

# Zurück in die 70er

Die Rückkehr des Langkielers: Mit der Västbris 27 erweckt eine kleine deutsche Werft über 30 Jahre alte schwedische Linien zu neuem Leben



Angenehm weich  
läuft der kleine  
Langkieler durch  
die See. Deck und  
Aufbau wurden  
modernisiert. Das  
geschwungene  
Dach mit den  
steilen Wänden  
wirkt allerdings  
etwas klobig



Vom Einzelbau zur Kleinserie ist es ein schwerer Schritt, vor allem, wenn die Werft wie bei den Fungers nur aus drei Bootsbauern und zwei Lehrlingen besteht. Eine eigene Negativform aufzulegen rechnet sich bei maximal vier Schiffen pro Jahr nicht. Schon gar nicht im Marktsegment der kleinen Yachten. Denn dort dominiert die osteuropäische Konkurrenz mit unschlagbar günstigen Produktionskosten.

Sebastian Fungers fand trotzdem seine Marktlücke. Und zwar in Gestalt einer über 30 Jahre alten Negativform aus Schweden. Bereits 1972 konstruierte Carl Andersson die Västbris, einen gerade mal 20 Fuß großen Langkieler. Seit 2002 wird der stäbige Kleinkreuzer auf der Kemperner Werft unter dem Namen Västbris 20 wieder gebaut. Die klassische Optik sorgte für immer mehr Anfragen. Allerdings wurden meist etwas größere Ausführungen gewünscht. Was lag da näher, als sich auf die Suche nach weiteren Konstruktionen von Carl Andersson zu machen?

Neben den Vindös gehörte die Amigo-Serie zu seinen erfolgreichsten Entwürfen. Die 23 bis 31 Fuß großen Langkieler hatten schließlich bereits in den siebziger Jahren viele Liebhaber gefunden. Mit Unterstützung der schwedischen Klassenvereinigung erwarben die Fungers die Formen für die Amigo 23, 27 und 40, letztere nicht nach der Länge benannt, sondern nach ihrer Segelfläche.

Als erstes Boot aus den neuen alten Formen konnten wir die Västbris 27 auf der Ostsee vor Fehmarn testen. Eine spannende Zeitreise, schließlich musste sich die Amigo 27 bereits 1979 der YACHT-Crew stellen.

### Holz und Handarbeit

Am Liegeplatz zwischen all den modernen GFK-Yachten fällt sofort der flache Rumpf und der vergleichsweise wuchtige Aufbau ins Auge. Apropos GFK: Davon ist von außen nichts zu erkennen. Vielmehr lassen das sauber verlegte Teakdeck und der formverleimte Aufbau auf klassische Holzbootfertigung schließen. Kein Wunder, legt die Werft doch be- ➤

Die Rückenlehnen im Salon lassen sich als Leeseegel nutzen, mit 1,78 Meter Länge eignen sich die Duchten aber kaum als Kojе

Von innen und durch den Cockpitboden lässt sich die Einbaumaschine gut warten. Der Tank sitzt in der Bilge und wird inzwischen verschraubt

Steuerbord am Niedergang liegt die Pantry mit zweiflammigem Kocher und Spüle, durch die Tür an Backbord geht's in den abgeteilten WC-Raum



► TECHNISCHE DATEN  
WERFTANGABEN

Konstrukteur.....	Carl Andersson
CE-Entwurfskategorie ..	B (küstenferne Navigation)
Lüa (Rumpflänge).....	7,60 m
LWL (Wasserlinienlänge).....	6,00 m
Breite .....	2,55 m
Tiefgang .....	1,30 m
Gewicht .....	2,5 t
Ballast/-anteil.....	1,25 t/50 %
Großsegel .....	14,6 m <sup>2</sup>
Rollgenau (130 %).....	12,9 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	3,9
Maschine .....	Volvo D1-13 (Welle), 9 kW/13 PS

**Rumpf- und Decksbauweise** Rumpf: Epoxid-Laminat mit Balsaholzkern über der Wasserlinie. Deck: Sperrholz auf laminierten Decksbalken. Schotten an-laminiert, Balkweger verklebt und verschraubt

► PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft .....	62 000 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup> .....	78 860 Euro
Generelle Garantie .....	2 Jahre
Garantie gegen Osmose .....	Unbeschränkt
Werft und Vertrieb .....	Bootswerft Sebastian Fungler, In-dustriering Ost 23, 47906 Kempen; Tel. 02152/55 99 40; www.schoenstes-boot-im-hafen.de

► SEGELLEISTUNGEN  
MIT ABDRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 45 Grad).....	4,5 kn
60 Grad Windeinfall .....	5,0 kn
90 Grad Windeinfall .....	5,9 kn
120 Grad Windeinfall .....	5,8 kn
180 Grad Windeinfall .....	5,5 kn

**Testbedingungen**  
Windgeschwindigkeit 14–17 kn (4–5 Bft.),  
Wellenhöhe: 0,5–1,0 m

**Yacht** -BEWERTUNG

Individuelle, einfach zu segelnde Fahrten-yacht für Skipper, die mehr Wert auf Ent-spannung als auf Geschwindigkeit legen

► Konstruktion und Konzept

- Solide Bauweise mit Epoxidharz
- Schraube konstruktionsbedingt zu klein

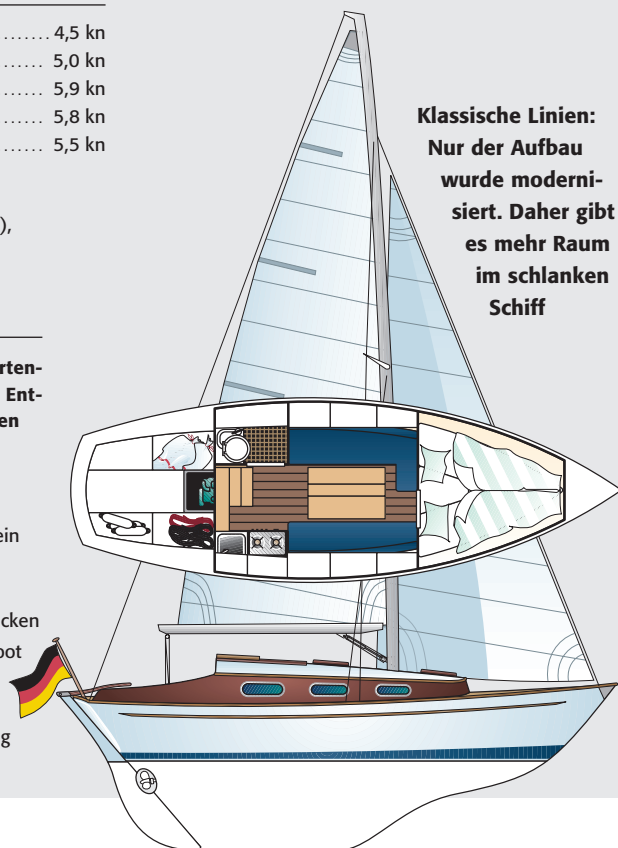
► Segelleistung und Trimm

- Angenehmes Seeverhalten, segelt trocken
- Segel etwas leicht für das schwere Boot

► Wohnen und Ausbauqualität

- Gute Holzverarbeitung und Lackierung
- Viel Raum trotz schlankem Rumpf

Klassische Linien:  
Nur der Aufbau wurde moderni-siert. Daher gibt es mehr Raum im schlanken Schiff



<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt{S/V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition

# Unter Deck wirkt das Schiff wie eine klassische Holzjacht



sonderen Wert auf handwerklich perfekte Verarbeitung.

Nur der Rumpf besteht aus Kunststoff, er ist unter Wasser massiv und darüber mit Balsaholzkern als Sandwich laminiert. Die Glasgelege werden im Handauflegeverfahren mit Epoxidharz getränkt und anschließend unter Vakuum verdichtet. An der Solidität des Rumpfes kommen da keine Zweifel auf, schließlich waren schon die Polyesterschiffe aus den Siebzigern äußerst robust. Und dank des Epoxidharzes ist Osmose Vergangenheit.

Da sich eine über 30 Jahre alte Negativform nicht mehr perfekt polieren lässt, verwenden die Fungers eine extra dicke Gelcoatschicht und arbeiten den Rumpf nach dem Entformen von Hand nach. Durchgedrückte Mattenstrukturen, wie man sie von vielen Großserienschiffen kennt, gibt es daher bei den Västbris-Yachten nicht.

Das Deck wird anders als bei der Amigo 27 nicht aus GFK, sondern mit formverleimten Decksbalken und Sperrholzaufgabe hergestellt. So lässt sich sogar die Größe und Form des Aufbaus ohne allzu viel Mehrarbeit an Eignerwünsche anpas-

sen. Um den Pflegeaufwand trotz des natürlichen Werkstoffs gering zu halten, werden alle Oberflächen mit Zweikomponentenlack versiegelt. Nachlackieren soll erst nach fünf Jahren fällig sein.

Beim ersten Gang an Bord macht sich die hohe Verdrängung von immerhin 2,5 Tonnen bemerkbar: Die Västbris holt beim Tritt auf die Seite kaum über. Dem an Deck stehenden, 11,50 Meter messenden 7/8-Rigg ohne Backstagen wirken ja auch immerhin 1,25 Tonnen in den Langkiel eingegossenes Blei entgegen.

## Mit Muße motoren

Typisch für diese Kielform, verläuft das Ablegen rückwärts aus der Box eher nach dem Zufallsprinzip: Mal sehen, wo das Heck hinfährt, ändern kann man es ja doch nicht – selbst wenn man versucht, den Kurs mit kräftigen Voraus-Gasstößen zu korrigieren. Zwischen dem angehängten Ruderblatt und dem Kiel bleibt nur wenig Platz für den Propeller, der fällt entsprechend klein aus, und so hält sich auch der Vortrieb in Grenzen. Mehr als 5,5 Knoten sind nicht möglich, die Marschfahrt liegt bei 4,5 Knoten. Zudem läuft

**Das helle Holz und die großen Fenster und Luken schaffen eine angenehme Atmosphäre. Der Salontisch wirkt wuchtig, könnte aber zum bequemen Speisen etwas breiter ausfallen**

die 13 PS starke Einbaummaschine (11 600 Euro Aufpreis) trotz serienmäßiger Flexkuppelung und aufwändiger Schalldämmung recht rau.

Umso mehr Freude stellt sich ein, sobald die Segel gesetzt sind und der Jockel verstummt. Bei anfänglich 4, später 5 Windstärken läuft die Västbris unter Vollzeug angenehm ruhig auf Kurs. Höhekneifen ist zwar nicht ihre Stärke, aber 4,5 Knoten bei einem Wendewinkel von 90 Grad sind sehr ordentlich, unter Maschine wäre man schließlich auch nicht schneller. Mit einem leichten Schrick in den Schoten fühlt sich die Deutsch-Schwedin jedoch wohler und erreicht bei halbem Wind problemlos die Rumpfschwindigkeit.

Viel wichtiger als die absoluten Leistungen ist aber das Segelgefühl. Wur- ➤

de anfangs noch verbissen versucht, jeden Winddreher anhand der Trimmfäden optimal auszusteuern, stellt sich schnell die Erkenntnis ein, dass die kleine Yacht das allein fast genauso gut kann. Der Rudergänger wird zum Mitsegler, er kämpft nicht gegen Wellen und Wind, sondern lässt sich von der Pinne führen, während sich das Boot den optimalen Kurs fast selbstständig sucht.

Eine moderne Konstruktion mag ein paar Zehntelknoten schneller sein, spannender als mit der Västbris lässt es sich aber kaum segeln. Dank des hohen Ballastanteils von 50 Prozent steckt der Langkieler sogar Böen ohne Probleme weg. Weich legt sich das Boot ein paar Grad mehr aufs Ohr und segelt weiter. Zwar entwickelt es ab 25 Grad Lage deutlichen Ruderdruck, bleibt aber immer unter

Kontrolle. Gut gelungen ist auch der Mix aus Kursstabilität und Wendeverhalten; obwohl die Västbris auch mal ohne Hand an der Pinne auskommt, geht sie willig über Stag. Lediglich für Manöver im Hafen ist der Ruderausschlag etwas knapp. Die zu enge Hahnepot des Achterstags begrenzt die Ruderlage auf etwa 25 Grad zu jeder Seite. Durch geänderte Anschlagpunkte am Spiegel soll das Problem behoben werden.

Der klassische S-Spant sorgt auch außerhalb der Landabdeckung für ein sehr angenehmes Seeverhalten. In die hier anlaufende, etwa 1,5 Meter hohe und steile Welle setzt das Boot sehr weich ein. Und die vergleichsweise fülligen Vorschiffslinien lassen die Kleine erstaunlich trocken segeln.

Sollte es dennoch mal eine Welle bis an Deck schaffen, bieten Aufbau und Cockpitsüll selbst ohne Sprayhood so viel Schutz, dass fast nie Wasser bis in die Plicht gelangt. Fallen und Strecker lassen sich gut vom Cockpit aus bedienen, und mit der serienmäßigen Rollanlage und dem Einleinenreff muss zum Verkleinern der Segelfläche niemand aufs Vorschiff.

Beschlagsausstattung und Trimmeinrichtungen funktionieren ohne Beanstandung. Die Werft setzt hier auf bewährte Produkte wie Andersen-Edelstahlwischen, Easylock-Fallenstopper oder Blöcke von Pfeiffer und Sprenger. Vermisst haben wir lediglich eine Leinenverstellung der Genuaholepunkte, damit diese sich beim Reffen des Vorsegels optimal anpassen lassen. Auch die Aufbauhöhe der Genuawinchen sollte geändert werden; zurzeit kollidiert die Kurbel mit dem Relingsdurchzug.

### Qualität statt Quantität

Entsprechend dem äußeren Eindruck geht es unter Deck weiter – solide, handwerklich perfekte Holzverarbeitung, wohin das Auge schaut. Der hohe Aufbau sorgt für bis zu 1,80 Meter Stehhöhe und erzeugt ein großzügiges Raumgefühl. Die laminierten Balken und das von unten weiß lackierte Deck unterstreichen den schiffigen Charakter. Das für den Innenraum verwendete helle Anegre-Furnier ist im Bootsbau selten zu finden, hat aber den Vorteil, dass es UV-beständig ist und nicht vergilbt. Je nach Geschmack des an-

**Im geschützten Cockpit sitzt die Crew auch bei Lage komfortabel. Mehr als drei Erwachsene sollten es aber auf längeren Törns nicht sein**



## Komfort trotz wenig Raum – das Konzept überzeugt auf See und im Hafen

gehenden Eigners ist natürlich auch jede andere Holzsorte möglich.

Die Raumaufteilung selbst ist wenig überraschend, der schlanke Rumpf bietet aber auch kaum Spielraum. Die Dreiecks-koje im Vorschiff reicht mit 2,07 Meter Länge und 1,86 Meter Schulterbreite locker für zwei Erwachsene, während die Sitzduchten im Salon mit nur 1,78 Metern Länge eher für Kinder geeignet sind. Dafür lassen sich hier die Rückenlehnen abnehmen und als Leeseegel verwenden. Das ist praktisch zum Schlafen und bietet beim Segeln sicheren Halt für Taschen oder Kleinkram. Stauraum gibt es in Vorschiff und Salon in Schapps, Regalen und unter den Sitzduchten. Allerdings fehlt ein Kleiderschrank.

Der helle Salon wird vom wuchtig wirkenden Tisch dominiert. Dieser bietet mit 90 mal 70 Zentimetern genug Platz für vier Personen, fällt aber etwas zu schmal aus, als dass man bequem an ihm essen könnte. Die doppelte Schlingerleiste ist ungünstig, denn so entsteht auch bei aufgeklapptem Tisch keine ebene Fläche. Praktisch dagegen: das Seekartenfach im Mittelteil. Wie für die Schiffsgröße üb-

lich, gibt es keine extra Navi-Ecke und damit auch nur wenig Platz für zusätzliche Gerätschaften.

Steuerbord neben dem Niedergang befindet sich die Pantry mit zweiflammigem Gaskocher, Einfachspüle und Kompressorkühlschapp, aber ohne nennenswerte Arbeitsfläche. Hier muss der Salontisch genutzt werden. Da sich das Fenster über dem Kocher öffnen lässt, ziehen Küchendünste gut ab.

Anders als das Vorbild Amigo 27 besitzt die Västbris einen abgeschlossenen WC-Raum, er liegt gegenüber der Pantry und ist ein Grund für den ausladenden Aufbau. Über ein Klappfenster und einen Pilzlüfter mit Frischluft versorgt, kann das WC auch als Trockenschrank für nasses Ölzeug dienen.

Hundekojen oder Achterkammer gibt es keine, daher steht fast der gesamte Raum im Heck als Backskisten zur Verfügung. Selbst unter dem Cockpitboden, wo Einbaumaschine und Wellenanlage untergebracht sind, ist noch Platz für ein Staufach. Segelsäcke und Tourenausrüstung lassen sich also ohne Probleme unterbringen, auch wenn moderne Konstruk-

tionen mit breitem Achterschiff deutlich mehr Volumen bieten.

### Gelungener Genuss-Segler

Ohne Frage ist die Västbris eine Yacht für Individualisten. Wer maximale Schiffsgröße für wenig Geld sucht, wird dem Konzept sicher nicht viel abgewinnen können. Wenn aber erholsames Segeln, einhand oder zu zweit, wichtiger ist als der letzte Zehntelknoten Geschwindigkeit, ist die Västbris eine Überlegung wert. Als gelungene Neuauflage des bewährten Langkielkonzepts besitzt sie schon fast vergessene Tugenden. Mit dem angenehmen Seeverhalten und der geradezu sorglos einfachen Bedienung lassen sich selbst lange Schläge sehr entspannt zurücklegen.

Preislich zählt sie sicher nicht zu den Schnäppchen, dafür wird aber auch gutes Bootsbauhandwerk geboten. Und anders als bei Großserienprodukten sind individuelle Eignerwünsche kein Problem.

*Hauke Schmidt*



Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: [www.yacht.de/test](http://www.yacht.de/test)

**Der wuchtige Aufbau lässt nur wenig Platz auf den Seitendecks zu. Zum Laufen reicht die Breite zwar noch aus, etwas mehr würde der Yacht aber auch optisch gut tun**

**Kurbel und Relingsdraht befinden sich auf einer Höhe. Das stört beim Segeln, ist aber werftseitig leicht zu ändern**

**Das massive Vorluk passt zum Retro-Stil des Bootes, zusammen mit dem Solarlüfter sorgt es für guten Luftaustausch**

