



**Der Kleinkreuzer LA 28 unter
dem 65-Quadratmeter-
Gennaker auf der Müritz**

HAND-UND AUGEN- SCHMEICHLER

*Die LA 28 ist einer der **MUTIGSTEN ENTWÜRFE** der letzten Jahre, sowohl in der Optik als auch in der Bauweise. Hinter den auffälligen **RUNDUNGEN** des formverleimten Holzbootes verbirgt sich ein schlaues Konzept*



Allein oder mit bis zu
vier Personen lässt
sich die LA 28 segeln

M

it der LA 28 hat im Herbst ein echter Hingucker auf dem deutschen Bootsmarkt für Furore gesorgt. Form und Material sicherten der Neuerscheinung

auf der Messe Hanseboot einen selten abreißenden Interessentenstrom. Nicht nur, dass es kaum noch Neubauten in Holz zu sehen gibt, auch das besondere Design mit dem stark gerundeten Seitendeck, dazu das Kohlefaserrigg und Membranseegel stellen eine Mischung aus Klassik und Moderne dar, deren Faszination sich wohl kaum ein Segler entziehen kann.

Initiator der LA 28 ist Lothar Fichtner aus Waren an der Müritz. Der 62-jährige Unternehmer im Industrieanlagenbau, ehemaliger Fahrten- und gelegentlicher Regattasegler, wünschte sich einen Daysailer, mit dem er auf dem Mittelmeer vor Mallorca, wo er das Winterhalbjahr verbringt, segeln könnte. Einhandtauglich sollte er sein und über ausreichend Ballast verfügen.

Zu diesem Zweck hatte er sich bereits eine Shark 24 restaurieren lassen, ein Projekt, aus dem eine neue, kleine Werft in Waren

hervorging, zusammen mit dem Bootsbaumeister Andreas Zehle, der zuvor bei der Bootswerft Christen, bekannt durch ihre schnellen 20er-Regatta-Jollis, hobelte und lackierte. Doch er hatte seine Stelle verloren und fand mit Fichtner nun einen neuen Arbeitgeber. Der Zusammenschluss der beiden schlägt sich auch im Firmennamen nieder, LA-Yacht steht für Lothar und Andi.

Ursprünglich hatte Fichtner einen ganz anderen Plan, zu seinem Boot für Mallorca zu kommen: Er kaufte den Kern eines mo-

dernen 20er-Jollenkreuzers. Dieser wurde verlängert und diente als Form für einen 20er, mit dem Fichtner auf der Müritz segeln will (siehe Seite 88), dem ersten echten Neubau der jungen Werft. „Zunächst war nur das Ziel, die Leute in Arbeit zu halten“, so Fichtner, der später auch zwei Gesellen übernahm, „solche Künstler in Holzarbeiten kann man doch nicht einfach gehen lassen.“ Die 20er-Form sollte dann weiter modifiziert sowie hochbordiger werden und das geplante Boot einen Kiel erhalten, den der Far East 26, den Fichtner in China geordert hatte.

Da ihm jedoch Bedenken kamen, ob das alles so richtig zusammenpassen würde, zog er mit Martin Menzner, 49, von Berckemeyer Yacht Design aus Laboe einen ausgewiesenen Fachmann zu Rate. Was offenbar keine schlechte Entscheidung war: Denn Menzner, übrigens Deutschlands erfolgreichster J80-Segler, musste Fichtners Elan einen Dämpfer erteilen – der 20er habe nicht ausreichend Volumen für einen solchen Kiel.

Da der aufwändige Anhang mit Carbonshaft und Bleibombe aber nun einmal da war, erteilte Fichtner Menzner den Auftrag, eben ein Boot zu konstruieren, das diesen

DIE UNGEWÖHNLICHE FORM SOLL AUFMERKSAMKEIT ERREGEN

FEINSTE BOOTSBAUKUNST

Kiel tragen könne. Zudem sollte es ein echter Hingucker sein, denn die junge Werft benötigte Aufmerksamkeit.

Menzner ließ sich bei seinem Entwurf von den Formen moderner Mehrumpfer inspirieren, mit ihren Wavepiercer-Bügen und abgerundeten Decks, die den Windwiderstand verringern. „Ich bin überzeugt, dass diese Stilelemente immer mehr Einzug in den normalen Yachtbau finden werden“, so Menzner.

RUNDE ECKEN

Das hervorstechendste Merkmal, der gerundete Übergang vom Rumpf zum Deck, ist ein Augen- und Handschmeichler. Wohl kaum ein Messebesucher konnte es sich verkneifen, mit der Hand die wohlgeformte Wölbung nachzufahren. Das Ziel, Aufmerksamkeit zu erregen, wurde damit erreicht.

Die Rundung birgt jedoch viel mehr Interessantes, was sich erst im Innenraum erschließt. Die Höhe des Freibordes lässt sich mit der Rundung sehr gut kaschieren. Das Deck kann so höher liegen, das Ergebnis ist ein sehr unauffälliger, flacher Aufbau und dennoch für einen Daysailer dieser Größe enorm viel Höhe im Innenraum. Dasselbe Ergebnis hätte mit einem schrägen Übergang von Rumpf und Deck erzielt werden können, ähnlich wie bei der Bente 24, „doch wir wollten zeigen, was die Bootsbauer können und außerdem ein schönes Boot, deshalb die Formverleimung“, so Menzner.

Dabei werden mehrere Schichten Mahagonifurnier übereinandergeklebt, was mit harten Knicken nicht möglich ist. Das Furnier würde brechen – ein weiterer Grund also für die Rundungen. Zugleich machte dieses Stilelement eine unkonventionelle Herstellungsmethode nötig. Es werden nicht Rumpf und Deck gebaut und dann verbunden, sondern eine komplette linke und rechte Seite in der Mitte zusammengeklebt.

KAUM KOMFORT

Dank des relativ hoch liegenden Decks kann auf den Hundekojen im Salon selbst unter dem Seitendeck mit einer lichten Höhe von 73 Zentimetern noch bequem gesessen werden. Was umso wichtiger ist, als die LA 28 ansonsten kaum Komfort bietet; sie ist eben ein Daysailer, allerdings mit vier vollwertigen Schlafplätzen und einem Mini-Salon. Die „Stehhöhe“ dort beträgt jedoch gerade mal 1,35 Meter, mehr ist aber gar nicht →



*Das Cockpit ist sehr geräumig für **AKTIVES SEGELN**, die Beslagsanordnung und Qualität zeugen von Erfahrung. Alles funktioniert **PERFEKT UND LEICHTGÄNGIG***

LIEBE IM DETAIL



BUGSPRIET
*Die Öffnung für das ausfahr-
bare Carbonrohr fluchtet
mit den Rumpflinien*



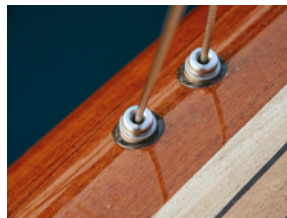
SELBSTWENDEFOCK
*Die Schiene für den Schot-
wagen sitzt auf einem filigra-
nen Träger aus Kohlefaser*



VORLUK
*Licht fällt durch das Luk ins
Innere, die restliche Kunst-
stofffläche ist nur Design*



RUDER
*Sauber profiliert, optimal
gelagert, mit Kohlefaser-Stil-
elementen – einfach perfekt*

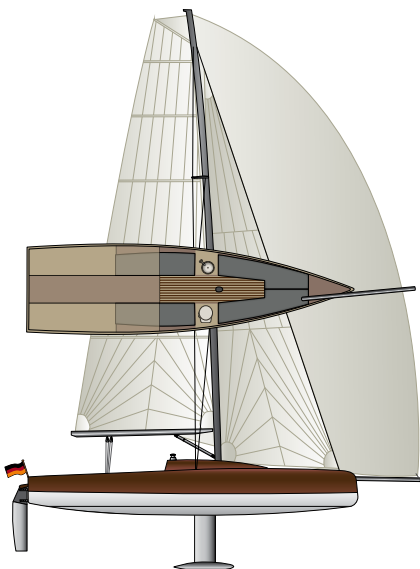


WANTEN
*Die Dyform-Drähte sind
durchs Deck geführt und
werden im Salon gespannt*



STAU RAUM
*Kleinere Staufächer sowie
der gesamte Cockpitboden
bieten erstaunlich viel Platz*

LA 28



Die Rumpfsilhouette erinnert deutlich an den Schwimmer eines Mehrzweckers, der Kajütaufbau fällt kaum auf

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, MIT
ABDRIFT UND STROM

42 Grad	5,8 kn
60 Grad	6,2 kn
90 Grad	5,7 kn
120 Grad*	8,5 kn
150 Grad*	6,3 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 6–10 kn (2–3 Bft.)

Wellenhöhe: 0,2 m

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 5,6
4,0 Cruiser
Performance-Cruiser 5,0

Die extrem hohe Segeltragezahl unterstreicht den sportlichen Charakter

KOJENMASSE

Vorschiff	2,45 x 1,70/0,69 m
Salon, je	2,14 x 0,68 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Martin Menzner
CE-Entwurfskategorie C
Rumpflänge 8,50 m
Breite 2,50 m
Tiefgang 1,75 m
Gewicht 1,3 t
Ballast/-anteil 0,6 t/46 %
Großsegel 22 m²
Selbstwendefock 15 m²
Maschine .. Drei Optionen: Einbau-
diesel, Elektro-Saildrive oder
Elektro-Ringmotor aufholbar

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
Mahagoni formverleimt, zwei Rumpfschalen, mittig verklebt. Schotten und Einbauten aus Sperrholz

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 95 500 €
Preis segelfertig² 113 900 €
Garantie/Osmose 2 Jahre/entfällt

Werft/Vertrieb LA Yacht- und Bootsbau
GmbH, 17192 Waren; info@la-yacht.de;
www.la-yacht.de

Yacht-BEWERTUNG

Ein Daysailer, der mit seinem Design und wegen seiner Holzbauweise für Aufsehen sorgt. Der hochwertig verarbeitete sportliche Kleinkreuzer ist dank ausgeprägtem Ballastanteil und leichter Bedienung auch von Segeleinsteigern beherrschbar

Konstruktion und Konzept

- + Eigenständiges Design
- + Leicht durch Formverleimung
- Abrutschgefahr an der Decksrundung

Segelleistung und Trimm

- + Sehr gute Segelwerte
- + Einhandtauglich
- + Durchdachte Beschlagsanordnung

Wohnen und Ausbauqualität

- + Erstklassige Bootsbauarbeit
- + Vier vollwertige Kojen
- Enger Salon durch Kielkasten

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Beschläge
- + Daysailer-gerechter Minimalismus

gewollt. Auf dem Zeichenbrett gibt es noch eine Variante mit einem etwa 50 Zentimeter nach achtern verlängerten Aufbau. Dann lässt sich ein kleines WC-Abteil unterbringen. Ein Kocher findet bereits in der Grundversion auf den Ablagen neben dem Kielkasten Platz.

Dieser Kasten, für ein Kielboot eher untypisch, ist nötig, um den Kiel zum Trailern

einfahren zu können. Der Kopf der Kielfinne sitzt in diesem Kasten wie ein Fuß im Schuh. Wird das Boot mit gelösten Sicherungsbolzen per Kran auf den Trailer gesetzt, schiebt sich die Finne durch den Kasten nach oben. Ähnlich soll in einer späteren Variante ein Hubkiel funktionieren, bei dem sich per Talje der Tiefgang von 1,75 auf 1,1 Meter verringern lässt. Ganz einziehen lässt er sich je-

doch bei beiden Versionen wegen der fehlenden Höhe im Innenraum nicht.

AGIL TROTZ KIEL

Der 600 Kilogramm schwere Kiel macht fast die Hälfte des Bootsgewichtes aus, entsprechend viel Segelfläche kann der Kleinkreuzer tragen. Trotzdem ist er so steif, dass auch ungeübte Segler mit ihm zurechtkommen dürf-

NUR DAS NOTIGSTE ZUM WOHNEN



VORSCHIFF

Die üppige Kojen kann zusätzlich mit einem Einlegepolster geschlossen werden



SALON

Zwei Personen sitzen komfortabel, zu viert wird es sehr eng. Die Hundekojen sind groß



BESCHLÄGE

Winschen/Klemmen sind mit Carbonplatten unterlegt. Auch die Leitösen überzeugen

NUR RUMPF, KEIN DECK

ten. Wegen der angestrebten Einhandtauglichkeit ist die Fock selbstwendend ausgeführt, der Steuermann muss nur das Groß bedienen. Dabei segelt die LA 28 am Wind hoch, schafft Wendewinkel unter 45 Grad.

Gaspedal und zugleich Spaß-Katalysator ist jedoch der 65 Quadratmeter große Gennaker. Da das Boot insgesamt mit knapp über einer Tonne im Verhältnis zur Länge sehr leicht ist, springt es in Böen sofort an und setzt Druck in Speed um. Bei zunehmendem Wind kann die Gennakerschot auf eine der Winschen auf dem Aufbau gelegt werden, was nötig ist, da die Blase dann gehörig Zug entwickelt. Trotz leichten zwei bis drei Windstärken kletterte die Logge öfter bis an den zweistelligen Bereich.

VIEL LEISTUNG, HOHER PREIS

Carbonrigg, Carbonkiel und -ruder, Bleibombe sowie sehr hochwertige Beschläge von Harken schlagen sich im Preis nieder. Das Gleiche gilt für die handwerklich aufwändige Herstellung und die teuren Materialien wie Mahagoni und Epoxid. 95 500 Euro Grundpreis, dies noch ohne Segel, Trailer, Motor oder sonstige Ausrüstung, muten viel an. Dafür gibt es aber einen bisher einmaligen Daysailer mit dem Charme eines Holzbootes, der auf jedem Revier für Aufmerksamkeit sorgen dürfte.

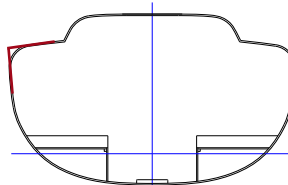
LARS BOLLE



Das Boot wird in **ZWEI HÄLFTEN** hergestellt. Die Verklebung von linker und rechter Seite erfolgt am Kiel



AUSBAU
Nach dem Zusammenfügen des Rumpfes werden Schotten und Stringer eingesetzt



HAUPTSPANT
Die Verlängerung von Rumpf- und Deckslinie (rot) zeigt, wie das Boot ohne die Rundung aussehen würde



VERLEIMUNG
Zwei Lagen werden 90 Grad versetzt diagonal, die letzte horizontal aufgebracht

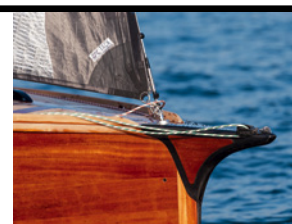


Entdecken Sie die neue STURIËR 520 OC / 620 OC

- Wegweisendes Design mit einem neuen Innenausbau von höchster Qualität
- Sicher - Seegängig - Robust - leise - sparsam im Verbrauch - große Reichweite - CE A
- Das Schiff für alle Jahreszeiten!
- Durchfahrtshöhe 3,45/3,90 Meter

STURIËR YACHTS

Jachtwerf Stavoren bv
Kooyweg 8, 8715 EP Stavoren
Tel. +31 (0)514 681207 - info@sturier.nl - www.sturier.nl



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	LA-Yacht
Lüa (Rumpflänge)	8,50 m
Breite	2,50 m
Tiefgang	0,30–2,20 m
Masthöhe	11,70 m
Gewicht	0,9 t
Ballast/-anteil	0,1 t/11 %
Großsegel	19 m ²
Selbstwendefock	13 m ²
Gennaker	60 m ²

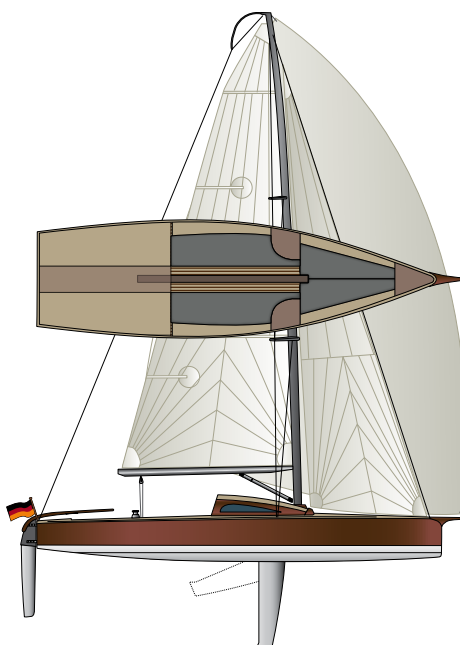
JOLLI MALANDERS

Ein normaler 20ER-JOLLENKREUZER wurde in wesentlichen Bereichen modifiziert, um die speziellen Wünsche des Eigners zu erfüllen

Der erste Neubau der frisch gegründeten Werft LA-Yacht in Waren (siehe Seite 83) war ein modifizierter 20er-Jollenkreuzer. Lothar Fichtner, Gründer der

Werft, hatte den Wunsch, von seinem Wassergrundstück in Waren aus Tagestörns segeln zu können. Da es dort zum Ufer hin jedoch sehr flach wird, kam von vornherein nur ein Jollenkreuzer in Frage. Ein 15er war ihm zu klein, ein normaler 20er nicht ausreichend einhandtauglich und auch nicht kentersicher genug. Außerdem hatte er nicht vor, Regatten zu segeln.

Fichtner kaufte die ausgerangierte Form eines aktuellen 20er-Jollenkreuzers, ein Leistenkern. Dieser wurde achtern um 75 Zentimeter verlängert, um ein größeres Cockpit zu erhalten. Zugleich sollte dieser Kern dazu dienen, einen Kleinkreuzer zu bauen, indem ein paar Plankengänge hinzugefügt wurden, was den Freibord erhöhte. Dieses Projekt ging jedoch nicht auf, die geplante LA 28 wurde komplett neu konzipiert. Der Jollenkreuzer jedoch, die LA 850, wurde gebaut.



AUFGEMOTZT

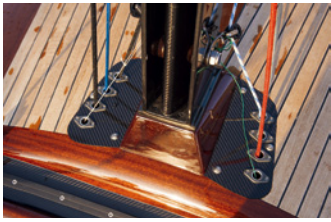
Die Veränderungen: Rumpf verlängert, das Rigg eines 30er-Jollenkreuzers gestellt, dazu Membransegel, ein Ballastschwert und strikte Einhandtauglichkeit

Die noch junge Werft hat damit ein handwerkliches Meisterstück abgeliefert. Mahagoni formverleimt, perfekt lackiert, ständig abwechselnd mit Teak und Carbon für Einbauten und Beschläge: Der Jolli ist einfach schön. Das allein hebt ihn jedoch noch nicht heraus, schicke Jollis können auch viele andere Werften bauen.

Die LA 850 hat zudem das Rigg eines 30er-Jollenkreuzers, also mehr Segelfläche. Zudem sind Mast und Baum aus Kohlefaser, die Tücher Membransegel. Solche Highend-Werkstoffe sind sonst laut internem Regelwerk verboten, zumindest wenn mit dem Boot Klassenregatten gesegelt werden sollen. Außerdem wird ein Gennaker statt eines Spinnakers gefahren, weil Fichtner Wert darauf legte, dass der Jolli einhandtauglich ist.

So sind auch alle Fallen und Strecker ins Cockpit umgelenkt. Um die Optik nicht zu stören, verläuft deren Führung unter Deck. Die Eintritte liegen am Mastfuß, die Austritte am Reitbalken beim Steuermann. Belegt wird auf Hebelklemmen. Für das Einhandsegeln ist diese Anordnung eigentlich ideal und auch nicht ganz neu, sie entspricht dem

VIELE INTERESSANTE DETAILS, MANCHMAL ETWAS VERSPIELT

**GEORDNET**

Fallen und Strecker verschwinden unter Deck, laufen durch entwässerte Kanäle nach achtern

**KONZENTRIERT**

Der Steuermann hat alle Trimm- und Bedienelemente am Traveler in Griffweite

**BEENGT**

Die zwei Salonkojen sind groß, dafür ist der Einstieg zum Vorschiff deutlich zu eng geworden

**GEBALLT**

Achterstag und Schwertfall laufen auf Wellenräder im Heck, die viel Zugkraft ermöglichen

einst von Dehler eingeführten Central-Winch-System (CWS). Und wie dieses hat auch das System beim Jolli eine Schwachstelle: Durch die diversen Umlenkungen entsteht viel Reibung, zudem verwuseln sich die Leinen am Austritt schnell einmal.

Um die zusätzliche Segelfläche tragen zu können, wurde ein 110 Kilogramm schweres Ballastschwert eingebaut. Dank dieses Ge-

wichtes und des langen Hebels bei 2,20 Meter Tiefgang erhöht sich das aufrichtende Moment. Für Kentersicherheit reicht der Ballast jedoch nicht, bei 90 Grad Lage fehlten immer noch 1,5 Kilo, um das Boot in der Waage zu halten. Es würde also durchkentern, dies jedoch später als ein normaler Jolli. Etwa 25 Kilo aufrichtende Kraft am Masttopp gilt laut YACHT-Definition als ausreichend.

Trotz weniger Kinderkrankheiten ist die LA 850 ein echtes Schmuckstück und segelt so leichtgängig, wie man das von einem modernen Jollenkreuzer erwartet. Preislich bewegt sie sich in derselben Liga: Knapp 100 000 Euro müssen investiert werden.

LARS BOLLE

Jetzt im Handel und Digital*

boote
EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

UKW GEBÜHREN-CHAOS

DÜSSELDORF PREMIEREN
BOOTE, ZUBEHÖR UND MESSEINFOS ZUR BOOT 2016

TESTS & FAHRBERICHTE
• PRESTIGE 420 FLY
• BAVARIA 800 SPORT
• VIPER 283 TOXIC
• SCARAB 195

REISEBERICHT
BORNHOLM
SOMMERTAGEN ÜBER DIE OSTSEE ZUR DÄNISCHEN SONNENINSEL

LEBENSSTIL
ARTER-PACKS
TEST

TECHNIK
RADAR-REFLEKTOREN

REPORTAGE
AUF EIGENEM KIEL
ZUM WEISSEN MEER

WENN DER HORIZONT ZUR KURZSTRECKE WIRD.

BOOTE – Europas größtes Motorboot-Magazin schreibt 12 x im Jahr von der Dynamik der Motorboot-Welt.

Jetzt BOOTE im Abo lesen und Geschenk sichern oder ein Probeheft abfordern.

www.boote-magazin.de/abo oder 0521/559 911