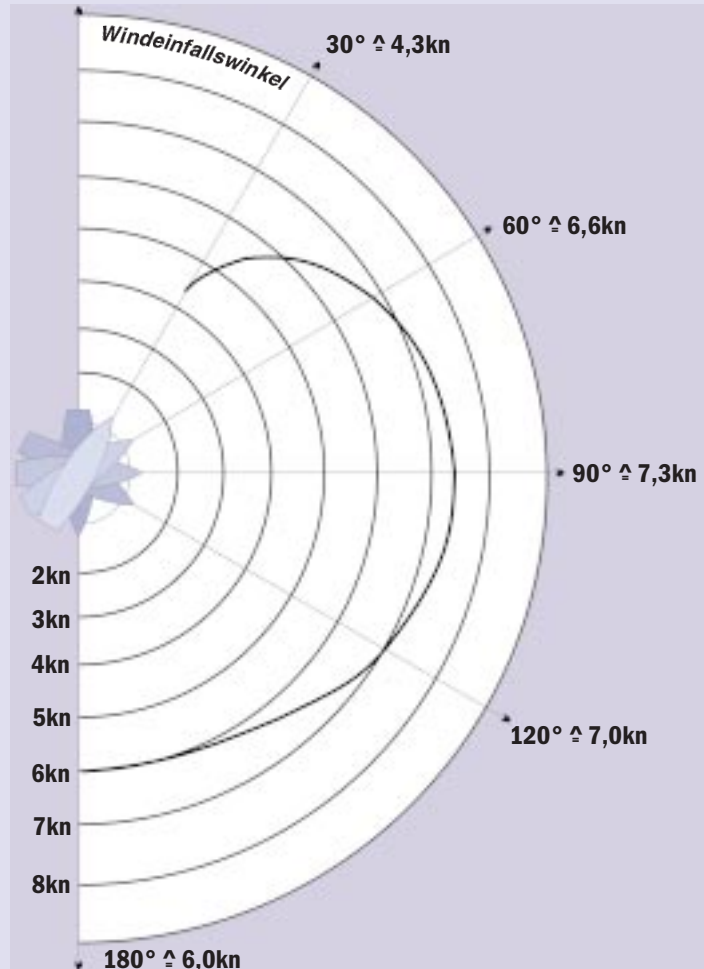
Bei allen Details kann der zukünftige Eigner das Schiff mitgestalten. Abgesehen von der Einrichtung kann noch zwischen verschiedenen Kielversionen, Beschlagsausrüstungen, zwischen Rad- oder Pinnensteuerung und verschiedenen Außenhautfarben gewählt werden. Auch das sonstige technische Equipment ist variabel. Das Schiff kann teilweise oder komplett mit einem Teakstabdeck belegt werden, und hinsichtlich der Segelgarderobe gibt es vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten. So ist das Schiff, verglichen mit der großen Konkurrenz, im Grunde kein richtiges Serienschiff, sondern schon fast ein Einzelbau nach Kundenwunsch, bei dem lediglich die Hauptparameter festgeschrieben sind.

Die Yacht ist in allen Bereichen handwerklich gut gefertigt und lässt eine hohe Lebenserwartung vermuten. Das spiegelt sich letztendlich auch im Marktwert für eine gebrauchte *Luffe* wieder. Nicht selten werden Preise erzielt, die nominal genauso hoch sind wie der ursprüngliche Anschaffungspreis der Neuyacht.

Fazit: Die *Luffe* ist ein gelungener schneller IMS-Fahrtenkreuzer, der auf Regatten unter kundiger Crew vorne mitsegeln wird. Er zeichnet sich durch Eleganz, ausgezeichnete Segeleigenschaften und saubere handwerkliche Verarbeitung aus. Der Preis von rund 376.000 Mark für die Standardausführung ist gerechtfertigt.



Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 12 Knoten = 4 Beaufort
Wellenhöhe: 0,1 bis 0,2 Meter
Besegelung: Großsegel, Genua II,
zusammen etwa 85 Quadratmeter

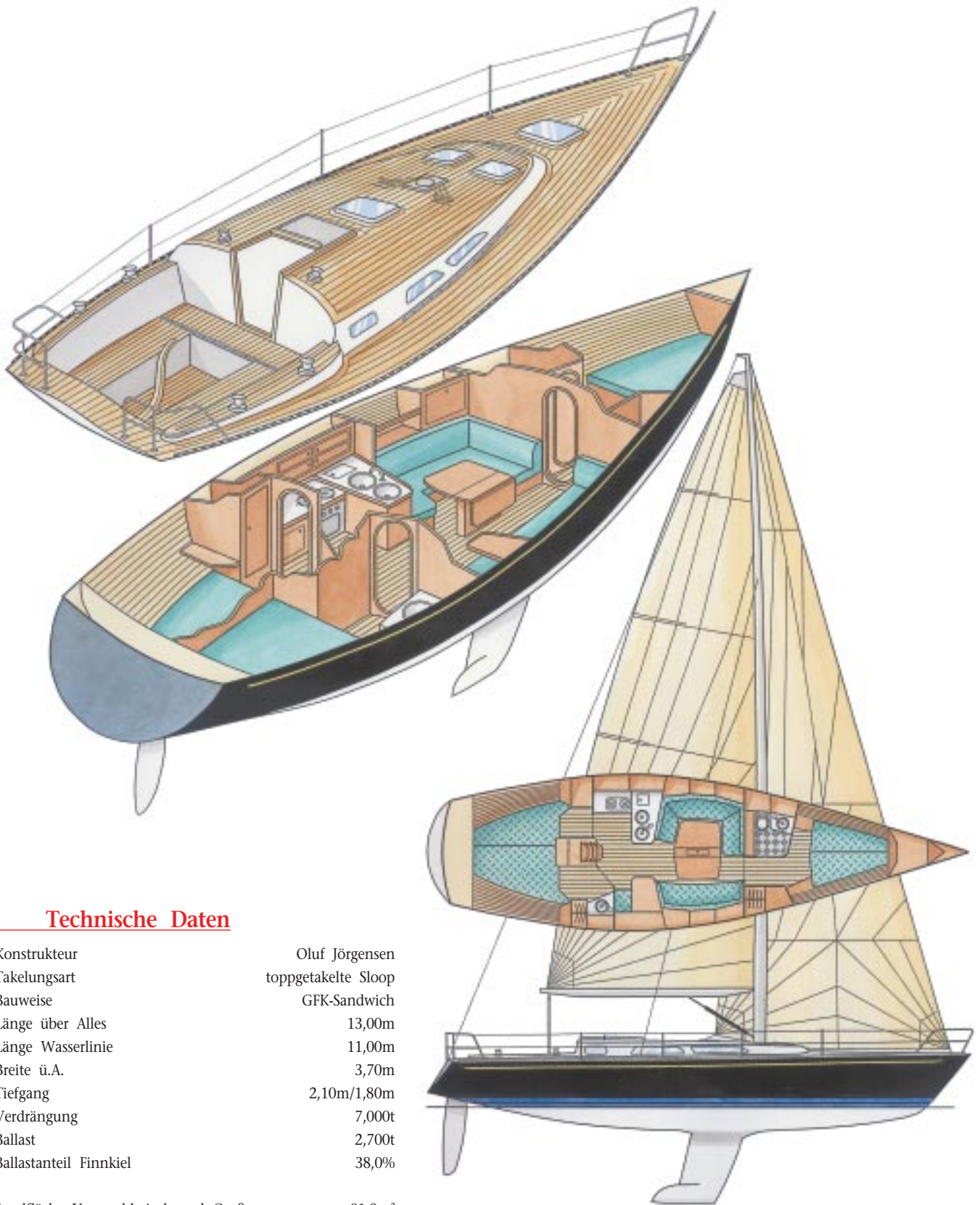
Preis und Ausstattung

Preis ab Werft DM 376.255,-
inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten: 22-Kilowatt-Volvo-Diesel, Suunto-Kompass, Handlenzpumpe, elektrische Lenzpumpe, Positionslampen, hydraulisch verstellbarer Baumniederholer, zehn Fußblöcke um den Mastfuß herum verteilt, kugelgelagerter Großschottraveller, sechs selbstholende Winschen, Festmacherleinen, 15-Kilogramm-Seagrapp-Anker mit Leine, Druckwassersystem, Dusche, zwei Batterien 140-Amperestunden, Eisbox, Gasherd mit Backofen.

Das von uns gesegelte Boot war zusätzlich ausgestattet mit (Auszug): Teakdeck, Kirschholzausbau, Kühlaggregat, umfangreicher Instrumentierung, diversen Zusatzsegeln, Reckmann-Genuarollanlage, Rodrigg, Landanschluss; damit kostet das Schiff annähernd DM 450.000,-

Deutscher Händler: Karl Haase, Flensburg
Tel: (0461) 3 65 29
Fax: (0461) 3 65 25



Technische Daten

Konstrukteur	Oluf Jörgensen
Takelungsart	toppgetakelte Sloop
Bauweise	GFK-Sandwich
Länge über Alles	13,00m
Länge Wasserlinie	11,00m
Breite ü.A.	3,70m
Tiefgang	2,10m/1,80m
Verdrängung	7,000t
Ballast	2,700t
Ballastanteil Finnkiel	38,0%

Segelfläche Vorsegeldreieck und Groß	81,9m ²
Großsegel durchgelattet	43,0m ²
Genua 135%	53,0m ²
Genua II	42,0m ²
Spinnaker	135,0m ²

Maschine	Volvo-Penta 22 Kilowatt mit Saildrive und Faltpropeller
Tankkapazität Diesel	80l
Tankkapazität Wasser	200l
Stehhöhe Salon maximal	1,93m

Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	8
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,0kn
Längen-/Breitenverhältnis	2,95/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,73/1
spez. Segelfläche	11,73m ² /t